



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS

CARRERA DE TURISMO

TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERO EN TURISMO

“INFLUENCIA Y PROYECCIÓN DE LAS CICLO VÍAS EN EL
DESARROLLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD IBARRA –
ECUADOR.”

AUTOR: VALLADARES CORREA RODRIGO SEBASTIÁN

DIRECTOR: MsC. RUIZ ERAZO VICTORIA GEOVANA

IBARRA

2019

APROBACIÓN DIRECTORA DE TRABAJO DE GRADO

Certifico que la Tesis **“INFLUENCIA Y PROYECCIÓN DE LAS CICLO VÍAS EN EL DESARROLLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD IBARRA – ECUADOR.”** con el aplicativo “” ha sido realizada en su totalidad por el señor: Valladares Correa Rodrigo Sebastián el portador de la cédula de identidad número: 100394883-1.



.....

MsC. RUIZ ERAZO VICTORIA GEOVANNA



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

En cumplimiento del Art. 144 de la Ley de Educación Superior, hago la entrega del presente trabajo a la Universidad Técnica del Norte para que sea publicado en el Repositorio Digital Institucional, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
CÉDULA DE IDENTIDAD:	100394883-1		
APELLIDOS Y NOMBRES:	VALLADARES CORREA RODRIGO SEBASTIÁN		
DIRECCIÓN:	IBARRA - EL OLIVO		
EMAIL:	ro.dry96@hotmail.com		
TELÉFONO FIJO:	2 954 425	TELÉFONO MÓVIL:	0992937735

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	INFLUENCIA Y PROYECCIÓN DE LAS CICLOVIAS EN EL DESARROLLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD DE IBARRA - ECUADOR.
AUTOR (ES):	VALLADARES CORREA RODRIGO SEBASTIÁN
FECHA: DD/MM/AAAA	15/01/2020
SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO	
PROGRAMA:	<input checked="" type="checkbox"/> PREGRADO <input type="checkbox"/> POSGRADO
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	INGENIERÍA EN TURISMO
ASESOR /DIRECTOR:	RUIZ ERAZO VICTORIA GEOVANNA

2. CONSTANCIAS

El autor (es) manifiesta (n) que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto la obra es original y que es (son) el (los) titular (es) de los derechos patrimoniales, por lo que asume (n) la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá (n) en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 10 días del mes de febrero de 2020

EL AUTOR:

(Firma).....

Nombre: Rodrigo Valladares

**AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE LA
UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

AUTORIZACIÓN DE USO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD

Yo, VALLADARES CORREA RODRIGO SEBASTIÁN, con cedula de identidad Nro. 100394883-1, en calidad de autor y titular de los derechos patrimoniales de la obra o trabajo de grado descrito anteriormente, hago entrega del ejemplar respectivo en forma digital y autorizo a la Universidad Técnica del Norte, la publicación de la obra en el Repositorio Digital Institucional y el uso del archivo digital en la biblioteca de la universidad con fines académicos, para ampliar la disponibilidad del material y como apoyo a la educación, investigación y extensión, en concordancia con la Ley de Educación Superior Artículo 144.



.....

Firma

Nombre: VALLADARES CORREA RODRIGO SEBASTIÁN.

Cédula: 100394883-1

Ibarra

DEDICATORIA

A **MI ESPOSA E HIJOS** por darme fuerza y sabiduría en esta travesía, por enseñarme que lo que se hace con amor, paciencia y dedicación siempre valdrá la pena.

A mi abuelito **JOSÉ ALBERTO**, por sus grandes consejos y amor incondicional, gracias por ser mi fuente de inspiración.

A mis padres **JEANNETE Y RODRIGO**, por todo su amor y enseñanzas, por caminar a mi lado y apoyarme en mis sueños y alentarme para ser siempre mejor, sin ustedes no sería posible nada, son un verdadero ejemplo, Les amo.

A mis hermanas **MARÍA JOSÉ Y GABRIELA**, por todo su amor, apoyo y paciencia, gracias por llenar mi vida de alegría.

A mi **familia**, que con sus consejos han sabido alentarme para perseverar.

*Rodrigo Sebastián Valladares
Correa.*

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento muy especial a los Docentes

Directora de Trabajo de Grado, por su guía y apoyo incondicional durante todo el proceso de desarrollo de este trabajo.

A Victoria Fernández

Por ser un pilar fundamental en mi vida y más aún en esta etapa, gracias por tu apoyo, amor y paciencia.

A mis hijos

Por ser el motivo principal para crecer como persona, papá y amigo.

A mis Amig@s

Por su cariño y motivación durante todo este proceso.

A la Universidad Técnica del Norte

Por formarme como profesional y brindarme la guía de excelentes
catedráticos

ÍNDICE

Aprobación directora de trabajo de grado	i
Autoría de responsabilidad	ii
Autorización de uso y publicación a favor de la universidad técnica del norte	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento	v
ÍNDICE.....	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
ÍNDICE DE TABLAS	x
Resumen y Palabras clave	xii
Abstract and key words.....	xiii
Capítulo I	1
1. El Problema de Investigación.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Planteamiento del Problema.....	3
1.2.1 Formulación del problema.....	4
1.2.2 Objeto de estudio.....	4
1.3 Descripción del área de estudio	5
1.4 Justificación	6
1.5 Objetivos.....	7
1.5.1 Objetivo general.....	7

1.5.2	Objetivos específicos	7
Capítulo II	8
2.	Marco Teórico	8
2.1	Bases teóricas	8
2.1.1	Turismo.....	8
2.1.2	Tipos de Turismo	9
2.1.3	Importancia de las ciclovías en el turismo.....	10
2.1.4	Historia de las ciclovías.....	11
2.1.5	Ciudades Sustentables en el mundo con ciclovías como alternativa de transporte.....	11
2.1.6	Ecuador y las ciclovías.....	14
2.2	Fundamentación legal	16
2.2.1	Asamblea Constituyente	16
2.2.2	Ley de Turismo del Ecuador	19
2.2.3	Reglamento General a la Ley de Turismo.....	22
2.2.4	Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021.....	23
Capítulo III	25
3.	METODOLOGÍA	25
2.1	Tipos de investigación	27
3.2	Métodos de investigación	27
3.2.1	Método Cuantitativo	27
3.2.2	Método Cualitativo	28
3.2.3	Método Inductivo.....	28
3.3	Técnicas de recolección de datos	28
3.4	Instrumento (s) de investigación.....	29
3.5	Población y Muestra (análisis de formas de muestreo)	30
CAPITULO IV	31

4.	RESULTADOS ESPERADOS.....	31
3.1	Infraestructura ciclo-vial en la ciudad de Ibarra	31
4.1.1	Organización vial de la ciudad de Ibarra	31
4.1.2	Antecedentes de la implementación de las ciclovías en Ibarra	32
4.1.3	Condiciones actuales de las ciclovías en Ibarra.....	33
4.2	Rutas viales idóneas para el uso de bicicleta en Ibarra.....	42
4.2.1	Nuevas rutas por integrar.....	42
4.3	Atractivos por apreciar desde las ciclovías.....	50
4.4	Perfil del consumidor de las ciclovías como actividad turística....	76
4.4.1	Género	76
4.4.2	Estado Civil	77
4.4.3	Edad Promedio	78
4.4.4	Procedencia	79
4.4.5	Nivel de Instrucción.....	79
4.4.6	Ocupación.....	80
4.4.7	¿Posee usted una bicicleta?	80
4.4.8	¿Cuál es su percepción sobre la presencia de ciclovías en las calles de la ciudad de Ibarra?	81
4.4.9	¿En el último mes, cuantas veces ha utilizado su bicicleta?	82
4.4.10	¿Qué días utiliza usted su bicicleta?	83
4.4.11	¿Cuál es la principal razón para usar su bicicleta?	84
4.4.12	¿Qué rutas son utilizadas por usted para el uso de la bicicleta?	85
4.4.13	¿Cuál de estas ciclovías ha ocupado usted?	86
4.4.14	¿De las siguientes opciones, seleccione los dos elementos que usted considera los más importantes que debe tener una ciclovía? .	87
4.4.15	Problemas frecuentes que le impiden el buen uso de la bicicleta	88

4.4.16 Perfil del Consumidor de las ciclovías de Ibarra	89
4.5 Guía Ciclo turística para la ciudad de Ibarra.....	91
5. CONCLUSIONES	113
6. RECOMENDACIONES	114
Bibliografía	116
ANEXOS.....	118

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de la Ciclovía del Parque "Ciudad Blanca"	36
Figura 2. Mapa de la Ciclovía Av. Eugenio Espejo y Corredor Periférico Sur	38
Figura 3. Mapa de la Ciclovía de la Laguna de Yahuarcocha.....	40
Figura 4. Mapa de la Ciclovía Ruta de las Haciendas	41
Figura 5. Mapa de las rutas óptimas para la movilización en bicicleta.....	43
Figura 6. Mapa de ruta ciclo vial "Zona Norte - Este"	46
Figura 7. Mapa de la ruta ciclo vial " Zona Centro – Este"	47
Figura 8. Mapa de la ruta ciclo vial "Zona Sur – Este"	48
Figura 9. Mapa de la ruta ciclo vial "Zona Sur"	49
Figura 10. Portada Guía Ciclo turística de Ibarra.....	91
Figura 11. Introducción al Ciclo turismo.....	92
Figura 12. Indumentaria Recomendada.....	93
Figura 13. Fotografías Referenciales.....	94
Figura 14. Derechos y Obligaciones del Ciclista.....	95
Figura 15. Obligaciones del Ciclista.....	96
Figura 16. Fotografías Referenciales.....	97
Figura 17. Consejos de Seguridad y Movilización	98
Figura 18. Atractivos Turísticos Naturales	99
Figura 19. Fotografías Referenciales.....	100
Figura 20. Atractivos Turísticos Culturales	101
Figura 21. Fotografías Referenciales.....	102
Figura 22. Atractivos Turísticos Culturales	103
Figura 23. Atractivos Turísticos Culturales	104

Figura 24. Atractivos Turísticos Culturales	105
Figura 25. Rutas Recomendadas para Movilización	106
Figura 26. Mapa de Movilización Ciclo turística	107
Figura 27. Mapa Zona Norte - Oeste	108
Figura 28. Mapa Centro - Este.....	109
Figura 29. Mapa Zona Sur - Este.....	110
Figura 30. Mapa Zona Sur	111
Figura 31. Fotografía Referencial	112

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Condiciones actuales de las ciclovías en Ibarra.	34
Tabla 2. Sitios Turísticos de la Ciudad de Ibarra	51
Tabla 3. Ficha del Volcán Imbabura	52
Tabla 4. Ficha de la Laguna de Yahuarcocha	53
Tabla 5. Ficha de la Laguna de Cubilche.....	54
Tabla 6. Ficha de la Loma de Guayabillas.....	55
Tabla 7. Ficha de La Catedral.....	56
Tabla 8. Ficha de Nuestra Señora de la Merced.....	57
Tabla 9. Ficha de la Capilla Episcopal	58
Tabla 10. Ficha de la Basílica La Dolorosa.....	59
Tabla 11. Ficha de la Iglesia San Agustín.....	60
Tabla 12. Ficha de la Iglesia de San Francisco	61
Tabla 13. Ficha de la Iglesia de Santo Domingo.....	62
Tabla 14. Ficha de la Iglesia del Señor del Amor.....	63
Tabla 15. Ficha del Parque Pedro Moncayo.....	64
Tabla 16. Ficha del Parque 9 de Octubre – La Merced	65
Tabla 17. Ficha de la Plazoleta Francisco Calderón.....	66
Tabla 18. Ficha de la Plaza de Caranqui	67
Tabla 19. Ficha del Parque Boyacá	68
Tabla 20. Ficha de El Torreón.....	69
Tabla 21. Ficha de El Obelisco	70
Tabla 22. Ficha de La Esquina del Coco	71
Tabla 23. Ficha de La Cruz Verde	72
Tabla 24. Ficha del Mirador “San Miguel Arcángel”	73

Tabla 25. Ficha del Museo Ibarra Ministerio de Cultura y Patrimonio	74
Tabla 26. Ficha del Centro Cultural El Cuartel.....	75
Tabla 27. Género	76
Tabla 28. Estado Civil	77
Tabla 29. Edad Promedio	78
Tabla 30. Procedencia	79
Tabla 31. Nivel de Instrucción.....	79
Tabla 32. Ocupación.....	80
Tabla 33. ¿Posee usted una bicicleta?	80
Tabla 34. ¿Cuál es su percepción sobre la presencia de ciclovías en las calles de la ciudad de Ibarra?	81
Tabla 35. ¿En el último mes, cuantas veces ha utilizado su bicicleta?	82
Tabla 36. ¿Qué días utiliza usted su bicicleta?.....	83
Tabla 37. ¿Cuál es la principal razón para usar su bicicleta?	84
Tabla 38. ¿Qué rutas son utilizadas por usted para el uso de la bicicleta? .	85
Tabla 39. ¿Cuál de estas ciclovías ha ocupado usted?	86
Tabla 40. ¿De las siguientes opciones, seleccione los dos elementos que usted considera los más importantes que debe tener una ciclovía?.....	87
Tabla 41. Problemas frecuentes que le impiden el buen uso de la bicicleta	88
Tabla 42. Perfil del Consumidor de las ciclovías de Ibarra	90

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

Las ciclovías existentes en la ciudad de Ibarra no permiten una adecuada movilización entre sus sitios de interés o de atractivo turístico, provocando que exista una incorrecta forma de transitar de los ciclistas por las calles de la ciudad, a pesar de esto en los últimos años ha existido un incremento de usuarios de bicicleta y se organizan en diferentes grupos para garantizar la seguridad, movilización y recreación hacia los diferentes espacios turísticos de la ciudad; de esta manera los habitantes realizan turismo local y amigable con el ambiente. En la presente investigación se identificó las principales ciclovías en la ciudad, sus características y el cumplimiento de los parámetros de infraestructura ciclo vial planteado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de esta manera haber observado el accionar de los usuarios sirvió para plantear una nueva forma de circular en bicicleta cumpliendo con las normas y derechos básicos que tiene cualquier ciclista. La investigación es de tipo exploratoria cualitativa que pretende aclarar estos aspectos y la relación que existe entre el incremento de rutas ciclo viales que conecten a la ciudad y sus principales atractivos turísticos, con medios indispensables para la recolección de datos como: fichas de observación, fichas de inventario, encuestas y mapas; de esa manera se recopilaron datos relevantes para el trabajo. En los resultados se obtuvo una recopilación de información sobre los ciclistas y las ciclovías, que han sido organizados y presentados en una revista ciclo turística en la que se puede encontrar desde la infraestructura existente y las rutas de movilización establecidas para una mejor conexión tanto para turistas y habitantes.

Palabras Clave

Ciclovías, Ciclistas, Movilización, Turismo, Bicicleta, Ciclovia.

ABSTRACT AND KEY WORDS

The current bikeways in Ibarra do not allow adequate mobilization between their places of interest or tourist attractions, causing a wrong way of cycling through the city streets, despite this in recent years there has been an increase of bicycle uses, won organiza in diferente grupos tú garante safety, mobilization and recreación forwards the diferente tourist places in the City: in this way the población do local and ecofriendly tourism. The current investigation identified the main bike ways in the city, their characteristics and the fulfilment parameters of the cycle infrastructure proposed by the Ministry of transportation and public works, in this way observed the users actions served to propose a new way of riding a bike fulfilling the basic rules and rights of any cyclist. This research is a quality exploratory kind that aims to clarify these aspects and the relationship between the increase of bikeway routes that connect the city and its main tourist attractions with necessary tools of data collection such as: observation sheets, inventory records, surveys and maps; In this way relevant data to the work was collected. The results were a compilation of information about cyclist and bike ways, which have been organized and presented in a tourist cycle magazine where you can find from the current infrastructure and the mobilization established routes for a better connection for tourists and inhabitants.

Key words:

Bikeways, Cyclist, Mobilization, Tourism, Bicycle, Cycle Infrastructure

CAPÍTULO I

1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Antecedentes

La bicicleta gana importancia como una alternativa sustentable y viable para movilizarse dentro de las ciudades, consecuencia del gran crecimiento que existe del parque automotor en el sistema de transporte. Adicionalmente, la bicicleta cumple un papel estratégico para sensibilizar a la población sobre el disminuir la contaminación y mejorar la calidad de vida.

Con el paso del tiempo la ciclovía hace parte de la infraestructura turística, aunque se diseñó principalmente para los pobladores ha servido también para conectar a los turistas con los principales atractivos de una ciudad, por lo tanto, realiza un aporte a la movilidad sustentable del lugar. Lo utilizan diversidad de personas, desde los turistas que ya están acostumbrados a usar la bici desde muy jóvenes en sus países de origen, hasta los colaboradores de la industria turística que han encontrado en la bici la manera más sencilla de llegar a sus centros de trabajo.

Durante varios años la bicicleta fue el medio de transporte más popular y aún hoy en día, hay quien la prefiere para trasladarse de un lugar a otro e incluso quien la impulsa como el vehículo ideal, ante las condiciones ambientales actuales. A partir de esto se crean las ciclovías, las cuales permiten al ciclista desplazarse de manera segura de un lugar a otro.

Las tendencias de movilidad en un plano internacional evolucionaron, ahora las ciudades en América Latina le están apostando a construir infraestructura ciclo vial, sustentable, el enfoque está altamente ligado con el usuario a través de la funcionalidad, seguridad y conectividad de los espacios, acorde con las necesidades y dinámicas diarias de los habitantes.

El uso de la bicicleta y su ciclo cultura está tomando fuerza en todo el Ecuador debido, a las discusiones sobre la contaminación medioambiental. La bicicleta en Ecuador ha evolucionado en su uso y significado desde que fue introducida a inicios del siglo XX. Al principio fue una opción para transportar la correspondencia, y con el tiempo se convirtió en un instrumento de recreación debido a la fuerza con la que se insertó el automóvil en las ciudades, en particular en la capital, que desde entonces impuso un modelo de transporte. Sin embargo, a partir de los evidentes problemas que ocasiona un parque automotor abultado, la bicicleta resurge como una alternativa viable de transporte que en estos momentos se convierte en un elemento fundamental para el desarrollo sustentable. (Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, 2015)

Según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ibarra está considerada dentro de las siete poblaciones a nivel nacional, como ciudad piloto para la implementación de señalización de ciclovías urbanas; a pesar de esto, la ciudad no ha podido concretar la creación de ciclovías que permitan el disfrute de pobladores y visitantes. El municipio y grupos ciclo culturales han intentado implementar diferentes proyectos para fomentar el uso de bicicleta y con el transcurso de los años solo han quedado en recuerdos de propuestas y proyectos que no permitieron beneficiar a los pobladores y visitantes en actividades como: física, turística y móvil.

En la actualidad las ciclovías existentes en la ciudad de Ibarra que son en el paso lateral sur, parque Céntrica y la de la laguna de Yahuarcocha; son usadas solo para la actividad ciclística y no como una manera de conectar puntos estratégicos en la ciudad, que permita la apertura de la bicicleta como medio de transporte tanto en la vida diaria como en otras actividades económicas que hace uso de medios de transporte como el turismo.

1.2 Planteamiento del Problema

Ibarra ha comenzado a implementar una alternativa de movilidad limpia que está siendo tendencia en el resto del mundo, permitiendo el desarrollo cultural, deportivo y turístico de sus habitantes y personas que visitan la ciudad, dejando a un lado la tecnología transportista y siendo dueños de un propio vehículo, a bajo costo monetario y con reducción del daño ambiental; aumentando infraestructura ciclo vial en determinadas áreas de la ciudad y llegando fácilmente a diferentes lugares y destinos turísticos.

A pesar de la implementación de esta alternativa existe un limitado apoyo en el desarrollo de ciclovías por parte de la administración pública, debido a que solo se ha desarrollado rutas ciclísticas en ciertos sectores que no abastecen las necesidades de la población, ya que existe cierta atención operativa y financiera a otras prioridades en el desarrollo urbano por parte de las autoridades, causando que alternativas para promover el progreso turístico no se consideren ya que no se han realizado proyectos turísticos que permitan el desarrollo de la actividad a través del uso de la bicicleta.

En los últimos años se han conformado diferentes grupos de ciclismo que han intentado generar el desarrollo de esta actividad, pero el escaso involucramiento por parte de ciclistas y población para la implementación de ciclovías ha causado un desinterés de los líderes comunitarios y población por impulsar el desarrollo de las ciclovías causando escasas manifestaciones de la población sobre el pedido de mejoramiento de las ciclovías en la ciudad.

El débil posicionamiento mediático sobre la presencia de las ciclovías en las zonas urbanas para la convivencia y disfrute turístico no ha permitido que ciudades como Ibarra crezcan en este ámbito, el limitado involucramiento de los medios de comunicación en fomentar los beneficios de las ciclovías en la ciudad y el insuficiente pronunciamiento de la ciudadanía en los mismos no ha permitido impulsar la creación de las ciclovías y ha ocasionado una movilidad ciclística insegura.

La ciudad de Ibarra dispone de una escasa infraestructura de ciclovías que limita el disfrute de la población y de los visitantes en esta modalidad, ocasionando una movilización de los ciclistas por las diferentes calles no aptas para los mismos por la gran afluencia de automotores que generan gran riesgo en el desplazamiento de estos, a su vez evita que el ciclo turismo crezca y permita a las personas conocer los atractivos de la ciudad y a su vez realicen actividad física.

Si Ibarra implementa las diferentes variantes de turismo sostenible entre uno de ellos el ciclo turismo se generaría una actividad amigable con el ambiente y a la vez se obtiene ingresos económicos, causando que la ciudad deje de ser de paso y se convierta en una potencia para que los turistas acudan a Ibarra por la innovación ciclística.

1.2.1 *Formulación del problema*

¿Cómo contribuir al desarrollo turístico de la ciudad de Ibarra?

1.2.2 *Objeto de estudio*

Influencia y proyección de las ciclovías en el desarrollo turístico de la ciudad Ibarra.

