



INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

ESCUELA SUPERIOR DE TURISMO

SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

**EL CICLOTURISMO COMO FACTOR DE IMPULSO AL TURISMO;
UNA PROPUESTA PARA LA CIUDAD DE GUANAJUATO.**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN
ADMINISTRACIÓN E INNOVACIÓN DEL TURISMO

PRESENTA

L. EN T. SANDRA MAYTE MARTÍNEZ GARCÍA

DIRECTOR

M. EN E. FERNANDO MOHEDANO LÓPEZ



CIUDAD DE MÉXICO, 2017.



INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

ACTA DE REVISIÓN DE TESIS

En la Ciudad de México siendo las 12:30 horas del día 19 del mes de enero del 2017 se reunieron los miembros de la Comisión Revisora de la Tesis, designada por el Colegio de Profesores de Estudios de Posgrado e Investigación de la Esc. Superior de Turismo para examinar la tesis titulada:

El cicloturismo como factor de impulso al turismo; una propuesta para la Ciudad de Guanajuato.

Presentada por la alumna:

<u>Martínez</u>	<u>García</u>	<u>Sandra Mayte</u>
Apellido paterno	Apellido materno	Nombre(s)

Con registro:

B	1	5	0	2	6	2
---	---	---	---	---	---	---

aspirante de:

Maestría en Administración e Innovación del Turismo

Después de intercambiar opiniones, los miembros de la Comisión manifestaron **APROBAR LA TESIS**, en virtud de que satisface los requisitos señalados por las disposiciones reglamentarias vigentes.

LA COMISIÓN REVISORA

Director de tesis

M. en E. Fernando Moledano López

M. en C. Liliana Abascal Gaytán

Dr. Víctor Ramón Oliva Aguilar

Dr. Ricardo Tejeida Padilla

Dr. Jerónimo Ramos Sáenz Pardo

PRESIDENTE DEL COLEGIO DE PROFESORES

Lic. María Guadalupe Vargas Jacobo



ESCUELA SUPERIOR
DE TURISMO
DIRECCIÓN



INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL
SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

CARTA CESIÓN DE DERECHOS

En la Ciudad de México, el día 30 de junio del año 2017, la que suscribe Sandra Mayte Martínez García alumna del Programa de Maestría en Administración e Innovación del Turismo con número de registro B150262, adscrita a la Sección de Estudios de Posgrado e Investigación de la Escuela Superior de Turismo, manifiesta que es la autora intelectual del presente trabajo de Tesis bajo la dirección del M. en E. Fernando Mohedano López; y cede los derechos del trabajo titulado "El cicloturismo como factor de impulso al turismo; una propuesta para la Ciudad de Guanajuato" al Instituto Politécnico Nacional para su difusión, con fines académicos y de investigación.

Los usuarios de la información no deben reproducir el contenido textual, gráficas o datos del trabajo sin el permiso expreso del autor y/o director del trabajo. Éste, puede ser obtenido escribiendo a la siguiente dirección: mayte.mtz@outlook.com. Si el permiso se otorga, el usuario deberá dar el agradecimiento correspondiente y citar la fuente del mismo.

L. en T. Sandra Mayte Martínez García

DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS

Dedico este trabajo a los miembros más cercanos de mi familia; de manera muy especial a mi padre, con quien descubrí la gran aventura de recorrer una ciudad en bicicleta.

Agradezco a mi madre por apoyarme desde el principio y por emocionarse conmigo ante cada pequeño o gran descubrimiento.

A mi hermana, por acompañarme de cerca en la investigación y por su apoyo para realizar el trabajo de campo.

Agradezco a mis amigos y compañeros de la MAIT por sus consejos y críticas constructivas, sin duda fueron un gran pilar y motivación a lo largo de estos años.

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por la beca otorgada para la realización de mis estudios de posgrado; y su apoyo para la realización de una estancia de investigación en la Universidad de Cantabria.

A todos mis profesores por el conocimiento que compartieron conmigo, y de manera especial a mi director; el M. en E. Fernando Mohedano López, por su apoyo constante y sobre todo por incentivar me a no abandonar mis ideales.

Agradezco también a las autoridades de la Ciudad de Guanajuato, por permitir la aplicación de cuestionarios; y a todos aquellos visitantes que accedieron a participar.

CONTENIDO

RESUMEN.....	i
ABSTRACT.....	ii
INTRODUCCIÓN.....	iii
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	iii
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	iv
OBJETIVOS.....	v
JUSTIFICACIÓN.....	vi
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	ix
CAPÍTULO 1. MARCO DE REFERENCIA DEL CICLOTURISMO.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.1.1 La bicicleta como transporte.....	5
1.1.2 La bicicleta en el turismo.....	12
1.2 Conceptos básicos de la investigación.....	22
1.3 Marco normativo de la actividad ciclista.....	25
CAPÍTULO 2. LA CIUDAD DE GUANAJUATO.....	28
2.1 Importancia Histórica.....	28
2.2 Características geográficas y sociales.....	30
2.2.1 Medio físico.....	30
2.2.2 Datos sociodemográficos.....	36
2.2.3 Actividad económica.....	37
2.2.4 Vías de comunicación.....	38
2.3 Importancia turística.....	39

2.3.1	Perfil del turista.....	40
2.3.2	Gasto promedio	43
2.3.3	Temporalidad.....	44
2.3.4	Atractivos turísticos.....	44
CAPÍTULO 3. DEFINICIÓN GEOGRÁFICA DEL PROYECTO		48
3.1	Ubicación de los atractivos turísticos.....	48
3.2	Delimitación de rutas.....	51
3.3	Determinación de la ruta de cicloturismo.....	52
3.3.1	Justificación de la ruta elegida.....	52
3.3.2	Atractivos turísticos integrados	56
3.3.3	Descripción del recorrido	59
CAPÍTULO 4. CARACTERÍSTICAS ADMINISTRATIVAS Y ESTRUCTURALES DE LA OFERTA CICLOTURISTA		63
4.1	Demanda y mercado meta	63
4.2	Mejores prácticas en la actividad ciclista.....	66
4.2.1	Características generales de la oferta ciclista.	66
4.2.2	Características de la actividad cicloturista.....	77
4.3	Esquema administrativo y operativo de la propuesta.	86
CONCLUSIONES		92
RECOMENDACIONES		94
REFERENCIAS		96
ANEXOS.....		104

TABLAS

Tabla 1. Matriz de congruencia	xiii
Tabla 2. Relación del uso de la bicicleta como transporte y cicloturismo en países europeos.....	3
Tabla 3. Sistemas de bicicletas compartidas en EUA.....	5
Tabla 4. Sistemas de bicicletas compartidas en Beijing, Shanghai y Hanzhou.....	7
Tabla 5. Préstamo de bicicletas en Tokyo.....	8
Tabla 6. Asociaciones ciclistas en México.....	20
Tabla 7. Nivel de escolaridad en Guanajuato	36
Tabla 8. Procedencia de visitantes al Municipio de Guanajuato.....	41
Tabla 9. Atractivos turísticos del Municipio de Guanajuato.....	45
Tabla 10. Perfil de negocios encuestados.....	54
Tabla 11. Recorrido propuesto	60
Tabla 12. Perfil del visitante encuestado	63
Tabla 13. Perfil general del visitante interesado en recorridos ciclistas.	65
Tabla 14. Casos de oferta ciclista	67
Tabla 15. Dimensiones analizadas para la identificación de mejores prácticas.....	69
Tabla 16. Tarifa promedio por persona, por día.	72
Tabla 17. Servicios por tipo de oferta ciclista.	74
Tabla 18. Elementos de mejora por tipo de oferta ciclista.	76
Tabla 19. Características de la propuesta cicloturista	91

GRÁFICAS

Gráfica 1. Programas ciclistas según su finalidad	vii
Gráfica 2. Temperatura media mensual del Municipio de Guanajuato	34
Gráfica 3. Precipitación media mensual	34
Gráfica 4. Procedencia de visitantes al Municipio de Guanajuato, 2014	41
Gráfica 5. Propósito de viaje al Municipio de Guanajuato, 2014.....	42
Gráfica 6. Estadía promedio del turista	43
Gráfica 7. Gasto diario promedio.....	43
Gráfica 8. Llegada mensual de turistas al Municipio de Guanajuato, 2014.....	44
Gráfica 9. Atractivos turísticos no visitados	52
Gráfica 10. Antigüedad de los casos de estudio.....	70
Gráfica 11. Tipo de administración/ financiamiento de la oferta cicloturista.	77
Gráfica 12. Vialidades utilizadas por la oferta cicloturista.....	78
Gráfica 13. Tiempos de servicio de la oferta cicloturista.....	79
Gráfica 14. Tipo de bicicleta utilizada en cicloturismo urbano.	80
Gráfica 15. Tipo de bicicleta utilizada en cicloturismo de montaña o deportivo.	80
Gráfica 16. Número de rutas - cicloturismo urbano.	81
Gráfica 17. Número de rutas - cicloturismo de montaña o deportivo.	82
Gráfica 18. Distancia recorrida - cicloturismo urbano.	83
Gráfica 19. Duración del recorrido - cicloturismo urbano.....	83
Gráfica 20. Distancia recorrida - cicloturismo de montaña o deportivo.	84
Gráfica 21. Duración del recorrido - cicloturismo de montaña o deportivo.....	84

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Estado de Guanajuato	31
Ilustración 2. Orografía de Guanajuato	32
Ilustración 3. Zona de estudio	35
Ilustración 4. Red carretera de Guanajuato	39
Ilustración 5. Perfil del visitante a Guanajuato, 2014.	40
Ilustración 6. Ciudad de Guanajuato	49
Ilustración 7. Atractivos turísticos de la Ciudad de Guanajuato	50
Ilustración 8. Ruta cicloturista propuesta.....	61

RESUMEN

El presente trabajo se ve incentivado por la necesidad expresada por SECTUR Guanajuato de ofertar recorridos que integren a la cultura del destino con una actividad ecoturística. Es así que, a través de un proceso de investigación cualitativa y cuantitativa se explora una de las opciones de posible solución: el cicloturismo.

La investigación realizada permite conocer la evolución y contexto actual de la actividad ciclista como una solución a problemas de transporte; y como una opción en auge para realizar recorridos deportivos, turísticos y recreativos. Es en este segundo rubro en donde se encuentran ejemplos de oferta cicloturista que sirven como referente para la investigación; esto, al considerarse casos de éxito.

Al profundizar en las características geográficas y sociales de la Ciudad de Guanajuato; se realiza un estudio que explora la posibilidad de implementar una oferta cicloturista en el destino. Dicha evaluación es resultado de la identificación de una demanda interesada en recorridos ciclistas, el diseño de la propuesta a través de un sistema de información geográfica; y del análisis de la oferta existente para identificar las mejores prácticas aplicables a la zona de estudio.

Palabras clave: Cicloturismo, Cultura, Guanajuato, Cicloruta, Turismo.

ABSTRACT

This job has been encouraged by the need of SECTUR Guanajuato, who expressed as a strategy that there should be tours that integrate culture with ecotourism. Therefore, through a qualitative and quantitative investigation, an option of possible solution is explored: cycle tourism.

The investigation allows us to observe the evolution and actual context of the cycling activity. It is shown as a solution to transportation problems, and as an option for tours related to sports, tourism and recreation. It is in this last category that we find examples of cycle tourism which serve as a reference for the investigation.

Delving on the geographic and social characteristics of the City of Guanajuato; the study explores the possibility of implementing a cycle tourism offer. The evaluation results from identifying a demand interested in cycling tours, the design through a geographic information system; and the analysis of the existing offer to identify the best practices that can be applied to this study.

Palabras clave: Cycle tourism, Culture, Guanajuato, Cycling route, Tourism.

INTRODUCCIÓN

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Hoy en día, se reconoce que si bien el sector turístico tiene una importante participación en la economía nacional aún existen algunos factores que lo debilitan y frenan en su camino hacia la competitividad. En el Programa Sectorial de Turismo, derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018; se reconoce que es necesario utilizar los recursos turísticos eficientemente. Bajo ese tenor, y teniendo en mente el visible agotamiento de los destinos de sol y playa, se identifican como áreas de oportunidad el desarrollo de productos relacionados con el turismo cultural, de negocios, de salud, ecoturismo...

Afortunadamente, México cuenta con una extensa oferta cultural reconocida por la UNESCO a través de distinciones otorgadas a 27 lugares nacionales con el nombramiento de Patrimonio Cultural de la Humanidad¹. Uno de estos nombramientos fue otorgado a la Ciudad de Guanajuato en 1988; desde entonces la popularidad de la Ciudad ha incrementado y ahora el Estado de Guanajuato es reconocido como “El destino cultural de México”.

La Ciudad de Guanajuato, ubicada en el Municipio del mismo nombre, ostenta una vocación turística que le ha valido su desarrollo y crecimiento dentro del sector. Sin embargo; de acuerdo a información recuperada en 2015 del Observatorio Turístico de Guanajuato (OTG), el Municipio ha registrado que la estadía promedio de los turistas va en declive; y el incremento en el gasto promedio por turista no es constante.

Los datos antes mencionados son visibles en el Perfil del Visitante a la Ciudad, documento que es publicado anualmente por el OTG. Específicamente en el Perfil correspondiente al año 2014; tras presentar el desempeño anual de la actividad turística, se proponen algunas estrategias para mitigar las debilidades detectadas.

¹ Para la UNESCO el patrimonio cultural se refiere a monumentos, grupos de edificios y lugares que tienen valor histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico o antropológico (UNESCO, 2004). Por lo que la distinción de Patrimonio Cultural de la Humanidad se otorga a aquellas manifestaciones únicas que deben preservarse y ser apreciadas a nivel mundial.

Una de las estrategias sostiene que es necesario “ofertar recorridos que combinen lo cultural con el ecoturismo para aumentar la estadía del visitante²”.

Teniendo en cuenta la necesidad identificada por el OTG; se considera que la implementación de una oferta cicloturista representa una excelente opción para ligar la cultura del destino con una actividad relacionada con el ecoturismo (SECTUR Guanajuato, 2015), como lo es el ciclismo. Especialmente, al observar casos de éxito claramente identificados a nivel nacional e internacional en los que el cicloturismo se ancla fuertemente del interés existe por la cultura de un destino (dichos casos serán discutidos posteriormente en este documento).

Es así que, al tener una problemática identificada en la Ciudad de Guanajuato se considera que el cicloturismo puede fungir como una oferta diferenciadora y como una ventaja competitiva basada en la cultura del destino; ya que sería la única en la región que permita apreciar la cultura mediante una actividad que también acerca a la naturaleza.

Por lo tanto, en la presente investigación se determinará si una oferta cicloturista podría contribuir a solucionar la problemática de la Ciudad de Guanajuato.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Dada la problemática discutida anteriormente, surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Es posible la implementación de una oferta cicloturista en la Ciudad de Guanajuato?

² La estadía del visitante, al 2014, fue de 1.33 días para quienes se hospedan en hotel, 5.87 días para quienes se hospedan en casa de familiares o amigos, y de 7.86 horas por parte de los excursionistas (SECTUR Guanajuato, 2014).

OBJETIVOS

Objetivo General

Generar una propuesta cicloturista cuyo diseño atienda al sector interesado en la cultura; y que constituya un factor potencial para el incremento de la derrama económica generada por los visitantes³ a la Ciudad de Guanajuato.

Objetivos Específicos

1. Realizar un estudio de perfil que permita identificar la demanda, oferta y mercado meta.
2. Identificar, mediante un análisis comparativo de la oferta cicloturista existente, las mejores prácticas que han facilitado su funcionamiento.
3. Determinar las características necesarias, y diseño de la propuesta de cicloturismo para la Ciudad de Guanajuato.

³ En 2015 el gasto promedio por turista fue de \$1,522.19 y por excursionista fue de \$ 2,015.79 (SECTUR Guanajuato, 2015)

JUSTIFICACIÓN

Hasta ahora, es visible que en el turismo urbano⁴ los visitantes se limitan a utilizar la infraestructura diseñada para la población local; principalmente porque muy pocas de las facilidades están dirigidas al uso del turista (Ashworth & Page, 2011). El desarrollo de este proyecto pretende atacar dicha situación en la Ciudad de Guanajuato, liberando a los turistas que dependen del transporte e infraestructura local para poder llegar a algunos atractivos.

Con la elaboración de este proyecto se busca diseñar una propuesta que permita, a través del cicloturismo, experimentar un acercamiento a la cultura de la Ciudad de Guanajuato de una manera innovadora para la región. Pero, ¿Por qué un acercamiento a través del ciclismo?... Actualmente, en México, a través de algunos movimientos ciudadanos y también con iniciativa gubernamental, se organizan eventos ciclistas esporádicos que dejan ver el interés que existe por tener un espacio ciclista que promueva el esparcimiento y en muchos casos un acercamiento a la cultura. Con la propuesta cicloturista para la Ciudad de Guanajuato se pretende generar una opción desarrollada bajo un esquema administrativo e innovador que satisfaga tanto las necesidades de los turistas como los de la comunidad receptora.

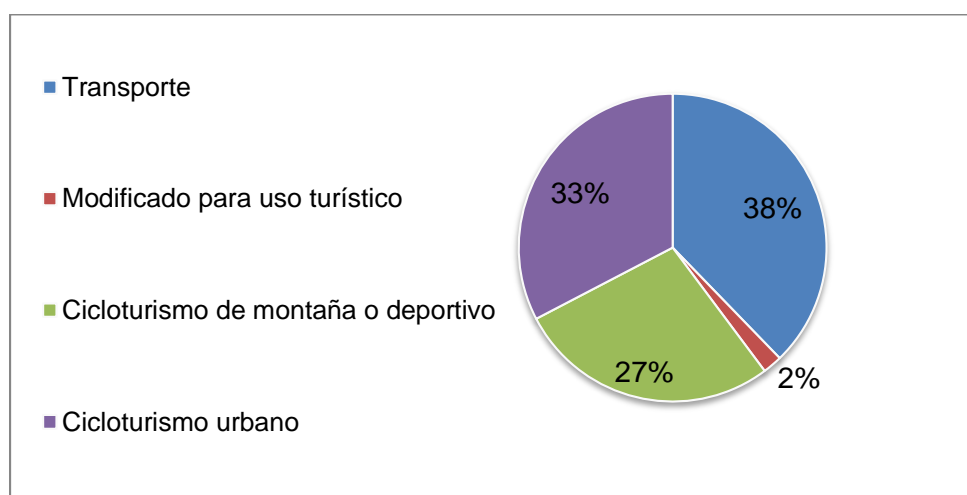
Por otra parte, si bien la Ciudad de Guanajuato cuenta con un importante reconocimiento por parte de SECTUR Federal por ser un destino cultural que brinda una experiencia satisfactoria a quienes lo visitan y; aunque de acuerdo al OTG tiene una recurrencia de visita del 88%, no se debe dar por sentado que el destino tenga el éxito asegurado; es necesario que innove en los servicios ofrecidos a través de una mejora continua y generando nuevas alternativas.

⁴ El Turismo Urbano es una modalidad de turismo que se desarrolla específicamente dentro de una ciudad y engloba todas las actividades que los visitantes realicen –dentro de ella- durante su estancia: desde conocer y visitar sus puntos de interés; hasta realizar actividades relacionadas con la profesión y los negocios.

Se pretende que la propuesta de cicloturismo permita al destino mantenerse dentro de la preferencia de los visitantes; no sin antes destacar que la finalidad de la propuesta no es aumentar el flujo de turistas hacia la Ciudad, sino atraer a los visitantes hacia la periferia de la misma. Para ello, el uso de la bicicleta resulta conveniente debido a las distancias que se deben recorrer para llegar a ciertos atractivos, reduciendo el tiempo de traslado de un atractivo a otro e incrementando a su vez el periodo de estancia en cada lugar.

Al comparar los proyectos existentes relacionados con el ciclismo, ya sea como transporte o con fin turístico se identifica que en su mayoría han sido desarrollados para sumar a la oferta de transporte. De estos, y debido a la demanda, algunos han sido modificados para facilitar su uso para los turistas; y son mínimos los proyectos que se han desarrollado para atender de manera directa a la demanda turística. El resultado de esta comparación es visible en la *Gráfica 1*.

Si se desea conocer a detalle cuáles son los casos incluidos para la comparativa y generación de la *Gráfica 1*, se puede consultar la *Tabla 14* en el capítulo 4 de este documento. La selección de los casos se basa en una exhaustiva investigación documental de oferta ciclista reconocida y formalmente establecida a nivel nacional e internacional.



Gráfica 1. Programas ciclistas según su finalidad

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de las fichas de identificación (Anexo 5), Mayo 2017.

Con la información previamente comentada, se considera que las áreas de oportunidad para el desarrollo de esta investigación son: la cantidad de visitantes interesados en actividades culturales de acuerdo al Perfil del Visitante a la Ciudad 2014, los atractivos culturales identificados y reconocidos por SECTUR, y el nombramiento de Ciudad Patrimonio de la Humanidad que ostenta la Ciudad de Guanajuato. Además, esta propuesta representará una opción atractiva para el 49% de excursionistas (SECTUR Guanajuato, 2014) recibidos anualmente, que cuentan con poco tiempo para explorar la Ciudad.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Tomando en cuenta el problema planteado anteriormente, así como los objetivos definidos para esta investigación se realizó a cabo una triangulación metodológica entre métodos (Jick, 1979). Bajo dicha metodología, se efectuó un cruce de información obtenida mediante el método cuantitativo y el cualitativo.