1.3 Descripción del área de estudio

El cantón Ibarra es la capital de la provincia de Imbabura se encuentra a 115 Km. al noroeste de Quito, a 125 Km al sur de la ciudad de Tulcán, con una altitud de 2.225 m.s.n.m. Con un clima seco templado y agradable, y una temperatura promedio de 18°C. (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, 2015)

Según el Censo de Población y Vivienda de (CVP) del año 2010 realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de Ecuador (INEC), la población total de Ibarra alcanza a 181.175 habitantes de los cuales 93.389 corresponden a mujeres y 87.786 a hombres. (INEC, 2010)

Esta investigación pretende evidenciar el estado de la infraestructura de las ciclovías en la ciudad de Ibarra, y establecer su uso y relación con la actividad turística, tomando como referencia a los ciclistas de la ciudad y visitantes, los cuales forman parte de la responsabilidad y el respeto de la vía exclusiva para los amantes de la bicicleta además de las leyes existentes para la seguridad en el sector ciclístico con la infraestructura ciclo vial.

Las ciclovías en la ciudad de Ibarra son escasas, no permiten el disfrute y la conexión necesaria de lugares principales de la ciudad, en la actualidad existen tres ciclovías que solo sirven para uso deportivo mas no como una nueva manera de movilizarse y conectarse a través de la ciudad, las ciclovías además de permitir una movilización rápida y amigable con el ambiente, logra la implementación de nuevas formas de turismo que son aplicadas al ámbito sustentable en el desarrollo turístico de un lugar, por medio de las ciclovías se pretende dar a conocer los atractivos turísticos de la ciudad, fortaleciendo el ciclo turismo e impulsando una nueva forma de realizar turismo de manera consciente, combatiendo el sedentarismo y aportando a mejorar la calidad de vida de los pobladores, al crear servicios necesarios para el ciclista que realiza dichas actividades.

1.4 Justificación

Debido a que Ibarra es considerada una ciudad de paso, se debe buscar diferentes alternativas para generar turismo y a la vez que sea una actividad sustentable, una posibilidad es visitar los atractivos turísticos en bicicleta a través de ciclovías que permitirán conectar a la ciudad.

Con la realización de esta propuesta se plantea una alternativa a la solución de las dificultades que tiene para ir en bicicleta a través de la ciudad, y para movilizarse a los principales atractivos turísticos; por medio de la selección de rutas ciclo viales se establecerá finalmente como un medio de transporte económico, saludable, eficiente y ecológico al alcance de la mayoría.

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

1.5 Objetivos

1.5.1 *Objetivo general*

Analizar la influencia y proyección de las ciclovías para el desarrollo turístico de la ciudad Ibarra.

1.5.2 *Objetivos específicos*

- Diagnosticar las condiciones de la infraestructura ciclo vial actual en la ciudad de Ibarra.
- Identificar las rutas viales aptas para el uso de bicicleta dentro de la ciudad.
- Establecer los principales atractivos turísticos adjuntos a las ciclovías de la ciudad.
- Determinar el perfil del consumidor del ciclismo como actividad turística.
- Diseñar una guía de movilización a través del uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra para impulsar el desarrollo turístico.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Bases teóricas

2.1.1 *Turismo*

El turismo es una actividad que resulta muy importante desde los aspectos sociales, culturales y económicos, ya que permite el aumento notable de inversiones en infraestructura y edificaciones, mejora los medios de transporte en cuanto a la calidad y la frecuencia, así como también aumentan las divisas, las tasas de desempleo disminuyen notablemente y genera mayor bienestar en las comunidades que son beneficiadas de esta actividad.

Según la OMT el turismo consiste en realizar actividades recreativas que son desarrolladas por los visitantes durante sus viajes y estancias en zonas diferentes a su ciudad habitual, por un tiempo determinado inferior a un año, con fines de negocios, por ocio y otras actividades. (Organización Mundial del Turismo, 1994)

La actividad turística a permitido mejorar la calidad de vida en el sector donde se aplique de manera responsable y correcta, es por eso que debe convertirse en la actividad económica primordial en las ciudades, para así mantener nuestro entorno permitiendo que las futuras generaciones disfruten de la naturaleza y a su vez de una actividad turística excelente.

2.1.2 Tipos de Turismo

El turismo es un conjunto de actividades turísticas que cubre las necesidades de los turistas en general; es por eso que existen diferentes tipos de modalidades turísticas entre los que destacan para este trabajo de estudio son:

- Turismo Rural
- Turismo Religioso
- Ecoturismo
- Turismo de Compras
- Turismo de Salud
- Turismo Gastronómico
- Turismo Deportivo

De todas estas modalidades turísticas la que más se apega a esta investigación es el turismo deportivo, ya que así podemos aumentar la demanda de usuarios ciclistas y lograr una movilidad amigable al ambiente.

2.1.2.1 Turismo Deportivo

El turismo deportivo se define como aquella actividad que participa activa o pasivamente es decir en calidad de espectador en un deporte competitivo o recreativo en lugares distintos de su entorno habitual. (Ministerio de Turismo, 2007)

El turismo deportivo se puede realizar en el cantón a través de la práctica del ciclismo con fines turísticos, que a su vez contribuirá al beneficio de la salud de las personas dejando a un lado el sedentarismo mejorando su rendimiento físico, es una combinación perfecta: el viaje turístico por medio de sus atractivos más representativos y a la vez incentivando la práctica del deporte.

2.1.2.2 Clasificación del Turismo Deportivo

Esta clase de turismo consta con su propia clasificación como es:

Turismo Deportivo estricto y blando

Esta clase de turismo indica la cantidad de personas que asisten y participan en los diferentes eventos sobre deportes competitivos, con la finalidad de atraer una serie de turistas tanto nacionales como extranjeros y mejorar así el ámbito turístico. (Turismo Deportivo, 2002)

En cambio, el turismo blando ayuda a contabilizar cuantas personas realizan viajes para realizar actividades recreativas. (Turismo Deportivo, 2002)

Turismo Deportivo de eventos

Este tipo de turismo trata sobre la cantidad de visitantes que se puede obtener a través de la realización de eventos en cada provincia, así como es el caso del cantón Durán que consta como ejemplo sus fiestas, en donde se llama más la atención de los turistas. (Turismo Deportivo, 2002)

Turismo Deportivo Activo:

En esta área los turistas tanto nacionales como extranjeros pueden realizar actividades libres incluyendo la práctica de sus deportes favoritos ya sea fútbol o básquet, con la finalidad de hacer de su viaje alegre y divertido al mismo tiempo que visitan diferentes lugares turísticos. (Turismo Deportivo, 2002)

2.1.3 Importancia de las ciclovías en el turismo

Para entender la relación entre las ciclovías y el turismo es importante reconocer el uso de la bicicleta en las ciudades, dicho uso pasa desde la necesidad de recreación de los habitantes, hasta la de movilizarse; generando importantes consecuencias en el desarrollo de la ciudad.

2.1.4 Historia de las ciclovías

La bicicleta en el Ecuador ha ido en constante evolución desde que fue introducida a inicios del siglo XX, en sus inicios fue un modo de transporte terrestre tan popular llegando a tener una buena acogida para el transporte de la correspondencia, con el pasar del tiempo se convirtió en un instrumento de recreación ya que el automóvil fue insertado a las ciudades con mayor fuerza debido a su capacidad de carga y rapidez. (Pinto, Nataly; Fuentes, Frank; Alcivar, 2015)

Sin embargo, ocasionó varios problemas debido a su parqueo y al congestionado vehicular que ocasiona el uso de este transporte; llegando así a surgir la bicicleta ya que es un instrumento fácil de transportar, económico y no necesita parqueo, en la actualidad la bicicleta es tan popular como el automóvil y al mismo tiempo contribuye con el medio ambiente y por ende ayuda a mejorar la salud de quien hace uso de este transporte.

2.1.5 Ciudades Sustentables en el mundo con ciclovías como alternativa de transporte.

Es por tal motivo que la bicicleta tiene una excelente acogida debido a su facilidad de parqueo a diferencia del automóvil, llegando hoy por hoy a ser tan popular en 10 ciudades y países del mundo entre las cuales tenemos:

- **Ámsterdam en Holanda.**

En Ámsterdam el 40% de los viajes urbanos se realizan a través del uso de la bicicleta. Existen carriles y señales de tránsito diseñados especialmente para usuarios que se movilizan en bicicleta y también medidas de seguridad pensadas especialmente para el pedaleo: los bici-estacionamientos cuentan con custodia. Además, que el gobierno ha invertido en un sistema público de alquiler de bicis que se complementa con ciclo

estaciones a lo largo de la ciudad y una infraestructura de acceso que permite trasladarlas en subtes y trenes. Uno de los íconos más conocidos es la famosa rampa en la Estación Central de tren, que tiene una capacidad para más de siete mil bicicletas que los viajeros estacionan a diario para seguir viaje en tren. (Stierling, 2009)

- **Copenhague en Dinamarca.**

Alrededor de un 36% de los residentes de Copenhague se movilizan en bicicleta a sus actividades laborales todos los días. Cuenta con un sistema público de bike-sharing y es una de las ciudades precursoras en el movimiento Cycle Chic, que intenta imponer la bici como una tendencia glamorosa y sustentable. Cuenta con una amplia red de 350 km de ciclovías, diseñada para que los carriles separen a los ciclistas de los autos por medio de cordones de cemento. (Stierling, 2009)

- **Bogotá en Colombia.**

Esta red de ciclovías es denominada como "la Ámsterdam latinoamericana", ya que las ciclorutas tienen un largo de 300 km que permite movilizarse por la ciudad de manera eficaz y segura pese a la ondulación de las calles. Si bien es un 5% de la población el que elige transportarse a través de una bicicleta, son aproximadamente 350.000 colombianos los que se mueven en bici en Bogotá. Los días domingos desde 1975 los ciudadanos de Bogotá disfrutaban del bloqueo temporal de carriles en las principales avenidas y son usadas para que los ciudadanos los utilicen como espacios recreativos y deportivos, principalmente para el transporte en bicicleta, en skate o en patín. (Stierling, 2009)

- **Curitiba en Brasil.**

La ciudad de Curitiba dentro de sus principales formas de movilizarse dentro de su planificación urbana es el uso de la bicicleta. Cuenta con

aproximadamente 120 km de bicisenda o ciclovías actuales que fueron construidos gracias al plan de transporte público que se encuentra en vigencia desde 1992. Estas vías fueron diseñadas de tal forma que las ciclovías convivan en armonía con el paisaje del río y los valles a ser aprovechados por los ciclistas Curitiba, también cuenta con su versión de Cycle Chic, liderada por ciclistas urbanos que pelean con la bici como tendencia glamorosa y ecológica para defender el estilo de vida del ciclismo urbano. (Stierling, 2009)

- **Montreal en Canadá.**

Montreal es una de las ciudades más bici-amigables del mundo ya que tiene 750 km de ciclovías; la ciudad, además, provee zona de parqueo en puntos estratégicos para estacionar bicicletas, señales de tránsito marcadas en las calles y semáforos para los cruces de las ciclovías, y las estaciones para alquilar y cambiar de bicicleta se encuentran a una distancia de 300 metros entre sí. En esta ciudad se construyó la primera ciclovía confinada a comienzos de los 80's y fue pionera en la implementación de un sistema de bicicletas compartidas a gran escala, con la puesta en marcha de BIXI en mayo del 2009. Además, esta ciudad cuenta con el barrio de Mile End el cual es uno de los barrios con menos autos per cápita de Norte América. (Stierling, 2009)

- **Portland, Oregón en Estados Unidos.**

Cuenta con aproximadamente 400 km de ciclovías y cuenta con una red de infraestructura ciclo vial conectada con los barrios urbanos, es una de las ciudades más bici amigables de los Estados Unidos. Permite la circulación en bicicleta tanto para la población como para los visitantes, ya que desde el aeropuerto se puede alquilar una bicicleta, además que cerca de un 8% de los ciudadanos usan este medio de transporte para viajar a sus trabajos, también en la ciudad se ofrece bicicletas a bajo costo para aquellas personas de menores recursos que residen en la ciudad. (Stierling, 2009).

2.1.6 Ecuador y las ciclovías

El Ecuador no se queda atrás ya que forma parte de la red de ciclovías recreativas de América desde el periodo 2005-2011, siendo esta una organización internacional sin fines de lucro; en la actualidad CRA (Ciclovía Recreativa de las Américas) posee varias funciones en Ecuador como la realización de congresos y varios eventos que brinden información clara y eficaz, en la cual sea de gran ayuda para el beneficio de cada uno de sus integrantes y por qué no socializar e intercambiar técnicas y experiencias.

2.1.6.1 Rutas Ciclísticas en el Ecuador

Según el (El Comercio, 2013) menciona que gracias al uso de la bicicleta ha ido en aumento en el país entre las cuales se destacan las principales ciudades como:

- Guayaquil.
- Manta.
- Ibarra.
- Cuenca.
- Quito.

Logrando tener una adecuada acogida por los ciclistas que a su vez hacen uso exclusivo de sus vías que son compartidas en sus calles. Según lo que menciona Diego Puente, de ciclopolis, que la ciudad de Quito en el 2003 fue pionera en la realización los ciclopaseos hoy en día Quito tiene 115 km de ciclorutas divididas entre calles y áreas verdes (El Telégrafo, 205AD).

El uso de la bicicleta en el Ecuador no es reciente, pero cada vez va tomando fuerza en su implementación como un hábito. Cabe recalcar que una de las principales iniciativas para la creación de la ciclovía fue la ciudad de Quito en donde se implementó la ciclo Q teniendo el respaldo del Ex Gral. Paco Moncayo luego pasó a manos del Dr. Augusto Barrera (ex alcaldes de la ciudad), este proyecto ayudó a que se descongestione el masivo tráfico de la ciudad.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) está impulsando a que cada vez haya mucha más demanda de ciclista en el Ecuador ya que

se ha construido ciclovías a lo largo de la red vial en todo el país con una totalidad de 686.63 kilómetros, con una inversión de \$32 millones de dólares. Entre las provincias que se ha construido esta red vial en el Ecuador son: Guayas, Santa Elena, Manabí, Los Ríos, El Oro, Santo Domingo de los Tsáchilas, Loja, Tungurahua, Carchi, Pichincha, Cañar, Azuay, Cotopaxi, Napo, Pastaza, Morona Santiago, Sucumbíos y Galápagos (El Telégrafo, 205AD).

Una de las obras más recientes realizadas por el Ministerio de Transporte y Obras Publicas inaugurada en la provincia del Guayas es la construcción de la ciclovía Chongón-Parque El Lago Cerecita, que hoy por hoy consta con 30 kilómetros y que se encuentra ubicada en la carretera entre Guayaquil-Santa Elena. Además de poseer su respectivo paradero con 100 bicicletas disponibles para su respectivo uso con todas las comodidades necesarias, obra que fue inaugurada por la Arq. María de los Ángeles Duarte (MTO) esta obra continuará su tramo de construcción hasta Progreso llegando a tener un total de 42 kilómetros teniendo como inversión de esta estupenda obra de unos 7 millones de dólares (Ministerio de Transporte y Obras Publicas, 2014a).

2.1.6.2 Rutas Ciclísticas en Ibarra

En Ibarra desde hace varios años han sido creadas diferentes ciclovías que permiten el desarrollo de la actividad deportiva, dichas rutas ciclísticas han conectado las vías más usadas por la bicicleta las cuales son:

- Yahuarcocha
- Parque “Ciudad Blanca”
- Avenida Eugenio Espejo
- Corredor Periférico Sur

2.2 Fundamentación legal

2.2.1 Asamblea Constituyente

Los artículos expedidos por la Asamblea y sus reglamentos publicados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial teniendo las debidas modificaciones para garantizar a los ciudadanos el ejercicio de sus derechos y obligaciones, para que sean cumplidos de acuerdo con lo establecido en la ley.

2.2.1.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Según señala el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2014) en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial indica que:

CAPÍTULO II

De los Servicios Conexos de Transporte Terrestre

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

Sección 3

De los ciclistas y sus derechos

Art. 204.- Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

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

- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metro vía y similares;
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y,
- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclo paseos ciudadanos.

CAPÍTULO III

De las Vías

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

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

2.2.1.2 Reglamento a la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Según señala la Asamblea Constituyente (2012) en el reglamento a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial indica que:

TÍTULO IV

De la Infraestructura Vial

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

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

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

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

CAPÍTULO V

De los Usuarios y Usuaris del Transporte Público de Pasajeros

Art. 291.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Art. 201 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

NUMERAL 6. Exigir del operador transportar sus bicicletas en las unidades de transporte público intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional, sin ningún costo adicional, para lo cual las unidades deberán estar dotadas de estructuras portabicicletas.

CAPÍTULO X

De los Ciclistas y sus Derechos

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

1. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;
2. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;
3. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda.

2.2.2 Ley de Turismo del Ecuador

Según señala el Ministerio de Turismo (2014) en la ley de turismo indica que:

CAPÍTULO I

Generalidades

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto determinar el marco legal que regirá para la promoción, el desarrollo y la regulación del sector turístico; las potestades del Estado y las obligaciones y derechos de los prestadores y de los usuarios.

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

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

- a) La iniciativa privada como pilar fundamental del sector; con su contribución mediante la inversión directa, la generación de empleo y promoción nacional e internacional;
- b) La participación de los gobiernos provincial y cantonal para impulsar y apoyar el desarrollo turístico, dentro del marco de la descentralización;
- c) El fomento de la infraestructura nacional y el mejoramiento de los servicios públicos básicos para garantizar la adecuada satisfacción de los turistas;
- d) La conservación permanente de los recursos naturales y culturales del país; y,
- e) La iniciativa y participación comunitaria indígena, campesina, montubia o afroecuatoriana, con su cultura y tradiciones preservando su identidad, protegiendo su ecosistema y participando en la prestación de servicios turísticos, en los términos previstos en esta Ley y sus reglamentos.

Art. 4.- La política estatal con relación al sector del turismo, debe cumplir los siguientes objetivos:

- a) Reconocer que la actividad turística corresponde a la iniciativa privada y comunitaria o de autogestión, y al Estado en cuanto debe potencializar las actividades mediante el fomento y promoción de un producto turístico competitivo;
- b) Garantizar el uso racional de los recursos naturales, históricos, culturales y arqueológicos de la Nación;
- c) Proteger al turista y fomentar la conciencia turística;
- d) Propiciar la coordinación de los diferentes estamentos del Gobierno Nacional, y de los gobiernos locales para la consecución de los objetivos turísticos;
- e) Promover la capacitación técnica y profesional de quienes ejercen legalmente la actividad turística;
- f) Promover internacionalmente al país y sus atractivos en conjunto con otros organismos del sector público y con el sector privado; y,

g) Fomentar e incentivar el turismo interno.

CAPÍTULO II

De las Actividades Turísticas y de quienes las Ejercen

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

LITERALES: c. Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito;

d. Operación, cuando las agencias de viajes provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del agenciamiento; e. La de intermediación, agencia de servicios turísticos y organizadoras de eventos congresos y convenciones.

Art. 6.- Los actos y contratos que se celebren para las actividades señaladas en esta Ley estarán sujetas a las disposiciones de este cuerpo legal y en los reglamentos y normas técnicas y de calidad respectivas.

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

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

2.2.3 Reglamento General a la Ley de Turismo

Según señala Ministerio de Turismo (2015) en el reglamento a la ley de turismo indica que:

CAPITULO I

DE LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS Y SU CATEGORIZACIÓN

Art. 41.- Alcance de las definiciones contenidas en este reglamento.- Para efectos de la gestión pública y privada y la aplicación de las normas del régimen jurídico y demás instrumentos normativos, de planificación, operación, control y sanción del sector turístico ecuatoriano, se entenderán como definiciones legales, y por lo tanto son de obligatorio cumplimiento y herramientas de interpretación en caso de duda, según lo dispuesto en el Art. 18 del Código Civil ecuatoriano, las que constan en este capítulo.

Art. 42.- Actividades turísticas. - Según lo establecido por el Art. 5 de la Ley de Turismo se consideran actividades turísticas las siguientes:

- c) Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito;
- d) Operación, cuando las agencias de viajes provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del agenciamiento;
- e) La de intermediación, agencia de servicios turísticos y organizadoras de eventos, congresos y convenciones; y,

Art. 43.- Definición de las actividades de turismo. - Para efectos de la aplicación de las disposiciones de la Ley de Turismo, las siguientes son las definiciones de las actividades turísticas previstas en la ley:

c) Transportación

Comprende la movilización de pasajeros por cualquier vía (terrestre, aérea o acuática) que se realice directamente con turistas en apoyo a otras actividades como el alojamiento, la gastronomía, la operación y la intermediación;

2.2.4 Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021

Según indica la República del Ecuador (2017) en el plan nacional de desarrollo 2017-2021 menciona que:

Eje 2

Economía al Servicio de la Sociedad

Este eje toma como punto de partida la premisa de que la economía debe estar al servicio de la sociedad. Es así que nuestro sistema económico, por definición constitucional, es una economía social y solidaria. Dentro de este sistema económico interactúan los subsistemas de la economía pública, privada, popular y solidaria. No se puede entender la economía sin abarcar las relaciones entre los actores económicos de estos subsistemas, que son de gran importancia y requieren incentivos, regulaciones y políticas que promuevan la productividad y la competitividad. Se procura proteger la sustentabilidad ambiental y el crecimiento económico inclusivo con procesos redistributivos en los que se subraye la corresponsabilidad social. Esa misma corresponsabilidad lleva a repensar las relaciones entre lo urbano y lo rural, acentuando la importancia de esta última para la sostenibilidad. En consecuencia, es necesario y justo trabajar con dedicación especial en el desarrollo de capacidades productivas y del entorno para conseguir el Buen Vivir Rural.

Objetivo 5: Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico - sostenible de manera redistributiva y solidaria

La generación de trabajo y empleo es una preocupación permanente en los diálogos. En ellos se propone la dinamización del mercado laboral a través de tipologías de contratos para sectores que tienen una demanda y dinámica específica. Asimismo, se proponen incentivos para la producción que van desde el crédito para la generación de nuevos emprendimientos; el posicionamiento de sectores como el gastronómico y el turístico con un especial énfasis en la certificación de pequeños actores comunitarios; hasta

la promoción de mecanismos de comercialización a escala nacional e internacional.