En un primer momento de la investigación, se utilizó el método cuantitativo. Éste se caracteriza por su objetividad, el uso de la lógica y sobre todo el análisis de datos numéricos (Hernández, Fernández-Collado, & Lucio, 2006). Dadas sus características, y con apoyo de información obtenida a través de Instituciones como INEGI, DataTur, SECTUR Federal, y el Observatorio Turístico de Guanajuato se incluyeron:

- Estadísticas de la actividad turística en la Ciudad de Guanajuato.
- Estadísticas concernientes a la actividad ciclista.
- Diseño y análisis de cuestionarios, así como determinación de una muestra para la aplicación de la encuesta.
- Análisis estadístico de los resultados obtenidos con los instrumentos de investigación.
- Diseño geográfico de la propuesta cicloturista

Posteriormente, con apoyo del método cualitativo que permite realizar una exploración, descripción y entendimiento de un fenómeno sin necesidad de datos rigurosos y numéricos (Hernández, Fernández-Collado, & Lucio, 2006) se logró identificar y versar sobre:

- La percepción de los turistas sobre la oferta existente, así como sus necesidades y preferencias dirigidas al diseño de una oferta cicloturista.
- La percepción de los negocios que resultarían impactados por la propuesta de cicloturismo.
- Análisis de mejores prácticas de la oferta cicloturista existente.

- Determinación de las características administrativas para el desarrollo de la propuesta.
- Descripción de los atractivos conectados con la propuesta de cicloturismo.

Siguiendo los métodos antes descritos, se tuvo como apoyo el uso de los siguientes elementos:

1. Encuestas dirigidas a visitantes y negocios impactados por la posible ruta.

El diseño de ambas encuestas fue sometido a una prueba piloto para determinar la confiabilidad y validez de los instrumentos (Hernández, Fernández-Collado, & Lucio, 2006) en el periodo vacacional de Semana Santa 2016; y posteriormente se realizaron las modificaciones necesarias para optimizar las encuestas. El diseño final de las encuestas se puede apreciar en el *Anexo 4*.

De la misma manera, las encuestas fueron validadas por dos Licenciadas en Gestión y Desarrollo Turístico quienes radican en el Municipio de Guanajuato y se desenvuelven activamente en la actividad turística.

Para conocer el número de encuestas a aplicar, se calculó la muestra con base a la fórmula para población finita, esto debido a que se tiene información histórica sobre la cantidad de visitantes que recibe la Ciudad de Guanajuato anualmente:

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

En dónde:

n = El tamaño de la muestra a calcular

N = Tamaño del universo

Z = Desviación del valor medio que aceptamos para lograr el nivel de confianza deseado.

e = Margen de error máximo admitido

p = Proporción esperada

En el caso de la encuesta dirigida a turistas se tomó como universo al promedio de turistas recibidos en el Municipio de Guanajuato del año 2012 al 2015. De esta manera, teniendo como universo a 648,657 turistas, con una proporción esperada de 59%⁵, margen de error 7% y un nivel de confianza del 93% se calcula que es necesario aplicar 163 encuestas. Las encuestas aplicadas a la demanda se realizaron en el periodo vacacional Julio – Agosto, por ser éste el periodo con mayor afluencia turística en el Municipio (OTG, 2014) y considerando que esto garantizará la realización de las encuestas necesarias.

Adicionalmente, las encuestas fueron aplicadas en el momento en que los visitantes salen del Municipio y en un horario fijo que permitió garantizar la confiabilidad de la muestra. El punto de levantamiento de encuestas fue la Central de Autobuses de la Ciudad de Guanajuato, ya que en estudios que recaban información relacionada con la experiencia vivida en el destino; es recomendable elegir un lugar que facilite diferenciar a los turistas que abandonan el destino y que por lo tanto pueden emitir una opinión referente a su experiencia en el destino (CESTUR, 2012).

La encuesta dirigida a la oferta tiene como universo el número total de negocios que se encuentran alrededor de los atractivos incluidos en el recorrido propuesto. Esto es, según información recuperada de (DENUE, 2015) 78 establecimientos formales. Al desconocer la proporción esperada se establece una de 50% y, se continúa con un margen de error del 7% con un nivel de confianza del 93%. Con base en esto, nuestra muestra es de 54 encuestas a aplicar

⁵ De acuerdo a información del Observatorio Turístico de Guanajuato se conoce que de la llegada total de turistas el 59% de ellos viajan por descanso/vacaciones, lo cual es el sector que interesa a los fines de esta encuesta. Es por ello que se considera como proporción esperada el encontrar dicho porcentaje de motivación de viaje dentro del universo.

2. Software IBM SPSS Statistics

El Software denominado *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS) facilita la gestión de los datos previamente capturados. A través de sus funciones, permitió visualizar rápidamente frecuencias y algunos cruces de variables para generar gráficos y describir finalmente los resultados obtenidos.

3. Software ArcGis

El diseño de la ruta se hizo a través de este Sistema de Información Geográfica, tomando en cuenta la topografía de la región, la ubicación de los atractivos y las vialidades que permitan conectar dichos atractivos sin afectar la circulación de peatones y automóviles.

4. Matriz comparativa de mejores prácticas

Una vez diseñada la delimitación geográfica de la oferta de cicloturismo, fue necesario determinar las características administrativas que faciliten su éxito. Para ello se diseñó una matriz comparativa que permita visualizar las mejores prácticas existentes entre la oferta cicloturista a nivel nacional e internacional. La información para esta matriz se obtuvo de manera documental y experimental en los casos que fue posible. Además, en el periodo enero-mayo 2017 se nutrió con casos a los que se tuvo acceso gracias a la realización de una estancia de investigación en la Universidad de Cantabria – Santander, España.

Finalmente, y con el objetivo de asegurar la congruencia entre los elementos de la presente investigación; en la siguiente tabla se presenta la matriz de congruencia:

Tabla 1. Matriz de congruencia

EL CICLOTURISMO COMO FACTOR DE IMPULSO AL TURISMO; UNA PROPUESTA PARA LA CIUDAD DE GUANAJUATO.			
Planteamiento del problema	Objetivo general	Objetivos específicos	Soporte teórico / conceptual
		Realizar un estudio de perfil que permita identificar la demanda, oferta y mercado meta.	<ul style="list-style-type: none"> • Cicloturismo. • Demanda. • Oferta.
¿Es posible la implementación de una oferta cicloturista en la Ciudad de Guanajuato?	Generar una propuesta de cicloturismo cuyo diseño atienda al sector interesado en la cultura; y que constituya un factor potencial para el incremento de la derrama económica generada por los visitantes a la Ciudad de Guanajuato.	<p>Identificar, mediante un análisis comparativo de la oferta cicloturista existente, las mejores prácticas que han facilitado su funcionamiento.</p> <p>Determinar las características necesarias, y diseño de la propuesta de cicloturismo para la Ciudad de Guanajuato.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Competitividad. • Cicloturismo. • Mejores prácticas. • Atractivos turísticos. • Mejores prácticas. • Sistema de información geográfica.

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 1. MARCO DE REFERENCIA DEL CICLOTURISMO

1.1 Antecedentes

En la actualidad, diversos países buscan implementar y promover la actividad ciclista como una alternativa de transporte e incluso como una opción recreativa para la población y visitantes. Sin embargo, resulta interesante observar la evolución que se ha dado en la percepción del uso de la bicicleta a través de la historia.

Los orígenes de la bicicleta se remontan a 1690 cuando el Conde De Sivrac, de origen francés, inventa el “celerífero”. Desde ese momento y hasta 1885 dicho modelo sufrió varias modificaciones; hasta que John Kemp Starley crea la “bicicleta de seguridad” que se extiende rápidamente por todo el mundo gracias a su precio accesible (Fernández Martínez, 2013). Siendo el siglo XIX una época de grandes avances tecnológicos, el uso de la bicicleta como medio de transporte se consideró un sinónimo de pobreza.

A partir de 1960, época en la que se desata la preocupación por la contaminación atmosférica y por tanto se busca disminuir el uso de vehículos impulsados por combustión, el interés por la bicicleta como medio de transporte incrementó. Poco a poco, la población comenzó a ser más consciente sobre los beneficios de transportarse en bicicleta y fueron los países que hoy en día ubicamos como primermundistas los que comenzaron a desarrollar facilidades para impulsar dicho medio de transporte. De esta manera, países como: Inglaterra, Holanda, Dinamarca, Francia, Canadá y Estados Unidos fueron los primeros en establecer redes de ciclo vías o también conocidas como vías verdes; dándole además un giro a la percepción que se tenía sobre el uso de la bicicleta.

De la misma manera, pero con algunos años de rezago, se comienza a utilizar la bicicleta como medio de transporte en otros países, tales como: Colombia, Chile, Argentina, Perú, México y Ecuador. En la mayoría de dichos países, el uso de la bicicleta, así como el diseño de las vías ciclistas fueron empíricos y se fueron adaptando a las necesidades y posibilidades de cada región.

Sin embargo, para lograr una clara definición e identificación del tipo de vía que se utiliza para desplazarse en bicicleta existe una clasificación que desde el punto de vista técnico las divide en:

1. Vías reservadas.

Son las rutas o caminos donde se permite únicamente el tránsito peatonal y la circulación de bicicletas.

2. Vías segregadas.

Son aquellas en que circulan vehículos de motor o peatones y se delimita una porción del ancho de la vía para las bicicletas.

3. Vías integradas.

En las que usuarios de bicicletas y vehículos de motor circulan por el mismo espacio sin ninguna delimitación específica, pero sí con señalización y delimitaciones de velocidad que facilitan la interacción y circulación.

4. Senderos para bicicletas.

Están completamente separados de las calles, tienen sus propias rutas dentro de las ciudades, pero generalmente se dan en zonas rurales.

5. Ciclo vías recreativas.

Se considera un movimiento internacional, con origen en Bogotá-Colombia. Consiste en el bloqueo de calles y/o avenidas principales, generalmente los domingos y días festivos para asegurar un paseo gratuito para personas en bicicleta, a pie, o en patines. (Gorrity P., 2009)

Al observar la clasificación técnica de las vías ciclistas, se debe tener presente que actualmente mucha de la oferta ciclista existente se apoya no sólo de un tipo de vía, sino que para un mismo trayecto se llegan a utilizar varios tipos de vías ciclistas dependiendo del terreno y distancia a recorrer. En algunos casos, como resultado del

uso de distintos tipos de vías ciclistas, el interés de la población por un medio de transporte amigable, y del apoyo gubernamental que provee la infraestructura necesaria; se ha incrementado el número de personas que prefieren transportarse en bicicleta frente a aquellas que buscan utilizar vehículos impulsados por combustión. Y, a su vez, este creciente interés por la movilidad ciclista ha permeado a la actividad turística, dando lugar al cicloturismo como una opción que puede derivar en distintas vertientes para satisfacer la demanda de visitantes y locales que han encontrado en la bicicleta una de las mejores formas de recreación.

Lo mencionado anteriormente es visible en Europa, donde (Mató i Palós & Troyano, 2014) descubren que aquellos países en los que el uso de la bicicleta como medio de transporte se ha potenciado, son los mismos en los que se tiene mayor número de cicloturistas. Para visualizar la relación existente entre el uso de la bicicleta como transporte y el auge del cicloturismo es posible ver el posicionamiento de los principales países coincidentes en la siguiente tabla.

Tabla 2. Relación del uso de la bicicleta como transporte y cicloturismo en países europeos.

País	Posición en % de usuarios de bicicleta como transporte	Posición en número de cicloturistas
Holanda	1º	4º
Hungría	2º	3º
Dinamarca	3º	5º
Suecia	4º	2º
Alemania	6º	7º
Finlandia	7º	1º

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (Mató i Palós & Troyano, 2014).

La relación presentada en la *Tabla 2* permite no sólo observar las coincidencias existentes en cuanto al uso de la bicicleta como transporte y como parte de la oferta turística, sino que brinda la oportunidad de identificar que existen factores adicionales que condicionan el éxito o auge del cicloturismo en una región.

Es decir, no basta con tener una gran cantidad de personas que se transporten en bicicleta para lograr un posicionamiento dentro del ámbito cicloturista; por el contrario, se requerirá de mejor infraestructura ciclista, una correcta planeación y administración del espacio en relación a los atractivos turísticos y sobre todo garantizar la seguridad del usuario.

Teniendo en mente la relación descubierta entre la bicicleta como transporte y el cicloturismo, se considera necesario para establecer el contexto actual de la actividad cicloturista versar primeramente sobre aquella oferta diseñada en relación a la movilidad. Al conocer a los principales actores de dicha oferta a nivel nacional e internacional, será posible descubrir que existen algunos casos en los que se han realizado adaptaciones para que la bicicleta que es utilizada meramente como una opción de transporte, pueda servir a satisfacer algunas necesidades de la demanda turística. Finalmente, debido a la identificación de la demanda existente; se encuentra la oferta cicloturista, la cual es diseñada en su totalidad para atender las necesidades de esparcimiento y recreación.

De esta manera, se presenta una breve descripción de los algunos casos de oferta ciclista formalmente establecida a nivel nacional e internacional. Primeramente, aquellos en los que se fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte; y posteriormente aquellos en relación al turismo.

1.1.1 La bicicleta como transporte

Oferta formalmente establecida a nivel internacional

1. Estados Unidos

En este país la empresa *Motivate* opera sistemas de bicicletas compartidas en distintos distritos del país. Estos sistemas han tenido gran éxito debido a la necesidad de proveer opciones de transporte a una población que crece constantemente; es por ello que al considerar que la bicicleta es una excelente alternativa de transporte, se ofrece la renta de bicicletas bajo el esquema de membresías anuales, mensuales, de tres días o un día. A continuación, en la *Tabla 3* se identifican los distintos sistemas de bicicletas compartidas operados por la empresa *Motivate*; quien brinda servicio bajo distintos nombres, pero con el mismo sistema de préstamo para todos ellos.

Tabla 3. Sistemas de bicicletas compartidas en EUA.

Ubicación	Nombre	No. Estaciones	No. Bicicletas
Jersey City, NJ	Citi Bike	50	5000
New York, NY		472	8000
Toronto, ON (Canadá)	Bike Share Toronto	156	1450
Columbus, OH	COGO Bike Share	41	365
San Francisco, CA San José, CA	Bay Area BikeShare	70	700
Chicago, IL	Divvy	476	4760
Chattanooga, TN	Bike Chattanooga	33	300
Boston, MA	Hubway	155	1500
Washington, DC Arlington, VA Montgomery County, MD	Capital Bikeshare	400	3700
Melbourne, AU	Melbourne Bike Share	60	600
Portland, OR	Biketown	100	1000

Fuente: Elaboración propia con información de (*Motivate*, 2016).

Adicionalmente, en Minneapolis, Minnesota; se encuentra *Midtown Greenway* la cuál es una autopista de bicicletas con una extensión de 9 km que conecta de este a oeste de la ciudad para facilitar el transporte de la población. La ruta tiene tres carriles: dos para ciclistas y uno para peatones. (Midtown Greenway Coalition, 2016)

2. China

Este país era considerado en 1980 como “el reino de las bicicletas” sin embargo; debido a la rápida urbanización la bicicleta como medio de transporte se vio desplazada. Según información generada por Tongji University, en Beijing el uso de la bicicleta se redujo de un 50% en 1989 a menos del 23% en 2007 (Tang, Pan, & Shen, 2012).

En 2005 al advertir la necesidad de reducir los niveles de contaminación y congestión vial, surge en Beijing el primer sistema de bicicletas compartidas del país. Poco después al ver que se logró agilizar el transporte y disminuir la problemática de estacionamientos, más ciudades se interesaron en implementar un sistema de bicicletas como transporte llegando a ser 45 los sistemas de este tipo en China para el año 2012 (Tang, Pan, & Shen, 2012). Debido al éxito obtenido destacan tres sistemas de bicicletas compartidas que aun teniendo distintos modelos de operación han generado un impacto positivo en la población.

En la *Tabla 4* es posible comparar el funcionamiento administrativo y operativo de los sistemas de bicicletas compartidas que operan en Beijing, Shanghai y Hazhou. En esta comparación es importante destacar que existen diferencias importantes en: su tipo de administración, medio de financiamiento y especialmente en la distribución de su red de bicicletas; sin embargo, aún con esas diferencias cada uno ha sido exitoso ya que se enfoca a satisfacer necesidades particulares de la población en la que se ubican.

Tabla 4. Sistemas de bicicletas compartidas en Beijing, Shanghai y Hanzhou.

	Beijing	Shanghai	Hangzhou
Administración	Establecido y operado por compañías privadas locales	Establecido y operado por una compañía manufacturera de bicicletas	Establecido y operado por el Gobierno de Hangzhou
	Basado en estaciones del metro sin tener cooperación alguna con el sistema.	Localizado en el área sureste de la primera línea del metro.	Su localización se basa en combinar el sistema con otros medios de transporte público.
	Depende de ingresos por servicios de publicidad	El gobierno compra los servicios operativos de la cía. a través de un contrato de 5 años.	Financiado por el gobierno.
Distribución de la red	Conformado por distintos grupos de renta de bicicletas alrededor de estaciones del metro.	A través de un servicio centralizado conecta de manera rápida el final del corredor de tránsito con el centro de la ciudad.	El servicio se extiende a diversos puntos en la ciudad, facilitando su uso para residentes y turistas
No. de ciclo estaciones	1,000	594	2431
No. de bicicletas	10,000	19,100	60,600

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (Tang, Pan, & Shen, 2012).

3. Japón

Japón es un país en el que el uso de la bicicleta como transporte es parte del día a día de la población; especialmente tras el colapso del sistema de transporte por el terremoto de 2011 (Kidd, 2012) A partir de ese momento se incrementó el uso de la bicicleta como medio de transporte; aún, a pesar de que la infraestructura existente no es precisamente la mejor. Este país asiático es un caso particular ya que para el desarrollo de la actividad ciclista no ha resultado necesario contar con infraestructura especializada; la población, por simple cuestión cultural se maneja con excesivo respeto hacia los demás al momento de transitar.

Aunque la población procura mantener el orden para circular, existe un reglamento de tránsito que regula el comportamiento de los ciclistas. En él se define la manera de compartir el espacio con automóviles y peatones, prohibiendo además el uso de las aceras para circular (Prefectura de Aichi, 2014). Adicionalmente, y aunque no es obligatorio, se acostumbra registrar la propiedad de la bicicleta. El registro es sencillo: se necesita llenar un formato, presentar la factura de compra de la bicicleta y hacer un pago único de aproximadamente 500 yenes. Mediante el registro, se obtiene una placa de identificación que facilitará la recuperación de la bicicleta en caso de robo.

Adicionalmente para aquellos que no cuentan con bicicleta propia ya sean habitantes del lugar o únicamente visitantes, en Tokyo pueden rentar una para transportarse mediante alguna de las opciones que se enumeran en la *Tabla 5*.

Tabla 5. Préstamo de bicicletas en Tokyo

Nombre	Da servicio en...	Observaciones
Docomo Community Cycle	Koto-ku, Chiyoda-ku, Minato-ku, Yokohama, Sendai	Tiene estaciones distribuidas en puntos estratégicos, y permite rentar una bicicleta eléctrica a través de una suscripción.
Cogicogi	Shibuya, Harajuku	Requiere de membresía para alquilar una bicicleta eléctrica; da servicio diariamente de 10 a 19 horas.
Rin Project	Taito-ku	Renta bicicletas bajo reserva en un horario de 11 a 18 horas. El costo es de ¥1080 más ¥540 como seguro contra accidentes.
Tobu Pro rental cycle Asakusabashi	Asakusabashi	Para rentar la bicicleta se debe pagar un registro de ¥500 y ¥200 por día. Se da servicio de 7 a 20 horas.
Katushika Shibamata Tora-San Museum Bicycle rental	Edogawa	Muy útil para transitar a través de diversos parques y jardines cercanos, el museo cobra ¥400 diarios por la renta de una bicicleta.
Palacio Municipal de Distrito	Taito-ku, Setagaya, Nerima, Edogawa-ku	En algunos de los distritos que conforman Tokyo, se ofrece el préstamo de bicicletas a través de su Palacio Municipal. La renta va de los ¥200 a ¥300 y el servicio es dirigido principalmente a los habitantes.

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (Kidd, 2015).

4. Francia

En la capital parisina se puede utilizar un sistema de bicicletas compartidas denominado Velib'. Actualmente el sistema ofrece 1,800 estaciones distribuidas a lo largo de la capital y con una distancia no mayor a 300 metros de estación a estación; además cuenta con aproximadamente 20,000 bicicletas para garantizar el servicio durante las 24hrs todos los días de la semana.

Al igual que la mayoría de los servicios de bicicletas compartidas, Velib' puede ser contratado de manera anual, semanal o por días. (Velib', 2010)

5. Alemania

En Alemania el uso de la bicicleta como medio de transporte es muy común, y prácticamente en todas las ciudades del país hay carriles señalizados que ofrecen prioridad al ciclista.

Por norma los ciclistas pueden ser multados si no circulan con los siguientes accesorios: timbre, frenos independientes, luz y reflejantes blancos en la parte delantera, luz y reflejantes rojos en la parte trasera, dos reflejantes naranjas en cada pedal, dos reflejantes naranjas en cada rueda colocados a 180° el uno del otro. Además, no deben circular en carretera ni en la acera, deben transitar en la misma dirección que los vehículos de motor y respetar las mismas señales de tránsito; especialmente las que indican de qué tipo de vía ciclista se trata (Karlsruhe, 2013).

Oferta formalmente establecida a nivel nacional.

A nivel nacional, México ha seguido el ejemplo de otros países que ven en la bicicleta una excelente opción para ampliar la oferta de transporte existente. De esta manera, se encuentran los siguientes sistemas de bicicletas compartidas:

1. ECOBICI – Distrito Federal

Este sistema de bicicletas públicas comenzó a funcionar en febrero de 2010 con 84 cicloestaciones; tiene como objetivo el generar beneficios para la salud, ahorrar tiempo y complementar la red de transporte existente. Actualmente, cuenta con 444 estaciones con poco más de 6000 bicicletas y ha expandido su servicio a distintos mercados mediante la diferenciación de una suscripción que puede hacerse por un año, una semana, tres días o incluso por un día.

Desde la creación del sistema, se consideró que los planes de expansión debían generarse poco a poco de acuerdo a las necesidades de la población. De esta manera, se planeó construir, de noviembre 2015 a febrero de 2016, 10km más de ciclovía en las avenidas de Revolución y Patriotismo buscando conectar el norte con el sur de la Cd. de México (GDF & SEDEMA, 2015).