Políticas

5.1 Generar trabajo y empleo dignos fomentando el aprovechamiento de las infraestructuras construidas y las capacidades instaladas.

5.2 Promover la productividad, competitividad y calidad de los productos nacionales, como también la disponibilidad de servicios conexos y otros insumos, para generar valor agregado y procesos de industrialización en los sectores productivos con enfoque a satisfacer la demanda nacional y de exportación.

5.8 Fomentar la producción nacional con responsabilidad social y ambiental, potenciando el manejo eficiente de los recursos naturales y el uso de tecnologías duraderas y ambientalmente limpias, para garantizar el abastecimiento de bienes y servicios de calidad.

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA

La investigación orientada a indagar sobre influencia de los ciclistas en el uso de las ciclovías en el desarrollo turístico de la ciudad de Ibarra trata de una investigación exploratoria de tipo cualitativa que pretende aclarar estos aspectos y la relación que existe entre el incremento de ciclovías que conecten a la ciudad y sus principales atractivos turísticos.

Se consideran cinco objetivos específicos para cumplir con la recopilación de datos y la sistematización, que permitirá disponer de un informa claro, estos son: Diagnosticar las condiciones de la infraestructura ciclo vial actual en la ciudad de Ibarra, Identificar las rutas viales aptas para el uso de bicicleta dentro de la ciudad, Establecer los principales atractivos turísticos adjuntos a las ciclovías de la ciudad, Determinar el perfil y mercado potencial del ciclismo como actividad turística y proponer una nueva red de ciclovías que favorezca el turismo en la ciudad a través de esta modalidad.

Para el primer objetivo que es diagnosticar las condiciones de la infraestructura ciclo vial actual en la ciudad de Ibarra, se identificó el tipo de investigación de campo con un método cualitativo, usando como instrumento de recopilación de datos a la ficha de observación que tiene como indicadores la localización, distancia, señalética, vía, tipo y estado, afluencia ciclística, grado de dificultad y por último la presencia y manejo de los desechos; siendo el tipo de fuente de información primaria, es decir se obtuvo información basándose en el plan estratégico nacional de ciclovías que fue desarrollado por el ministerio de transporte y obras públicas, obteniendo información correcta en cuanto a la realización de ciclovías.

En el segundo objetivo que es identificar las rutas viales aptas para el uso de bicicleta dentro de la ciudad, se considera como tipo de investigación analítico sintético con un método analítico, usando como instrumento para realizar este objetivo un mapa de la ciudad de Ibarra que tiene como indicadores los nombres de las calles y cuáles son las más amplias; siendo el

tipo de fuente de información secundario, basándose en un mapa ya establecido en donde se pudo identificar las calles adecuadas para el diseño de las ciclovías que conectaran a la ciudad, siendo esta información necesaria para el desarrollo de esta investigación.

En el tercer objetivo que es establecer los principales atractivos turísticos adjuntos a las ciclovías de la ciudad, se considera como tipo de investigación documental con un método bibliográfico, usando como instrumento fichas de inventario teniendo como indicadores datos generales, ubicación, características físicas, usos simbolismos, estado de conservación del atractivo y del entorno, infraestructura vial, entre otras; siendo el tipo de fuente de información secundario, ya que se utilizó información establecida turísticamente por el MINTUR para poder verificar los principales atractivos de la ciudad, los cuales estarán adjuntos a la ciclovía diseñada, teniendo información efectiva sobre los atractivos para lograr diseñar las ciclovías.

A continuación, en el cuarto objetivo que es determinar el perfil y mercado potencial del ciclismo como actividad turística, se considera como tipo de investigación analítico sintético con un método cuantitativo, usando como instrumento las encuestas que tienen como indicadores género, estado civil, edad, procedencia, nivel de instrucción, ocupación, preguntas sobre uso de bicicletas y ciclovías; siendo el tipo de fuente de información primaria, ya que se obtuvo datos precisos de posibles ocupantes de las ciclovías como medio de movilización alternativo.

Finalmente, el último objetivo que es diseñar una guía de movilización sustentable a través del uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra para impulsar el desarrollo turístico, con un tipo de investigación proyectiva y un método inductivo, usando como instrumento diferentes programas de edición ya que aquí se presentara a la sociedad la manera adecuada de transitar en bicicleta en la ciudad de Ibarra y una posible red de ciclovías que a través del uso de un medio de transporte sustentable se dinamice la actividad turística; siendo el tipo de fuente de información primaria ya que se realizó a partir de los datos obtenidos en los anteriores objetivos.

2.1 Tipos de investigación

Proyectiva: esta investigación fue útil porque a través del análisis de los problemas ocurrence en el lugar de estudio, se contactó con la realidad que está pasando el cantón; y de acuerdo con este análisis se propuso varias alternativas de mejoramiento o cambio para el beneficio del lugar.

De Campo: se la utilizó para recopilar toda la información obtenida en la ciudad de Ibarra mediante la realización de encuestas en el área de estudio.

Analítico Sintético: esta investigación se la realizó mediante procesos de análisis, llegando a conseguir la meta propuesta y llegando a descubrir los problemas existentes que tengan las ciclovías, logrando así la integración del turismo y el deporte para obtener una idea más del problema y a la vez generar nuevas alternativas de mejoramiento.

Documental: mediante libros, tesis, artículos científicos se pudo formar un contexto relacionado al tema de ciclovías turísticas.

3.2 Métodos de investigación

Para realizar la investigación se tomaron en cuenta varios métodos, mismos que se explican a continuación:

3.2.1 *Método Cuantitativo*

A través de este método se logra exponer y encontrar mediante principios teóricos o datos detallados el conocimiento ampliado de un caso en particular, es decir que necesita la comprensión de la conducta humana y el porqué de la misma, por lo mismo que el estudio es externo lejos del pensamiento individual con el fin de garantizar la objetividad de la investigación.(Canaan, 2018)

3.2.2 Método Cualitativo

Este método se basa en prestar mayor atención a la parte subjetiva o individual, a través de la observación, interpretación, entre otras técnicas que permiten usar modelos matemáticos y teorías relacionadas con la investigación.(Canaan, 2018).

3.2.3 Método Inductivo

El método inductivo permite analizar las situaciones particulares por medio de un estudio individual de lo experimentado y observado para obtener conclusiones que permiten descubrir temas y teorías desde la observación de la realidad.(Canaan, 2018)

3.3 Técnicas de recolección de datos

La Observación: se utilizó de forma fácil, rápida y útil para obtener acontecimientos reales sobre el sector turístico analizado.

La Encuesta: se utilizó esta técnica para obtener diferentes opiniones acerca de gustos, y preferencias, y de esta manera generar una demanda turística y potencial para poder elaborar el diseño de la ciclovía con fines turísticos para el Cantón Ibarra.

Fichas de observación: se utilizó esta ficha para poder recolectar la información del estado actual de las ciclovías a través de observación de campo.

Fichas de inventario: esta ficha fue utilizada para recolectar la principal información de los atractivos turísticos más representativos de la ciudad, para así realizar el diseño de la ciclovía cerca de los lugares turísticos más visitados.

3.4 Instrumento (s) de investigación

Entre los instrumentos utilizados para realizar esta investigación son los siguientes:

- Cámara
- Cuestionario de Encuestas.
- Fichas de Observación.
- Fichas de Inventario.
- Presupuesto Propio.
- Transporte.
- Alimentación.

3.5 Población y Muestra (análisis de formas de muestreo)

Población

Para establecer la población, se consideró la cifra de 157.325 de personas que viven en Ibarra y que son mayores a 5 años de edad, según la fuente oficial del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2010).

Muestra

La fórmula para calcular el tamaño muestral es:

$$m = N - Z^2 * P * Q / E^2 (N-1) + Z^2 * P * Q$$

m= El Tamaño de la muestra

N= Tamaño de la población

E= Error que se considera el 5% E= 0.05

Z= Nivel de Confianza Z= 1,96

P y Q= Constantes P y Q = 0,5

$$m = N * Z^2 * P * Q / E^2 (N-1) + Z^2 * P * Q$$

$$m = 157.325 * (1,96)^2 * 0,5 * 0,5 / (0,05)^2 (157.325 - 1) + (1,96)^2 * 0,5 * 0,5$$

$$m = 157.325 * 3,81 * 0,25 / 0,0025 (157.324) + 3,81 * 0,25$$

$$m = 149.852,06 / 393,31 + 0,952$$

$$n = 149.852,06 / 394,26$$

$$n = 380,08$$

El tamaño de la muestra calculada en el Cantón de Ibarra es de 380 personas aproximadamente.

CAPITULO IV

4. RESULTADOS ESPERADOS

3.1 Infraestructura ciclo-vial en la ciudad de Ibarra

4.1.1 Organización vial de la ciudad de Ibarra

El principal medio de transporte existente en Ibarra ha sido la movilidad motorizada, ya que es la única forma de transportarse de forma segura según indica la infraestructura existente en la ciudad; Ibarra consta de calles amplias que han sido hechas de manera diferente dependiendo del sector y la afluencia de vehículos, tal es el caso del centro de la ciudad que consta en su mayor parte de bloques de piedra, alrededor del centro y ciertas zonas del mismo como también gran parte de la ciudad se encuentran adoquinadas, zonas de gran afluencia automotriz o avenidas de gran flujo vehicular son asfaltadas y por ultimo existen pequeñas zonas o calles que todavía están empedradas.

En cuanto a la señalética tanto vertical como horizontal indica que la organización vial en la ciudad es completamente diseñada para movilidad de vehículos en las principales calles de la ciudad, no obstante, la población hace uso de medios de transporte alternativos sin importar el diseño de las vías en Ibarra. Es así como existen zonas fuera del centro de la ciudad que han sido implementadas para la movilización en bicicleta, no obstante, es insuficiente como para impulsar a la ciudadanía a transitar en su vida diaria dentro de la ciudad de manera sustentable. Una de las formas de mejorar la organización vial en la ciudad en estos días es el proyecto que se encuentra en ejecución denominado “anillo vial”, los beneficios de la obra es la solución del congestionamiento vehicular de la urbe; plusvalía y dinamización de la economía de varios sectores por los que atraviesa la ruta vial y además consta de cuatro carriles y se complementará con una ciclovía iluminada. El anillo vial de la ciudad tiene una longitud de 21.6 kilómetros de longitud. Cuenta con 2 calzadas de 2 carriles por sentido de 3,65 metros cada una, un parterre central de 2 metros, 2 espaldones centrales de 0,20 metros, 2 cunetas-bordillo laterales de 1,20

metros cada uno, 2 franjas laterales para ciclo vías (2,00 metros) y acera (1,80 metros). Además, constan siete puentes en diferentes sectores distribuidos en los tramos norte y sur respectivamente.

4.1.2 Antecedentes de la implementación de las ciclovías en Ibarra

A través de los años en la ciudad de Ibarra se ha intentado crear ciclovías que permitan el desarrollo del transporte no motorizado, el cantón cuenta con una muy buena ventaja para que la población se interese en utilizar en bicicleta como medio de transporte, ya que la ciudad tiene pocas pendientes, tiene las avenidas y calles bastante anchas al ser una ciudad de estilo republicano, según el ministerio de transporte y obras públicas Ibarra es considerada a nivel nacional como una ciudad piloto para implementar ciclovías urbanas que sirvan para masificar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

La ciudadanía ha logrado crear colectivos o grupos que realizan reuniones de personas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte, su principal objetivo es realizar ciclo paseos semanales o hasta más de dos veces a la semana para permitir a la ciudadanía realizar ejercicio y a su vez visitar los atractivos principales de la ciudad, en los últimos meses se realizó la iniciativa 'Domingo en pedales' que permite el cierre de parte de la avenida El Retorno y Teodoro Gómez, para privilegiar la circulación de peatones y bicicletas, y de esta forma dar un espacio seguro por donde quienes gustan del deporte puedan circular libremente; además que en el año 2014 el ministerio de transporte y obras públicas ha invertido un monto referencial de USD 52.100,00 para realizar la ejecución de los estudios de la red de ciclo vías urbanas de la ciudad de Ibarra, con una longitud de aproximadamente 20 km la cual no llegó a ser aplicada, ya que en la actualidad solo existen tres ciclovías establecidas en la ciudad que no permiten la conexión entre sus principales atractivos o sitios de interés para los usuarios.

4.1.3 Condiciones actuales de las ciclovías en Ibarra

Localización	Distancia	Señalética				Vía, tipo y estado	Afluencia Ciclística	Grado de dificultad	Presencia y de manejo de desechos
		Vertical	Horizontal	División	Claridad				
Laguna de Yahuarcocha	10km con 19m	Si	Si	Si	Muy Buena	Vía de primer orden asfaltado y excelente estado	Alta	Intermedio	Presencia de tachos y con buen manejo de desechos
Parque Ciudad Blanca	2,5km	No	Si	Si	Buena	Piso de adoquín tipo ladrillo, estado excelente	Medio – Alto	Intermedio	Tachos cerca de la ciclovía
Av. Eugenio Espejo y Corredor Periférico	4,3km	Si	Si	Si	Buena	Vía asfaltada y adoquinada, estado bueno	Medio	Medio – Bajo	Presencia de desechos en la ciclovía,

									mal manejo de residuos
Ruta de las Haciendas	17km	No	No	No	-	Vía adoquinada, empedrada y asfaltada, estado regular y bueno	Medio - Alto	Alto	No existe

Tabla 1 Condiciones actuales de las ciclovías en Ibarra.

4.1.3.1 Ciclovía Parque Ciudad Blanca

La ciclovía existente en el parque más grande de la ciudad cuenta con una distancia de 2,5 kilómetros, la cual no recorre en su totalidad al parque, es una ciclovía segregada y de doble dirección, tiene un ancho de 2,80 metros; en cuanto a la señalización no están presentes señaléticas de movilización verticales, además se pudo observar señalética horizontal en la calzada que informaba sobre la presencia de infraestructura ciclística y también líneas separadoras continuas y discontinuas que tenían buena visibilidad para el usuario, además existe división en desnivel y delineador de carril exclusivo de concreto hacia el resto de zonas del parque.

Esta infraestructura ciclo vial tiene un piso de adoquín tipo ladrillo, que se encuentra en excelente estado, y en las zonas de conexión hacia las otras áreas del parque como los puentes, que están hechos de paneles de concreto. La afluencia ciclística de esta ciclovía es muy concurrida tanto por deportistas como por turistas ya que tiene un grado de dificultad intermedio, y puede ser usada por personas de todas las edades, también permitiendo a los usuarios un fácil manejo de los desechos y residuos, ya que existen tachos de basura en varios puntos de la ciclovía.

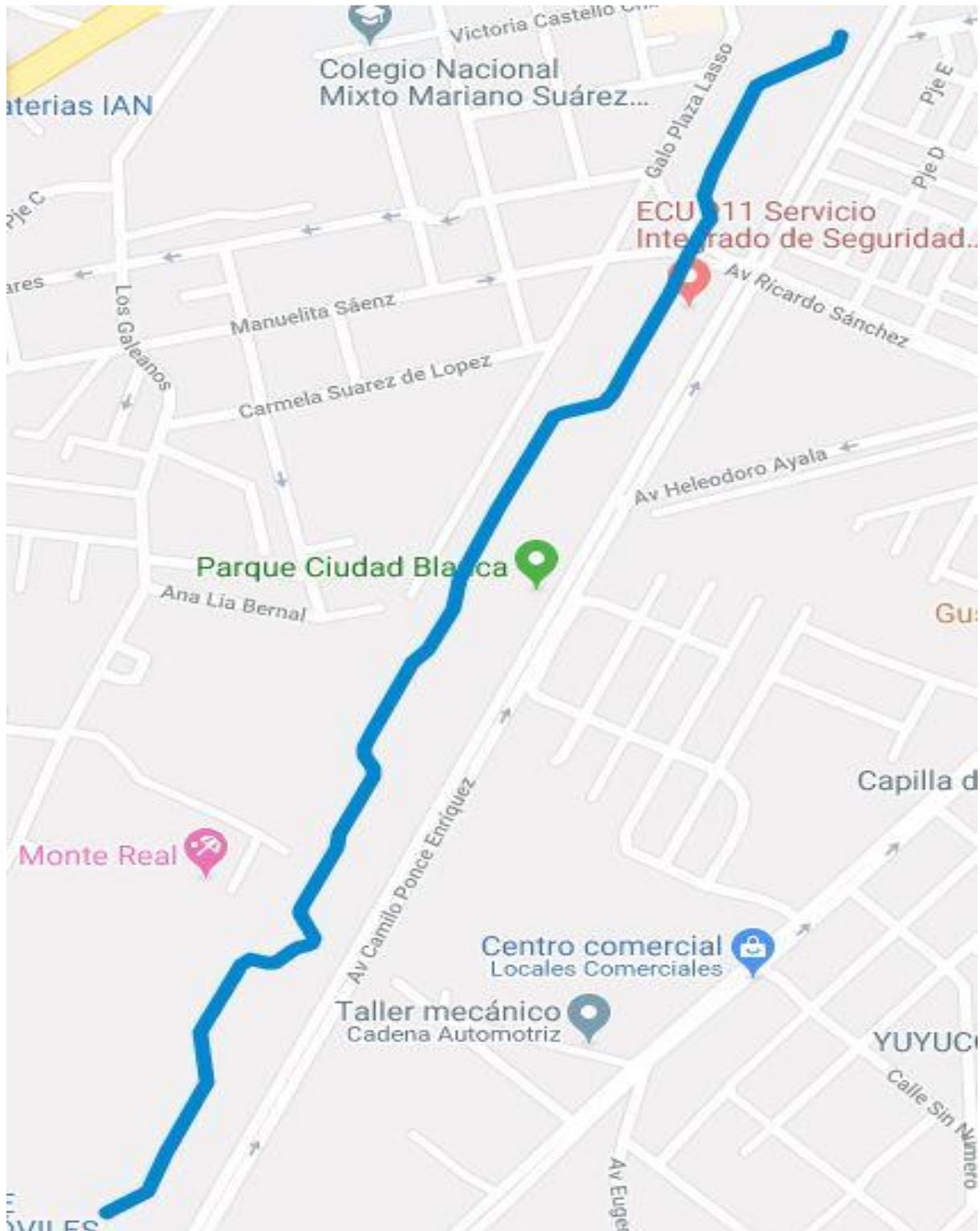


Figura 1. Mapa de la Ciclovía del Parque "Ciudad Blanca"

4.1.3.2 Ciclovía Av. Eugenio Espejo y Corredor Periférico Sur

Con una distancia de 4,3 kilómetros, es una ciclovía en espaldón y unidireccional, es decir la ciclovía esta unificada con la calle y se permite la circulación en la misma dirección que los vehículos, tanto de ida como de regreso, con 3 metros de ancho en cada lado. Respecto al tipo de señalética vertical, se logró observar señalización regulatoria y de movimiento y dirección, en la calzada se identificó señalética horizontal de infraestructura ciclística.

Para garantizar la seguridad de los ciclistas, la ciclovía tiene presencia de división tanto de tachones como líneas identificadoras de infraestructura ciclística, teniendo una buena visibilidad hacia el usuario como para los motorizados. La vía se divide en dos zonas, la primera es en la avenida Eugenio Espejo donde se encuentra adoquinada, y la segunda es el Corredor Periférico Sur donde se encuentra asfaltada, ambas en buen estado permitiendo una afluencia media de ciclistas en su mayoría deportistas o personas que usan la bicicleta como medio de transporte en las zonas aledañas a la infraestructura ciclística, teniendo un nivel de dificultad entre medio a bajo ya que existe presencia de escombros y automóviles estacionados en la ciclovía y para continuar con el camino se debe rebasarles saliendo hacia la zona motorizada, creando una movilización insegura en una vía de alto flujo de tránsito

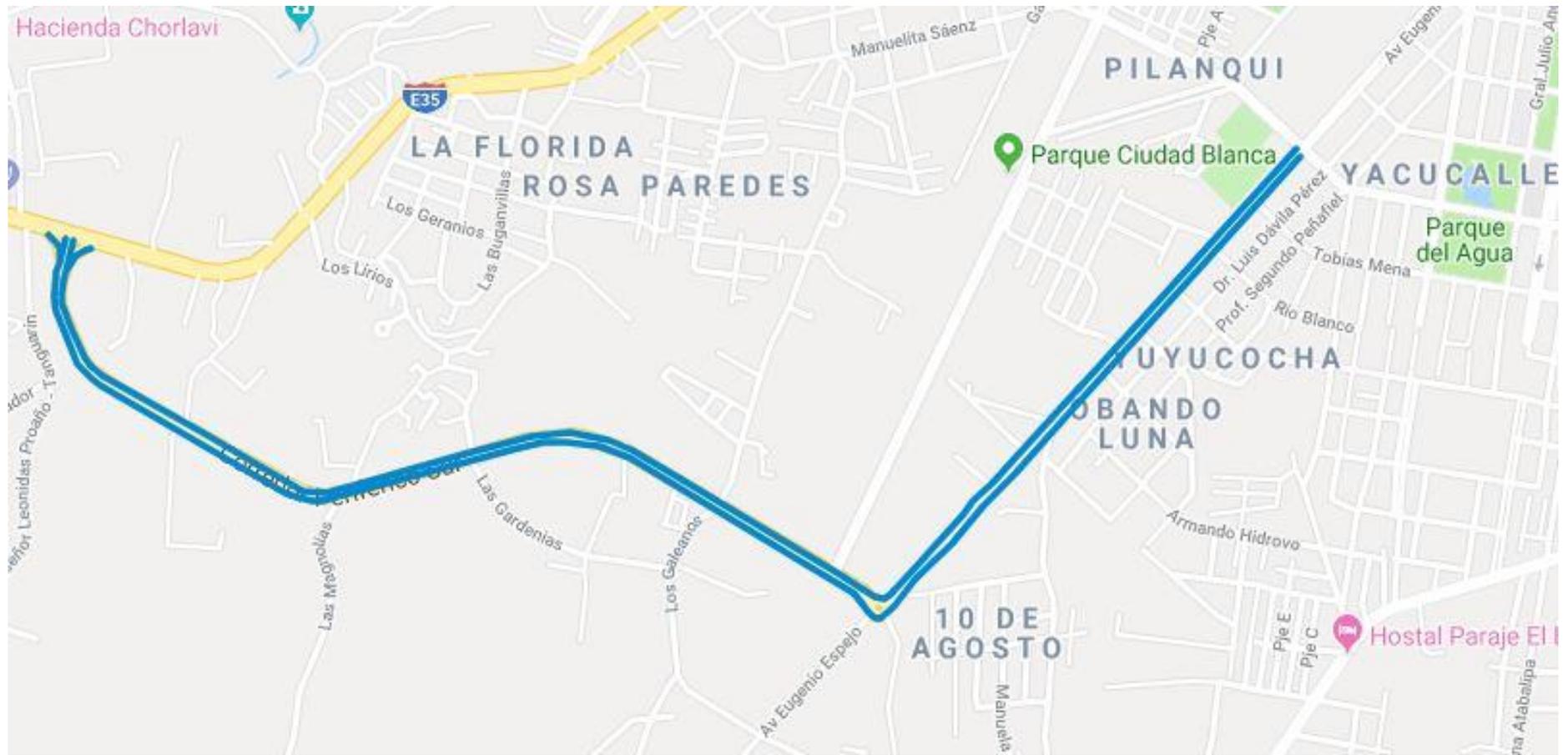


Figura 2. Mapa de la Ciclovía Av. Eugenio Espejo y Corredor Periférico Sur

4.1.3.3 Ciclovía Laguna de Yahuarcocha

En uno de los atractivos más importantes de la ciudad y de la provincia, se encuentra disponible la ciclovía más adecuada para circulación ciclística, la cual tiene una distancia de 10 kilómetros con 29 metros y no recorre toda la laguna en su totalidad; con un ancho de 2,85 metros es una ciclovía en espaldón es decir se encuentra a un costado de la vía automotriz.