2. MIBICI – Guadalajara, Jalisco

MIBICI forma parte del Sistema de Transporte Público de la ciudad desde diciembre de 2014; da servicio con 1,160 bicicletas y 116 estaciones ubicadas en la zona Centro de Guadalajara y Zapopan. Su objetivo es optimizar costos, tiempos de traslado, comodidad y seguridad para los usuarios; además de que representa un esfuerzo por construir alternativas de movilidad no motorizada para el Área Metropolitana de Guadalajara.

A la fecha, este sistema se encuentra aún en su primera fase de desarrollo; y brinda servicio a través de una suscripción anual, o bien a través de pases temporales que pueden solicitarse por siete, tres o un día. Se pretende que en una segunda fase se llegue a tener 2,000 bicicletas repartidas en 236 estaciones que permitan conectar a otras zonas como Arcos Vallarta, Chapalita, Mezquitán y Tlatepaque (MiBici, 2015).

3. Toluca en Bici – Toluca, Edo. México

En el 2011 comenzó el servicio de bicicletas compartidas bajo la marca Huizi; ésta funcionaba de manera muy similar a Ecobici de la Cd. Mx. Sin embargo, sus 25 cicloestaciones parecían ser demasiado ante una demanda no existente. Actualmente, se ha identificado que el principal motivo de su fracaso fue el ofertar suscripciones ligadas a una tarjeta de crédito, en una región donde el uso de estas tarjetas no es común (Montaño, 2016a). Debido a esto, a partir del 21 de mayo de 2016 el Sistema de Bicicletas Públicas Huizi fue convertido a “Toluca en Bici” y es dirigido por la Municipalidad.

Actualmente, de acuerdo al presidente municipal Fernando Zamora, se aprovecharán las instalaciones de Huizi para ofrecer el préstamo gratuito de bicicletas. A través de la nueva administración se prestarán bicicletas solicitando únicamente dejar como depósito una credencial de elector. De esta manera, las bicicletas pueden ser utilizadas sin límite de tiempo y deben ser regresadas a la misma cicloestación que la prestó para recuperar la identificación (Montaño, 2016b).

1.1.2 La bicicleta en el turismo

En el apartado anterior se ha versado sobre la oferta formalmente establecida que fomenta el uso de la bicicleta como un medio de transporte; ahora, conociendo dicho contexto es posible voltear hacia la oferta que de manera formal busca brindar un servicio a los visitantes de un destino turístico. Como se comentó previamente, será posible percibir como en aquellos países en los que existe una cultura ciclista, la oferta cicloturista ha tenido éxito.

Proyectos adecuados al turismo

1. Argentina

En Buenos Aires, capital del país, se cuenta con el sistema de bicicletas compartidas *Ecobici* creado en 2009 con la finalidad de tener una opción sustentable de movilidad (Gobierno de Buenos Aires, 2015). Para su diseño, se optó por utilizar vías segregadas y reservadas para garantizar la seguridad del ciclista al considerar que las vías integradas representaban un riesgo por no asegurar que los automovilistas respeten la señalización y espacio del ciclista. Se buscó que la ruta integrara escuelas, hospitales y principales centros de trasbordo.

Las ciclovías también conectan las principales avenidas y puntos turísticos de la ciudad, por lo que rápidamente atrajo la atención de los turistas. Al notar el creciente interés de los visitantes por este servicio, en 2010 se decidió facilitar su uso con fines turísticos. Hasta ese momento el préstamo se realizaba de manera personal y bastaba con copia de una identificación para poder hacer uso de la bicicleta. Además, en los centros de información turística se podía obtener un mapa con información sobre los atractivos principales, así como la ruta a seguir para llegar a ellos.

Actualmente, el programa *Ecobici* además de representar una opción de transporte para la población, también puede ser utilizado por los turistas de manera gratuita las 24 horas del día y está disponible todos los días del año. Únicamente se necesita registrarse vía internet o presencialmente con copia de una identificación oficial, y renovar el préstamo en una de las cicloestaciones cada hora. Además, para agilizar el servicio, se cuenta con una aplicación móvil que muestra la disponibilidad de bicicletas en cada estación. (Gobierno de Buenos Aires, 2015)

2. Estados Unidos

En este país se encuentran desarrollos ciclistas en varias ciudades, en algunas se utiliza la bicicleta con fines de transporte mientras que en otras la finalidad es totalmente de esparcimiento. Un ejemplo de ello se observa a través de los sistemas de bicicletas compartidas desarrollados por *Motivate*, ya comentados con anterioridad, que a través de las membresías de un día facilitan el uso de bicicletas a los visitantes.

Adicionalmente, en Bellingham, Washington se ofertan rutas para ciclismo de montaña y se promueve el uso de la bicicleta como transporte. Esto último, al generar un mapa en el que se identifican las calles con poco tráfico y espacios amplios para su tránsito. Y, si bien no hay un sistema de bicicletas compartidas en dicha localidad, se puede rentar una bicicleta en arrendadoras privadas.

En Bellingham el uso de la bicicleta como medio de esparcimiento también se observa cada verano. Durante esa temporada, se realiza el recorrido *Whatcom* el cual ofrece tres rutas ciclistas dentro del condado (Kozak, 2015).

Proyectos diseñados para el turismo

1. Perú

En este país, a través de una iniciativa de la Municipalidad de Miraflores y el sector privado que busca promover la actividad física y el turismo sostenible se crea *Mirabici*. Este sistema cuenta con el servicio de guías especializados y tres rutas distintas en las que el recorrido puede durar de una a cuatro horas. El servicio se brinda de 9:00 a 18:00 horas con grupos de 2 a 20 personas como máximo; con un costo aproximado de 1 USD por hora incluyendo: la renta de la bicicleta, equipo de protección y mapa de rutas. Además, se ofrece un 15% de descuento para la comunidad local. (Mirabici, 2013)

2. España

Una de las opciones para realizar cicloturismo en España es a través de *Córdoba en bici*. Este programa nació de la colaboración entre la Plataforma Carril Bici y el Ayuntamiento de Córdoba en el año 2001; y ofrece la posibilidad de conocer la ciudad a través de un itinerario guiado por monitores especializados en la historia de la ciudad y custodiado por policías municipales. El recorrido requiere de contar con bicicleta propia y se realiza circulando por los carriles bici existentes en la ciudad, siempre que sea posible. Este programa, con 32 rutas distintas, permite dos clases de salidas: las concertadas para grupos que lo soliciten – de 20 a 40 personas – y las libres que se dan los fines de semana. (Ayuntamiento de Córdoba, 2014)

3. Estados Unidos

Específicamente en Jackson Hole, Wyoming, que se ubica en un valle cercano a los Parques Nacionales Grand Teton y Yellowstone, se cuenta con 90 km de caminos pavimentados y 185 km de rutas de ciclo vía de montaña que son resultado del trabajo conjunto entre la asociación “Friends of Pathways” y agencias gubernamentales. Además, contando con bicicleta propia y equipo de seguridad, se puede disfrutar de seis caminos en descenso con distintos niveles de dificultad. (Friends of Pathways, 2014)

4. Alemania

Según datos al 2015 del Club Alemán de Bicicletas y Cicloturismo (ADFC) el ciclismo se ha convertido en una de las actividades de ocio preferidas en el país: 5.6 millones de alemanes han realizado un viaje en bicicleta con pernoctaciones, y al menos 35 millones han realizado un viaje de por lo menos dos horas en bicicleta. Además, los alojamientos Bett&Bike junto con pensiones, albergues juveniles y campings se han acondicionado para recibir a los cicloturistas; quienes pueden ubicarlos desde la página institucional: www.bettundbike.de

Las ciclorutas que destacan en el país son:

- La cicloruta del Elba.
Permite recorrer los 860 km que van desde la Suiza Sajona hasta el Mar del Norte se puede disfrutar de costas rocosas y viñedos pasando por Hamburgo, una de las ciudades culturales de Alemania y terminando en la ciudad de Cuxhaven.
- La cicloruta del Meno.
Cuenta con una longitud de casi 600km y permite recorrer desde los montes del Fichtelgebirge hasta la desembocadura del río Rin.
- La cicloruta del Weser.
En casi 500km de recorrido desde el centro de Alemania hasta el Mar del Norte esta ruta se extiende por carreteras secundarias, de fácil acceso y sin elevaciones.
(Embajada Alemana Lima, 2015)

5. Chile

Este país se ve muy beneficiado por su geografía; extensión y distintos niveles de altitud que hacen del cicloturismo de montaña una de las actividades más buscadas por los turistas y locales.

Los recorridos ciclistas se pueden realizar con grupos auto-organizados o contratando el servicio a través de empresas privadas. En Chile es posible realizar recorridos de algunas horas en el Cajón del Maipo, o incluso de varios días para recorrer la Patagonia Araucana, la carretera Austral o bien las ciclorutas insulares; agregando la

consideración de que para cualquiera de estos recorridos es indispensable el uso de equipo de protección.

Además, es posible realizar cicloturismo en las ciudades de Viña del Mar y Valparaíso a través de la empresa ECORECICLETA que ofrece recorridos guiados con guías bilingües y el servicio de alquiler de bicicleta. (Turismo en Chile, 2015)

6. México

En México, existen algunos proyectos que han sido desarrollados con base en el ocio y para fomentar el esparcimiento, éstos son:

a) La Rodada Sonora

La Fonoteca Nacional programa los sábados un paseo por bicicleta con rutas cambiantes. El recorrido sale de la fonoteca (Francisco Sosa 383, Coyoacán) a las 10:00 horas y es gratuito. Los participantes hacen varias paradas para escuchar los sonidos de este barrio. (CONACULTA, 2015)

b) Recorridos ciclistas-culturales

En el año 2013 el INAH en coordinación con un grupo de ciclistas de la Ciudad de México realizaron el primer recorrido a museos y centros arqueológicos. Con una invitación abierta al público general se reunieron 140 ciclistas para visitar el Museo de Antropología y la zona arqueológica de Tlatelolco. (CONACULTA, 2013)

Aunque el proyecto “Al INAH en bici” no tuvo continuidad, sí puede considerarse un ejemplo para el desarrollo de otros recorridos como la “Ruta Tolsá” la cual es ofertada desde agosto de 2013. Dicha ruta se puede recorrer el último domingo de cada mes a las 11:00 horas con un costo de \$60 y un cupo máximo de 30 personas por lo que requiere de registro previo (UNAM, 2015).

Los puntos del recorrido son:

- Palacio de Minería
- Museo de San Carlos
- Casa del Marqués del Apartado
- Primer real seminario de minería
- Academia de San Carlos
- Catedral Metropolitana
- Iglesia de Santo Domingo

De la misma manera como parte del 6º aniversario del programa “Noche de Museos” organizado por la Secretaría de Cultura, se ha organizado con apoyo de la iniciativa privada L&S Proyectos la oferta de “La Vuelta en bici a los Museos Zona Sur”. Éste recorrido de 9.1 km es gratuito, pero de cupo limitado por lo que requiere de registro previo, ofrece actividades en los museos y apoyo de un staff calificado. (L&S Proyectos, 2015)

Los museos que se visitan son:

- Museo Casa Estudio Diego Rivera y Frida Kahlo
- Museo de El Carmen
- Museo Nacional de la Acuarela “Alfredo Guati Rojo”
- Museo Nacional de las Intervenciones
- Museo Nacional de Culturas Populares

c) Teotihuacán en Bicicleta

Desde el año 2011 la empresa Teotihuacán en Bicicleta oferta recorridos ciclistas para conocer la importancia histórica y cultural de una de las zonas arqueológicas más representativas del país. La oferta básica se compone de tres rutas distintas a elegir; cada una de ellas permite a los visitantes recorrer aproximadamente 10km en una visita guiada de aproximadamente 5 horas.

Adicionalmente, y debido al éxito que ha tenido la oferta, es posible contratar recorridos más largos; para estos recorridos es necesario tener una buena condición física ya que los recorridos son de 30 a 32 kilómetros. Todos los recorridos incluyen la renta de la bicicleta, agua, lunch, guía, y en el caso de los recorridos más largos se cuenta con un vehículo de apoyo. (Teotihuacán en bici, 2016)

d) Muévete en Bici CDMX

Este programa social de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México comenzó en mayo de 2007 con una ruta de 10km y una afluencia de aproximadamente 7,000 personas por evento. Para el 2010 la ruta se amplió a 24km y continuó su ampliación hasta llegar en 2014 a tener una extensión de 48km.

Todos los domingos (excepto el último de cada mes) se habilitan, de 8:00 a 14:00 horas: Avenida Paseo de la Reforma centro y norte, Calzada de Guadalupe, Calzada de los Misterios, Avenida Juárez, calles circundantes al Monumento a la Revolución y al Centro Histórico para el tránsito de peatones, corredores, patinadores y ciclistas. Se puede solicitar el préstamo de bicicletas en distintos puntos del recorrido, rentar una bicicleta a través de Ecobici o bien asistir con una propia ya que además los domingos se facilita el acceso al transporte público con bicicleta.

El programa se diversificó en mayo de 2010 con la creación de los **Paseos Nocturnos**. Éstos, se organizan esporádicamente en sábado de 19:00 a 23:00 con temáticas de acuerdo a la temporada y al igual que los paseos dominicales ofrecen actividades complementarias como yoga, activaciones físicas, concursos... Desde su origen a la fecha se han realizado únicamente veinte Paseos Nocturnos.

Posteriormente en 2013 se añadió la modalidad de **Biciescuela**. El programa fue diseñado para las familias que deseen asistir durante las vacaciones de verano para aprender a andar en bicicleta o bien mejorar sus habilidades; además se ofrecen cursos de mecánica básica de bicicletas y educación ambiental. Para poder hacer uso del equipo (bicicleta, casco y chaleco) se requiere de un registro previo y presentar una identificación oficial. (SEDEMA, 2015)

e) Paseo de todos Ciudad de México.

Aunado a las iniciativas gubernamentales este grupo de ciclistas, el cual se ha organizado poco a poco, actualmente ofrece rodadas ciclistas que buscan incrementar el uso de la bicicleta como medio de esparcimiento en la ciudad.

Desde el 2010 se dan cita en el Monumento a la Revolución el último jueves de cada mes a las 20:00 horas. Las rutas de aproximadamente 12 km son establecidas y publicadas con anticipación mencionando además la temática del evento. Los recorridos son de libre participación, únicamente se requiere llevar bicicleta, equipo de seguridad, y si se desea algún disfraz acorde a la temática. (Paseo de Todos CDMX, 2014)

Por otra parte, y dejando un poco de lado a la oferta formalmente establecida; cabe mencionar que en México cada vez se tiene una mayor conciencia sobre los beneficios que conlleva el utilizar la bicicleta como medio de transporte y a través de movimientos sociales se han generado las siguientes asociaciones ciudadanas cuya finalidad es fomentar y apoyar al desarrollo del ciclismo urbano. Algunas de ellas se dan a conocer en la *Tabla 6*.

Tabla 6. Asociaciones ciclistas en México.

Ubicación	Nombre	Contacto
Acapulco	Acapulco velo	@acapulcovelos acaenbici.com/acapulcovelos
Chetumal	Cicloaventuras Chetumal	@cicloventuras Facebook.com/cicloventuraschetumal
Ciudad Juárez	Juárez en bicicleta	Facebook.com/ groups/111354149037/
Cuautitlán Izcalli	BiciVerde	@biciverde Facebook.com/biciVerdeAC
Jalisco	Sombra Verde	Facebook.com/ colectivosombraverde
México D.F	Pedaliers Desarrollo Ciclista	@pedaliersMX Facebook.com/ pedaliersdesarrollociclista
	División Bicicleta del Sur	@divisiondelsur Facebook.com/ DivisionBicicletaDelSur
	Bicitekas A.C.	@Bicitekas www.bicitekas.org
	Insolente	@yoInsolente Facebook.com/YoInsolente
Monterrey	Pueblo Bicicleta	@somosbicibles Facebook.com/ PuebloBicicletaMTY
Morelia	Bicivilizate Morelia	@bicivilizateMX Facebook.com/bicivilizate.mich.mx
Obregón	OBR en Bici	Facebook.com/pages/OBR-enBici/216820101774872
Tampico	Puerto Bicicleta	@PuertoBicicleta Facebook.com/PuertoBicicleta
Tuxtla Gutiérrez	Tuxtla en Bici	@tuxtlaenbici facebook.com/tuxtlaenbici
Veracruz	Pedalea Veracruz	@Pedaleaveracruz Facebook.com/PedaleaVeracruz
	Divas Urban Bike	@divasurbanbike Facebook.com/profile.php?id=100004636277729
Xalapa	Physis Ciclovida	@PhysisCiclovida Facebook.com/ PhysisCiclovidaXalapa
	Veracruz en Bicicleta	@veracruznenbici Facebook.com/VeracruznenBicicleta

Fuente: Elaboración propia con información de (BID, 2014).

Teniendo el contexto anterior sobre oferta ciclista dirigida al transporte y al turismo, es importante tomar en cuenta para la contextualización del cicloturismo los siguientes datos:

En el marco del fomento al cicloturismo se encuentra el “Congreso Ibérico: La bicicleta y la ciudad” celebrado desde 1996 por iniciativa de la Federación Portuguesa de Cicloturismo y Usuarios de la Bicicleta (FPCUB) y su homólogo español, la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici).

En 2015 se celebró el XII Congreso en el cual se discutieron temas como “La movilidad en bicicleta al trabajo y estudio”, “Cicloturismo”, “Bicis públicas e intermodalidad” e “Infraestructuras ciclistas” entre otros temas. Este Congreso se considera un “momento de intercambio, debate, formación e información sobre todo tipo de cuestiones que interesan a las personas cercanas al movimiento ciclista urbano”. (Ruedas Redondas; ConBici, 2015)

Y aunque no tenga un enfoque turístico, se considera valioso el aporte de un estudio comparativo entre los sistemas de bicicletas públicas en América Latina en el cual se resaltan los pros y contras de cada uno. En él se reconocen fallas generales y consideraciones al querer implementar un sistema ciclista para la comunidad latina.

En el estudio se comenta que es necesario: contar con una planificación por etapas que incluya la implementación de una prueba piloto, adaptar el proyecto a la legislación existente, considerar un análisis de costos y posibles ingresos, considerar un plan de mantenimiento preventivo para las bicicletas y no olvidar el riesgo existente generado por el bajo nivel adquisitivo de la comunidad latina; por lo que es recomendable considerar opciones de subsidio para el proyecto (Pardo, 2012).

1.2 Conceptos básicos de la investigación

La actividad cicloturista, que ha sido previamente contextualizada, puede ser entendida desde diversos enfoques dependiendo de la demanda a la que se enfoque la oferta. Sin embargo, como resultado de la evolución de ésta práctica ciclista existen ya algunas definiciones que permiten enmarcarla e identificarla claramente.

De primera instancia, es necesario conceptualizar al cicloturismo. En uno de los primeros estudios referentes al potencial de desarrollo a través del cicloturismo, (Lumsdon, 1996) lo define como:

“Actividades ciclistas recreacionales que van desde una salida ocasional de un día o parte del día, hasta un tour de larga distancia. El ingrediente fundamental es que el visitante percibe al ciclismo como parte integral de la excursión o vacaciones, es decir, una manera positiva de aprovechar el tiempo de ocio”.

Dicha definición resulta muy coincidente con la propuesta por (Kelling, 1999); quien entiende al cicloturismo como “aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de sólo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como parte fundamental e importante de la visita”. Adicionalmente, Kelling propone realizar una división de la actividad cicloturista en tres subgrupos, los cuales son retomados en (Mató i Palós & Troyano, 2014) , siendo considerados de utilidad durante la evaluación de los impactos económicos generados por la actividad cicloturista. Dichos subgrupos son:

1. Vacaciones en bicicleta. - En este caso la duración de la actividad incluye una noche o más fuera de casa, teniendo como objetivo principal al ciclismo.
2. Ciclismo en vacaciones. - El ciclismo forma parte de las vacaciones, pero no es la única actividad. Puede incluir desplazamientos en bicicleta desde el lugar de alojamiento o desde otro punto.

3. Excursiones en bicicleta de un día. - Este rubro está dedicado primordialmente a los excursionistas, quienes realizan paseos en bicicleta de más de tres horas de duración, desde el domicilio habitual y principalmente por motivos de ocio.

Tomando como base los conceptos existentes de cicloturismo, se propone para fines de esta investigación que en lo consecuente se le entienda como aquella actividad ciclista con fines recreativos que tiene como finalidad conocer y disfrutar del destino visitado; estas actividades pueden realizarse en zonas urbanas, rurales y/o naturales.

En esta línea, y considerando la relación que se trabajará entre el cicloturismo y la cultura del destino se conceptualiza el término “cultura” tomando como base la declaración que la UNESCO realizó en la Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales.

“...la cultura puede considerarse actualmente como el conjunto de los rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o un grupo social. Ella engloba, además de las artes y las letras, los modos de vida, los derechos fundamentales al ser humano, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias y que la cultura da al hombre la capacidad de reflexionar sobre sí mismo. Es ella la que hace de nosotros seres específicamente humanos, racionales, críticos y éticamente comprometidos. A través de ella discernimos los valores y efectuamos opciones. A través de ella el hombre se expresa, toma conciencia de sí mismo, se reconoce como un proyecto inacabado, pone en cuestión sus propias realizaciones, busca incansablemente nuevas significaciones, y crea obras que lo trascienden.” (UNESCO, 1982)

Sin duda alguna, la cultura de un destino es un elemento vital para su existencia; y es de vital importancia garantizar su preservación. Es por ello que la cultura puede actuar como un agente diferenciador que de ser correctamente valorada se convierte en una ventaja competitiva para el destino. Es por ello que a través de esta investigación se propone al cicloturismo como un posible potenciador de la cultura, proveyendo al destino de una herramienta que facilite su camino hacia la competitividad.

La competitividad es entendida de manera general según lo definen (Crouch & Ritchie, 1999) como “la capacidad de un país para crear valor añadido e incrementar, de esta forma, el bienestar nacional mediante la gestión de ventajas y procesos, atractivos, agresividad y proximidad, integrando las relaciones entre los mismos en un modelo económico y social.”

Por otro lado, para conocer la conceptualización de la competitividad dentro de la ámbito turístico se puede recurrir a (Hassan, 2000), quien propone definir competitividad turística como “la capacidad de un destino para crear e integrar productos con valor añadido que permitan sostener los recursos locales y conservar su posición de mercado respecto a sus competidores.” De esta manera, se comprende que dicha capacidad para gestionar las ventajas estará siempre dirigida a garantizar un beneficio social mientras se obtiene posicionamiento frente a la competencia.

Para fines de la presente investigación, y considerando que la propuesta a generar debe constituir una herramienta que guíe hacia la competitividad; es importante realizar un análisis de las mejores prácticas existentes dentro de los principales competidores cuya oferta ancla fuertemente al ciclismo con la cultura de un destino. Por ello, es imperante conceptualizar a las mejores prácticas como “una serie de metodologías, sistemas, herramientas, y técnicas aplicadas y probadas con resultados sobresalientes en empresas que han sido reconocidas como de clase mundial” (IMMPC, 2013).

De acuerdo a (Gobierno del Edo. de México, 2015) , para identificar una “mejor práctica” se debe realizar una investigación de tipo *Bench Marking*, también entendida como una comparación referencial entre instituciones o dependencias con características y objetivos similares a los propios. Para ello, es recomendable realizar sondeos que permitan identificar a los principales competidores y; posteriormente documentar aquellas prácticas que muestren alguna similitud o bien se identifiquen como ventajas de mayor eficiencia, beneficio y funcionalidad.

1.3 Marco normativo de la actividad ciclista

Un pilar clave que debe tener la oferta cicloturista para ser exitosa es el de garantizar la seguridad de sus usuarios. En México actualmente se está haciendo un esfuerzo por mejorar dicho rubro y así incrementar el número de ciclistas y disminuir la incidencia de accidentes; de primera instancia se creó un *Manual de Ciclista Urbano de la Ciudad de México* el cual presenta en diez capítulos consejos para transitar en bicicleta a través de la ciudad, indicaciones para aumentar la seguridad del ciclista, orientación sobre la manera correcta de circular por distintas avenidas, muestra la infraestructura ciclista existente y finaliza con información sobre el mantenimiento y mecánica básica de bicicletas (Carreón, Martínez, & Treviño, 2011).

Adicionalmente, se modificó el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México para incluir especificaciones sobre los derechos y obligaciones de los ciclistas al transitar por la ciudad. En el reglamento se determinan los tipos de vías por los que puede transitar un ciclista:

- “a) Carril compartido ciclista, carril ubicado en la extrema derecha del área de circulación vehicular, con un ancho adecuado para permitir que ciclistas y conductores de vehículos motorizados compartan el espacio de forma segura; estos carriles deben contar con dispositivos para regular la velocidad;
- b) Ciclocarril, carril delimitado con marcas en el pavimento destinado exclusivamente para la circulación ciclista;
- c) Ciclovía, carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor; y
- d) Calle compartida ciclista, vía destinada a la circulación prioritaria de bicicletas, que cuenta con dispositivos que permiten orientar y regular el tránsito de todos los vehículos que circulen en ella, con la finalidad de compartir el espacio vial de forma segura y en estricto apego a la prioridad de uso del espacio...” (CDMX, 2015)

Y, se establecen obligaciones del ciclista para garantizar su seguridad. El ciclista debe respetar las señales de tránsito, dar prioridad a los peatones, puede utilizar zonas de espera durante los semáforos, éstas están delimitadas para ciclistas y motociclistas. Igualmente, en vialidades que no cuenten con delimitación de carriles para ciclistas, ellos tienen derecho a ocupar un carril completo si así lo deciden; siempre respetando la señalización para evitar ser acreedores a una amonestación verbal por parte de algún agente de tránsito.

Hasta ahora, los esfuerzos normativos por garantizar la seguridad de los ciclistas son visibles únicamente en la Cd. Mx. Sin embargo, como parte de la propuesta de oferta cicloturista se considera necesario contar con un marco normativo que regule la actividad. Es por ello que, tomando como base el *Manual de Ciclistas de la Ciudad de México* y algunos lineamientos internacionales referentes al ciclismo⁶, se ha generado una propuesta de reglamento para establecer los derechos y obligaciones de los cicloturistas, así como su relación con los peatones y automovilistas (*Ver Anexo 1*).

Adicionalmente, se considera que debe ser obligación del prestador de servicios de cicloturismo integrar al servicio:

- Personal capacitado en primeros auxilios. Ante cualquier situación de emergencia se brindará únicamente los primeros auxilios y se canalizará al cliente con algún servicio de salud especializado.
- Guías certificados
- Capacitación constante
- Rutas establecidas que garanticen seguridad al cliente y a la comunidad
- Contar con teléfonos de emergencia
- Garantizar que el recorrido se pueda solicitar en puntos de venta establecidos.

Además, se tiene considerado tramitar con el estado los permisos necesarios para garantizar la seguridad del recorrido. Es posible solicitar la presencia de oficiales de

⁶ Se tomaron en cuenta: la Guía del Ciclista (Javier, S/F), la Normativa Ciclista (Ayuntamiento de Pamplona, 2004), el Reglamento de Tránsito para Bicicletas (Coalición de bicicletas de San Francisco, 2014), y la Guía Oficial para ciclistas en NYC (NYC, S/F)

seguridad durante el recorrido, o en su defecto únicamente mantener informadas a las autoridades sobre la existencia del recorrido.

Por otra parte, se considera solicitar al cliente que, estando consciente de que va a realizar una actividad física por voluntad propia, firme una carta de liberación de responsabilidad, y de manejo de imagen, que nos permita utilizar fotos donde pueda llegar a aparecer, únicamente con fines publicitarios. Y, finalmente por disposición legal una carta de privacidad de datos personales (*Ver Anexo 2, Anexo 3*).

CAPÍTULO 2. LA CIUDAD DE GUANAJUATO

2.1 Importancia Histórica

El Estado de Guanajuato, ubicado en la zona centro del país, se distingue hoy en día por su importancia histórica y cultural. Su historia se remonta a la época prehispánica en la que el territorio estaba habitado por los Chichimecas en la parte central y por los Purépechas en el suroeste de la región. Ellos rigieron el lugar hasta el año 1542 en que inició la colonización y se le reconoció con la palabra purépecha *Quanaxhuato*, que significa “Lugar montuoso de ranas” o “Lugar de muchos cerros” (CONACULTA, S/F).

Una vez iniciada la colonización, no tardó en descubrirse la riqueza del territorio con sus amplios yacimientos de oro y plata. Debido a esto, y al auge de la minería en el siglo XVIII, a Guanajuato se le concedió en 1741 el título de Villa de Santa Fe y Real de Minas de Guanajuato (INAFED, 2016); permitiéndole utilizar por primera vez un escudo de armas. Derivado de la importancia que comenzó a adquirir la región para la Nueva España, se construyeron importantes edificios civiles y religiosos que hoy en día aún caracterizan a Guanajuato.

El Estado de Guanajuato, además de ser cuna del Movimiento de Independencia en 1810; tuvo el privilegio de albergar temporalmente, en la Ciudad denominada bajo el mismo nombre, a la capital de la República en 1858 durante el gobierno de Benito Juárez.

La Ciudad de Guanajuato alcanzó su esplendor a partir de 1876 en la época Porfirista gracias a la inversión extranjera que permitió: la instalación del observatorio astronómico en el colegio del estado, la inauguración de una estación de ferrocarril junto con el funcionamiento de los tranvías; además se instaló el servicio telefónico y alumbrado público, se construyó la presa “La Esperanza” y los jardines “El cantador” y “Florencio Antillón”.

El desarrollo en la Ciudad era visible y sus manifestaciones culturales comenzaron a florecer; es así que en 1952 en la Plaza de San Roque se originaron los *Entremeses Cervantinos*⁷ con los estudiantes de la Universidad y en 1972 fueron la base para el primer *Festival Internacional Cervantino*.

El progreso antes mencionado, aunado a su gran producción minera durante la época colonial provocó que la Ciudad se viera envuelta de una magnífica arquitectura. Su arte y cultura barroca son visibles en iglesias, plazas, callejones y muros; los cuales la llevaron en 1988 a ser declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

Actualmente, el Municipio de Guanajuato forma parte, junto con Dolores Hidalgo y San Miguel de Allende, del *clúster* de viajes de carácter cultural, monumental e histórico de Guanajuato (Secretaría de Desarrollo Turístico, 2012) y el Festival Cervantino se sigue realizando año con año con la participación de artistas nacionales e internacionales en disciplinas como las artes escénicas, musicales, artes plásticas, cine, literatura y encuentros académicos (CONACULTA, S/F).

⁷ El entremés es un género teatral referente a pequeñas obras que se presentan para ocupar los tiempos vacíos de una obra de teatro formal (Zamora, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2002). Y, los entremeses presentados en la Ciudad de Guanajuato son los escritos por Miguel de Cervantes.

2.2 Características geográficas y sociales

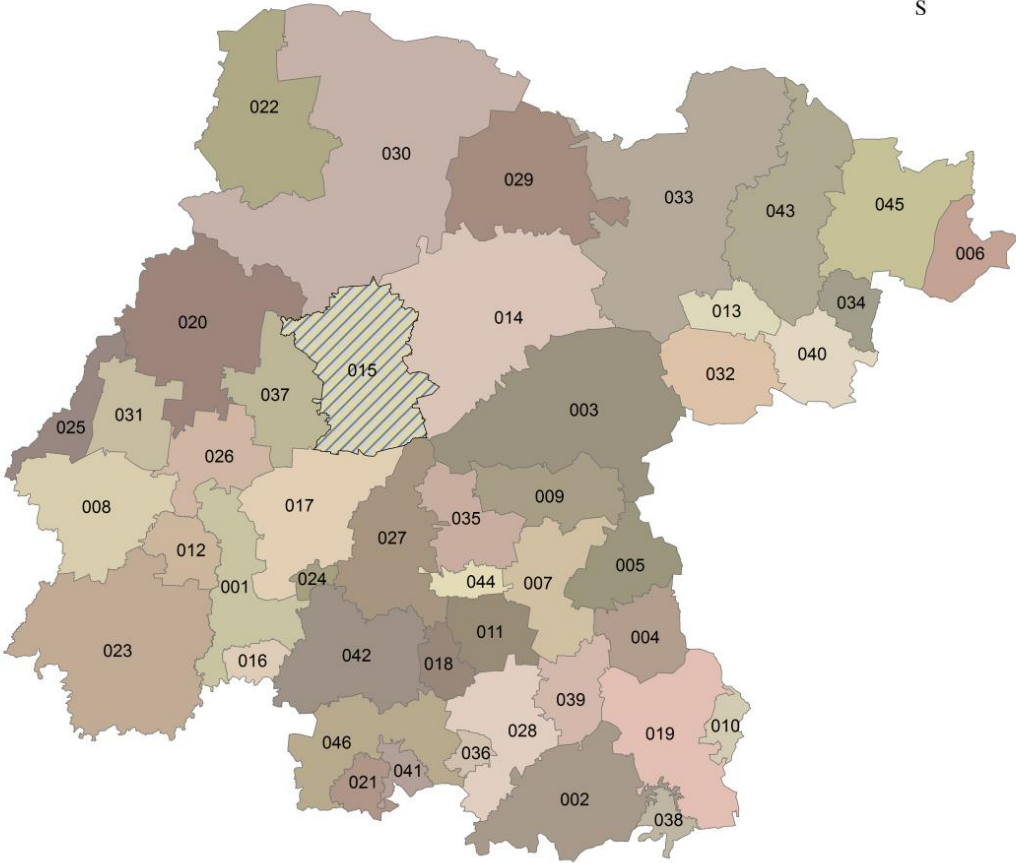
2.2.1 Medio físico

El estado de Guanajuato se ubica en la región central del país, al sur de la Altiplanicie Mexicana, a una altura promedio de 2,015 msnm. El estado tiene una extensión territorial de 30,589 km², por lo que representa el 1.56% del territorio nacional.

Guanajuato colinda al norte con Zacatecas y San Luis Potosí, al sur con Michoacán de Ocampo, al este con Querétaro, y al oeste con Jalisco (INEGI, 2015a). Esta ubicación le es beneficiosa ya que se encuentra prácticamente al centro de las tres ciudades más importantes del país – Monterrey, Guadalajara, y Cd. Mx. – siendo así un punto estratégico de conexión carretera y ferroviaria.

El estado se conforma de 46 municipios que pueden visualizarse en la *Ilustración 1*. La capital del estado se encuentra en el Municipio de Guanajuato; este municipio tiene una superficie de 996.74 km² por lo que representa el 3.28% del territorio estatal. El municipio se ubica en la región noroeste del estado; colindando al norte con el municipio de San Felipe, al sur con Salamanca e Irapuato; al este con Dolores Hidalgo, y al oeste con Silao y León (INAFED, 2016).

GUANAJUATO



Municipios

- | | | | |
|----------------------------|-------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| Gto Municipio | 012, Cuernámaro | 024, Pueblo Nuevo | 036, Santiago Maravatío |
| 001, Abasolo | 013, Doctor Mora | 025, Purísima del Rincón | 037, Silao |
| 002, Acámbaro | 014, Dolores Hidalgo | 026, Romita | 038, Tarandacuao |
| 003, San Miguel de Allende | 015, Guanajuato | 027, Salamanca | 039, Tarimoro |
| 004, Apaseo el Alto | 016, Huanímaro | 028, Salvatierra | 040, Tierra Blanca |
| 005, Apaseo el Grande | 017, Irapuato | 029, San Diego de la Unión | 041, Uriangato |
| 006, Atarjea | 018, Jaral del Progreso | 030, San Felipe | 042, Valle de Santiago |
| 007, Celaya | 019, Jerécuaro | 031, San Francisco del Rincón | 043, Victoria |
| 008, Manuel Doblado | 020, León | 032, San José Iturbide | 044, Villagrán |
| 009, Comonfort | 021, Moroleón | 033, San Luis de la Paz | 045, Xichú |
| 010, Coroneo | 022, Ocampo | 034, Santa Catarina | 046, Yuriria |
| 011, Cortazar | 023, Pénjamo | 035, Santa Cruz de Juventino Rosas | |

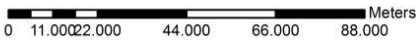


Ilustración 1. Estado de Guanajuato
Fuente: Elaboración propia a través de ArcGIS

Guanajuato es un estado topográficamente accidentado, por lo que cuenta con diversas elevaciones que van de los 2,300 a los 3,000 msnm. Sus elevaciones más importantes son: la Sierra Gorda al norte y centro, al sureste la Sierra de Guanajuato, al noroeste la Sierra de Ibarra o de Comanja; y al este la Sierra de la Codorniz. Estas elevaciones dividen a la región en tres zonas de la siguiente manera:

1. Bajío Guanajuatense. - Referente a la parte sur de la Sierra de Guanajuato, la zona se caracteriza por una llanura de aproximadamente 1,800 msnm que es utilizada primordialmente para labores agrícolas.
2. Sierra de Guanajuato. - Es una zona de una altura promedio de 2,305 msnm. Su suelo es apto mayormente para la actividad ganadera.
3. Región norte de la Sierra de Guanajuato. - Aquí predominan los llanos y algunas mesetas; tiene una elevación promedio de 2600 msnm y se caracteriza por ser una zona seca.

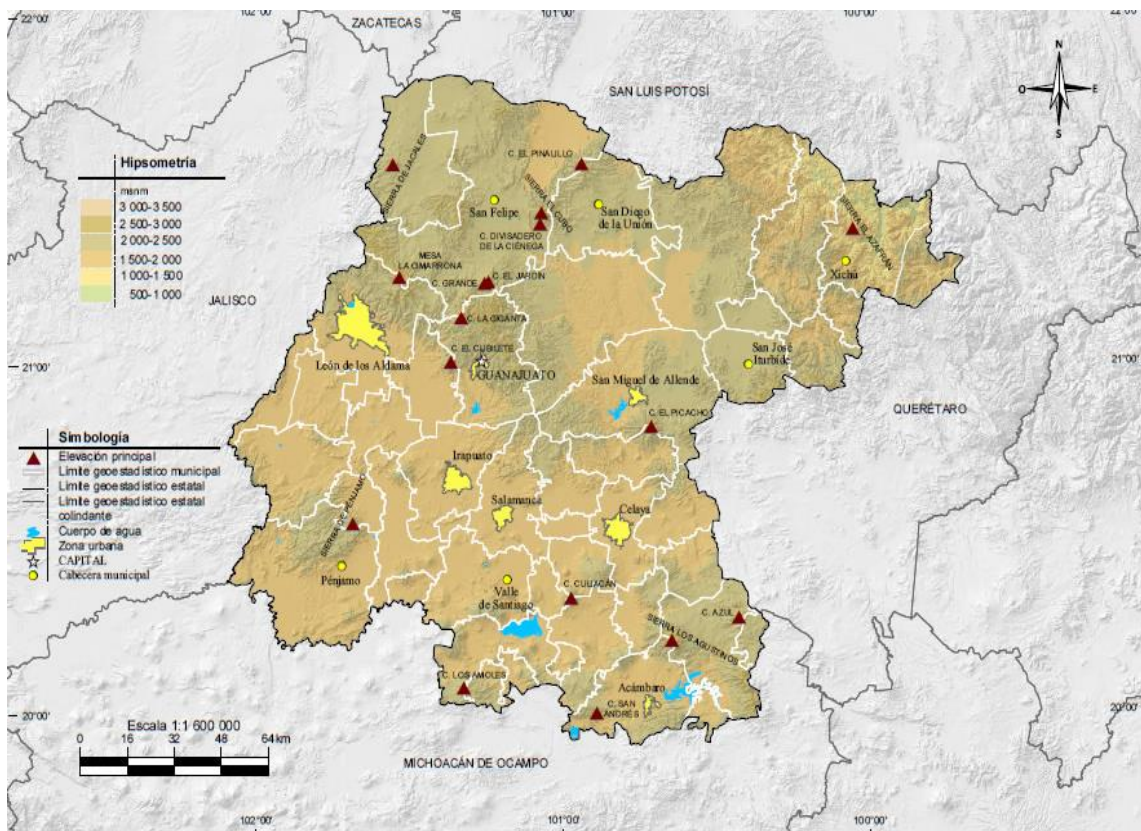


Ilustración 2. Orografía de Guanajuato

Fuente: INEGI Modelo Digital de Elevación, recuperado de (Martínez, 2012)

En la *Ilustración 2* se pueden apreciar las principales elevaciones, y cuerpos de agua. El estado de Guanajuato cuenta con dos importantes regiones hidrológicas: la primera es la del Río “Lerma-Chapala-Santiago” ubicada en la zona central y sur. La segunda, es la cuenca hidrológica del “Alto Río Pánuco” ubicada en el norte de la entidad.

En Guanajuato hay aproximadamente 1,500 almacenamientos de agua superficial. Sin embargo, los de mayores dimensiones son: la Presa Solís y la Presa Ignacio Allende. Y, en cuanto a las aguas subterráneas, en el estado existen dos grandes subregiones: la Medio Lerma, y la subregión Pánuco. En estas regiones la explotación de las aguas subterráneas se hace a través de 35, 468 aprovechamientos (SSP).

En cuanto al clima; en la entidad se encuentran distintos microclimas según las elevaciones y características geográficas de cada región. De acuerdo a información de (INAFED, 2016) los microclimas del estado de Guanajuato son:

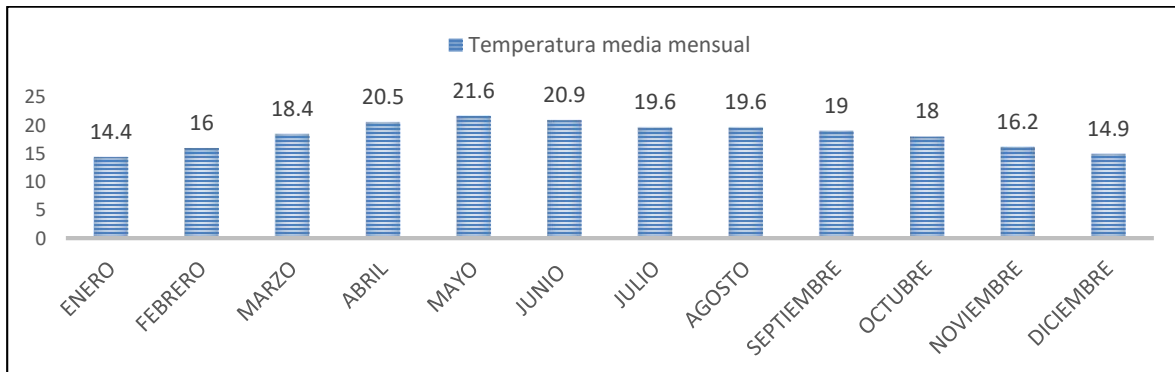
1. Semiseco. - En el norte y este del estado, se presenta en dos variantes.
 - a. Templado. - En los municipios de San Felipe, San Diego de la Unión, San Luis de la Paz, parte de Dolores Hidalgo y San José de Iturbide.
 - b. Semicálido. - Ubicado al norte de Dolores Hidalgo, alrededor de León, y en áreas circundantes a Celaya.
2. Templado. - Se presenta en tres variantes importantes cubriendo un 20% del estado de Guanajuato.
 - a. Subhúmedo (menos húmedo). - Se ubica principalmente al sureste, en los municipios de Apaseo, Jerécuaro y Yuriria.
 - b. Subhúmedo (humedad media). - Al sur de los municipios de Pénjamo, Coroneo, Jerécuaro y al centro del estado, en algunas partes de los municipios de Guanajuato y Dolores Hidalgo.
 - c. Subhúmedo (mayor humedad). - Se localiza en los alrededores de Santa Rosa, en el Municipio de Guanajuato.