En cuanto a la señalética se encuentra presente en toda la ciclovía y se observó señalización vertical regulatoria, de movimiento y dirección, y preventivas; en la calzada se pudo apreciar señalización horizontal identificadora de infraestructura ciclista y de dirección de carril, además de la presencia de líneas separadoras continuas y discontinuas.

Para garantizar la seguridad del usuario las medidas básicas de prevención presentes en Yahuarcocha son delineadores de carril exclusivo tipo bloque de concreto con tachones a los costados y tachones continuos hacia la vía peatonal atlética, estando esta señalética de información y seguridad es excelente estado logrando una muy buena visibilidad al usuario.

Yahuarcocha al ser un atractivo turístico muy importante tiene una vía de primer orden y a su vez el resto de infraestructuras de movilización también tienen asfalto que se encuentra en un estado óptimo, sin escombros y con presencia de tachos de basura a lo largo de la ciclovía, con un grado de dificultad de medio a bajo y con zonas de descanso, parqueadero y mirador; de este modo la ciclovía de Yahuarcocha cumple con todos los parámetros que plantea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas permitiendo una alta afluencia de ciclistas tanto deportistas en entrenamiento, turistas y pobladores de la zona que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte.

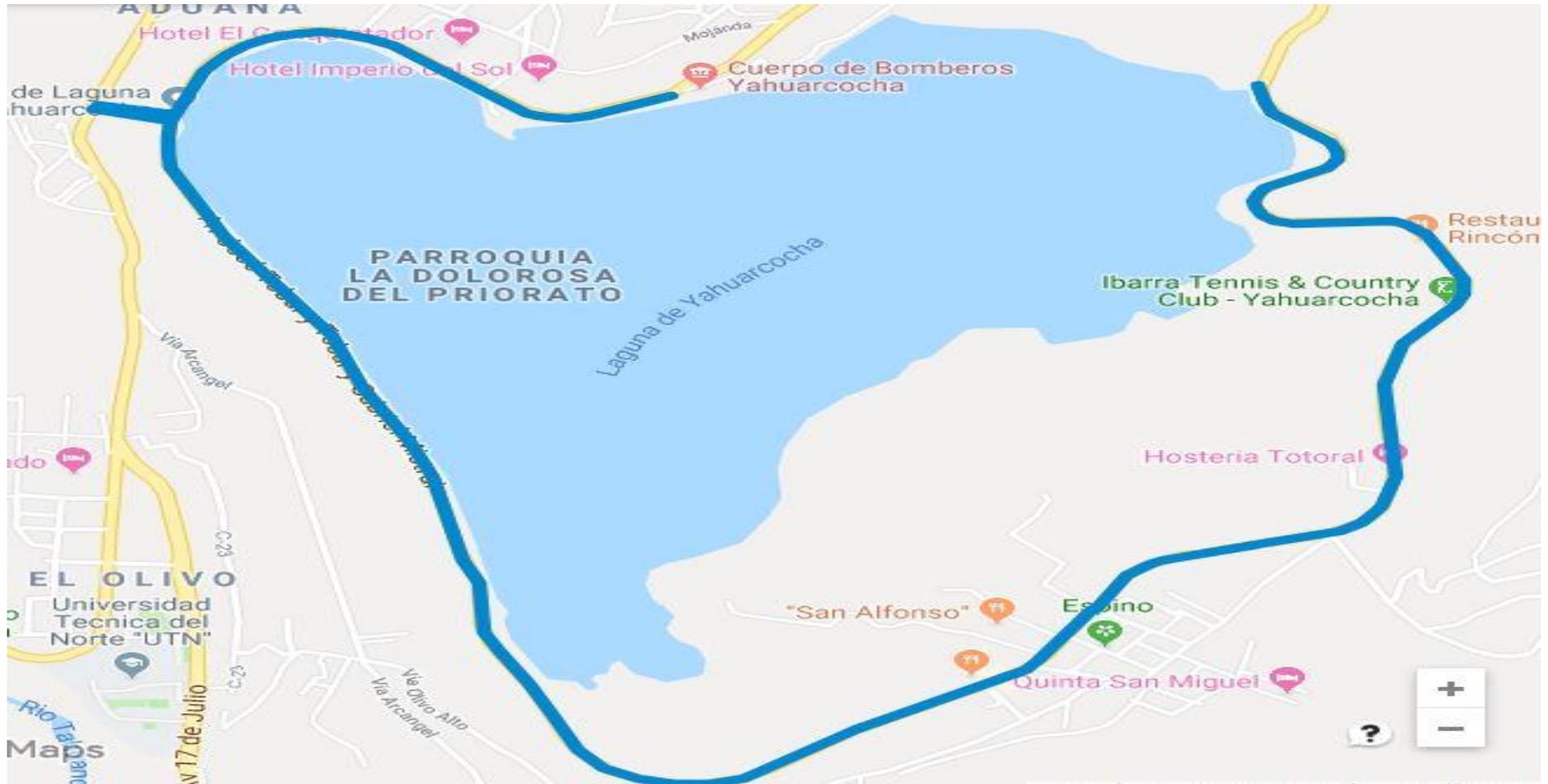


Figura 3. Mapa de la Ciclovía de la Laguna de Yahuarcocha

4.1.3.4 Ciclovía Ruta de las Haciendas

Una de las rutas más importantes a nivel ciclístico en Ibarra y en la provincia de Imbabura ya que permite el desarrollo de carreras de suma importancia y trayectoria en el ciclismo, además se puede realizar entrenamientos y se logra acceder a miradores naturales; esta ruta tiene una distancia de 17km y no existe la presencia de señalética informativa y de seguridad.

Esta ruta tiene diferentes tipos piso a lo largo de toda la vía, estos son adoquinado, empedrado y asfaltado con un estado de regular a bueno; a pesar de tener un grado de dificultad alto tiene una considerable presencia de ciclistas entre deportistas, pobladores y turistas tanto en días laborables como en fines de semana, esta ruta ofertada por el ministerio de turismo como ciclovía no cumple ningún requisito manifestado por el ministerio de transporte y obras públicas.

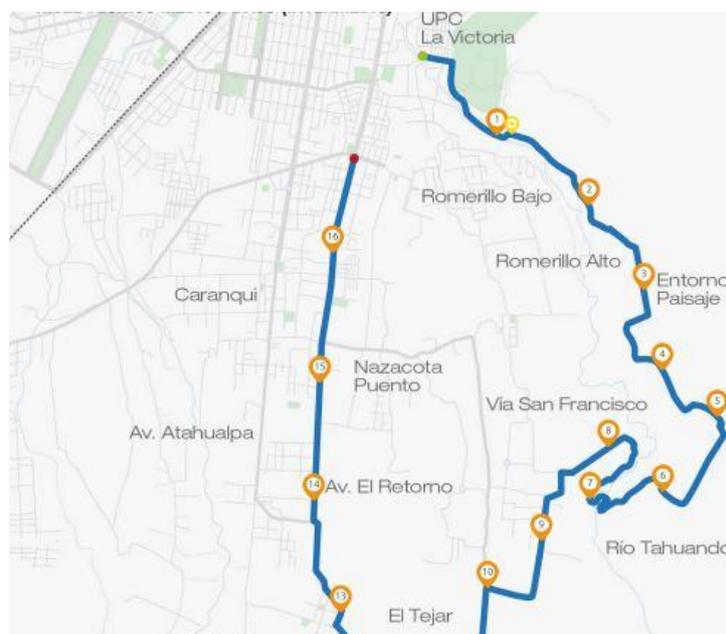


Figura 4. Mapa de la Ciclovía Ruta de las Haciendas

4.2 Rutas viales idóneas para el uso de bicicleta en Ibarra

4.2.1 *Nuevas rutas por integrar*

Para lograr una correcta movilización sustentable a través del uso de la bicicleta por la ciudad de Ibarra, se ha logrado identificar calles y avenidas que permitirán la conexión hacia los sitios de gran interés en la ciudad y además sirve como proyección para el diseño de ciclovías que permitan transitar de manera fluida y segura; en cuanto a la identificación de las vías adecuadas para el ciclista se tomó en cuenta varios parámetros que se adapten a la realidad del ciclista urbano en Ibarra, como los siguientes:

Seguridad:

Suficiente ancho en las calles

Poca afluencia vehicular

Social:

Cercanía hacia lugares turísticos o sitios de interés

Movilización accesible para turistas y pobladores de cualquier edad

Técnicos y económicos:

Conexión de Ibarra de norte a sur, este y oeste.

Conexión con rutas hacia zonas rurales

Ambientales:

Disminución de contaminación por emanación de gases

Después de verificar que las rutas cumplen dichos parámetros, se procedió a seleccionarles en el mapa a través de la herramienta digital llamada My Maps de Google, y se obtuvo la siguiente imagen.

Para acceder a esta ruta con mayor detenimiento, y la posibilidad de hacer un acercamiento a cada calle y cruce, se puede acceder al siguiente link:

<https://bit.ly/2J7uInC>

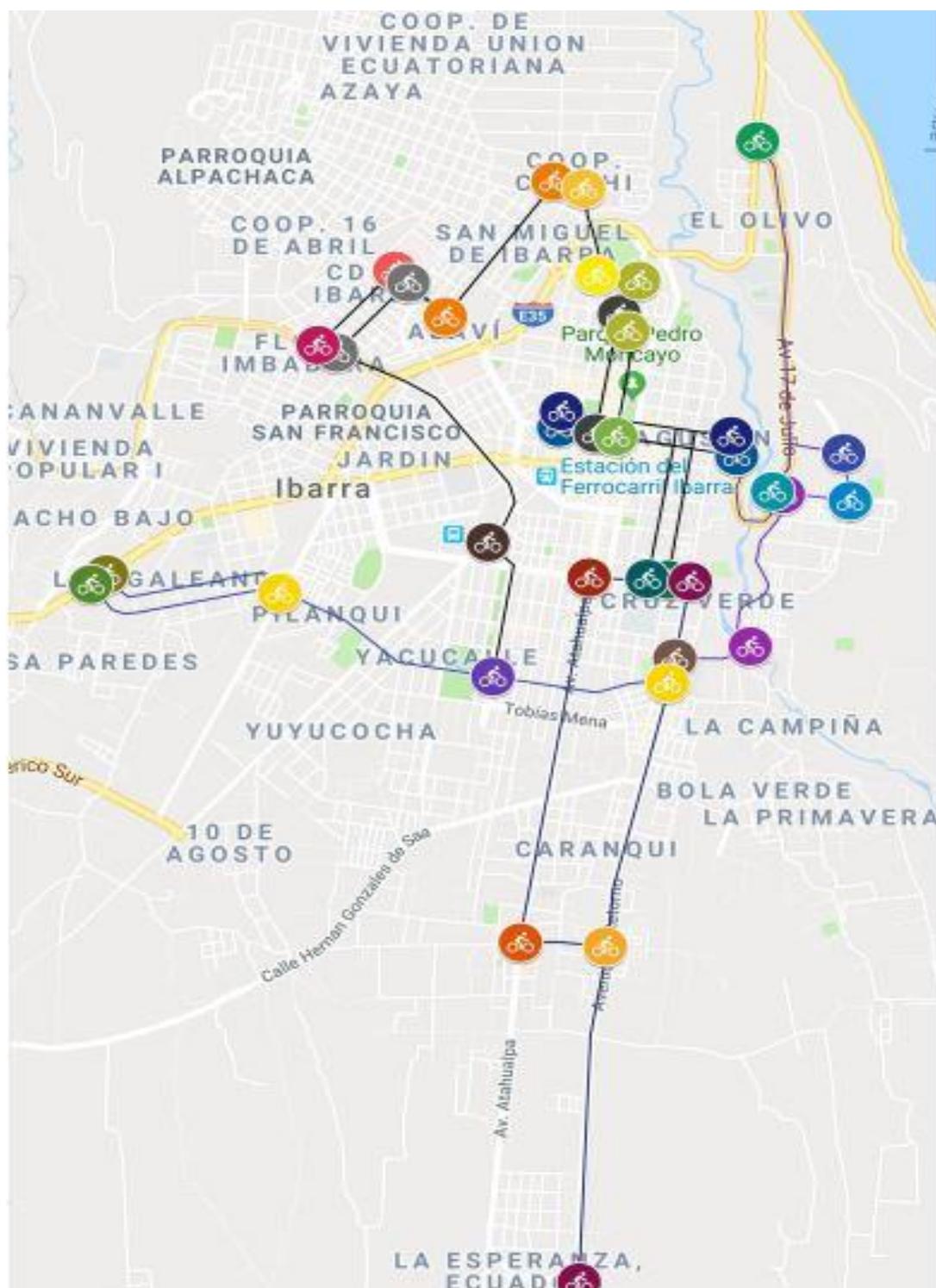


Figura 5. Mapa de las rutas óptimas para la movilización en bicicleta

Se logró identificar diferentes tipos de vías como avenidas, calles y redondeles como las más idóneas para realizar un trazado para la movilización en bicicleta en la ciudad, que permita conectar a la misma desde sus diferentes puntos cardinales y a la vez que se encuentre cerca a los diferentes atractivos turísticos, permitiendo un desarrollo en el turismo y evitando la emanación de gases por parte de vehículos motorizados.

Además de ser rutas con proyección a ciclovías, fueron escogidas para que los ciclistas puedan usarlas en la actualidad para movilizarse de manera menos peligrosa por la ciudad, a pesar de que actualmente no exista la presencia de infraestructura por las mismas, que garantice seguridad total, conexión y rapidez en la movilización alternativa.

En cuanto a las avenidas o rutas principales de la ciudad que han sido consideradas como vías óptimas para la movilización en bicicleta dentro de la ciudad, son:

- Avenida el Retorno
- Avenida Atahualpa
- Avenida Teodoro Gómez
- Avenida Ricardo Sánchez
- Avenida Rafael Sánchez
- Avenida Eugenio Espejo
- Avenida Fray Vacas Galindo
- Avenida 13 de Abril
- Avenida 17 de Julio
- Avenida Padre Aurelio Espinosa
- Avenida Víctor Manuel Guzmán

Dichas avenidas han sido seleccionadas por permitir la conexión de la ciudad de una manera rápida y eficaz, a pesar de que alguna de ellas tienen un tráfico moderado pero regular, sin embargo, se las tomo en cuenta ya que al momento de realizar el diseño de la vía de movilización ciclística se puede tomar los valores mínimos de dimensión de esta, para evitar la congestión en el tránsito motorizado, y en el caso de movilizarse en la actualidad se recomienda circular con

precaución en las zonas de mayor movilización vehicular que serán señaladas en la propuesta de esta investigación.

Con respecto a las calles identificadas para que la ciclovía se conecte con las avenidas principales, se identificó las siguientes:

- Princesa Paccha
- Manuelita Cañizares
- Manuelita Sáenz
- Juan de Salinas
- Pedro Vicente Maldonado
- Miguel Oviedo
- Juan José Flores
- Manuel de la Chica Narváez
- Jesús Yerovi
- Arsenio Torres
- Simón Bolívar
- Miramontes
- Carlos Barahona
- Tahuando
- Bolivia
- Brasil
- José Joaquín de Olmedo

Las anteriores vías nombradas serán las que permitan una adecuada conexión con las vías principales o avenidas antes mencionadas, obteniendo una movilización correcta y fluida por las zonas más importantes de la ciudad, también logrando que las personas que se movilen en bicicleta puedan acceder fácilmente a los diferentes atractivos turísticos que la ciudad ofrece.

Una vez seleccionadas las calles y avenidas, se procedió a agruparlas por zonas en la ciudad, teniendo como resultado cuatro grupos que lograra la movilización de población y turistas a través de un medio de transporte que permita mejorar la condición de vida de la ciudad y a su vez permita ofrecer nueva experiencia de visitar atractivos a los turistas.

4.2.1.1 Zona Norte – Oeste

Zona Norte - Oeste



Red de Ciclovía Norte - Oeste

- Tahuando (A)
- Barahona (A)
- Barahona (B)
- Aurelio Espinosa (A)
- Aurelio Espinosa (B)
- Jorge Guzman (A)
- Oviedo (B)
- Flores (B)
- 17 de Julio

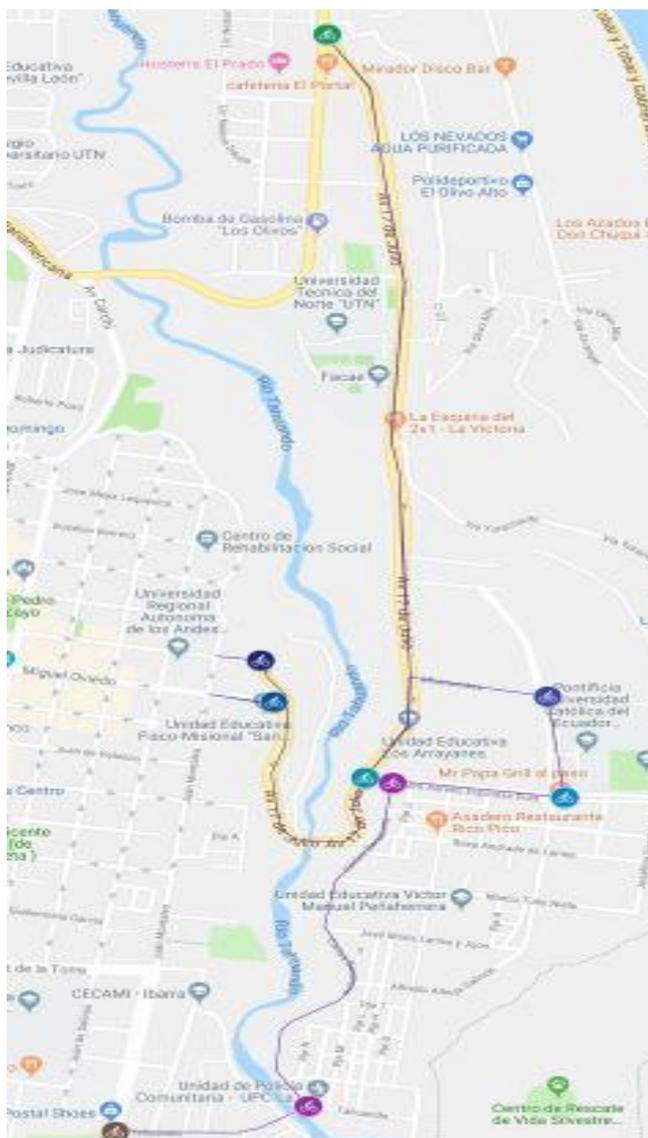


Figura 6. Mapa de ruta ciclo vial "Zona Norte - Este"

Esta zona une a las parroquias del Sagrario, San Francisco y Priorato, permitiendo la conexión a lugares de gran interés como las Universidades, el centro de la ciudad, Yahuarcocha, San Miguel Arcángel, entre otros sitios importantes cercanos a las vías delimitadas, además permite el acceso hacia la ciclovía de Yahuarcocha siendo este atractivo uno de los principales y más importantes para el crecimiento del ciclista local.