3. Semicálido. - Con temperaturas entre los 18 y 22 °C este microclima abarca un 40% de la entidad.

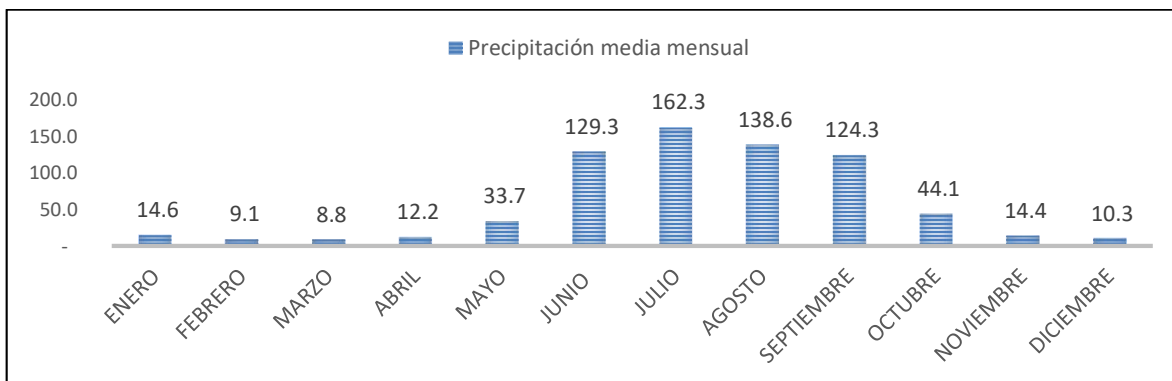
a. Subhúmedo (menor humedad). - Está ubicado en la parte centro y suroeste del estado, en los municipios de Abasolo, Irapuato, Salamanca, Romita.

Tomando en cuenta que para fines de esta investigación el interés se centra en el Municipio de Guanajuato; en la *Gráfica 2* y *3* se presenta la variación mensual promedio de temperatura y precipitación. Los datos presentados en ambas gráficas son el resultado de un promedio estadístico con información recopilada de 1921 a 2014 en el caso de la temperatura; y de 1922 a 2014 para la precipitación (INEGI, 2015a).

De la misma manera, realizando un promedio de los datos antes mencionados, se conoce que la temperatura promedio anual del Municipio de Guanajuato es de 18.3 °C; y la precipitación promedio anual es de 701.7 mm



Gráfica 2. Temperatura media mensual del Municipio de Guanajuato
Fuente: Elaboración propia con datos de (INEGI, 2015a)



Gráfica 3. Precipitación media mensual
Fuente: Elaboración propia con datos de (INEGI, 2015a)

Con la información presentada hasta ahora, es posible enmarcar el medio físico en el que se encuentra la zona de estudio de la presente investigación: La Ciudad de Guanajuato, ubicada en el Municipio de Guanajuato. La ciudad tiene una extensión de 987.28 km²; y está ubicada a 2, 145 msnm (Dirección General de Turismo, 2012). Su ubicación respecto al municipio y al estado se visualiza de mejor manera en la *Ilustración 3*.



Ilustración 3. Zona de estudio
Fuente: Elaboración propia a través de ArcGIS

2.2.2 Datos sociodemográficos

El número de habitantes en el estado de Guanajuato al 2015 es de 5, 853,677; de los cuales 3, 027,308 son mujeres, y 2, 826,369 son hombres (INEGI, 2015b). De ese total, en el Municipio de Guanajuato habitan 182,993 habitantes, de los cuales 87,895 son hombres; y 95,098 mujeres (INEGI, 2015c)

En cuanto al nivel de escolaridad, de acuerdo a la Encuesta Intercensal (INEGI, 2015c) la distribución porcentual es la siguiente:

Tabla 7. Nivel de escolaridad en Guanajuato

	Estado			Municipio		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Sin escolaridad	7.75	7.31	8.14	4.82	4.30	5.30
Educación básica (Preescolar, primaria y secundaria)	60.57	60.30	60.82	52.68	53.92	51.55
Educación media superior	18.37	18.53	18.22	20.17	19.49	20.80
Educación superior	13.15	13.71	12.66	22.00	22.07	21.94
Sin especificar	0.15	0.14	0.16	0.32	0.22	0.41

Fuente: Elaboración propia con datos recuperados de (INEGI, 2015c)

En la *Tabla 7*, cuyos datos corresponden a la población de 15 años en adelante, se puede observar que más de la mitad de la población tanto en el estado como en el municipio de Guanajuato cuentan únicamente con la educación básica. A nivel estatal, de acuerdo a (INEGI; 2015c) el promedio de escolaridad de la población es de 8.3%; esto equivale a segundo año de secundaria.

Igualmente, se conoce que de la población censada al 2010; menos del 1% de la población total del estado habla alguna lengua indígena. De esta manera se identificó que de entre las 14,835 personas incluidas en ese porcentaje; las lenguas indígenas más habladas son: otomí, chichimeca jonaz, náhuatl, y mazahua.

2.2.3 Actividad económica

Las características de la población tanto estatal como municipal de Guanajuato, así como la misma geografía del estado han sido determinantes para el desarrollo de las principales actividades económicas. De manera general, la aportación al Producto Interno Bruto (PIB) estatal por sector económico se distribuye de la siguiente manera (INEGI, 2015b):

- Actividades primarias – 3.47%
Estas actividades se basan en la extracción de bienes y recursos naturales; por lo que incluye a la agricultura, minería, caza, pesca...
- Actividades secundarias – 41.86%
En este rubro se incluyen las actividades de manufactura y procesamiento de los bienes naturales.
- Actividades terciarias – 54.67%
Este sector incluye a todas las actividades de préstamo de servicios.

Con ello, es visible que el sector con mayor importancia económica para el desarrollo de la entidad recae en actividades terciarias; es decir, de servicios. Igualmente, es posible identificar a las actividades económicas que tienen mayor representatividad en la participación al PIB nacional (INEGI, 2015b). Estas son:

1. Servicios de esparcimiento, culturales y deportivos, y otros servicios recreativos – 11.3 %
2. Industrias manufactureras – 6.3%
3. Agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza – 4.5%
4. Transportes, correos y almacenamiento – 4.2%

2.2.4 Vías de comunicación

Otro de los factores que ha facilitado el desarrollo de la entidad, y de sus distintas actividades económicas; es la conectividad existente en el estado de Guanajuato. El estado tiene una posición geográfica privilegiada, es un importante punto de conexión para viajes terrestres con destino al norte; así como para aquellos que recorren el país de este a oeste.

En la entidad se encuentra el Aeropuerto Internacional de Guanajuato, ubicado en el Municipio de León. Este aeropuerto recibe mensualmente 72 vuelos nacionales y 70 internacionales; tiene conexión con la Ciudad de México, Tijuana, Monterrey, Cancún, Los Ángeles, Houston y Dallas. Las conexiones se realizan con el servicio de las aerolíneas: Aeroméxico, Vivaerobus, Volaris, Magnicharters, American Airlines, y Continental Airlines (CPTM, 2014).

La Ciudad de Guanajuato se encuentra aproximadamente a 32 km del Aeropuerto Internacional de Guanajuato; por lo que es posible llegar por vía terrestre desde ese punto utilizando la Carretera 45 León – Silao y posteriormente la Carretera Federal 110. Igualmente, por medio de la Carretera Federal, la Ciudad de Guanajuato se conecta con un recorrido de tres horas con la Cd. Mx. y Guadalajara (Dirección General de Turismo, 2012).

La longitud de la red carretera en el estado de Guanajuato al 2012 es de 13,170km; de los cuales 489 km corresponden al Municipio de Guanajuato (INEGI, 2015a). En la *Ilustración 4* se puede visualizar la distribución de la infraestructura carretera del estado.

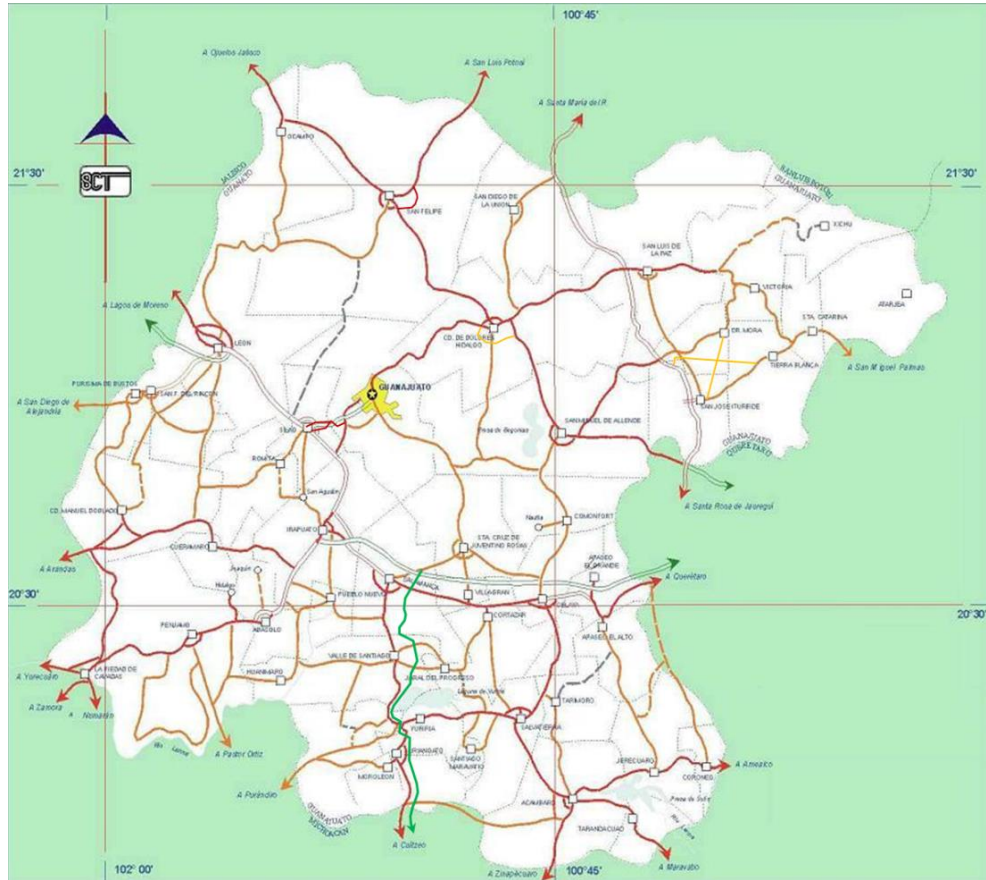


Ilustración 4. Red carretera de Guanajuato
Fuente: Recuperado de (SCT, 2014).

2.3 Importancia turística

Hasta este punto, se ha hecho visible que la Ciudad de Guanajuato se enclava en una región histórica y cultural. Esta ciudad forma parte de una entidad en la que el sector de servicios es de gran importancia para la economía estatal (INEGI; 2015c); es por ello que con la oferta de servicios existente, la infraestructura carretera actúa como un facilitador para la llegada de millones de visitantes anualmente.

La llegada anual de más de 2, 000,000 de visitantes (SECTUR Guanajuato, 2015) permite reconocer la importancia turística de una ciudad que actualmente cuenta con una importante oferta turística; así como una infraestructura suficiente para atender a la demanda. El municipio tiene 133 establecimientos de hospedaje formalmente establecidos; con lo que oferta 3,406 cuartos. Además, se cuenta con 251 establecimientos registrados que se dedican a la preparación y servicio de alimentos y bebidas (INEGI, 2015a)

2.3.1 Perfil del turista

En el año 2014, la Ciudad de Guanajuato recibió 2, 114,809 visitantes. De este total, la edad promedio del visitante es de 36 años y se identificó a través del Perfil General del Visitante (SECTUR Guanajuato, 2015) que existe la misma proporción en cuanto a la cantidad de hombres y mujeres que visitan el destino. Igualmente, se identifica que del total de visitantes el 56% son turistas, ya que pernoctan en la ciudad; y el otro 44% corresponde a excursionistas (*Ilustración 5*).

Del total de visitantes, un 63% es de origen nacional, el 32% pertenece a distintos municipios del estado de Guanajuato; y el 5% son visitantes internacionales (*Gráfica 4*). Del total de visitantes nacionales, los principales emisores son la Ciudad de México, Jalisco, y el Estado de México. Por otra parte, de los visitantes de procedencia estatal la mayoría son de León, Irapuato y Celaya. Finalmente, los visitantes internacionales provienen principalmente de Estados Unidos, Colombia y Francia (SECTUR Guanajuato, 2015). La proporción correspondiente a la procedencia de los visitantes se puede apreciar posteriormente en la *Tabla 8*.

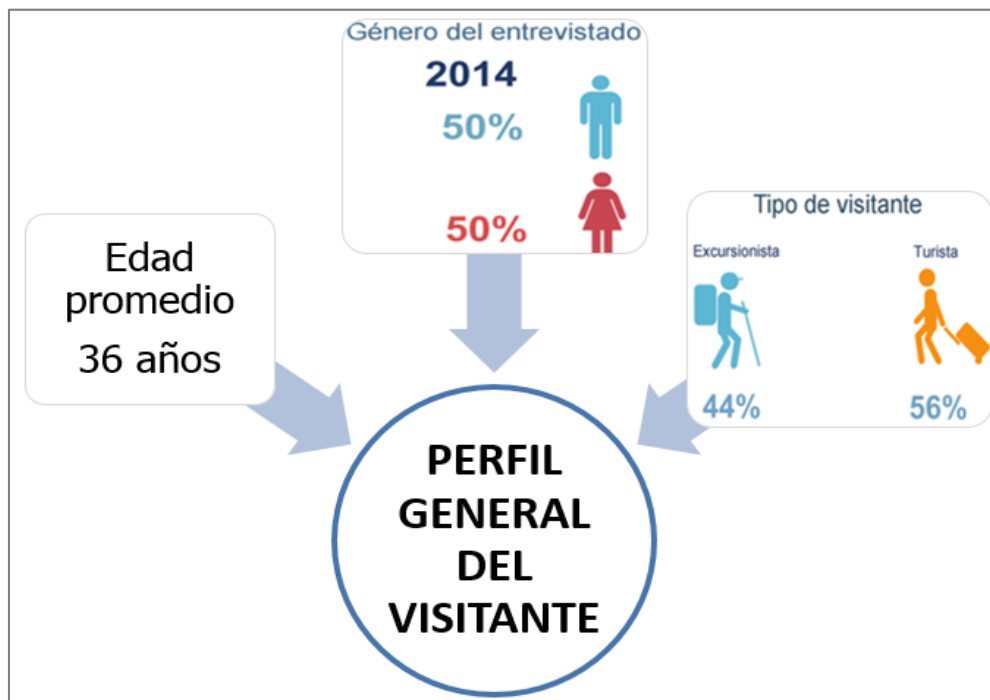


Ilustración 5. Perfil del visitante a Guanajuato, 2014.

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (SECTUR Guanajuato, 2015); Perfil del visitante a Guanajuato 2014.



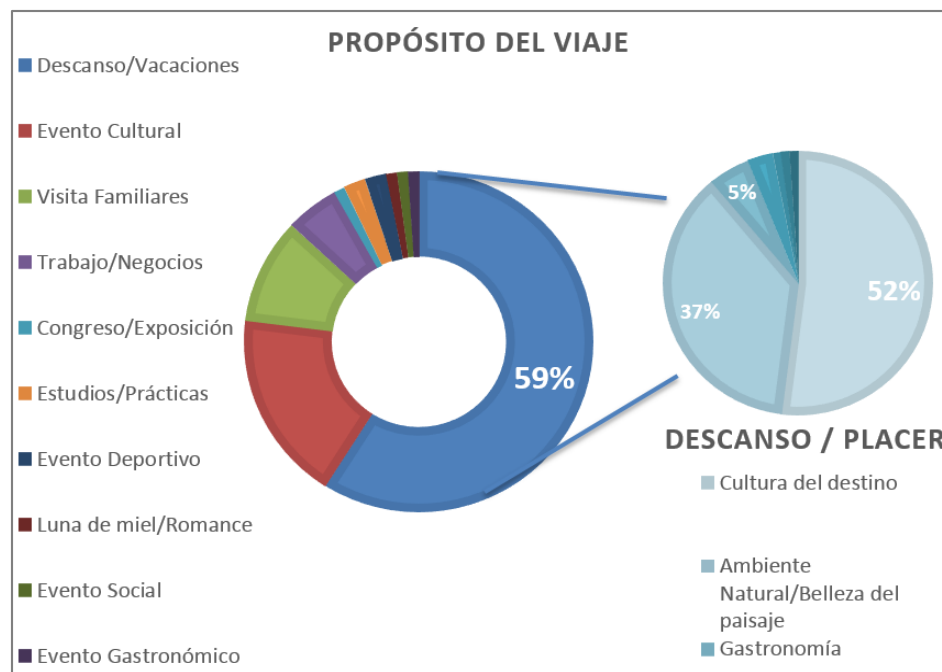
Gráfica 4. Procedencia de visitantes al Municipio de Guanajuato, 2014
Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (SECTUR Guanajuato, 2015); Perfil del visitante a Guanajuato 2014.

Tabla 8. Procedencia de visitantes al Municipio de Guanajuato.

Visitantes Nacionales		Visitantes Estatales		Visitantes Internacionales	
Cd. México	28%	León	44%	E.U.A	48%
Jalisco	13%	Irapuato	16%	Colombia	8%
Edo. México	10%	Celaya	12%	Francia	8%

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (SECTUR Guanajuato, 2015); Perfil del visitante a Guanajuato 2014.

Como parte del perfil del visitante a la Ciudad de Guanajuato, se identifica que del total de los visitantes recibidos anualmente la mayoría tienen como principales propósitos de viaje: el descanso, asistir a un evento cultural, o bien visitar a familiares. El 59% del total de visitantes visita el destino para descansar o por vacaciones; y de dicho porcentaje el 52% eligieron a la Ciudad de Guanajuato motivados por su cultura; mientras que el 37% tuvieron como principal motivo el ambiente natural o bien la belleza del paisaje (*Gráfica 5*).

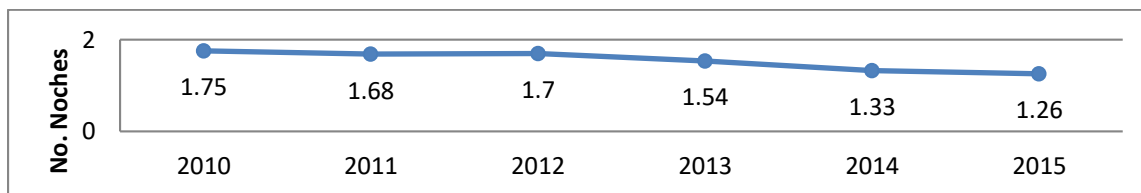


Gráfica 5. Propósito de viaje al Municipio de Guanajuato, 2014.

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (SECTUR Guanajuato, 2015); Perfil del visitante a Guanajuato 2014

Adicionalmente, como parte del perfil del visitante a la ciudad de Guanajuato en 2014 se ha identificado que de los 2, 114, 809 visitantes el 91% definitivamente volvería a visitar el destino, y el 95% lo recomendaría a un amigo/colega. Sin embargo, al calificar la experiencia de viaje en base al destino se obtiene un promedio general de 8.2, que en la escala indicada por SECTUR para dicho análisis indica una experiencia “regular” (SECTUR Guanajuato, 2015). Los puntos a mejorar, según la calificación menor a 8 que obtuvieron, son: los servicios de los guías de turistas, el transporte público local, y los estacionamientos.

Por último, para delimitar el perfil del turista que visita la Ciudad de Guanajuato es importante hacer mención de su estadía promedio. En el 2015, se observó que un turista permanecía en promedio 1,26 noches en la Ciudad de Guanajuato. Por otra parte, al corroborar datos históricos con base en el perfil del visitante es visible que la estancia promedio de los turistas ha ido en decadencia (*Gráfica 6*).



Gráfica 6. Estadía promedio del turista

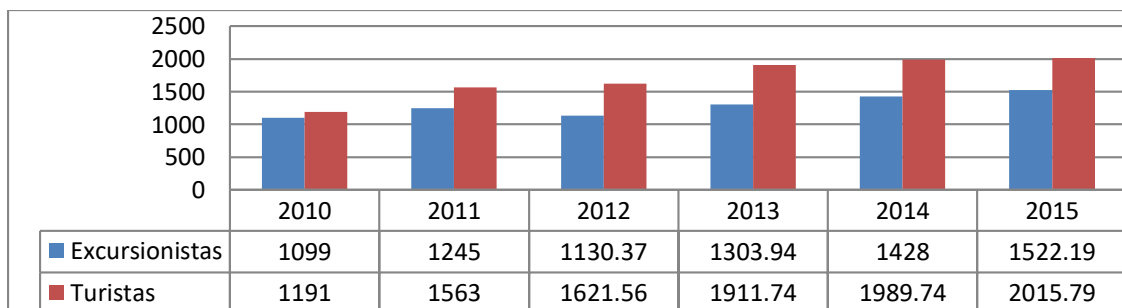
Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (SECTUR Guanajuato, 2015); Perfil del visitante a Guanajuato 2010-2015.

2.3.2 Gasto promedio

El perfil del turista que visita la Ciudad de Guanajuato permite también conocer el gasto promedio tanto de turistas como excursionistas durante su estancia en el destino. En la *Gráfica 7* se visualiza la evolución que se ha dado en cuanto al gasto promedio por turistas y visitantes, desde el año 2010 hasta el 2015. En esos cinco años el gasto promedio del excursionista ha incrementado \$423.19; y el del turista \$824.79.

Sin embargo, la brecha existente por la diferencia entre el gasto promedio de los excursionistas y el de los turistas se ha incrementado en los últimos años. En 2010 la diferencia del gasto promedio del excursionista respecto al turista era de \$92; mientras que en el 2015 la diferencia fue de \$493.6.

Por otra parte, en el 2015 se identificó que del total del gasto promedio los turistas destinan el 29% a compras, artesanías y recuerdos; mientras que los excursionistas utilizan el 40% de su gasto para el mismo rubro. En cuanto al gasto realizado en alimentos y bebidas; tanto turistas como excursionistas ocupan el 21% para su consumo (SECTUR Guanajuato, 2015).