4.2.1.2 Zona Centro – Este

Zona Centro - Este

-  Red de Ciclovía Centro - Este
-  Oviedo (A)
-  Flores (A)
-  Eugenio Espejo (A)
-  Rafael Sanchez (A)
-  Victor Manuel Guzman (A)
-  13 de Abril (A)
-  13 de Abril (B)
-  Salinas (A)
-  Maldonado (A)
-  Olmedo (A)
-  Olmedo (B)
-  Bolivia (A)
-  Peñaherrera (B)
-  Bolivia (B)
-  Bolívar (A)
-  Peñaherrera (A)
-  Jesus Yerovi (A)
-  Jaime Roldos (A)
-  Fray Vacas (B)

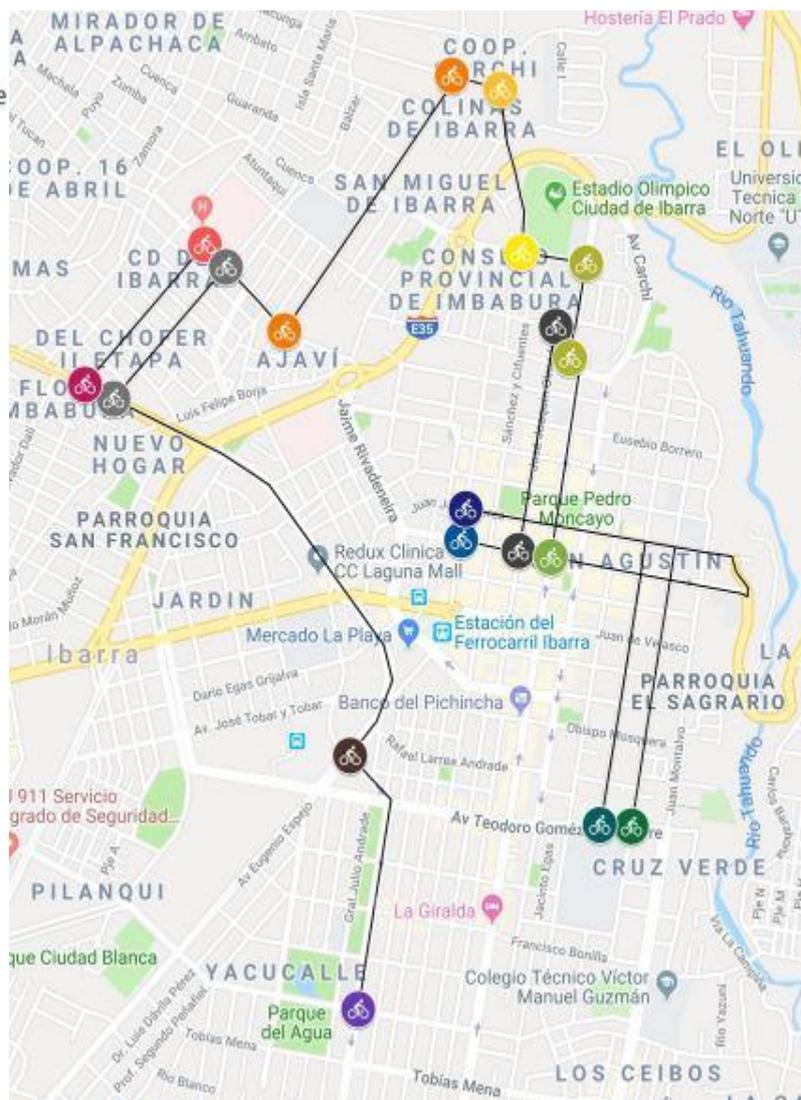


Figura 7. Mapa de la ruta ciclo vial "Zona Centro – Este"

Esta vía permite tanto al turista como al ciudadano movilizarse por las zonas de mayor interés en la ciudad como son los lugares del centro de la ciudad, a su vez acceder a lugares alejados y de difícil acceso para los ciclistas como son las zonas por donde existe tráfico de gran magnitud tal como: intersecciones con la avenida Cristóbal de Troya.

4.2.1.3 Zona Sur – Este

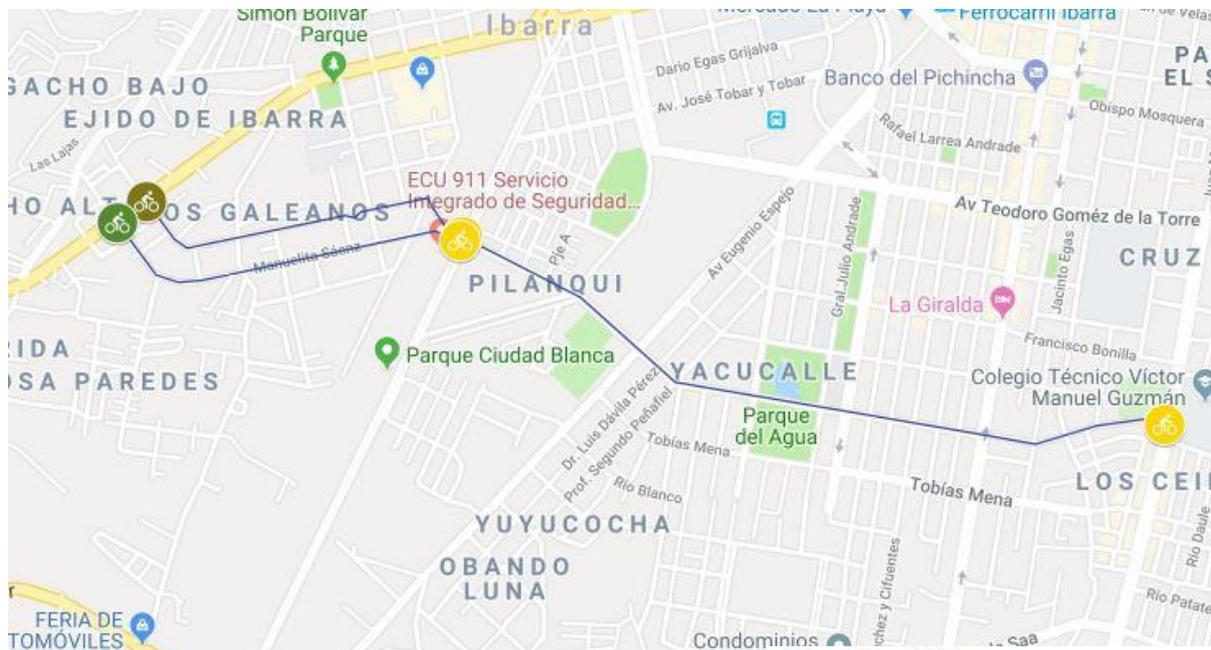


Figura 8. Mapa de la ruta ciclo vial "Zona Sur – Este"

Zona Sur - Este

-  Red de Ciclovía Sur - Este
-  Ricardo Sanchez (A)
-  Ricardo Sanchez (B)
-  Ricardo Sanchez (C)
-  Cañizares (A)
-  Saenz (A)

Esta vía logra la conexión de los barrios de la zona sur – este con el resto de la ciudad, siendo un gran aporte para la movilización ciclística en especial en lugares por donde existen vías de transporte interprovincial, ya que por estas vías es de gran inseguridad para el ciclista y muchas veces son las únicas rutas para acceder a los diferentes barrios alejados del centro de la ciudad.

4.2.1.4 Zona Sur

Zona Sur

-  El Retorno (A)
-  El Retorno (B)
-  Teodoro Gomez (A)
-  Atahualpa (A)
-  Paccha (A)
-  Red de Ciclovía Sur

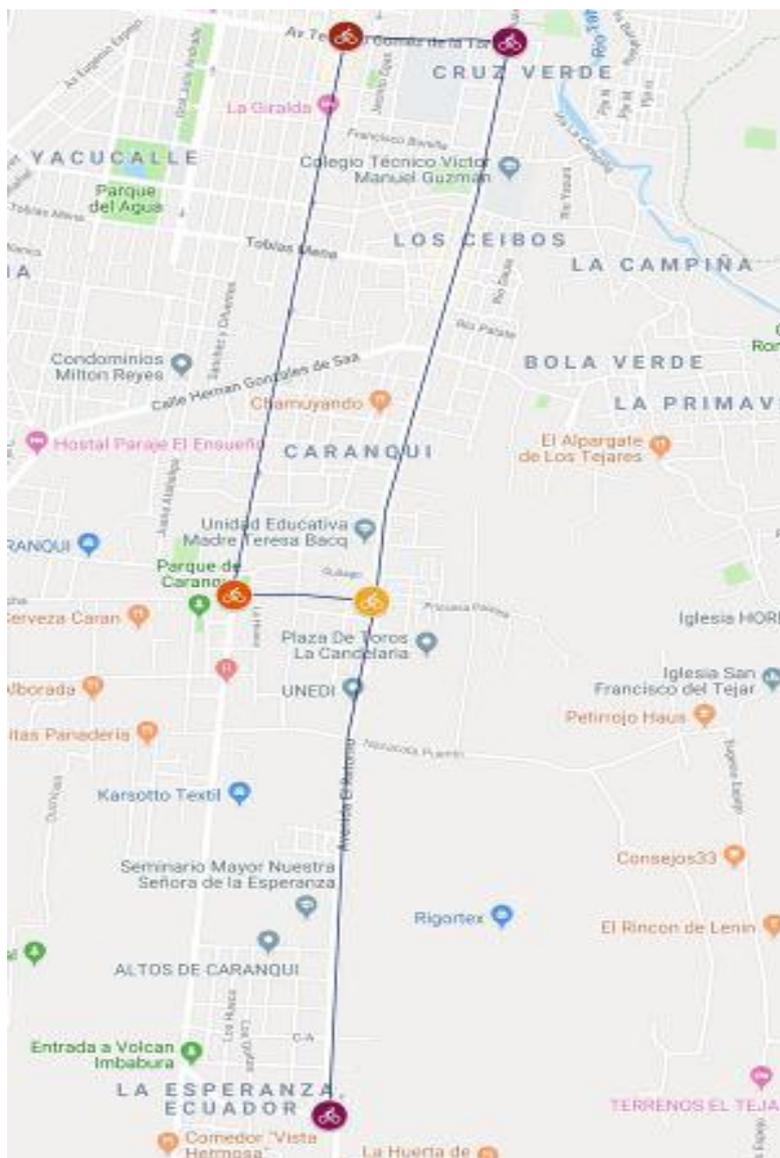


Figura 9. Mapa de la ruta ciclo vial "Zona Sur"

La vía que permite la conexión más al sur de la ciudad hacia la ruta que lleva a las zonas de la Esperanza, San Clemente, Caranqui y Angochagua, sitios de gran afluencia turística en el cantón; gracias a estos lugares en la actualidad Ibarra es considerada el centro turístico de Imbabura, es por eso que esta ruta es indispensable para el crecimiento ciclo turístico en la ciudad.

4.3 Atractivos por apreciar desde las ciclovías.

La ciudad de Ibarra se encuentra ubicada en la región interandina, en esta parte de los Andes se observa montañas, la laguna de Yahuarcocha y el volcán Imbabura, también guarda una historia colonial en sus calles adoquinadas de piedra, iglesias y parques, ciudad de tradiciones en donde se disfruta de un clima privilegiado y en la que destaca la presencia de variedad de culturas y razas que hacen más rica y única a este preciado cantón. Adicionalmente se encuentra el asentamiento de población milenaria de los indígenas con nacionalidad Karanki cuyo accionar de sus antepasados se evidencia en las manifestaciones arqueológicas, entre pucarás, tolas y vestigios; y en la zona del valle los descendientes afroecuatorianos.

La selección de sitios turísticos se realizó a partir de la verificación de las calles antes seleccionadas en el trazado de las rutas de movilización en bicicleta, tomando cuenta a los atractivos de la ciudad a partir de su cercanía y accesibilidad hacia la ruta antes mencionada.

Sitios Turísticos de la Ciudad de Ibarra	
Sitios Naturales	Manifestaciones Culturales
<ul style="list-style-type: none"> • Volcán Imbabura • Laguna de Yahuarcocha • Laguna de Cubilche • Loma de Guayabillas 	IGLESIAS <ul style="list-style-type: none"> • La Catedral • Nuestra Señora de la Merced • Capilla Episcopal • Basílica La Dolorosa • Iglesia San Agustín • Iglesia de San Francisco • Iglesia de Santo Domingo • Iglesia del Señor del Amor

	<p>PARQUES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pedro Moncayo • 9 de Octubre – La Merced • Plazoleta Francisco Calderón • Plaza de Caranqui • Boyacá <p>MONUMENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Torreón • El Obelisco • La Esquina del Coco • La Cruz Verde • Mirador “San Miguel Arcángel” <p>MUSEOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Museo Ibarra Ministerio de Cultura y Patrimonio • Centro Cultural El Cuartel
--	---

Tabla 2. Sitios Turísticos de la Ciudad de Ibarra

Sitios Naturales

Los Sitios Naturales y escenarios disponibles en el cantón de Ibarra, no necesariamente se encuentran cercanos a la ruta ciclística propuesta, pero estas rutas permiten el acceso hasta las vías más cercanas para llegar a estos lugares, los cuales están conformados por ambientes lacustres, elevaciones montañosas, bosques y miradores naturales.

Ficha del Volcán Imbabura

Categoría	Sitio Natural
Tipo	Montañas
Subtipo	Media Montaña
Cercanía a la vía	Permite el acceso a la vía que lleva al atractivo
Coordenadas	Latitud: 10029132 Longitud: 814452
Dirección	N / A
Descripción	<p>El Imbabura es un volcán inactivo que se encuentra situado en la provincia del mismo nombre. En Ecuador es conocido como Taita Imbabura. Imbabura queda intermitentemente tapado con nieve y no tiene glaciares permanentes. Cubierto de ceniza volcánica, las laderas de Imbabura son especialmente fértiles. Además de los bosques nubosos, que se encuentran a través de los Andes septentrionales a una altitud de 3.000 metros, la tierra alrededor de Imbabura es extensivamente cultivada. Imbabura es producto de erupciones estrombolianas. El cono de Imbabura está relativamente expuesto a la erosión y es fácil de identificar. (Matango, 2016)</p>
Imagen	 <p>The image shows a large, conical volcano with a dark, rocky peak. The slopes are covered in a mix of green vegetation and light-colored ash or sand. In the foreground, there is a grassy field with some trees and a small structure, possibly a farm or a small settlement. The sky is blue with a few white clouds.</p>

Tabla 3. Ficha del Volcán Imbabura

Ficha de la Laguna de Yahuarcocha

Categoría	Sitio Natural
Tipo	Ambientes Lacustres
Subtipo	Laguna
Cercanía a la vía	Permite el acceso a la vía que lleva al atractivo
Coordenadas	Latitud: 10041099 Longitud: 822579
Dirección	Av. José Tobar y Tobar y Gabriela Mistral
Descripción	Yahuarcocha es uno de los principales atractivos turísticos del Ecuador, ubicada a 3 Kms de la ciudad de Ibarra, a una altura de 2190 metros sobre el nivel del mar. La Laguna de Yahuarcocha tiene una importancia histórica debido a los estudios realizados por algunos investigadores, quienes manifiestan que existe una amplia y aún no explorada evidencia arqueológica, por lo que el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural declaró a Yahuarcocha como la tercera laguna sagrada del país. (Matango, 2016)
Imagen	

Tabla 4. Ficha de la Laguna de Yahuarcocha

Ficha de la Laguna de Cubilche

Categoría	Sitio Natural
Tipo	Ambientes Lacustres
Subtipo	Laguna
Cercanía a la vía	Permite el acceso a la vía que lleva al atractivo
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	N/A
Descripción	La laguna está en la meseta del Cubilche, en la parroquia de La Esperanza de Ibarra, tiene una forma circular, es de origen volcánico y no tiene afluente externo por lo que podemos mencionar que el abastecimiento de agua se da desde su interior. El espejo de agua tiene en un diámetro aproximado 30 metros (Matango, 2016).
Imagen	

Tabla 5. Ficha de la Laguna de Cubilche

Ficha de la Loma de Guayabillas

Categoría	Sitio Natural
Tipo	Elevaciones Montañosas
Subtipo	Baja Montaña
Cercanía a la vía	Permite el acceso a la vía que lleva al atractivo
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	N/A
Descripción	<p>Se le da este nombre ya que se puede encontrar a lo largo de la loma la presencia de una especie arbustiva denominada <i>pisidium guineense</i> o conocida como guayabilla cuyo fruto es de agradable sabor.</p> <p>Se inició como una necesidad debido a la falta de espacios verdes para los habitantes de Ibarra y se encuentra físicamente vinculada al área urbana edificada, al cauce del río Tahuando y a los cerros Loma Mirador y Alto de Reyes.</p> <p>Su riqueza arbustiva favorece la presencia de varias especies de aves, reptiles, insectos y algunos mamíferos. Desde la loma de Guayabillas se puede apreciar toda la ciudad de Ibarra (Matango, 2016).</p>
Imagen	

Tabla 6. Ficha de la Loma de Guayabillas

Manifestaciones culturales

La gran parte de las manifestaciones culturales presentes en esta investigación se encuentran ubicadas en la zona residencial o urbana de la ciudad de Ibarra, y están conformadas por iglesias, parques, monumentos, museos y sitios arqueológicos.

Ficha de La Catedral

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Antonio José de Sucre y García Moreno
Descripción	Esta iglesia de gran tamaño está ubicada frente al parque Pedro Moncayo, su construcción empezó en 1870, se destruyó en el terremoto de 1868 y se reconstruyó a partir del 28 de abril de 1872, aunque ya fue consagrada en 1878 por el obispo Pedro Gonzales Calixto, bajo el patrocinio de San Miguel Arcángel. La Catedral tiene un estilo del siglo XIX, en su interior fueron aprovechados los retablos de la antigua compañía de Jesús, para los actuales altares, donde están los altares del Santísimo, de la Inmaculada, y de San Miguel. (Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)
Imagen	

Tabla 7. Ficha de La Catedral

Ficha de Nuestra Señora de la Merced

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Sánchez y Cifuentes y Juan José Flores
Descripción	Este templo dedicado a la virgen de La Merced, tuvo sus inicios de construcción a finales de 1872, y fue concluida en 1945. La fachada tiene detalles góticos y románicos, posee dos torres gemelas, con cupulines de forma resaltada, y un frontón de remate de cornisa interrumpida. Esta iglesia tiene el mismo sistema arquitectónico de la basílica de Quito, sobre todo por su cimentación. Fue construida con materiales como piedra, cemento, y madera, materiales que le han ayudado a mantenerse en buen estado a pesar de algunos sismos. (Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)
Imagen	

Tabla 8. Ficha de Nuestra Señora de la Merced

Ficha de la Capilla Episcopal

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Simón Bolívar y García Moreno
Descripción	<p>Esta capilla fue construida a finales del siglo XIX como otras estructuras coloniales de Ibarra, su estilo es neogótico románico, fue construida con piedra labrada de las canteras del Tahuando, también tiene ladrillo, adobón, y la cubierta de teja. El monseñor Leonidas Proaño fue el que inició la construcción de la capilla, y la obra fue continuada por el monseñor Pedro Gonzales Calixto, finalmente fue concluida por el monseñor Federico Gonzales Suarez. En esta capilla se inició por primera vez en Ibarra un seminario Mayor, bautizado con el nombre de San Joaquín. En este mismo edificio se abrió en 1905 la primera biblioteca pública, que por razones políticas fue cerrada al año siguiente. (Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)</p>
Imagen	

Tabla 9. Ficha de la Capilla Episcopal

Ficha de la Basílica La Dolorosa

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Antonio José de Sucre y Av. Alfredo Pérez Guerrero
Descripción	<p>Se construyó a mediados del presente siglo y colapsaron las naves en el sismo de marzo de 1987, las mismas que se reconstruyeron en 1991-1992. Se construyó mediante planos y con aportes económicos de los feligreses. Está construida con piedra en la fachada y en la torre, las cúpulas son de hormigón armado.</p> <p>Actualmente las secuelas de las tragedias se conservan en los sitios más altos de las torres, que por el difícil acceso y la falta de recursos no pueden ser reparados. La altura es de 17 metros, lo que le constituye en la más alta de la ciudad. Posee dos torres y en la parte frontal exterior se encuentra la imagen de la Dolorosa fabricada en vidrio.</p> <p>(Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)</p>
Imagen	

Tabla 10. Ficha de la Basílica La Dolorosa

Ficha de la Iglesia San Agustín

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Vicente Rocafuerte y Juan José Flores
Descripción	<p>El presbítero Cesar Domínguez a final del siglo XVII pensó en construir una iglesia en honor a San Agustín la cual se caracterizó por tener un diseño sencillo y un interior austero, debido a que no contó con la ayuda de los nobles de la época.</p> <p>Durante la independencia fue el lugar donde se refugiaron las tropas de Agustín Agualongo, escondiendo la pólvora en el altar mayor, esta misma iglesia se tuvo que reconstruir tras el terremoto de 1868 en la ciudad de Ibarra. (Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)</p>
Imagen	

Tabla 11. Ficha de la Iglesia San Agustín

Ficha de la Iglesia de San Francisco

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Vicente Rocafuerte y Juan José Flores
Descripción	<p>Construida en 1948, su fachada es de particular diseño y luce forrada de piedra. En su interior existen tres naves, una central donde se venera a la imagen de la virgen de Fátima traída por la orden Franciscana desde Portugal y dos naves laterales. La iglesia de San Francisco tiene planta de cruz latina simétrica con nártex de entrada. La nave principal, con hornacinas en los muros laterales, está cubierta con techo plano de madera. La iluminación de la nave se realiza con huecos rectangulares que aparecen en la parte superior del muro derecho, creando simetría en el interior con la incorporación de hornacinas en el muro izquierdo. El crucero se marca en la nave principal, con la incorporación de un arco de medio punto. (Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)</p>
Imagen	

Tabla 12. Ficha de la Iglesia de San Francisco

Ficha de la Iglesia de Santo Domingo

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Vicente Rocafuerte y Juan José Flores
Descripción	<p>Esta iglesia se encuentra decorada con grandes obras de arte y varios elementos los cuales predominan en su construcción son ladrillo, cal, arena, madera y teja. Desde el interior se puede apreciar las colecciones de pinturas como la serie de los apóstoles, serie de los profetas y series de los padres dominicos cabe recalcar que son de autor anónimo.</p> <p>Las obras más relevantes que presenta esta iglesia son esculturas de San Miguel de Arcángel patrono de la ciudad y la Virgen del Rosario, también existen pinturas del famoso pintor Mideros tales como la expulsión de los mercaderes del templo, entre otras muy importantes.(Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)</p>
Imagen	

Tabla 13. Ficha de la Iglesia de Santo Domingo

Ficha de la Iglesia del Señor del Amor

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Religiosa
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle Rumiñahui y Calicuchima
Descripción	<p>Es una iglesia de estilo ecléctico tradicional, con una arquitectura tradicional, sencilla y de principios de siglo. Fue asentada sobre ruinas prehispánicas y de origen colonial, también afectada por el terremoto de 1868.</p> <p>En sus comienzos fue la capilla de adobe, paja, y paredes anchas y modestas. Tuvo una reconstrucción en el año de 1940 con un estilo de greco- romano, Planta en forma de Cruz Latina con una sola nave central, Pinturas, esculturas y lienzos posteriores al incendio. (Coronado Martín & Cala Aiello, 2017)</p>
Imagen	

Tabla 14. Ficha de la Iglesia del Señor del Amor

Ficha del Parque Pedro Moncayo

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Espacio Público
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calles Simón Bolívar, Antonio José de Sucre, Juan José Flores y García Moreno
Descripción	<p>Fue la primera plaza existente en Ibarra y sus orígenes se remontan a la fundación de la Villa de San Miguel de Ibarra el 28 de septiembre de 1606. “Reconocido como Juez Poblador, Cristóbal de Troya recorrió una vez más el valle y “halló que el sitio era cual convenía para asiento de la villa: llano, el de mejor temple”; y señaló sus linderos formando un cuadrilátero de nueve cuadras por banda, a partir del río grande de Carangue”.</p> <p>Según un mandato del gobierno liberal, se dispone en 1902 que el parque de la independencia de Ibarra sea designado como Pedro Moncayo, señalándose además que se erija un monumento a tal preclaro hijo de Ibarra. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 15. Ficha del Parque Pedro Moncayo

Ficha del Parque 9 de Octubre – La Merced

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Espacio Público
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calles José Joaquín de Olmedo, Sánchez y Cifuentes, Juan José Flores y García Moreno
Descripción	<p>El parque posee tres nombres, Víctor Manuel Peñaherrera debido al monumento ubicado en el centro del parque, 9 de Octubre y el más conocido en la actualidad como La Merced.</p> <p>Esto debido a que junto al parque está la iglesia de este nombre. En este parque anteriormente también funcionaba una especie de terminal terrestre de donde partían varios vehículos con rumbo distinto. Por esta razón se ubicaron varios puestos de comida que luego de unos años tomaron el nombre de “Agachaditos”.</p> <p>También fue zona de adiestramiento militar en los años que se usó el cuartel que se encuentra al frente del parque, además era usado como cancha de futbol, ecua-vóley, pelota nacional y polo. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 16. Ficha del Parque 9 de Octubre – La Merced

Ficha de la Plazoleta Francisco Calderón

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Espacio Público
Cercanía a la vía	Cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calles Antonio José de Sucre y Pedro Moncayo
Descripción	Conocida en la antigüedad como la Plaza del Martirio, ya que era zona de ajusticiamiento para mantener la lealtad hacia el rey y la fe católica. Además, en tiempos de independencia fue el escenario del lamentable hecho donde se fusilaron a patriotas que participaron en la batalla de San Antonio de Ibarra, entre ellos el coronel Francisco García Calderón padre del futuro teniente Abdón Calderón, quien, junto con otros jefes, que comandaban las tropas nacionalistas, tiempo después se convirtió en el lugar donde se efectuaron las ferias semanales. (Morales, 1960)
Imagen	

Tabla 17. Ficha de la Plazoleta Francisco Calderón

Ficha de la Plaza de Caranqui

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Espacio Público
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Av. Atahualpa y Princesa Paccha
Descripción	Lo primero que observan los turistas al llegar a Caranqui es una imponente figura de Atahualpa situada junto a una pirámide, en una plaza recién remodelada. Esta parroquia es un sitio histórico que, ya que fue un importante asentamiento de las culturas Carague e Inca. Símbolo de las etapas más ricas de la historia del Ecuador. Pueblo antiguo lugar de asentamiento de los Quitus, Caras e Incas que se resistieron a la conquista incásica y luego por ser imperio y cuna de nuestro último Shiry Inca Atahualpa. Punto de irradiación de cultura y conquista.(Morales, 1960)
Imagen	

Tabla 18. Ficha de la Plaza de Caranqui

Ficha del Parque Boyacá

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Espacio Público
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Av. Víctor Manuel Peñaherrera y Rafael Troya
Descripción	<p>La llamada plaza de Santo Domingo, en sus inicios también se le conocía con el nombre de “plaza de las bodegas”, por cuanto es el primer lugar al que arribaban los viajeros provenientes del norte. Por consiguiente, en este lugar varias casas se convirtieron en sitios de almacenamiento sobre todo de: panela, azúcar, harina y otros productos. En tiempos de la independencia, la plaza fue el lugar de concentración de tropas tanto de las que venían del norte cuanto las que partían hacia el sur por el llamado “camino real”, pues este no entraba a la ciudad, sino que la circunvalaba por el sector conocido actualmente como el barrio El Alpargate. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 19. Ficha del Parque Boyacá

Ficha de El Torreón

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Civil
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10350616 Longitud: 819033
Dirección	Calle Juan José Flores entre las calles Simón Bolívar y Antonio José de Sucre
Descripción	La fachada hacia el parque Pedro Moncayo tiene un portal y un torreón de cuatro cuerpos; la que da a la calle Sucre tiene dos pisos; hacia el patio posterior tiene un solo piso. Interiormente está compuesto por dos claustros bordeados por pasillos. Es de origen ecléctico, neoclásico. En el interior del salón de actos de la vieja casona existe una colección de retratos de los personajes más destacados de la provincia, pinturas de Troya de finales de siglo XIX e inicios del siglo XX. El torreón con su ícono reloj forman parte del paisaje ibarreño y son parte importante de su historia ya que desde hace un siglo, este torreón marca las horas exactas.(Morales, 1960)
Imagen	

Tabla 20. Ficha de El Torreón

Ficha de El Obelisco

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Monumentos
Cercanía a la vía	Cercano
Coordenadas	Latitud: 10350616 Longitud: 819033
Dirección	Avenida Mariano Acosta
Descripción	<p>El Obelisco de Ibarra es un monumento elevado en la Plaza Alejandro Pasquel Monge en honor a Don Miguel de Ibarra y el Capitán Cristóbal de Troya, quienes se encuentran retratados en dos esculturas sobre el pilar del monumento. El obelisco fue inaugurado en 1951 por el entonces alcalde Alfonso Almeida, como un símbolo del pasado y futuro de la comunidad.</p> <p>La historia de su construcción data del año 1949 cuando dirigía el Gobierno Municipal de Ibarra el Doctor Luis Abrahám Cabezas Borja, quien, en una carta dirigida a Don Carlos Emilio Grijalva, insigne historiador, le pide su criterio sobre la conveniencia de “levantar un obelisco en homenaje a los fundadores de Ibarra, con el objeto de guardar su memoria. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 21. Ficha de El Obelisco

Ficha de La Esquina del Coco

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Área Histórica
Cercanía a la vía	Cercano
Coordenadas	Latitud: 10350616 Longitud: 819033
Dirección	Calle Miguel Oviedo y Antonio José de Sucre
Descripción	<p>Fue esta humilde palmera el punto de partida para la planificación urbanística de la nueva Ibarra. Lamentablemente las autoridades locales no le han dado la debida importancia histórica con la cual enseñar a las nuevas generaciones que en ese lugar renació la capital imbabureña.</p> <p>Hace pocos años se levantó un monumento a García Moreno en el sitio mencionado, pero en los actuales días casi nadie sabe de quién se trata y menos de que esa figura pertenece a tan egregio personaje pues no hay evidencia alguna que así lo señale. En las escuelas ni siquiera saben quién fue García Moreno y qué hizo por la ciudad de Ibarra. Sin embargo, al valeroso hombre le debemos mucho de lo que tenemos. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 22. Ficha de La Esquina del Coco

Ficha de La Cruz Verde

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Área Histórica
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10350616 Longitud: 819033
Dirección	Av. El Retorno y Av. Teodoro Gómez de la Torre
Descripción	<p>Era costumbre española ermitas en los cruces de los caminos con el fin de recordar a los viajeros y romeriantes el sentido cristiano de sus vidas.</p> <p>Para el caso de la antigua Villa de San Miguel de Ibarra, tres fueron los lugares en los que se construyeron sitios devocionales: el primero, en dirección norte-sur, se ubicó junto al puente de los molinos; el segundo, próximo al puente del río Ajaví en el camino hacia Sarance; y, el tercero, localizado al sur-oriente, junto al barrio El Alpargate en el camino hacia Quito, ruta que era conocida con el nombre de “camino real”.</p> <p>En la actualidad dicha cruz representa las 4 historias de Ibarra las cuales se describirán brevemente y son las siguientes:</p> <p>La caja ronca, los arrieros, la voladora, el alpargate. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 23. Ficha de La Cruz Verde

Ficha del Mirador “San Miguel Arcángel”

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Monumentos
Cercanía a la vía	Permite el acceso a la vía que lleva al atractivo
Coordenadas	Latitud: 10350616 Longitud: 819033
Dirección	Av. El Retorno y Av. Teodoro Gómez de la Torre
Descripción	<p>El mayor atractivo de este mirador es el gran monumento que representa a San Miguel Arcángel patrono de la ciudad de Ibarra, tiene una altura de 13 m y su base de 9m; está ubicado a en la loma Alto de Reyes, barrio de Priorato, desde aquí se puede observar a toda la ciudad de Ibarra desde el barrio caranqui hasta la laguna de Yahuarcocha donde se puede disfrutar de una maravillosa vista.</p> <p>El mirador es uno de los principales atractivos en la ciudad de Ibarra, diariamente recibe a muchos turistas nacionales e internacionales.(Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 24. Ficha del Mirador “San Miguel Arcángel”

Ficha del Museo Ibarra Ministerio de Cultura y Patrimonio

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Museo
Cercanía a la vía	Cercano
Coordenadas	Latitud: 10350616 Longitud: 819033
Dirección	Calle Antonio José de Sucre y Miguel Oviedo
Descripción	<p>El Museo de la ciudad de Ibarra, perteneciente a la Red de Museos del Ministerio de Cultura y Patrimonio permite el acceso masivo al conocimiento de nuestra memoria social y patrimonio cultural. En las diferentes salas de exposición, así como al auditorio y otros espacios se realizan actividades educativas, culturales, y otros eventos a fin de promover prácticas culturales basadas en el respeto y apropiación del pasado y del presente.</p> <p>El Museo de la ciudad de Ibarra realiza exposiciones permanentes en las salas de arqueología, de arte colonial, de arte moderno; y, exposiciones temporales como muestras pictóricas. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 25. Ficha del Museo Ibarra Ministerio de Cultura y Patrimonio

Ficha del Centro Cultural El Cuartel

Categoría	Manifestaciones Culturales
Tipo	Arquitectura
Subtipo	Histórica Militar
Cercanía a la vía	Muy cercano
Coordenadas	Latitud: 10025709 Longitud: 819033
Dirección	Calle José Joaquín de Olmedo entre García Moreno y Juan José Flores
Descripción	<p>Esta gran edificación fue construida en el año de 1907 bajo las órdenes del mayor Joaquín Delgado, quien fue comandante del batallón Jaramijó N° 8 y fue bajo la supervisión de José Domingo Albuja que se dio un estilo medieval y al siguiente año se inaugura el frontis principal. De esta forma nace el Antiguo Cuartel Militar de Ibarra, ubicado en las calles José Joaquín de Olmedo, entre Juan José Flores y García Moreno. Esta edificación emblemática de la ciudad desde la década de 1980 cambia su administración, el cuartel deja de ser de los militares para ser administrado por una institución pública. En el año 2000, la Municipalidad de Ibarra presenta la propuesta de convertir al cuartel en un museo, pero no es hasta el año 2013 que esta propuesta se pone en marcha consiguiendo los recursos para su remodelación. (Morales, 1960)</p>
Imagen	

Tabla 26. Ficha del Centro Cultural El Cuartel

4.4 Perfil del consumidor de las ciclovías como actividad turística.

Para determinar el perfil del consumidor que usa las distintas ciclovías en la ciudad y los posibles usuarios que hagan uso de la bicicleta para movilizarse hacia lugares turísticos y de gran interés en la ciudad, se realizó una investigación enfocada principalmente a los turistas tanto nacionales como extranjeros que visitan la ciudad, como ciudadanos residentes en Ibarra que usan la bicicleta como medio de transporte regularmente.

Con la encuesta aplicada a cada una de las unidades a analizar se determinó el siguiente perfil del consumidor.

4.4.1 Género

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Femenino	170	44,7	44,7	44,7
	Masculino	210	55,3	55,3	100,0
	Total	380	100,0	100,0	

Tabla 27. Género

La mayoría de la población encuesta son del género masculino, siendo de esta manera el uso de la bicicleta aprovechado en su mayor parte por los hombres, esto se da por el incremento de usuarios de la bicicleta en los últimos años en la ciudad y de esta manera los hombres han hecho uso de la bicicleta como medio de transporte en un 55,3%, sin embargo se puede visibilizar que las mujeres también tienen una presencia significativa entre los usuarios de bicicleta con 44,7%; en cuanto a la diferencia que se da entre ambos géneros se llegó a la conclusión de que la mayoría de mujeres no hacen uso de la bicicleta porque son víctimas del acoso callejero y llegan a sentirse en un estado de vulnerabilidad.

4.4.2 Estado Civil

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casado/a	111	29,2	29,2	29,2
	Divorciado/a	78	20,5	20,5	49,7
	Soltero/a	122	32,1	32,1	81,8
	Unión Libre	21	5,5	5,5	87,4
	Viudo/a	48	12,6	12,6	100,0
	Total	380	100,0	100,0	

Tabla 28. Estado Civil

Entre las personas encuestadas existe en su mayoría personas solteras y casadas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte, por consiguiente, los factores socioeconómicos que afectan al ciclismo como actividad cotidiana son: el tiempo libre que tiene una persona en estado civil de soltero/a y los ingresos de las personas en estado civil de casado/as; como tal existe una influencia directa a realizar cicloturismo por parte de este grupo de personas. Seguidos por gente divorciada, viudos y unión libre.

4.4.3 Edad Promedio

			Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Entre años	18-25	108	28,4	28,4	28,4
	Entre años	26-35	122	32,1	32,1	60,5
	Entre años	36-45	84	22,1	22,1	82,6
	Entre años	46-55	45	11,8	11,8	94,5
	Entre años	56-65	18	4,7	4,7	99,2
	Más de años	66	3	,8	,8	100,0
	Total			380	100,0	100,0

Tabla 29. Edad Promedio

La edad de los usuarios de bicicleta en su mayoría tienen un rango de edad entre 26 a 35 años, seguidos por personas entre 18 a 25 años de edad ya que en la actualidad son estos rangos de edades en las personas que entablan la tendencia de la actividad ciclística, pues es una generación que cuenta con influencia de las actividades globalizadas por los medios informativos, el mercado microempresarial y la estabilidad socioeconómica que poseen, además de la estrecha relación con las actividades turísticas y obras gubernamentales ecológicas de una zona en crecimiento.

4.4.4 Procedencia

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Extranjero	11	2,9	2,9	2,9
	Ibarra	244	64,2	64,2	67,1
	Otras partes de la provincia	83	21,8	21,8	88,9
	Otras provincias	42	11,1	11,1	100,0
	Total	380	100,0	100,0	

Tabla 30. Procedencia

En cuanto al origen o procedencia en su gran mayoría son de la ciudad de Ibarra, es decir los ciudadanos en los últimos años han optado por realizar el ciclismo como forma de movilización, deporte y turismo; además que la geografía de Ibarra permite el uso de la bicicleta a pesar de la falta de una red de ciclovías, los habitantes de la ciudad han decidido acceder a una movilización sustentable.

4.4.5 Nivel de Instrucción

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Primaria	23	6,1	6,1	6,1
	Secundaria	214	56,3	56,3	62,4
	Superior	143	37,6	37,6	100,0
	Total	380	100,0	100,0	

Tabla 31. Nivel de Instrucción

Los ciclistas en la ciudad de Ibarra tienen un nivel de instrucción o de estudio entre secundaria y superior, lo que permite observar que los turistas que visitan y se movilizan por la ciudad de Ibarra son cada vez más preparados y por ende serán más exigentes en la prestación de servicios, estado del atractivo e infraestructura ciclo vial.

4.4.6 Ocupación

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Agricultor	9	2,4	2,4	2,4
	Artesano	38	10,0	10,0	12,4
	Comerciante	79	20,8	20,8	33,2
	Empleado Privado	103	27,1	27,1	60,3
	Estudiante	72	18,9	18,9	79,2
	Jubilado	6	1,6	1,6	80,8
	Otra	4	1,1	1,1	81,8
	Servidor Público	69	18,2	18,2	100,0
	Total	380	100,0	100,0	

Tabla 32. Ocupación

La movilización en bicicleta ha ido creciendo como una tendencia positiva en la sociedad, es por eso que las personas con actividades económicas diarias han optado por usar la bicicleta como medio de transporte en su mayoría por empleados privados, comerciantes, servidores públicos y estudiantes; es por esta razón que se han organizado por la ciudad ciclo-paseos nocturnos o los fines de semana para permitir que todos disfruten del ciclismo y el turismo.

4.4.7 ¿Posee usted una bicicleta?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	19	5,0	5,0	5,0
	Si	361	95,0	95,0	100,0
	Total	380	100,0	100,0	

Tabla 33. ¿Posee usted una bicicleta?

Casi es su totalidad de las personas encuestadas han respondido que disponen de bicicleta para su movilización o recreación, esto indica que la ciudad de Ibarra esta predispuesta para un cambio en la movilidad y esto afecta por ende a todas las actividades que necesitan de medios de transporte para su movilización.

4.4.8 ¿Cuál es su percepción sobre la presencia de ciclovías en las calles de la ciudad de Ibarra?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Debe existir ciclovías en todas las calles de Ibarra	123	32,4	32,4	32,4
Debe existir ciclovías solo en las calles de mayor amplitud y menor tránsito	120	31,5	31,5	63,9
Debe existir ciclovías solo en parques públicos	66	17,3	17,3	81,1
Los ciclistas deberían utilizar las calles, al igual que los vehículos motorizados, sin ciclovías marcadas en las calles.	23	6,1	6,1	87,1
No debe existir ciclovías en la vía pública porque provocarían congestión vehicular	49	12,9	12,9	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 34. ¿Cuál es su percepción sobre la presencia de ciclovías en las calles de la ciudad de Ibarra?

Las personas encuestadas manifiestan en su gran mayoría que en la ciudad de Ibarra debería existir ciclovías en todas las calles de la ciudad y como segunda opción que deberían encontrarse ciclovías en las calles de mayor amplitud y menor tránsito; esto indica que los ciclistas en la ciudad harían uso de una red de ciclovías en Ibarra, sin afectar la movilización motorizada que es la más usada en la ciudad.

4.4.9 ¿En el último mes, cuantas veces ha utilizado su bicicleta?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	19	5,0	5,0	5,0
Cinco veces	7	1,8	1,8	6,8
Cuatro veces	124	32,6	32,6	39,5
Dos veces	26	6,8	6,8	46,3
Más de cinco vece	88	23,2	23,2	69,5
Ninguna	11	2,9	2,9	72,4
Tres veces	70	18,4	18,4	90,8
Una vez	35	9,2	9,2	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 35. ¿En el último mes, cuantas veces ha utilizado su bicicleta?

En Ibarra los últimos años han sido de gran crecimiento para la cultura ciclística, permitiendo visibilizar cada semana que la población se reúne tanto en grupos ciclísticos como ciclo paseos organizados por colectivos urbanos, eso demuestra que las personas usan la bicicleta más de 3 veces al mes, de esta forma se puede visibilizar que el ciclismo en el cantón genera un tipo de turismo sustentable.

4.4.10 ¿Qué días utiliza usted su bicicleta?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	19	5,0	5,0	5,0
Cualquier día de la semana, sin distinción	86	22,6	22,6	27,6
Entre Lunes a Viernes	66	17,4	17,4	45,0
Fines de Semana (Sábado o Domingo)	209	55,0	55,0	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 36. ¿Qué días utiliza usted su bicicleta?

Los días más comunes para hacer ciclismo son los fines de semana, ya que la mayoría de los usuarios normalmente laboran de lunes a viernes y hacen uso de la bicicleta como medio de recreación y transporte en sus días libres; también entre semana se realiza ciclo paseos nocturnos que permiten la movilización constante de los ciclistas a lo largo de la semana.

4.4.11 ¿Cuál es la principal razón para usar su bicicleta?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	19	5,0	5,0	5,0
Por Deporte	68	17,1	17,1	22,7
Por Economía	32	6,5	6,5	29,2
Por invitación a ciclopaseos programados	6	0,9	0,9	30,1
Por Movilización	56	12,9	12,9	43,0
Por Recreación	88	23,2	23,2	66,2
Por Salud	123	32,6	32,6	98,8
Por Turismo	7	1,2	1,2	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 37. ¿Cuál es la principal razón para usar su bicicleta?

Las principales razones para utilizar la bicicleta son por deporte, recreación y por salud, ya que el ciclismo es uno de los deportes más completos en donde se fortalece gran parte de los músculos del cuerpo, es decir que para la salud es una de las actividades más adecuadas para mantenernos sanos, en buena condición física y a la vez sirve para movilizarse.

4.4.12 ¿Qué rutas son utilizadas por usted para el uso de la bicicleta?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	19	5,0	5,0	5,0
Calles de la ciudad sin distinción	78	20,5	20,5	25,5
Caminos y senderos en zonas rurales en las afueras de la ciudad	17	4,5	4,5	30,0
Parques de la ciudad	146	38,4	38,4	68,4
Zonas delimitadas de ciclovia en la ciudad	120	31,6	31,6	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 38. ¿Qué rutas son utilizadas por usted para el uso de la bicicleta?

Los principales caminos o rutas que son utilizados para la movilización a través de la ciudad y para recreación, según los encuestados en su mayoría son las zonas delimitadas de ciclovia, en los parques de la ciudad con presencia de ciclovias y calles de la ciudad sin distinción, por lo tanto, se logra observar que el ciclismo se desarrolla por diferentes zonas de la ciudad y permite que se desarrolle en diferentes aspectos.