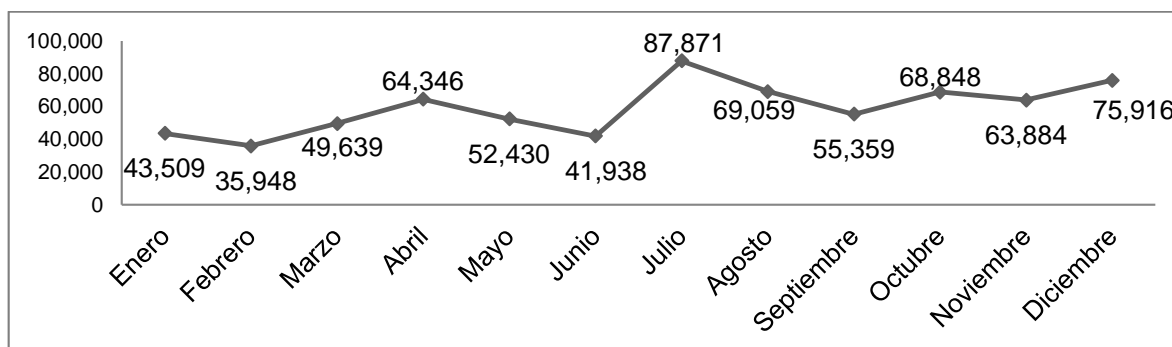


Gráfica 7. Gasto diario promedio

Fuente: Elaboración propia con información recuperada de (SECTUR Guanajuato, 2015); Perfil del visitante a Guanajuato 2010-2015.

2.3.3 Temporalidad

La afluencia de los turistas al Municipio de Guanajuato se distribuye como se muestra en la *Gráfica 8*.



Gráfica 8. Llegada mensual de turistas al Municipio de Guanajuato, 2014.

Fuente: Elaboración propia con información de SECTUR, Guanajuato. Dirección de Información y Análisis. Coordinación de Estadística e Información.

La información proporcionada por la temporalidad del destino permite corroborar la importancia que tienen los turistas nacionales para la Ciudad de Guanajuato; ya que su temporada alta coincide con los periodos vacacionales nacionales. Y, por otra parte, se complementa con el perfil del turista descrito anteriormente mostrando que los meses con mayor afluencia son aquellos en los que la mayoría de las personas puede viajar acompañada de su familia; y que el mes con menor afluencia – febrero – coincide con el inicio de inscripciones y ciclos escolares.

2.3.4 Atractivos turísticos

En la Ciudad de Guanajuato se genera constantemente información sobre la actividad turística, y gracias a información de (SECTUR Guanajuato, 2015) se conoce que la mayoría de los turistas son atraídos al destino por su cultura y ambiente natural; por ello se puede decir que los atractivos turísticos son en gran parte el motivante para que los visitantes elijan a Guanajuato como su destino.

Según información recuperada del Inventario Turístico realizado por SECTUR Guanajuato – Dirección General de Planeación, y con datos actualizados a diciembre de 2014; el municipio de Guanajuato cuenta con los siguientes atractivos turísticos mostrados en la *Tabla 9* (SECTUR Guanajuato, 2014).

Tabla 9. Atractivos turísticos del Municipio de Guanajuato.

Sitios Naturales	
Lagos, lagunas, esteros y presas	Presa de la Olla Presa de San Renovato
Lugares de observación de flora y fauna	Sierra de Santa Rosa
Folklore	
Artesanías y arte popular	Artesanías Berzen
Música, danza y teatro	Teatro Cervantes Teatro Juárez Teatro Principal
Deporte y recreación	
Centro Comercial	Centro Comercial Plaza Pozuelos
Plaza de Toros	Plaza de Toros
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas	
Explotaciones mineras	Mina de Garrapata Mina de Cata Mina de Guadalupe Mina de Rayas Mina de San Vicente Mina de Valenciana Mina experimental El Nopal Minera Santa Fe de Guanajuato
Arquitectura popular contemporánea	Callejón del beso Callejón de la Condesa El Gambusino El Mirador Embarcadero de la Presa de la Olla Entramado de Túneles
Museos y Manifestaciones Culturales	
Galerías de arte	Galería Estudios KN Galerías Polivalente Galería Tomás Chávez Morado Galeras de la Inquisición Galería de Eros Galería Mariana de la Basílica Sala de Exposiciones El Atrio Sala de Exposiciones Hermenegildo Bustos

Museos y Manifestaciones Culturales

Monumentos

Monumento al Pípila

Bocamina San Ramón
Casa de las leyendas
Casa del Conde Rul y Valenciana
Casa Museo Ex-hacienda San Gabriel de Barrera
Ex convento Dieguino
Museo Alfredo Dulges
Museo de Cera
La casa de la Tía Aura
Museo Guanajuato del Siglo XIX
Museo de Arte Contemporáneo
Museo de Arte Olga Costa
Museo de Historia Natural Alfredo Duges
Museo de Mineralogía
Museo del Panteón Santa Paula
Museo del Pueblo de Guanajuato
Museo del Siglo XIX
Museo Diego Rivera
Museo Galeras de la Inquisición
Museo Gene Byron
Museo Iconográfico del Quijote
Museo de las Momias
Museo Regional de la Alhóndiga de Granaditas
Museo viviente de las leyendas
Salón del culto a la muerte

Museos

Sitios religiosos (iglesias, conventos, monasterios, etc.)

Basílica de Nuestra Señora de Guanajuato
Cañada de la Iglesia
Patio del ex convento jesuita
Templo de Belén
Templo de San José
Templo del Mineral de Cata
Templo de la Compañía de Jesús
Templo de San Cayetano (Valenciana)
Templo de San Diego
Templo de San Francisco
Templo del Señor de Villaseca
Ex convento de la merced – Templo de Mellado
Templo de San Roque

Museos y Manifestaciones Culturales

Jardines y plazas	Jardín del Cantador Jardín Reforma Plaza de los Ángeles Jardín Unión Plaza de la Paz Plazuela de San Fernando Plazuela del Baratillo Plazuela de San Roque
Arquitectura Histórica	Calle Subterránea Puente el campanero y cuevas del Tecolote Mercado Hidalgo Palacio Legislativo Pinacoteca del Templo de la Compañía Universidad de Guanajuato Biblioteca Central de la Universidad de Gto.

Fuente: Elaboración propia con base en información recuperada de (SECTUR Guanajuato, 2014)

Estos atractivos turísticos han sido reconocidos por SECTUR Guanajuato, y sirven como base para el estudio posterior que permite definir la propuesta cicloturista para la Ciudad de Guanajuato.

CAPÍTULO 3. DEFINICIÓN GEOGRÁFICA DEL PROYECTO

3.1 Ubicación de los atractivos turísticos

El primer paso para definir la ruta propuesta de cicloturismo es la geolocalización de los atractivos turísticos mencionados anteriormente, y que están reconocidos por SECTUR Guanajuato. Tener identificados y localizados los atractivos permitió de primera instancia visualizar las posibles rutas, la distancia entre los atractivos y la viabilidad de conectarlos a través de vialidades seguras para los ciclistas.

Para realizar la geolocalización de los atractivos se utilizó el Software ArcGIS. En este sistema se puede recopilar, organizar y analizar la información geográfica para incluso generar mapas que faciliten la toma de decisiones; y puede ser utilizado en múltiples disciplinas. En el caso particular de esta investigación, ArcGIS se utilizó primeramente para localizar el área de estudio; es decir, se determinó la posición geográfica de la Ciudad de Guanajuato, la cual se encuentra en la región centro del Municipio de Guanajuato (*Ilustración 6*).

El proceso para delimitar el área de estudio comenzó con la manipulación de datos geográficos⁸ que permitían la visualización de México con su división estatal. A través del Sistema de Información Geográfica (SIG) se realizó un corte del polígono correspondiente al Estado de Guanajuato; para posteriormente sobreponer otra capa de datos referentes a la división política de los 46 municipios que conforman el estado. Finalmente se recortó el polígono del Municipio de Guanajuato; y de él se delimitó el área correspondiente a la Ciudad de Guanajuato. Una vez delimitada la Ciudad de Guanajuato se trabajó la información geográfica a través de distintas capas referentes al área geo-estadística, vialidades, manzanas, carreteras, cuerpos de agua y edificios.

⁸ Los datos geográficos pueden obtenerse en: <http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapas/?ag=00> para su posterior manipulación a través de algún Sistema de Información Geográfica (SIG).

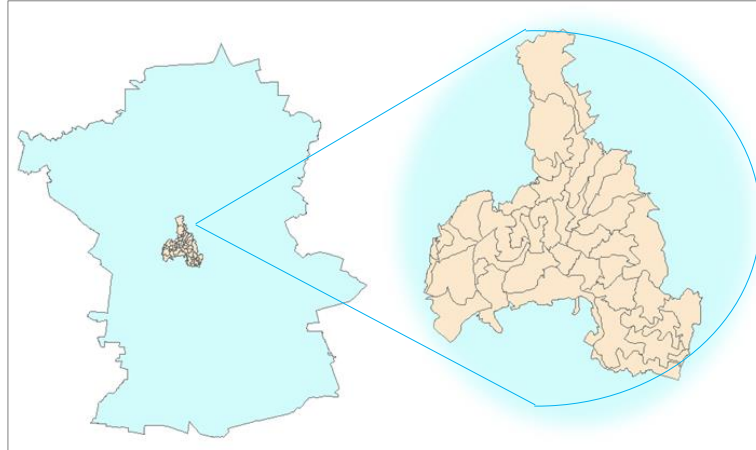


Ilustración 6. Ciudad de Guanajuato

Fuente: Elaboración propia a través de ArcGIS

Posteriormente, se depuró la capa correspondiente a “edificios” para dejar únicamente aquellos que coinciden con los atractivos turísticos reconocidos por SECTUR Guanajuato. Al realizar esa depuración fue posible visualizar la ubicación geográfica de cada uno de los atractivos incluidos en la información recuperada desde la página web de INEGI. Sin embargo, los datos no resultaron totalmente coincidentes con la lista de atractivos turísticos antes mencionada; por lo que no se tenía la ubicación de todos los atractivos de la Ciudad de Guanajuato. Con la finalidad de complementar la información geográfica de los atractivos turísticos, se realizó la recopilación del posicionamiento de los atractivos faltantes.

En el trabajo de campo destinado a esta actividad, se enlistaron aquellos puntos que no se encontraban entre los datos geográficos descargados y se acudió personalmente a cada uno de los atractivos para registrar su geo-posicionamiento con apoyo de un GPS proporcionado por el IPN -EST. Esta actividad se realizó en el periodo vacacional de Semana Santa 2016.

Los datos obtenidos con el trabajo de campo se descargaron nuevamente como una capa de información geográfica al Software ArcGIS; y se trataron para complementar el posicionamiento de todos los atractivos turísticos correspondientes a la ciudad. De esta manera, y como se muestra en la *Ilustración 7* se logró finalmente visualizar la localización de todos los atractivos turísticos y su conexión a través de las distintas vialidades.

Atractivos turísticos

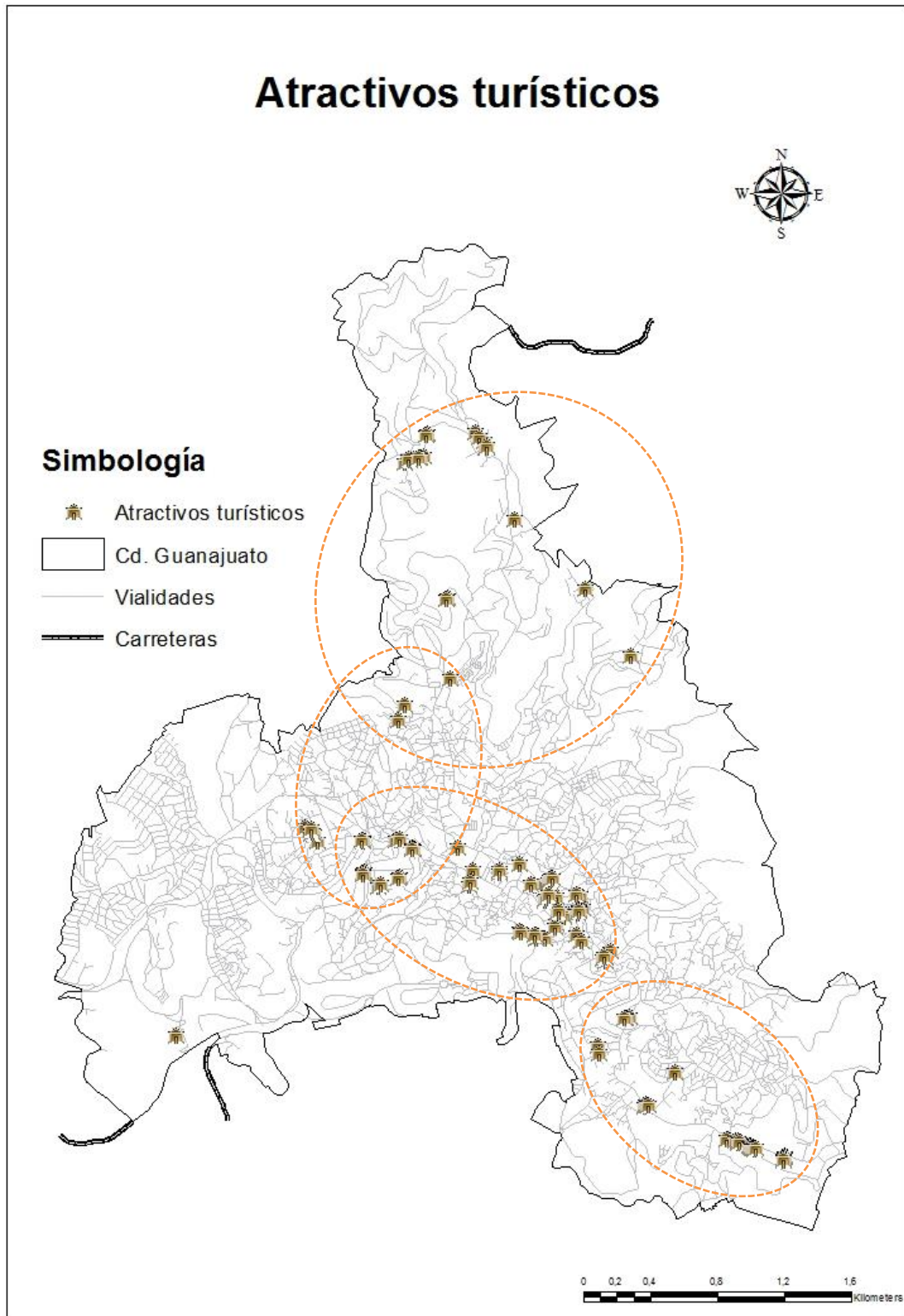


Ilustración 7. Atractivos turísticos de la Ciudad de Guanajuato
Fuente: Elaboración propia a través de ArcGIS

3.2 Delimitación de rutas

Durante el periodo de Semana Santa en que se realizó el trabajo de campo para completar la localización geográfica de los atractivos turísticos, también se tuvo la oportunidad de visualizar y recorrer los posibles caminos que podrían conectar a algunos de los atractivos. De esta manera y como un primer acercamiento se identificó que para realizar recorridos ciclistas hacia los distintos atractivos se deberían diferenciar cuatro rutas distintas. Estas rutas, enmarcadas en la *Ilustración 7*, fueron definidas considerando cuentan con la infraestructura turística necesaria, incluyen atractivos turísticos de interés cultural; y que los atractivos incluidos en ellas pueden ser conectados por vialidades seguras y sin pendientes pronunciadas.

Además, como parte del trabajo de campo, en el mismo periodo en el que se realizó el levantamiento de información geográfica; también se aplicó la prueba piloto de encuestas a visitantes y residentes. Como resultado de esta prueba piloto fue posible identificar que existe un marcado interés por recorrer la parte norte de la ciudad; sin embargo, varios turistas declararon que no visitan esta zona durante su estancia por es complicado acceder si no se cuenta con automóvil propio.

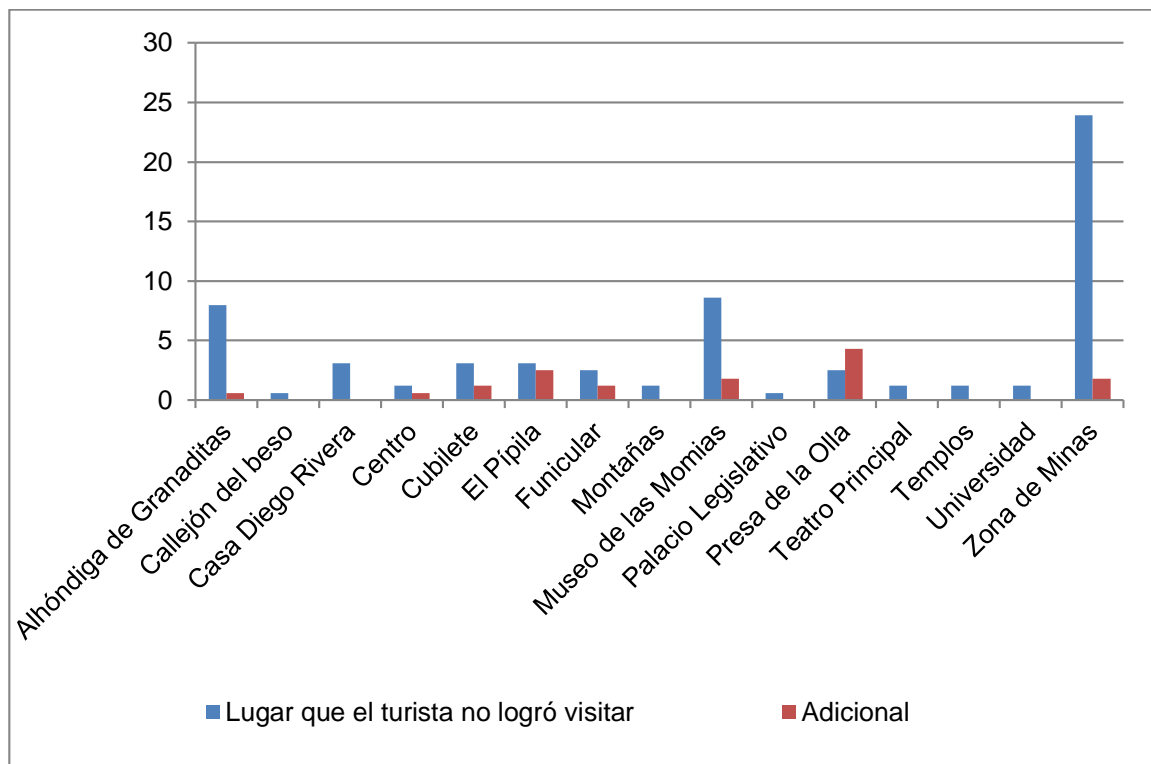
Hasta este punto, y con la información recopilada, se procedió a modificar las encuestas con base a la prueba piloto. Y, se decidió que las encuestas a residentes se delimitaran a aquellos comercios establecidos en la zona norte de la ciudad. La finalidad de realizar dichas modificaciones y delimitaciones, fue el identificar en un segundo momento de la investigación si realmente dicha zona es propicia para una oferta cicloturista.

3.3 Determinación de la ruta de cicloturismo

La elección de los atractivos que serían incluidos dentro de la propuesta fue resultado del análisis de las encuestas aplicadas a 163 visitantes con la metodología descrita anteriormente. Y, se confirmó el diseño atendiendo a lo expresado por los negocios encuestados. Los resultados obtenidos de la encuesta a visitantes y negocios (*Anexo 4*) fueron analizados con el Software SPSS Statistics facilitando la toma de decisión sobre la ruta a elegir.

3.3.1 Justificación de la ruta elegida

Al realizar el análisis de los datos obtenidos, se visualizó que, del total de visitantes encuestados, el 62% no logró visitar ciertos atractivos turísticos que realmente le hubiera gustado conocer. En la *Gráfica 9* se presenta la distribución porcentual de los atractivos que no pudieron ser visitados; algunos visitantes mencionaron hasta dos atractivos que les hubiera gustado visitar durante su estancia.



Gráfica 9. Atractivos turísticos no visitados

Fuente: Elaboración propia

En la gráfica se presenta el total de atractivos mencionados por los visitantes, y en algunos de ellos se muestran dos barras: la primera corresponde a la distribución basada en el primer atractivo mencionado por los visitantes, y la segunda barra identificada como “adicional” se muestra representando a aquellos atractivos mencionados adicionalmente. En ambos casos las barras representan una distribución porcentual; por lo que es importante contemplar que únicamente 23 visitantes hicieron mención de un segundo atractivo.

Adicionalmente, cabe mencionar que en la categoría definida como “Zona de Minas” se incluyeron las respuestas registradas como: Mina la Valenciana, Templo de la Valenciana, minas y Mina el Nopal. En el caso de los atractivos del centro, no fueron agrupados dentro de una categoría ya que geográficamente corresponden a diferentes “rutas” según las cuatro establecidas anteriormente; y de ser agrupados no mostrarían con claridad cuál de las rutas sería la idónea para la presente propuesta. Y, finalmente es importante remarcar que en la *Gráfica 9* también se visualiza el rubro “centro” como atractivo turístico no visitado; sin embargo, no se refiere a ningún conjunto de atractivos, sino que se incluyó ya que algunos visitantes al no recordar nombres específicos de los atractivos mencionaron de manera general: “algunas partes del centro”.

Es así que al analizar las respuestas de los visitantes se detectó que existe una demanda interesada en visitar la Zona de Minas; y que, a comparación de otros atractivos, los ubicados en esta zona no resultan tan accesibles para los turistas. De esta manera, y en atención a los resultados obtenidos, se determina que la propuesta de una oferta cicloturista será diseñada para la región norte de la Ciudad de Guanajuato; incluyendo siete atractivos que de acuerdo a la geolocalización previamente realizada son sujetos a conectarse en esta zona.