4.4.13 ¿Cuál de estas ciclovías ha ocupado usted?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	19	5,3	5,3	5,3
Ciclovía Perimetral	71	19,5	19,5	24,8
Parque Ciudad Blanca	144	37,9	37,9	62,7
Todas	89	26,1	26,1	88,8
Yahuarcocha	57	11,2	11,2	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 39. ¿Cuál de estas ciclovías ha ocupado usted?

Las ciclovías en la ciudad de Ibarra son usadas con regular frecuencia, ya que todas las mañanas son usadas para realizar ejercicio y permite la recreación de muchos pobladores; es por eso que los administradores de la ciudad deberían optar por implementar más ciclovías que permitan que la movilización en bicicleta crezca y a su vez el resto de las actividades turísticas o de recreación.

4.4.14 ¿De las siguientes opciones, seleccione los dos elementos que usted considera los más importantes que debe tener una ciclovía?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	19	4,4	4,4	5,0
Abastecimiento de Agua	61	17,0	17,0	21,4
Alumbrado	65	17,8	17,8	39,2
Baños Públicos	66	18,1	18,1	57,3
Parqueaderos de bicicletas	34	7,8	7,8	65,1
Semáforos	24	5,6	5,6	70,7
Señalización	86	23,4	23,4	94,1
Servicios Mecánicos	25	5,9	5,9	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 40. ¿De las siguientes opciones, seleccione los dos elementos que usted considera los más importantes que debe tener una ciclovía?

Del total de las personas encuestadas, la mayoría coincide que debería existir mayor señalización en las ciclovías, seguido por pequeña diferencia los baños públicos, alumbrado y abastecimiento de agua, estos elementos son considerados como los más importantes o básicos en una ciclovía; sin embargo, el resto de los elementos también son muy necesarios para permitir que el ciclista se movilice de una manera adecuada y segura.

4.4.15 Problemas frecuentes que le impiden el buen uso de la bicicleta

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	19	5,5	5,5	5,5
Falta de ciclovías	41	10,9	10,9	16,4
Inseguridad Vial	200	52,5	52,5	68,9
Mal estado de las vías	44	10,8	10,8	79,7
Mala conexión de ciclovías	34	9,1	9,1	88,8
Señalización	42	11,2	11,2	100,0
Total	380	100,0	100,0	

Tabla 41. Problemas frecuentes que le impiden el buen uso de la bicicleta

Más de la mitad de las personas encuestas coinciden que la inseguridad generada al movilizarse en bicicleta es el mayor problema que no permite a esta actividad crecer, además que este problema es generado por la cultura vial que existe en la ciudad y en el país, siendo de esta forma el ciclista el más vulnerable al transitar por las calles ya que el trasportista motorizado no considera a la bicicleta como similar de un automóvil o motocicleta.

4.4.16 Perfil del Consumidor de las ciclovías de Ibarra

Generalidades	Mercados Consumidores	Perfil Ciclo turístico	Hábitos	Preferencias y Sugerencias
Género: 44,7% Femenino 55,3% Masculino	Procedencia: 64,2% Ibarra 21,8% Otras partes de la Provincia 2,9% Extranjero	Posee Bicicleta: 95% Si	Cuanto utiliza la bicicleta: 32,4% Cuatro Veces 23,2% Mas de Cinco veces	Presencia de ciclovías en la ciudad: 32,4% Ciclovías en todas las calles 31,5% Ciclovías en calles seleccionadas
Estado Civil: 32,1% Solteros 29,2% Casados		Rutas Utilizadas: 38,4% Parques de la ciudad 31,4% Ciclovías en la ciudad	Días a utilizar bicicleta: 55% Fines de Semana 22,6% Cualquier día de la Semana	Elementos importantes en una ciclovía: 23,4% Señalización 18,1% Baños Públicos
Edad Promedio: 32,1% 26 – 35 años 28,4% 18 – 25 años		Ciclovías Utilizadas: 37,9% Parque Ciudad Blanca 26,1% Todas	Principal razón para usar bicicleta: 32,3% Por Salud 23,2% Por Recreación	Problemas que impiden el uso de la bicicleta: 52,5% Inseguridad Vial 11,2% Señalización
Nivel de Instrucción: 56,3% Secundaria 37,6% Superior				

Ocupación: 27,1% Empleado Privado 20,8% Comerciante				
---	--	--	--	--

Tabla 42. Perfil del Consumidor de las ciclovías de Ibarra

4.5 Guía Ciclo turística para la ciudad de Ibarra



Figura 10. Portada Guía Ciclo turística de Ibarra

Introducción al cicloturismo

Ibarra al ser una ciudad que permite el desarrollo del ciclismo por su geografía y también del turismo por los diferentes atractivos culturales y naturales que posee este preciado cantón, logra que la actividad cicloturística crezca a través del reciente aumento de usuarios en bicicleta y además con las competencias a nivel profesional - amateur, se ha logrado generar un turismo local ya que los diferentes grupos de ciclistas se organizan para movilizarse a las zonas rurales del cantón y también a las diferentes zonas de interés en Ibarra.

Si bien es cierto que el cicloturismo es una actividad que ha ido creciendo en los últimos años por personas que han decidido movilizarse hacia zonas muy alejadas de su lugar de residencia, no hay que dejar de lado la importancia de los turistas urbanos ofreciendo una movilización amigable con el ambiente y que les permita tener seguridad y rapidez al movilizarse por los atractivos del cantón.



Figura 11. Introducción al Ciclo turismo

Indumentaria recomendada

🚲 La ropa del ciclista tiene que ser muy cómoda, si vas a hacer un recorrido largo evita ropa de algodón para que el sudor no se concentre en la ropa y la vuelva mas pesada.

🚲 Evita la ropa con varios cosidos para no tener rozaduras o molestias en la piel.

🚲 Chaquetas o pantalones con bolsillos pueden ser útiles para guardar ahí tus artículos mas importantes y evitar bolsos innecesarios.

🚲 Lista sugerida:

- Casco
- Guantes
- Gafas
- Hydrapak o mochila para el equipo e hidratación
- Luz delantera y trasera

🚲 Si no cuentas con ropa profesional de ciclista tener una prenda con multiples bolsillos seguros o una mochila pequeña y liviana te será útil.

🚲 El uso de un casco no es obligatorio dentro de las ciudades, pero brinda importante seguridad extra a la persona que lo usa, procura conseguir un casco ligero pero compacto, que sea cómodo al usar, busca la talla correcta, siempre úsalo en el sentido correcto, nunca hacia atras, con la cinta de la barbilla colocada correctamente, no tiene que apretarte porque puedes perder la capacidad de girar la cabeza para regresar a ver, pero tampoco tiene que estar muy floja.

3

Figura 12. Indumentaria Recomendada



Figura 13. Fotografías Referenciales

Derechos & Obligaciones del ciclista

Derechos

 Transitar por las vías públicas del país con respeto y seguridad, excepto en lugares donde la infraestructura no lo permita.

 Disponer de vías de circulación privilegiadas dentro de las ciudades y carreteras, como ciclovías.

 Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos para el parqueo de las bicicletas en terminales terrestres, y estaciones de trolebus, metrovía y similares.

 Derecho preferente de vía o circulación en desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

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

 Derecho a tener circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.

5

Figura 14. Derechos y Obligaciones del Ciclista

Obligaciones

-  Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas.
-  Respetar la prioridad de paso de los peatones.
-  Respetar los semáforos.
-  Respetar el sentido de las calles donde no existen ciclovías, con el fin de evitar accidentes con los vehículos motorizados. Circular en ambos sentidos está permitido dentro de las ciclovías que lo permita.
-  Abstenerse de circular por carriles de media y alta velocidad.
-  Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de que sea necesario bajarse de la bicicleta y caminar con ella.
-  Abstenerse de realizar maniobras repentinas, y hacer señales manuales advirtiendo la intención de girar, o cambiar de rumbo, señalando con el brazo izquierdo o derecho.



6

Figura 15. Obligaciones del Ciclista



Figura 16. Fotografías Referenciales

Consejos de seguridad y movilización

 No transportar a otras personas o infantes sin contar con una silla homologada para este propósito.

 No circular zigzagueando entre los vehículos.

 No llevar puestos auriculares que no permitan la correcta audición del entorno.

 Abstenerse de sujetarse a otros vehículos en movimiento.

 Si necesitas hablar por teléfono detente en un lugar que sea seguro para hacerlo.

 No ingerir alcohol antes de usar la bicicleta.

 No usar objetos que dificulten la visibilidad o sean incómodos para manejar pa bicicleta.

 Respetar la jerarquía de uso de la calle: Primero el peatón. Segundo el ciclista. Tercero el transporte público. Cuarto el vehículo motorizado.

 Evita accidentes, eres un vehículo más.



Figura 17. Consejos de Seguridad y Movilización

Atractivos turísticos

Sitios Naturales

Volcán Imbabura

Mide 4621 metros de altura, es un volcán inactivo conocido como el Taita Imbabura. En el ámbito del andinismo también se usa como un volcán de aclimatación con el objetivo de que los deportistas puedan luego ascender a volcanes más altos. La experiencia de subir al Imbabura es hermosa así como la vista que se puede disfrutar al llegar a la cumbre.

Laguna de Yahuarcocha

Es uno de los atractivos principales de Ibarra, cuenta con gran variedad gastronómica, así como diferentes actividades deportivas, de recreación, y una ciclovía en excelente estado.

Laguna de Cubilche

Está ubicada en la meseta del cubilche, en la comunidad de La Esperanza, caracterizada por su forma circular, se encuentra a 2600 msnm. Es un sitio ideal para acampar, hacer fotografía, y disfrutar de su hermoso paisaje alejado de la ciudad.

Loma de Guayabillas

Es un bosque protector de 54 hectáreas, considerado uno de los más grandes parques naturales de Ecuador. Es un sitio ideal para recreación y deporte en un ambiente limpio y pacífico. Se puede recorrer su bosque junto a nuestras mascotas, y también acampar, realizar caminatas y ciclismo.

9

Figura 18. Atractivos Turísticos Naturales

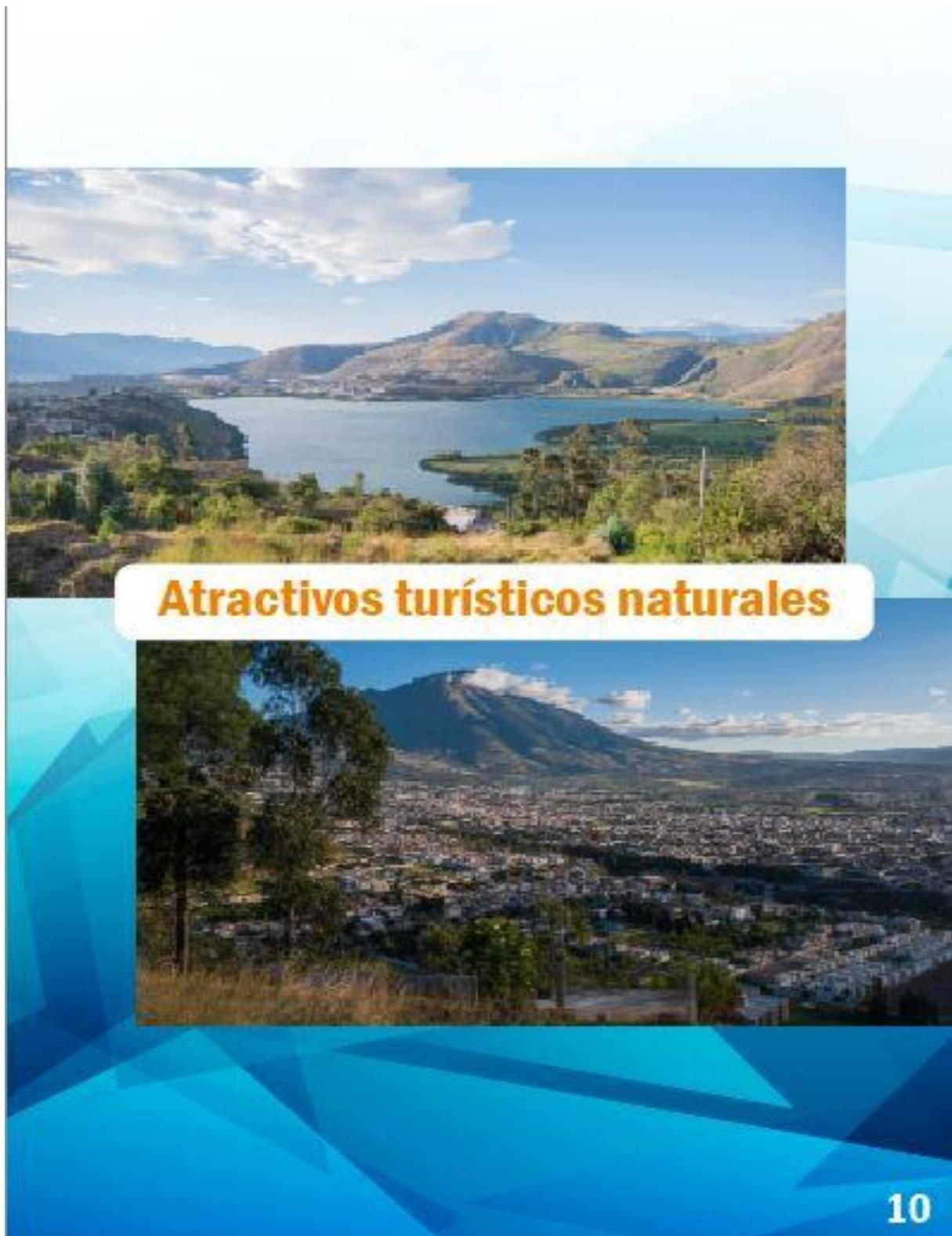


Figura 19. Fotografías Referenciales

Manifestaciones Culturales

Iglesias

La Catedral

Esta Iglesia está ubicada en la García Moreno y Bolívar, fue reconstruida después del terremoto de 1868, su estilo es eclético y de piedra, privilegiada por estar en el centro histórico, es una de las principales iglesias de Ibarra.

Nuestra Señora de la Merced

Ubicada en las calles Sanchez y Flores, fue construida a finales del siglo XIX, conserva importantes muestras pictóricas y cuadros de la reconstrucción de la ciudad, su altar está construido en pan de oro. Tiene el mismo sistema arquitectónico de la basílica de Quito.

Capilla Episcopal

Ubicada en la calle Bolívar y García Moreno, posee un patrimonio cultural inigualable en Ibarra, con obras de arte de la época colonial, y estructura eclética.

Basílica la Dolorosa

Ubicada en la Sucre y Liborio Madera, tiene un estilo eclético neo románico, conserva solamente la fachada original, lo demás se destruyó en el terremoto de 1987, tiene un cuadro de la virgen de la Dolorosa con bordes chapados en oro.

Iglesia San Agustín

Es uno de los templos mas importantes y emblemáticos, en la independencia fue el refugio de las tropas de Agustín Agualongo, y actualmente es muy concurrida.

Iglesia San Francisco

Ubicada en la Juan Montalvo y Pedro Moncayo, fue construida en 1948 se destaca por su fachada cubierta de piedra de Laja, conocida por la imagen de la virgen de Fátima que fue traída desde Portugal.



Figura 21. Fotografías Referenciales

Iglesia de Santo Domingo

Ubicada frente al parque Boyacá, en la calle Victor Manuel Peñaherrera, y al finalizar la calle Bolívar. Su fachada es de piedra y estilo gótico, en el altar mayor tiene la virgen del Rosario.

Iglesia del Señor del Amor

Ubicada en Caranqui, en la calle Rumifahui y Culicuchima, su arquitectura es tradicional y sencilla, asentada sobre ruinas prehispánicas. Tiene pinturas representativas del infierno y del juicio final.

Parques

Pedro Moncayo

Este importante parque está ubicado en el centro histórico, en la Bolívar y Flores. Rodeado de importantes obras arquitectónicas como el Torreón, la Catedral, la Capilla episcopal, el Palacio Municipal y la Gobernación. Ideal para caminar entre sus hermosos jardines, observar las palomas que se concentran en él, y descansar del sol.

9 de Octubre - La Merced

Este parque está ubicado en la Sanchez y Flores. En este parque encontramos dulces tradicionales como las nogadas, caramelos, y el arropo de mora. En el lado de la calle Sanchez se encuentra la iglesia la Merced, y en el lado de la calle Olmedo se encuentra el centro cultural el Cuartel.

Plazoleta Francisco Calderón

Ubicada en la Sucre y Pedro Moncayo, conocida popularmente como el parque del Aguila. Es parte importante de la historia, en

Figura 22. Atractivos Turísticos Culturales

Plaza de Caranqui

Ubicada en la Avenida Atahualpa y Princesa Cory Cory, es un sitio histórico que según los relatos, fue el lugar de nacimiento de Atahualpa, Cerca de la iglesia del Señor del Amor, y de todos los locales de helados tradicionales de Caranqui.

Boyacá

Ubicado en la avenida Víctor Manuel Peñaherrera y Rafael Troya, conocido popularmente como parque Santo Domingo, tiene al frente a la iglesia de Santo Domingo. Antiguamente era la plaza donde arribaban los viajeros, y almacenaban panela, azúcar, harina y otros productos.

Monumentos

El Torreón

Ubicado frente al parque Pedro Moncayo, fue construido en 1902 y su reloj fue adquirido 2 años antes. Es una obra arquitectónica con estilo francés modernista. Antiguamente funcionaba el colegio Teodoro Gómez de la Torre en este lugar.

El Obelisco

Ubicado en la Avenida Mariano Acosta y Chica Narváez, frente a la Estación de Ferrocarril. Es un pilar alto de aproximadamente 28 metros, con punta piramidal que fue construido para conmemorar a los fundadores de Ibarra.

La esquina del coco

Ubicada en la Sucre y Oviedo, es un sitio que remarca el nacimiento de Ibarra, que sirvió como punto de partida para el gobernador Gabriel García Moreno delinear las calles para la reconstrucción de Ibarra después del terremoto de 1868. Actualmente funciona ahí la dirección de Turismo del municipio.

Figura 23. Atractivos Turísticos Culturales

La Cruz Verde

Ubicada en la Avenida El Retorno y Avenida Teodoro Gómez, fue la única cruz que sobrevivió al terremoto de 1869 y representa 4 historias de Ibarra: La caja ronca, Los arrieros, La voladora, y el Alpargate.

Mirador "San Miguel Arcangel"

Ubicado en la loma Alto de Reyes, en Priorato, la imagen de San Miguel mide 13 metros de altura, y su base 9 metros, en total 22 metros. San Miguel Arcangel es considerado el patrono y guardián de la ciudad.

Museos

Museo Ibarra Ministerio de Cultura y Patrimonio

Es un centro cultural perteneciente al Banco Central, ubicado en la calle Sucre y Pedro Moncayo, cuenta con salas de arte Colonial y Republicano, se exhiben piezas de la cultura Chimba, Capulí, Piartal, Tuza, Caranqui e Inca, así como obras de los siglos XVII, XVIII y XIX.

Centro Cultural El Cuartel

Ubicado en la calle Sucre y García Moreno, antiguamente era el Cuartel Militar, pero en el año 2013 se inició la remodelación para que pueda funcionar un centro cultural, y museo, al que todos podemos acceder.



Figura 24. Atractivos Turísticos Culturales

Rutas recomendadas para una movilización segura en Ibarra

Para lograr una correcta movilización sustentable a través del uso de la bicicleta por la ciudad de Ibarra, se ha logrado identificar calles y avenidas que permitirán la conexión hacia los sitios de gran interés en la ciudad y además sirve como proyección para el diseño de ciclovías que permitan transitar de manera fluida y segura.

Estas rutas fueron escogidas para que los ciclistas puedan usarlas en la actualidad para movilizarse de manera menos peligrosa por la ciudad, a pesar de que actualmente no exista la presencia de infraestructura por las mismas, que garantice seguridad total, conexión y rapidez en la movilización alternativa.