Posteriormente, se comprobó que los negocios ubicados en la zona norte de la ciudad están de acuerdo con el diseño de una ruta que incremente la afluencia de turistas a la zona en que trabajan. A continuación, se presenta el perfil de los negocios encuestados; ellos forman parte de la oferta de servicios en la zona.

Tabla 10. Perfil de negocios encuestados.

Persona encuestada			Características del negocio		
Sexo	Masculino 63 % Femenino 37 %		Antigüedad	1 a 5 años	52%
				6 a 10 años	24%
		11 a 15 años		13%	
		16 a 20 años		9%	
		Más de 20		2%	
Edad	18-29 años	14.8%	No. empleados	1 a 3 pax.	76%
	30-39 años	16.7%		4 a 6 pax.	19%
	40-49 años	35.2%		7 pax.	6%
	50 o más	33.3%			
Rol en el negocio	Dueño	61.1%	Tipo de negocio	Familiar	85.2%
	Empleado	38.9%		Franquicia	14.8%
Giro del negocio					
Restaurante / Bar / Alimentos			11.1 %		
Hospedaje			14.8 %		
Venta de artesanías / Recuerdos			42.6 %		
Servicios complementarios			31.5 %		

Fuente: Elaboración propia con información del trabajo de campo, abril 2017.

En la *Tabla 10* se puede observar que la mayoría de los negocios en la zona norte tienen una antigüedad de 1 a 5 años (52%); y tienen de 1 a 3 empleados (76%); además de que existe una clara tendencia a los negocios de tipo familiar, y que se dedican principalmente a la venta de artesanías y recuerdos.

Además, la mayoría de los negocios manifestaron que en promedio reciben de 10 a 39 personas al día (40.7% del total de encuestados); y en generalmente cada persona gasta de \$10 a \$59 mxn en su local (37% del total de encuestados).

Por otra parte, se manifestó que el ingreso de los negocios ubicados en la zona norte de la Ciudad de Guanajuato proviene en porcentajes muy similares de locales/habitantes de la ciudad (48.1%), y de turistas/excursionistas (51.9%).

Al evaluar su postura ante la llegada de turistas a la zona, los resultados muestran una preferencia por incrementar la afluencia de visitantes (92.6%). Este deseo se ve motivado principalmente por la necesidad de aumentar las ventas, y por tanto sus ingresos personales.

Al analizar los resultados obtenidos, resultó evidente la necesidad e interés por incrementar la afluencia de visitantes a la zona norte. Como comentarios adicionales a los cuestionarios, algunos encuestados afirmaron que se sienten en desventaja ante los negocios ubicados en la zona centro ya que los tours convencionales realizan una visita exprés a pocos atractivos fuera de dicha zona. Además, declaran que han percibido que la afluencia de turistas a su lugar de trabajo ha ido en descenso.

Queda clara la necesidad de descentralizar a los visitantes, y no basta con diseñar recorridos que visiten algunos puntos de zonas aledañas. Por el contrario, la oferta existente en dichas zonas requiere que además de incrementar la afluencia de turistas a su lugar de trabajo, se les permita a los visitantes permanecer más tiempo en los atractivos turísticos y así incrementar su consumo de bienes y servicios en los establecimientos existentes.

3.3.2 Atractivos turísticos integrados

Los atractivos que se propondrá sean integrados dentro de una oferta cicloturista tienen gran importancia histórica y cultural; a través de ellos es posible conocer la historia de la Ciudad y apreciar la importancia que tiene la actividad minera y extracción de plata para la comunidad local. A continuación, se describen brevemente los atractivos turísticos que serán integrados dentro de la propuesta.

1. Templo de San Cayetano, o Templo de la Valenciana

En 1788 Antonio de Ordóñez y Alcocer, dueño de la mina de la Valenciana, erigió el Templo de la Valenciana, también conocido como Templo de San Cayetano ya que fue dedicada en honor al patrono de los apostadores y desempleados.

De acuerdo a testimonios del Barón de Humboldt, Antonio de Ordóñez estuvo varias veces en la ruina como consecuencia de las múltiples excavaciones realizadas en la Valenciana; y no fue sino hasta 1760 que encontró, a más de 80 metros de profundidad, la veta argentífera más grande de México. Con el descubrimiento de la veta, él se convirtió en el proveedor de poco más del 50% de la plata que circulaba en el mundo; por lo que en 1780 el Rey Carlos III nombró a Antonio de Ordoñez, Conde de la Valenciana y Vizconde de la Mina.

Es por ello que Antonio de Ordoñez mandó a edificar el Templo de la Valenciana como agradecimiento por las riquezas encontradas en su yacimiento minero. El Templo tardó tres años en ser edificado, y se construyó en terrenos que eran propiedad de accionistas de la mina. La arquitectura del templo permite apreciar un estilo barroco churrigueresco visible en su fachada de cantera rosa, y en sus retablos cubiertos de oro laminado.

2. Mina la Valenciana

Esta mina es una de las más famosas de Guanajuato, fue descubierta en 1548. Después de la veta descubierta por Antonio de Ordoñez, la mina se mantuvo siendo el proveedor del 30% de plata a nivel mundial durante 250 años. Por lo que a finales del siglo XVIII y principios del XIX, la mina producía dos terceras partes de la plata que Guanajuato exportaba a España y Asia.

Durante su auge, la mina llegó a tener 450 metros de profundidad y dio empleo a más de 10, 000 mineros. Hoy en día, la mina forma parte de la Confederación de Explotación Minera y sigue en operación; en la parte exterior de la mina se cuenta con un área abierta al público en donde se explican las distintas formas de explotación minera, la historia de la mina, se observan vestigios históricos y en la zona aledaña es posible adquirir minerales y cuarzos extraídos de la mina.

3. Mina El Nopal

Los trabajos de esta excavación comenzaron poco antes de 1868, año en que se estableció la Compañía Negociación Minera del Nopal y Anexas. El objetivo de esta compañía era reconocer sus vetas de plata.

Actualmente, es la única mina a la que los visitantes pueden acceder de manera interna. El lugar cuenta con guías propios, estudiantes de industrias extractivas de la Universidad de Guanajuato, que acompañan a los visitantes en un recorrido por las antiguas instalaciones.

4. Museo de Mineralogía

El museo abrió sus puertas el 10 de agosto de 1976 formando parte de la Escuela de Minas; y ha tenido a cuatro personajes importantes que han fungido como pilares para el museo. Uno de ellos fue Vicente Fernández, quien descubrió el mineral denominado “Guanajuatita”; Severo Navia, quien fue institutor del Museo de Mineralogía; Ponciano Aguilar, precursor de varias obras de ingeniería en Guanajuato y quien descubrió el mineral “Aguilarita”; y Eduardo Villaseñor Söhle.

Actualmente se encuentra en la Facultad de Minas, Metalurgia y Geología de la Universidad de Guanajuato. El museo permite a los visitantes conocer la importancia de la actividad minera en el estado, diferenciar los procesos de extracción, conocer un poco de la historia minera de la región y sobretodo visualizar más de 22, 000 ejemplares de distintos minerales.

5. Templo de Mineral de Cata

La historia de este templo se remonta a 1540 año en que se dice que Don Alonso de Villaseca, un rico y noble minero que poseía minas en Ixmiquilpan y Zacatecas mandó a traer tres imágenes de cristos desde España. Ya que, en aquel entonces, se acostumbraba levantar un templo a los pies de la mina para encomendar la labor a algún santo. Al morir, Don Alonso dejó dicho en su testamento que uno de los Cristos debía ser enviado a Mineral de Cata en Guanajuato.

Después de 38 años, la imagen del Cristo llegó al templo de Cata y se le empezó a conocer como el Señor de Villaseca, al cual se le atribuyen propiedades milagrosas.

6. Templo de Mellado

El origen de Mellado se remonta al descubrimiento de la mina e inicios de su explotación en 1558. Durante el siglo XVII se levantó un pequeño templo en la cumbre del cerro para los servicios religiosos de los trabajadores; a estos servicios acudían padres mercedarios para obtener limosnas que servían para la liberación de prisioneros católicos en manos de moros y turcos. En 1752 los propietarios de la mina entregan la capilla a los mercedarios, quienes reforman el templo y concluyen el hospicio anexo en 1756.

Actualmente el hospicio se encuentra en ruinas, pero no deja de ser un lugar de gran importancia histórica y belleza natural ya que permite tener una vista panorámica de la ciudad. Al mismo tiempo, el templo es digno de admirar ya que conserva rasgos de columnas salomónicas únicas en su tipo ya que ningún otro templo de la ciudad muestra estos rasgos arquitectónicos.

7. Mineral de Rayas







La mina fue descubierta en 1550 y comenzó a ser explotada en 1558 por Juan de Rayas. La mina cambió de dueños hasta que llegó a manos de la familia Sardaneta y Legaspi; siguiendo bajo el poderío de esta familia Vicente Manuel como dueño en turno obtuvo en 1774 el título de marqués de San Juan de Rayas debido a las inmensas riquezas extraídas de la mina. Cabe mencionar que la mina fue una de las más ricas de Guanajuato, no por el volumen de extracción sino por la elevada ley de sus minerales.

3.3.3 Descripción del recorrido

Los atractivos turísticos serán incluidos en una ruta cicloturista que comience en el Templo de San Cayetano para evitar en medida de lo posible las pendientes inclinadas de subida. El servicio puede incluir el transporte de los usuarios desde un punto sede hacia el templo para comenzar el recorrido.

Será igualmente en el punto de inicio, donde se proveerá a los usuarios con el equipo necesario. En la *Tabla 11* se presentan las distancias, tiempo y pendiente que se recorre de un atractivo a otro; mientras que en la *Ilustración 8* se puede visualizar con claridad la ruta completa.

Tabla 11. Recorrido propuesto

Atractivos	Distancia / tiempo aproximado	Pendiente ⁹
Templo de San Cayetano – Mina la Valenciana	140 m 1 minuto	↑ 0 metros · ↓ 9 metros 140 metros 
Mina la Valenciana – Mina el Nopal	2,4 km 12 minutos	↑ 9 metros · ↓ 143 metros 2,220 metros 
Mina el Nopal – Museo de Mineralogía	1,3 km 7 minutos	↑ 12 metros · ↓ 34 metros 1.3 km 2,086 metros 
Museo de Mineralogía – Templo de Mineral de Cata ¹⁰	3,2 km 19 min	↑ 73 metros · ↓ 57 metros 3.2 km 2,091 metros 
Templo de Mineral de Cata – Templo de Mellado	1,6 km 16 min	↑ 81 metros · ↓ 1 metros 1.6 km 2,159 metros 
Templo de Mellado – Mineral de Rayas	240 m 3 min	↑ 0 metros · ↓ 36 metros 240 metros 2,159 metros 

Fuente: Elaboración propia

⁹ La pendiente correspondiente a la distancia entre atractivos fue recuperada a través de Googlemaps.

¹⁰ Este es el recorrido más largo en la ruta. Debido a la distancia y pendiente de este tramo se deben prever pausas para apreciar la Ciudad desde el mirador natural por el que se transitará.

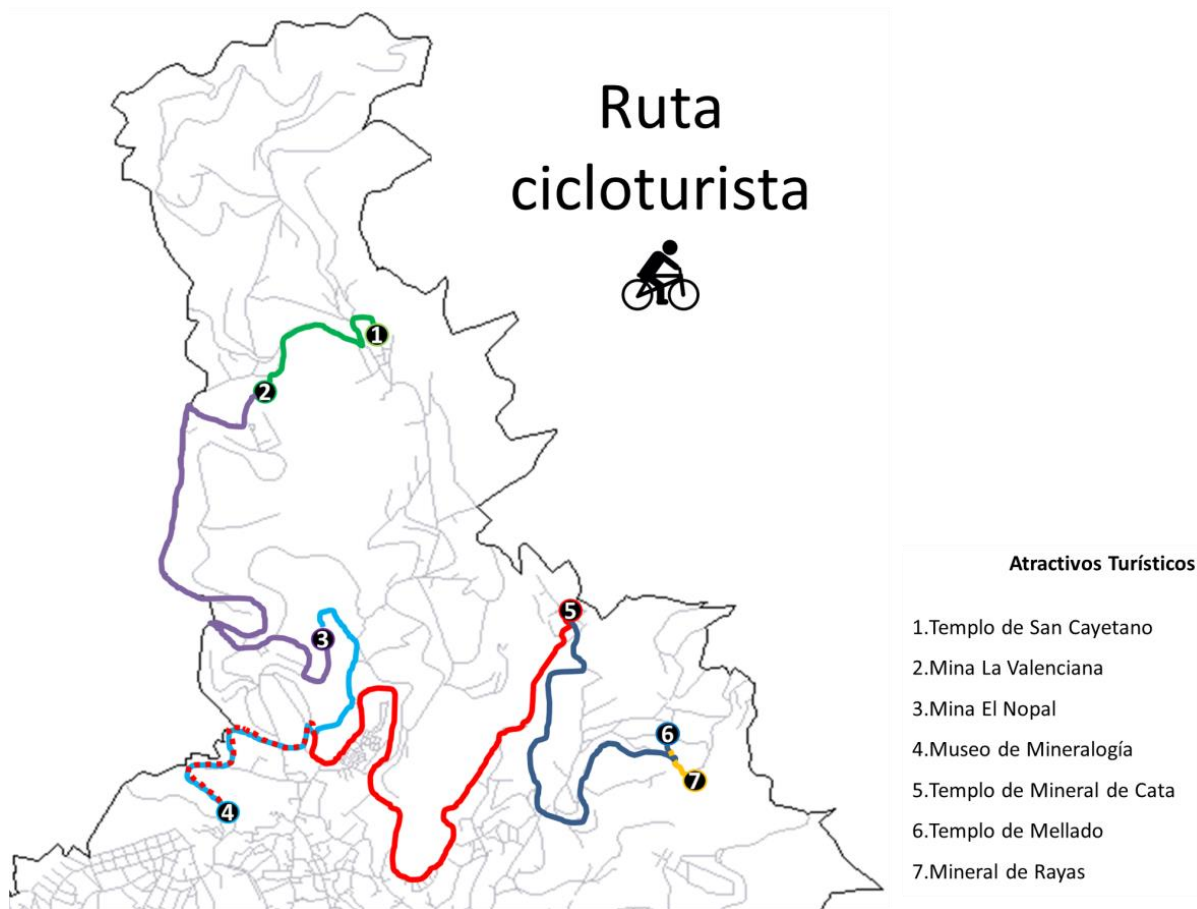


Ilustración 8. Ruta cicloturista propuesta

Fuente: Elaboración propia

Al concluir el recorrido se puede transportar a los cicloturistas de nuevo a la zona centro de la ciudad. Adicionalmente, se ha considerado que los recorridos ciclistas tendrán que sujetarse a algunas restricciones de acuerdo a las temporadas de gran afluencia turística que ya han sido identificadas con anterioridad y a las condiciones climáticas características de la región:

1. Vacaciones de verano.

Este periodo comprende los meses de julio y agosto en los que de acuerdo a información presentada en la *Gráfica 8. Llegada mensual de turistas al Municipio de Guanajuato, 2014*; se reciben 87,871 visitantes en el mes de julio y 69, 059 visitantes en agosto.

Para realizar recorridos cicloturistas en este periodo es necesario realizar adecuaciones a las bicicletas para garantizar la seguridad de los usuarios en caso de lluvia; proporcionar servicio de impermeable con reflejantes y estar constantemente monitoreando los pronósticos climatológicos. Esto, debido a que, si bien es el periodo con más llegada de turistas a la Ciudad, también es una temporada de lluvias de acuerdo a los datos presentados en la *Gráfica 3. Precipitación media mensual*.

Por otra parte, la temperatura media mensual es de 19.6°C en ambos meses (*Gráfica 2. Temperatura media mensual del Municipio de Guanajuato*) por lo que se considera que realizar la actividad por la mañana o por la tarde es posible sin exponer a los turistas a temperaturas extremas.

2. Vacaciones de fin de año

En diciembre se tiene una llegada aproximada de 75,916 visitantes (*Gráfica 8*) por lo que este mes también se considera importante para la actividad turística en la Ciudad. Afortunadamente, en el mes de diciembre la precipitación media es mínima por lo que el uso de una bicicleta sin modificaciones es posible. Sin embargo, la temperatura media es de 14,9°C lo cual puede resultar incómodo para algunos visitantes.

Para este periodo se considera que el recorrido debe realizarse preferentemente cerca del medio día; y de realizarse en un horario que implique una temperatura baja se debe solicitar que los usuarios acudan con abrigo suficiente.

3. Vacaciones de Semana Santa

Estas vacaciones son generalmente en el mes de abril, y en 2014 se registró la llegada de 64,346 visitantes a la ciudad (*Gráfica 8*). Este mes tiene una precipitación media mensual de 12,2 y una temperatura media de 20.5°C por lo que se considera que los recorridos durante este periodo deben realizarse antes de mediodía para evitar insolaciones. Es importante durante esta temporada hacer énfasis en el uso de protector solar y gorra; así como proporcionar a los usuarios la hidratación necesaria durante el recorrido.

CAPÍTULO 4. CARACTERÍSTICAS ADMINISTRATIVAS Y ESTRUCTURALES DE LA OFERTA CICLOTURISTA

4.1 Demanda y mercado meta

Uno de los pilares durante la investigación, y para el desarrollo de la propuesta de cicloturismo; fue determinar la existencia o bien la inexistencia de una demanda interesada en recorridos ciclistas en la Ciudad de Guanajuato. Al analizar los resultados obtenidos de los cuestionarios aplicados durante la investigación de campo (Ver Anexo 4 – Encuesta dirigida a visitantes); se descubre que efectivamente existe una demanda interesada en realizar algún recorrido ciclista durante su estancia en el destino. Dichos resultados, que en su momento impulsaron a la continuación de la presente investigación; se pueden visualizar en este capítulo.

Primeramente, se reconoció el perfil general del visitante encuestado. Dicho perfil, muestra gran congruencia con el Perfil General del Visitante (SECTUR Guanajuato, 2015) expuesto en el Capítulo 2 del presente trabajo. En la *Tabla 12*, es posible visualizar a detalle las características generales de los visitantes encuestados.

Tabla 12. Perfil del visitante encuestado

SEXO	EDAD
31.9 % Masculino	49.1 % tiene de 18 – 29 años
68.1 % Femenino	19.6 % tiene de 30 – 39 años
	19.6 % tiene de 40 – 49 años
	11.7 % tiene 50 años o más
MOTIVO DE VIAJE	TIEMPO DE ESTANCIA
84.7 % Vacaciones o Descanso	46 % permaneció 1 – 2 noches
4.3 % Negocio	41.7 % permaneció 3 – 4 noches
11.0 % Visita a familiares	12.3 % permaneció 5 noches o más
HOSPEDAJE	GASTO DIARIO APROXIMADO
85.3 % se hospedó en hotel / hostel	13.5 % gastó al día de \$100 a \$299
14.7 % se hospedó en casa de amigos / familiares	22.7 % gastó al día de \$300 a \$499
	21.5 % gastó al día de \$500 a \$699
	42.3 % gastó al día \$700 o más

PROCEDENCIA	82.8 % nacionales	22.1 % Cd. Mx. 10.4 % Guanajuato 6.7 % Querétaro 5.5 % Edo. de México 4.9 % Jalisco 4.9 % Chihuahua 4.9 % Yucatán 3.7 % Baja California 3.7 % Nayarit 3.1 % Sinaloa	3.1 % Sonora 3.1 % Tamaulipas 1.8 % Chiapas 1.2 % Aguascalientes 1.2 % Nuevo León 0.6 % Hidalgo 0.6 % San Luis Potosí 0.6 % Veracruz 0.6 % Zacatecas
	17.2 % internacionales	8,0 % EUA 3,1 % Australia 1,2 % Costa Rica 1,2 % España 1,2 % Suiza	0.6 % Francia 0.6 % Holanda 0.6 % Italia 0.6 % Japón
ACOMPAÑADO POR		54.6 % Familia 27.6 % Ninguno 17.2 % Amigos 0.6 % Otros	
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA LLEGAR		85.3 % Autobús 9.2 % Avión 5.5 % Automóvil	

Fuente: Elaboración propia con resultados obtenidos del trabajo de campo en abril, 2016.

Por otra parte, tras el análisis de los cuestionarios, se identificó que del total de visitantes encuestados el 43.6% indicaron que de ser posible preferirían realizar un recorrido turístico en automóvil, el 33.7% eligieron realizarlo en bicicleta, y el 22.7% en motocicleta. De esta manera fue posible identificar que sí existe una demanda interesada en realizar recorridos ciclistas al visitar la Ciudad de Guanajuato.

Una vez teniendo a la demanda identificada, resulta necesario caracterizar al mercado al que se dirigirá la propuesta cicloturista. Para ello, se analizaron aquellos visitantes que declararon estar interesados en realizar un recorrido ciclista. Y, posteriormente, fue posible delimitar un perfil general de la demanda.

El perfil de la demanda identificada a quien se dirige esta propuesta se puede apreciar en la *Tabla 13*; en donde se muestran únicamente los porcentajes más representativos de cada categoría.

Tabla 13. Perfil general del visitante interesado en recorridos ciclistas.

SEXO		EDAD	
30.91 % Masculino		65.45 % tiene de 18 – 29 años	
69.09 % Femenino			
MOTIVO DE VIAJE		TIEMPO DE ESTANCIA	
85.45 % Vacaciones o Descanso		61.82% permaneció 1 – 2 noches	
HOSPEDAJE		ACOMPAÑADO POR	
92.73 % se hospedó en hotel / hostel		49.1 % Familia	
PROCEDENCIA	74.55 % nacionales	27 % Cd. Mx. 15 % Guanajuato 10 % Yucatán	
	25.45 % internacionales	36 % EUA 29 % Australia 14 % Suiza	

Fuente: Elaboración propia con resultados obtenidos del trabajo de campo (Abril, 2016).