Figura 25. Rutas Recomendadas para Movilización

Vías de movilización cicloturística de Ibarra



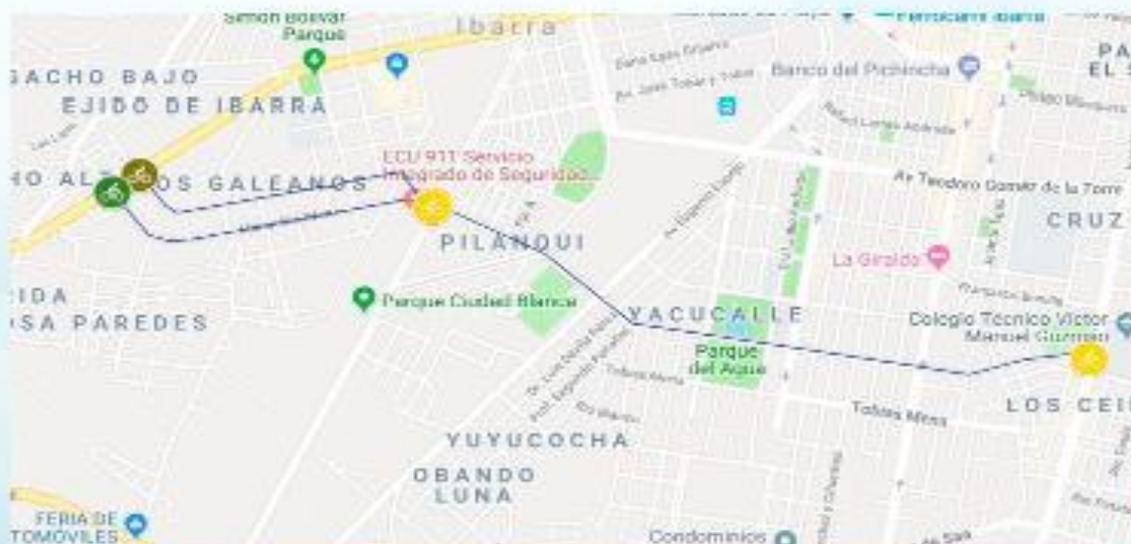
Figura 26. Mapa de Movilización Ciclo turística

Zona norte este



Figura 27. Mapa Zona Norte - Oeste

Zona sur este



Zona Sur - Este

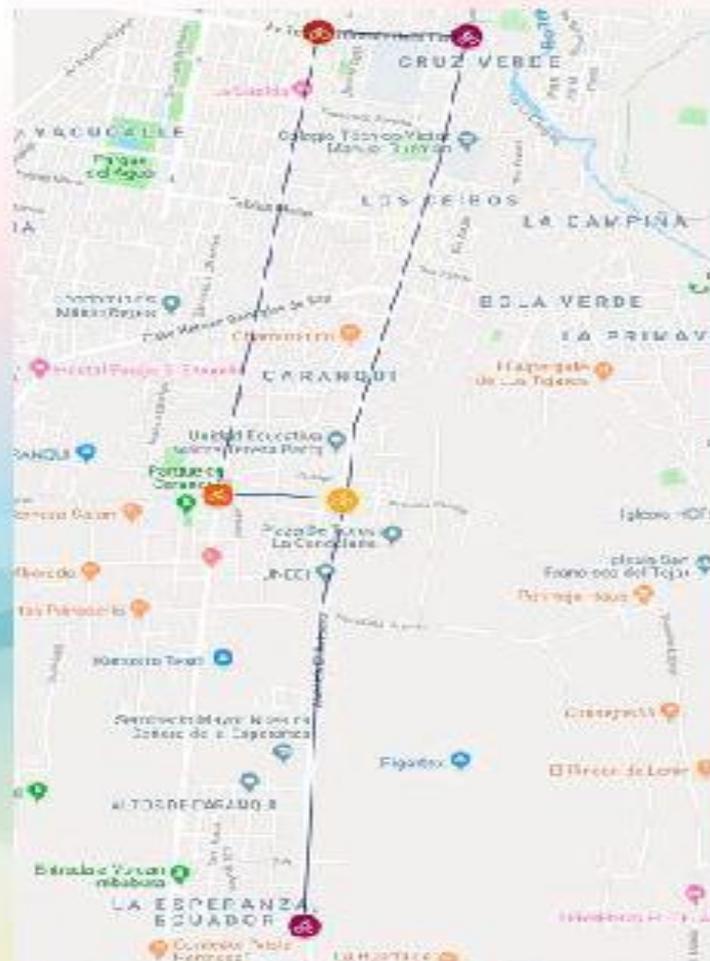
-  Red de Ciclovia Sur - Este
-  Ricardo Sanchez (A)
-  Ricardo Sanchez (B)
-  Ricardo Sanchez (C)
-  Cañizares (A)
-  Saenz (A)

Figura 29. Mapa Zona Sur - Este

Zona sur

Zona Sur

- El Retorno (A)
- El Retorno (B)
- Teodora Gomez (A)
- Atahualpa (A)
- Paccha (A)
- ← Red de Ciclovía Sur



21

Figura 30. Mapa Zona Sur

**La bicicleta es una
solución simple a los
problemas mas complicados
del mundo.**



Figura 31. Fotografía Referencial

5. CONCLUSIONES

La infraestructura ciclo-vial en Ibarra se encuentra entre un estado regular a bueno, ya que solo existe tres ciclovías con infraestructura y una denominada la ruta de las haciendas que solo puede ser transitada por ciclista de un nivel medio - alto, de tal forma se considera que la ciclovía ubicada en la laguna de Yahuarcocha es la única que cumple con todas las características y parámetros que plantea el ministerio de transporte y obras públicas; sin embargo las ciclovías del parque Ciudad Blanca y la ubicada en la avenida Eugenio Espejo – Corredor periférico Sur solo cumplen los requisitos mínimos como señalética básica y el asfaltado o adoquinado, además de que no permiten la adecuada movilización de los ciclistas dentro de la ciudad y no conecta con puntos de interés turístico o de importancia en la ciudad; en el caso de la ciclovía de la ruta de las haciendas propuesta por el ministerio de turismo no cumple ningún requisito, y es utilizada para ciclismo de montaña o para realizar competencias a nivel amateur y profesional.

Las rutas viales aptas para la movilización ciclística conectadas dentro de la ciudad a través de las calles y avenidas principales y secundarias, permite al usuario ciclista movilizarse de una manera segura y rápida entre los diferentes puntos cardinales de la ciudad, además que permite la circulación hacia las zonas de mayor interés o lugares turísticos, son regularmente usadas por ciclistas locales que transitan a diario por las mismas; pues de tal manera se considera como base los parámetros a cumplir el plan estratégico nacional de ciclovías que dicta el ministerio de transporte, en los cuales destacan aspectos como sociales, ambientales, seguridad, técnicos y económicos. Estas rutas viales a pesar de no tener una infraestructura ciclo vial pertinente, permite que en la actualidad diferentes personas usen la bicicleta como medio de transporte alternativo y a futuro sean tomadas como base para una red de ciclovías; además están diseñadas para permitir el acceso hacia rutas que se dirigen a diferentes zonas rurales con atractivos muy importantes para la ciudad y provincia.

Se identificaron los recursos y atractivos turísticos actuales y potenciales establecidos en Ibarra, siendo un total de treinta y dos puntos de interés; de los cuales cinco son sitios naturales, destacándose la laguna de Yahuarcocha y el volcán Imbabura; y veinte siete son manifestaciones culturales, de los cuales se destaca el centro cultural El Cuartel, La esquina del coco, la iglesia La Catedral, y el mirador San

Miguel Arcángel. Estos sitios turísticos fueron escogidos en base a la ruta ciclística establecida en el anterior objetivo, estando todos en un perímetro cercano a la ruta, con el fin de lograr que los turistas puedan movilizarse en bicicleta en Ibarra.

El perfil del consumidor que se obtuvo sobre el cicloturismo en la ciudad de Ibarra permitió identificar que los usuarios son en su mayoría hombres, con un estado civil de soltero, una edad promedio entre 26 a 35 años y un nivel de instrucción secundario; la gran mayoría de las personas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte son en gran parte pobladores de la ciudad, los cuales casi en su totalidad poseen bicicleta y normalmente hacen uso de los parques de la ciudad para practicar este deporte, siendo la ciclo vía del parque Ciudad Blanca la más usada, utilizando mensualmente la bicicleta 4 veces especialmente los fines de semana.

Una de las soluciones a la falta de ciclo vías que presenta la ciudad de Ibarra, es el diseño de una guía de cicloturismo que permita al usuario conocer todo lo necesario para practicar ciclismo de manera segura dentro de la ciudad, como sus derechos y obligaciones como ciclista, y también la indumentaria necesaria. A su vez esta guía brinda información turística de los sitios naturales y de las manifestaciones culturales destacadas que tenemos en nuestra ciudad, como también una ruta ciclística sugerida para recorrer las calles de Ibarra con mayor eficacia y que conecte varios puntos estratégicos.

6. RECOMENDACIONES

El Gobierno autónomo descentralizado de la ciudad de Ibarra debe fomentar el uso de alternativas de movilización que sean sustentables que sean beneficiosas para el ser humano y el ambiente, mejorando y manteniendo la infraestructura ciclo vial ya existente, de esta manera fomentar el ciclismo como actividad cotidiana de la población; además el uso de la bicicleta daría apertura para la implementación de una red de ciclo vías a nivel urbano y a nivel rural, permitiendo de esta manera aprovechar la planicie terrenal de la ciudad y logrando una mejor calidad de vida de la población.

Al existir ciclovías en la ciudad de Ibarra que no permiten la correcta circulación de los ciclistas, muchos de los usuarios del día a día han optado por seleccionar ciertas calles y avenidas que garantizan seguridad y rapidez al momento de movilizarse en bicicleta, es por eso que se recomienda el uso de las rutas planteadas en esta investigación. Además de que las mismas permiten tener una base para la implementación de una red de ciclovías que logre conectar a la ciudad desde sus diferentes puntos cardinales y permitan el traslado hacia los lugares principales y sitios turísticos de la ciudad.

Se es recomendable también que las entidades públicas instauren infraestructura adecuada para la movilización ciclística en las diferentes rutas planteadas en la investigación, como puntos de descanso, de información, con parámetros de seguridad, técnicos y económicos, sociales y ambientales. De igual manera sirviendo las redes viales alternativas pueden realizar un trabajo de planificación y gestión conjunta, para que así se instituyan los atractivos turísticos en la ciudad como parte de su oferta.

Se recomienda para que exista una mayor afluencia de usuarios de bicicleta y a su vez permita el crecimiento del turismo en la ciudad, se construya nuevas ciclovías que recorran diferentes calles y a su vez cumplan con los parámetros planteados por el ministerio de Transporte y Obras Públicas, para de esta forma solucionar la inseguridad vial que existe para los ciclistas en el cantón.

Para lograr una movilización correcta dentro de la ciudad se sugiere hacer uso de la guía con el fin de mejorar la ciclo cultura y de esta forma que las autoridades logren la gestión de implementar una red de ciclovías por toda la ciudad para garantizar la seguridad de los usuarios, a través de las vías planteadas en esta investigación que permitirán mejorar el turismo, el tránsito, la salud y otros factores que influyen en el crecimiento del cantón para llegar a ser en un futuro potencia turística en Ecuador.

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (2015, March). A PEDALEAR EN QUITO. *No 378*, 12.

Asamblea Constituyente. Reglamento a Ley De transporte terrestre y seguridad vial, Suplemento 731 § (2012). Ecuador. Retrieved from <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>

Canaan, R. (2018). Los 9 Tipos de Métodos de Investigación Más Habituales. Retrieved from <https://www.lifeder.com/tipos-metodos-de-investigacion/>

Coronado Martín, J., & Cala Aiello, O. (2017). *Estudio de las iglesias de la ciudad de Ibarra, Imbabura-Ecuador*. <https://doi.org/10.18537/est.v006.n010.06>

El Comercio. (2013). Quito contagió a otras ciudades la sana costumbre de usar bicicletas. Retrieved from <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito-contagio-a-otras-ciudades.html>

El Telégrafo. (2015AD). Más de mil kilómetros de carreteras por cada año. Retrieved from <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/politica/3/mas-de-mil-kilometros-de-carreteras-por-cada-ano-2>

INEC. (2010). *Censo 2010 - Población y Vivienda - Una Historia para ver y sentir*. Inec. Quito, Ecuador.

Matango, F. (2016). Turismo y Aventura en Ibarra.

Ministerio de Transporte y Obras Publicas. (2014a). *Ciclovías que atraviesan el Ecuador*. Quito, Ecuador.

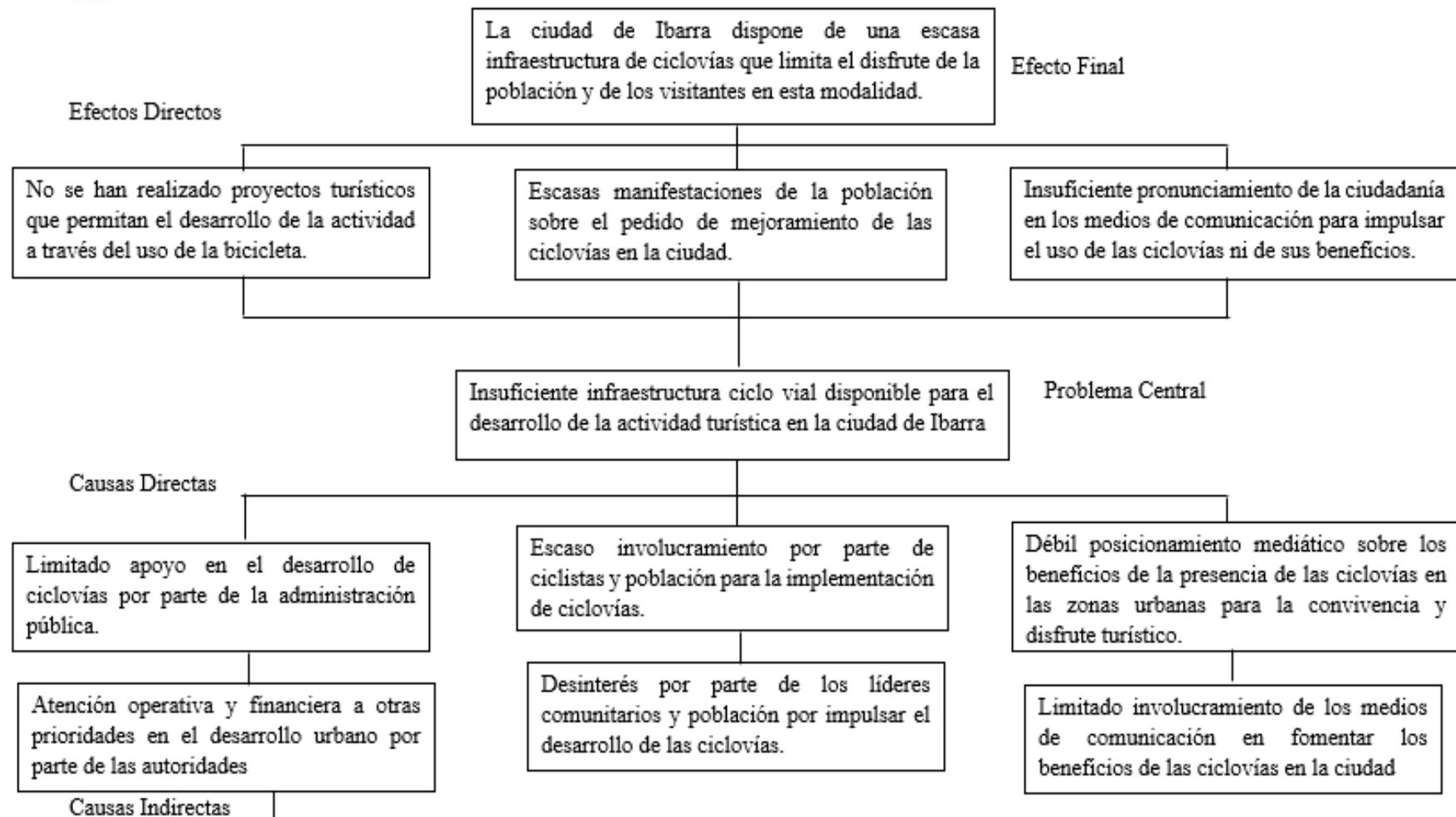
Ministerio de Transporte y Obras Publicas. Ley Organica De Transporte Terrestre Transito Y Seguridad Vial, Pub. L. No. 1, 66 (2014). Ecuador. Retrieved from <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Ministerio de Turismo. (2007). *PLANDETUR 2020*. Quito.

- Ministerio de Turismo. LEY DE TURISMO, Pub. L. No. Ley 97, 11 (2014). Ecuador.
- Ministerio de Turismo. REGLAMENTO GENERAL A LA LEY DE TURISMO (2015). Ecuador.
- Morales, R. (1960). *Monografía de Ibarra*. (F. Yopez, Ed.) (Tercera). Ibarra.
- Organización Mundial del Turismo. (1994). *Introducción al Turismo*. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2013.07.001>
- Pinto, Nataly; Fuentes, Frank; Alcivar, D. (2015, March). La situación de la bicicleta en Ecuador : avances , retos y perspectivas Contenido.
- REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE PLANIFICACIÓN. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021-Toda una Vida 4*. Quito, Ecuador.
- Stierling, G. (2009). *Las Ciclovías Recreativas en el mundo*. Bogota. Retrieved from <http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/promocion/anexos/Taller/apoyo/Historia y Experiencias.pdf>
- Turismo Deportivo. (2002). Sports Tourism. Retrieved from <http://turismodeportivo.info/>

ANEXOS

Árbol de Problemas



Instrumentos de Investigación**O1.1 Ficha de Observación****Registro de Datos del Estado de las Ciclovías****Ficha de Observación para Infraestructura Ciclo vial**

1. DATOS GENERALES: ENCUESTADOR: FECHA:	FICHA N°:
LOCALIZACION	
DISTANCIA	
SEÑALETICA	
VIA, TIPO Y ESTADO	

AFLUENCIA CICLISTICA
GRADO DE DIFICULTAD
MANEJO DE DESECHOS Y RESIDUOS

- d. No debe existir ciclovías en la vía pública porque provocarían congestión vehicular.
- e. Los ciclistas deberían utilizar las calles, al igual que los vehículos motorizados, sin ciclovías marcadas en las calles.

SI EN LA PREGUNTA 7 CONTESTÓ NO, POR FAVOR ENTREGUE LA ENCUESTA

- 9. ¿En el último mes, cuántas veces ha utilizado su bicicleta?**
- Ninguna () Una vez () Dos veces ()
 Tres veces () Cuatro veces () cinco veces
 Más de cinco veces
- 10. ¿Qué días utiliza usted su bicicleta?**
- a. Cualquier día de la semana, sin distinción.
 b. Entre Lunes a Viernes
 c. Fines de semana (Sábado o domingo)
- 11. ¿Cuál es la principal razón para usar su bicicleta?**
- Por Deporte () Por Salud ()
 Por Recreación () Por Economía ()
 Por Movilización () Por invitación a ciclopaseos programados ()
 Por Turismo ()
- 12. Que rutas son utilizadas por usted para el uso de la bicicleta.**
- a. Calles de la ciudad sin distinción
 b. Parques de la ciudad
 c. Zonas delimitadas de ciclovía en la ciudad
 d. Caminos y senderos en zonas rurales en las afueras de la ciudad.
- 13. ¿Cuál de estas ciclovías ha ocupado usted?**
- Yahuarcocha () Parque Ciudad Blanca ()
 ciclovía Perimetral () Todas ()
- 14. ¿De las siguientes opciones, seleccione los dos elementos que usted considera los más importantes que deben tener una ciclovía?**
- Señalización () Parqueaderos de bicicletas ()
 Semáforos () Baños Públicos ()
 Alumbrado () Abastecimiento de Agua ()
 Servicios Mecánico () Otros Servicios
- 15. Problemas frecuentes que le impiden el buen uso de la bicicleta**
- Mala conexión de ciclovías () Falta de ciclovías ()
 Señalización () Inseguridad ()
 Mal estado de las vías () Otros ()

O3.1 Ficha de Inventario de Atractivos

Registro de Datos de los Atractivos Turísticos

Ficha para Inventario de Atractivos Turísticos

1. DATOS GENERALES:		FICHA N°:	
ENCUESTADOR:			
FECHA:			
NOMBRE DEL ATRACTIVO:			
PROPIETARIO:			
CATEGORÍA:		TIPO:	SUBTIPO:
2. UBICACIÓN		COORDENADAS: X: Y:	
PROVINCIA:		CANTON:	LOCALIDAD:
CALLE:		NUMERO:	TRANSVERSAL:
3. UBICACIÓN DEL ATRACTIVO EN RELACIÓN AL CENTRO DE LA CIUDAD			
C A L I D A D	V A L O R I N T R Í N S E C O	4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO	
		ALTURA (GPS): (DESCRIPCIÓN DEL ATRACTIVO)	TEMPERATURA: PRECIPITACIÓN PLUVIOMÉTRICA:
	V	5. USOS SIMBOLISMOS (SIMBOLISMOS)	6. ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

	A L O R E X T R I N S E C O	Fotografías Senderismo	ALTERADO <input type="checkbox"/> NO ALTERADO <input type="checkbox"/> EN <input type="checkbox"/> PROCESO DE CONSERVADO <input type="checkbox"/> DETERIORADO <input type="checkbox"/> DETERIORO
			CAUSAS: 6.1 PATRIMONIO (Atractivos Culturales) NOMBRE: FECHA DE DECLARACION: <input type="checkbox"/> CATEGORIA Patrimonio de la Humanidad <input type="checkbox"/> Patrimonio del Ecuador <input type="checkbox"/> 7. ESTADO DE CONSERVACION DEL ENTORNO: ALTERADO <input type="checkbox"/> NO ALTERADO <input type="checkbox"/> CONSERVADO <input type="checkbox"/> DETERIORADO <input type="checkbox"/> EN PROCESO DE DETERIORO <input type="checkbox"/> CAUSAS: Derrumbe en la vía a causa de temporada de invierno.

TIPO	8. INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE ACCESO:										
A P O Y O	TIPO	SUBTIPO	ESTADO DE LAS VIAS			TRANSPORTE	FRECUENCIAS				TEMPORALIDAD DE ACCESO AL ATRACTIVO
			Bueno	Regular	Malo		Diaria	Semanal	Mensual	Eventual	DIAS AL AÑO
	TERRE	ASFALTO				BICICLETA					
	STRE	LASTRADO				BUS					
	O	EMPEDRADO				AUTOMOVIL					
	SENDERO				4X4						
OBSERVACIONES:											
A	9. RUTAS DESDE POBLACIONES CERCANAS										

P O Y O	NOMBRE DE LA RUTA:				
	DESDE:	HASTA:	FRECUENCIA:		
	DISTANCIA:				
	10. INFRAESTRUCTURA BÁSICA:				
	10.1 AGUA:				
	POTABLE: <input type="checkbox"/>	ENTUBADA: <input type="checkbox"/>	TRAMITADA: <input type="checkbox"/>	POZO: <input type="checkbox"/>	NO EXISTE OTROS: <input type="checkbox"/>
	10.2 ENERGÍA ELÉCTRICA:				
	SISTEMA INTERCONECTADO: <input type="checkbox"/>		GENERADOR: <input type="checkbox"/>		EXISTE: <input type="checkbox"/>
	OTROS: _____				
	10.3 ALCANTARILLADO:				
RED PÚBLICA: <input type="checkbox"/>		POZO CIEGOS: <input type="checkbox"/>		POZO OPTICO: <input type="checkbox"/>	NO EXISTE: <input type="checkbox"/>
OTROS: _____					
OBSERVACIONES:					
ASOCIACIÓN OTROS ATRACTIVOS					
NOMBRES		DISTANCIAS			
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO					
LOCAL	<input type="checkbox"/>	NACIONAL	<input type="checkbox"/>		
PROVINCIAL	<input type="checkbox"/>	INTERNACIONAL	<input type="checkbox"/>		
OTROS	<input type="checkbox"/>				