Como se puede observar en el perfil general del visitante interesado en recorridos ciclistas, el rango de edad de la demanda se encuentra entre los 18 y 29 años; su principal motivo para visitar la Ciudad de Guanajuato son las vacaciones o el descanso. El 61.82% permanece en el destino de una a dos noches, hospedándose la mayoría en un hotel u hostel. En su mayoría, los visitantes van acompañados por su familia y son, con un alto porcentaje, de procedencia nacional; destacando principalmente aquellos que proceden de la Ciudad de México, otros Municipios de Guanajuato, y Yucatán.

Finalmente, tras el análisis de aquellos visitantes que preferirían realizar un recorrido turístico en bicicleta, se identificó que en promedio ellos estarían dispuestos a pagar entre \$100 y \$200 MXN por el servicio. Algunos agregaron como comentarios que les gustaría poder utilizar la bicicleta la mayor parte del día, o bien, asegurarse de que tendrían un guía calificado durante el trayecto.

Fue en este análisis, donde se observó que los visitantes interesados en realizar un recorrido ciclista también expresaban un interés por conocer la zona norte de la ciudad; influenciando así la elección de la ruta que ha sido anteriormente descrita en el Capítulo 3.

Las características identificadas tras el análisis de los cuestionarios, han resultado de vital importancia para el correcto desarrollo de la propuesta de una oferta cicloturista para la Ciudad de Guanajuato. Tomando en cuenta desde el rango de edad hasta la procedencia de los visitantes, se puede guiar a la elección de características administrativas y operativas que hagan de la propuesta una opción más atractiva y adecuada a los intereses de la demanda identificada.

4.2 Mejores prácticas en la actividad ciclista.

4.2.1 Características generales de la oferta ciclista.

Para aumentar las posibilidades de éxito de la propuesta generada a través de esta investigación, no basta con identificar el perfil del visitante a quien irá dirigida. Por su parte, las características de la demanda interesada en recorridos ciclistas pueden guiar a la identificación de sus intereses, a la construcción de un plan de marketing e incluso a determinar cuánto estarían dispuestos en invertir en una actividad de este tipo. Sin embargo, no resultan de mucha utilidad al querer definir la manera de administrar y operar la oferta cicloturista. Para ello, se determinó la necesidad de identificar aquellas prácticas que resultan funcionales e innovadoras; y que han facilitado el correcto funcionamiento de la oferta ciclista actualmente.

El proceso para identificar las mejores prácticas que pudiesen interesar al desarrollo de esta propuesta fue a través de fichas de identificación; cuyo principal objetivo fue la estandarización de la información recopilada de cada oferta ciclista. Un ejemplo de las fichas puede observarse en el Anexo 5, o bien consultar el documento completo a través de la liga incluida en el mismo anexo.

En el documento completo, se encuentran 121 fichas en las que se resumen las características principales de los casos que sirvieron como referente a lo largo de esta investigación. En la *Tabla 14* se presenta el total de los casos que fueron incluidos en el estudio, y se marcan aquellos que fueron añadidos durante el último periodo de la investigación; y de los que se obtuvo información gracias a la realización de una estancia de investigación en la Universidad de Cantabria – Santander, España durante el periodo febrero-junio 2017.

Tabla 14. Casos de oferta ciclista

Oferta ciclista - transporte		
Transporte	Bay Area Bike Share.	EUA
	Bike Chattanooga.	EUA
	Bike Share Toronto.	EUA
	Biketown.	EUA
	Capital Bikeshare (CaBi).	EUA
	Citi Bike – Jersey City.	EUA
	Citi Bike – New York.	EUA
	Cogicogi.	Japón
	Cogo Bike Share.	EUA
	Divvy.	EUA
	Docomo Community Cycle.	Japón
	Ecobici.	México
	Hubway.	EUA
	Mibici.	México
	Midtown Greenway.	EUA
	Palacio Municipal de Distrito.	Japón
	Rin Project.	Japón
	Sistema de bicicletas compartidas en Beijing.	China
	Sistema de bicicletas compartidas en Hangzhou.	China
	Sistema de bicicletas compartidas en Shanghai.	China
Tobu Prorental Cycle.	Japón	
Toluca en bici	México	
Velib' **	Francia	
Modificada para uso turístico	Ecobici	Argentina
	Melbourne Bike Share	Australia

Oferta cicloturista		
Cicloturismo de montaña o deportivo.	Bravo Bike Tours **	España
	Cajón del Maipo	Chile
	Camino del CID **	España
	Cicloruta del Elba	Alemania
	Cicloruta del Meno	Alemania
	Cicloruta del Weser	Alemania
	EcoColors Tours	México
	Escuela Asturiana de Piragüismo – Ranasella**	España
	Fat Tire Tours **	Francia
	Go local	España
	Huaso Tours	Chile
	Itinerarios en la Comarcas **	España
	Jackson Hole	EUA
	San Miguel Parque de Aventura	México
	Teotihuacán en Bicicleta	México
	Tour de Whatcom	EUA
Vías Verdes **	España	
Cicloturismo urbano	Bike About Tours **	Francia
	Bilbao Bike Tours **	España
	Blue Fox Travel **	Francia
	Bravo Bike Tours **	España
	Córdoba en bici	España
	Fat Tire Tours **	España, Francia, Reino Unido, Alemania
	Go local **	España
	Huaso Tours	Chile
	Katushika Shibamata Tora	Japón
	La rodada sonora	México
	La vuelta en bici a los museos, Zona sur	México
	Madrid Bike Tours **	España
	Mirabici Rental & Tours	Perú
	Muévete en Bici	México
	Paris Bike Tour **	Francia
	Paseo de Todos	México
	Ruta Tolsá	México
	Tourné **	España
Urban Bike **	España	
We Barcelona **	España	

Fuente: Elaboración propia con información de las fichas de identificación, mayo 2017.

En un segundo proceso, las fichas de identificación sirvieron para la creación de una tabla dinámica en Excel; la tabla permite realizar un análisis comparativo entre el total de casos incluidos. Para facilitar el manejo de la información se agrupan los elementos a analizar en 7 dimensiones que pueden visualizarse en la *Tabla 15*.

Tabla 15. Dimensiones analizadas para la identificación de mejores prácticas.

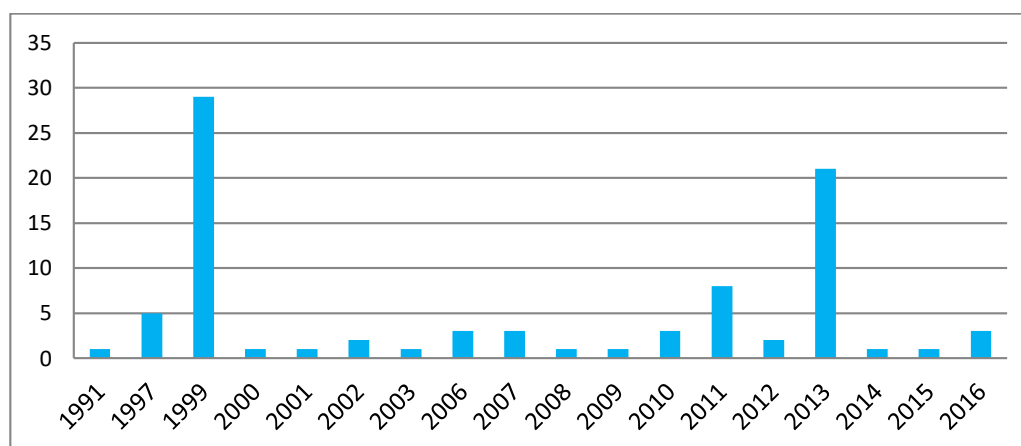
Dimensión	Elementos
1. Administración y operación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Antigüedad ▪ Tipo de administración / financiamiento (pública, privada, mixta) ▪ No. de cicloestaciones o puntos de préstamo ▪ No. de bicicletas en servicio ▪ Tipo de bicicleta ▪ No. de rutas ▪ Distancia recorrida en bicicleta ▪ Duración del recorrido o préstamo
2. Finalidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transporte ▪ Modificado para uso turístico ▪ Turismo alternativo / deportivo ▪ Turismo urbano
3. Costo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diferenciado: locales – turistas ▪ Gratuito ▪ Tarifa fija
4. Vialidades utilizadas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reservadas ▪ Segregadas ▪ Integradas ▪ Senderos para bicicletas ▪ Ciclo vías recreativas ▪ Mixtas
5. Tiempo de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permanente ▪ Agendado ▪ Fines de semana ▪ Por evento ▪ Entre semana

6. Servicios proporcionados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préstamo de bicicleta (incluido en el precio) ▪ Renta de bicicleta (costo extra) ▪ Equipo de protección ▪ Hidratación ▪ Snacks ▪ Guías especializados ▪ Mapa de ruta(s) ▪ Primeros auxilios ▪ Ruta señalizada ▪ Vigilancia policial
7. Elementos de mejora	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actualización de ruta(s) o circuito(s) ▪ Mantenimiento de ruta(s) o circuito(s) ▪ Seguimiento de nivel de satisfacción

Fuente: Elaboración propia

Siguiendo el proceso anteriormente mencionado se analizaron en total 121 casos, de los cuales: 23 tienen como finalidad ofrecer una solución de transporte; 2 han sido modificados para uso turístico, 46 son una oferta de cicloturismo de montaña o deportivo y, 50 pertenecen al cicloturismo urbano.

La antigüedad de los casos incluidos en el estudio puede visualizarse en la *Gráfica 10*. En ella se expresa la frecuencia basada en el año de creación de la empresa o institución que oferta la ruta; y se excluyen 34 casos de los cuales no se logró obtener información sobre su antigüedad.



Gráfica 10. Antigüedad de los casos de estudio.

Fuente: Elaboración propia

Como parte del análisis, se identificó que, del total de casos asociados al transporte, el 91% ofrecen su servicio en base a una tarifa fija; mientras que el 9% lo hacen de manera gratuita. Por su parte, los casos modificados para uso turístico presentan una igualdad de porcentajes entre el servicio con tarifa fija y el gratuito.

En cuanto a la oferta de cicloturismo de montaña o deportivo; aquellos que brindan su servicio de manera gratuita se presentan en el mismo porcentaje que aquellos que lo hacen en base a una tarifa fija. Esta situación cambia bastante al observar los casos pertenecientes a la oferta de cicloturismo urbano; en ellos, el 86% ofrecen su servicio con una tarifa fija, el 10% lo hacen de manera gratuita, y el 4% realizan una diferenciación de la tarifa entre la gente local y los turistas.

En la *Tabla 16* se da a conocer la tarifa promedio que ha sido identificada por cada tipo de oferta ciclista; tanto para los casos que ofrecen una tarifa diferenciada como para aquellos que establecen una tarifa fija. Para realizar el cálculo de dichas tarifas se estandarizó la información convirtiendo el importe expresado en las fichas de identificación a dólares (USD); tomando para todos los casos como base el tipo de cambio vigente al cinco de junio de 2017.

Adicionalmente, se calculó el costo por persona por día para aquellos casos en los que el costo que se expresaba era por parejas, grupos o bien por un servicio de más de un día. Tal es el caso de la mayor parte de la oferta ciclista relacionada con el transporte; ya que en general ofrecen membresías anuales; y de algunos tours ciclistas en los que el precio se establecía por grupos de personas, al requerir un mínimo de participantes para realizar el recorrido.

Tabla 16. Tarifa promedio por persona, por día.

	Tarifa diferenciada USD	Tarifa fija USD	Total general
Modificada para uso turístico		\$0.12	\$0.12
Melbourne Bike Share		\$0.12	\$0.12
Transporte		\$4.62	\$4.62
Bay Area Bikeshare		\$0.24	\$0.24
Bike Chattanooga		\$0.14	\$0.14
Bike Share Toronto		\$0.18	\$0.18
Biketown		\$0.39	\$0.39
Capital Bikeshare (CaBi)		\$0.23	\$0.23
Citi Bike		\$0.45	\$0.45
Cogicogi		\$21.69	\$21.69
Cogo Bike Share		\$0.21	\$0.21
Divvy		\$0.27	\$0.27
Docomo Community Cycle		\$0.58	\$0.58
Ecobici Mx.		\$0.06	\$0.06
Hubway		\$0.27	\$0.27
Mibici		\$0.05	\$0.05
Palacio Municipal de Distrito		\$2.71	\$2.71
Rin Project		\$48.81	\$48.81
Sistema de bicicletas compartidas en Beijing		S/I	S/I
Sistema de bicicletas compartidas en Hangzhou		S/I	S/I
Sistema de bicicletas compartidas en Shanghai		S/I	S/I
Tobu Prorental Cycle		\$6.33	\$6.33
Velib'		\$0.12	\$0.12
Cicloturismo de montaña o deportivo		\$151.08	\$151.08
Bravo Bike Tours		\$211.25	\$211.25
EcoColors Tours		\$243.09	\$243.09
Escuela Asturiana de Piragüismo: Ranasella		\$33.75	\$33.75
Fat Tire Tours		\$219.50	\$219.50
Go local		\$78.74	\$78.74
Huaso Tours		\$150.00	\$150.00
Jackson Hole		\$37.00	\$37.00
San Miguel Parque de Aventura		\$35.30	\$35.30
Teotihuacán en Bicicleta		\$27.50	\$27.50
Tour de Whatcom		\$55.00	\$55.00

Cicloturismo urbano	\$103.50	\$61.90	\$63.79
Bike About Tours	\$101.00	\$104.11	\$103.07
Bilbao Bike Tours		\$28.08	\$28.08
Blue Fox Travel	\$106.00	\$41.59	\$63.06
Bravo Bike Tours		\$108.81	\$108.81
Fat Tire Tours		\$57.89	\$57.89
Go local		\$45.00	\$45.00
Huaso Tours		\$107.50	\$107.50
Katushika Shibamata Tora		\$3.61	\$3.61
Madrid Bike Tours		\$36.01	\$36.01
Mirabici Rental & Tours		\$35.00	\$35.00
Paris Bike Tour		\$36.00	\$36.00
Ruta Tolsá		\$3.26	\$3.26
Tourné		\$39.37	\$39.37
Urban Bike		\$24.75	\$24.75
We Barcelona		\$55.68	\$55.68

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la oferta modificada para uso turístico, únicamente un caso ofrece su servicio con una tarifa fija. Melbourne Bike Share ofrece el préstamo de bicicletas a través de una membresía anual y promueve las actividades de esparcimiento al incentivar a los usuarios a recorrer la ciudad hacia los principales atractivos turísticos, brindando información al respecto a través de su página web. Al ser el único caso de análisis en este rubro, la tarifa promedio para la oferta modificada para uso turístico es de \$0.12 USD por día por persona.

En la sección correspondiente a la oferta ciclista como un medio de transporte, la tarifa promedio es de \$4.62 USD. En esta sección es importante notar que los Sistemas de Bicicletas Compartidas en Beijing, Hanzhou y Shanghai han sido incluidos en el listado al conocer que brindan su servicio con una tarifa fija; sin embargo, al desconocer el monto exacto no han sido cuantificados para el cálculo de la tarifa promedio. Además, en la *Tabla 13* es visible que, en los casos de oferta ciclista como transporte, la tarifa promedio se presenta un tanto polarizada. Es decir, existe una gran diferencia entre la tarifa más baja (Mibici \$0.06 USD) y la más alta (Rin Project \$48.81 USD). Además, se identifica que los dos casos con la tarifa más alta pertenecen a Tokyo, Japon; y la tarifa de ambos corresponde al préstamo de bicicletas eléctricas.

Posteriormente, en la misma tabla, se aprecia la tarifa promedio por persona y por día para la oferta de cicloturismo de montaña o deportivo; ésta es de \$151.08 USD. Mientras que la tarifa promedio para la oferta de cicloturismo urbano es en general de \$63.79 USD, considerando a aquellos que ofrecen una tarifa diferenciada y una fija. Sin embargo, si se desea diferenciar por el tipo de tarifa; el promedio es de \$103.5 USD para la tarifa diferenciada y de \$61.9 USD para la tarifa fija.

Al comparar la tarifa de la oferta ciclista como transporte con aquella con fines turísticos se observa que existe una discrepancia significativa entre ellas. Pero, esto resulta comprensible ya que, el primer tipo de oferta, generalmente se garantiza un ingreso anual a través de membresías y se incluyen pocos servicios adicionales al préstamo de la bicicleta. Para una mejor visualización de dicha situación; en la *Tabla 17* se muestra en qué porcentaje se prestan distintos servicios dependiendo de la naturaleza de la oferta

Tabla 17. Servicios por tipo de oferta ciclista.

	Modificada para uso turístico	Transporte	Cicloturismo de montaña o deportivo	Cicloturismo urbano
Préstamo de bicicleta	100%	96%	39%	90%
Renta de bicicleta	0%	0%	11%	12%
Equipo de protección	50%	4%	43%	74%
Hidratación	0%	0%	76%	40%
Snacks	0%	0%	74%	32%
Guías especializados	50%	0%	46%	94%
Mapa de ruta(s)	100%	74%	54%	10%
Primeros auxilios	0%	0%	20%	6%
Ruta señalizada	0%	43%	52%	4%
Vigilancia policial	0%	0%	0%	6%

Fuente: Elaboración propia

Al observar los servicios que se prestan dependiendo del tipo de oferta ciclista, se descubre que los casos cuya finalidad principal es ser una opción de transporte (incluyendo aquellos que han sido modificados para uso turístico); ofrecen el préstamo de la bicicleta y generalmente permiten descargar vía web o a través de una app el mapa de las rutas por las que se puede circular.

Por su parte, la oferta de cicloturismo de montaña o deportivo, además de ofrecer el préstamo o renta de la bicicleta; proporciona en un alto porcentaje el servicio de hidratación o snacks. Si bien no en todos los casos se incluyen dichos servicios en el precio; sí se procura hacer paradas para que los participantes puedan recibir algún refrigerio o bien adquirir algo por su cuenta.

Adicionalmente, se identificó que en la mayoría de los casos de cicloturismo de montaña o deportivo, se privilegia la independencia de los participantes. Únicamente el 46% de la oferta proporciona el servicio de guías especializados, mientras el 52% únicamente ofrece una ruta señalizada, y en un 54% proveen los mapas de las rutas; facilitando así que los usuarios que lo deseen recorran las rutas por su cuenta.

Finalmente, al analizar los casos de cicloturismo urbano se encuentra que los servicios incluidos principalmente son: el préstamo de bicicleta, equipo de protección y guías especializados. En estos casos, únicamente el 12% ofrece el servicio de renta de bicicleta para que los usuarios recorran la zona por su cuenta; y sólo el 10% proporcionan un mapa sobre las rutas que se pueden recorrer. Además, este es el único tipo de oferta en que se llega a incluir vigilancia policial; y en el que menos se cuenta con una ruta señalizada ya que en su mayoría diseñan sus propias rutas o bien se apoyan de infraestructura ciclista ya existente.

Tabla 18. Elementos de mejora por tipo de oferta ciclista.

	Modificada para transporte	Transporte	Cicloturismo de montaña o deportivo	Cicloturismo urbano
Actualización de ruta(s) o circuito(s).	100%	61%	78%	88%
Mantenimiento de ruta(s) o circuito(s)	50%	17%	54%	6%
Seguimiento del nivel de satisfacción	100%	70%	91%	92%

Fuente: Elaboración propia

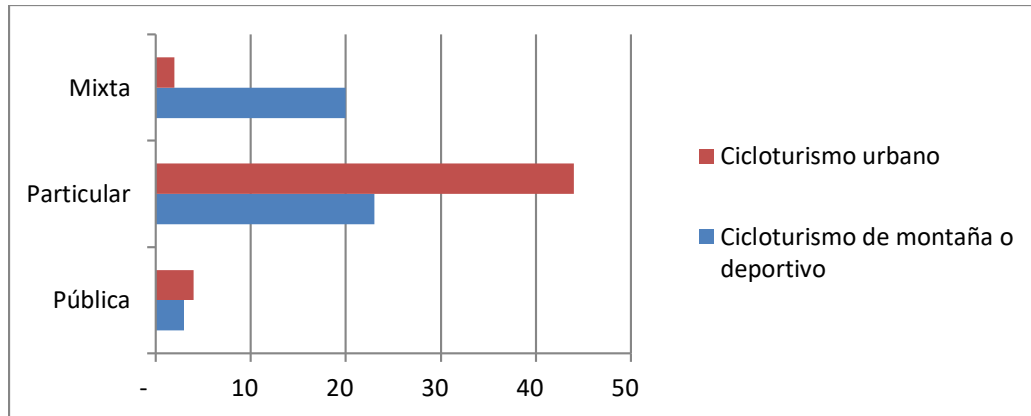
En la *Tabla 18* se muestran los resultados al analizar los elementos de mejora presentes en los distintos casos de estudio. En la tabla es visible que la actualización de rutas o circuitos, es un proceso aplicado principalmente por la oferta modificada para uso turístico, seguida de la oferta de cicloturismo urbano.

El mantenimiento de la ruta o circuito se lleva a cabo mayormente por la oferta de cicloturismo de montaña o deportivo; y, por aquella que ha sido modificada para uso turístico. En este rubro se observa que en la mayoría de los casos dicha tarea recae en manos del gobierno o bien es resultado de esfuerzos conjuntos entre la iniciativa privada y asociaciones civiles. Además, se observa que el tipo de oferta que se ve menos implicada en el mantenimiento de rutas es la de cicloturismo urbano.

Finalmente, se observa que todos los tipos de oferta presentan un alto porcentaje en cuanto al seguimiento del nivel de satisfacción. Al elaborar las fichas de identificación (*Anexo5*), se visualiza que en la mayoría de los casos dicho seguimiento se hace a través de redes sociales, o bien mediante cuestionarios web.

4.2.2 Características de la actividad cicloturista.

Después de analizar las características generales de la oferta ciclista, se centra la atención en la administración y operación de los casos referentes al cicloturismo. Y, aunque se incluye a la oferta de cicloturismo de montaña o deportivo; y al cicloturismo urbano, se muestran los resultados de manera diferenciada.



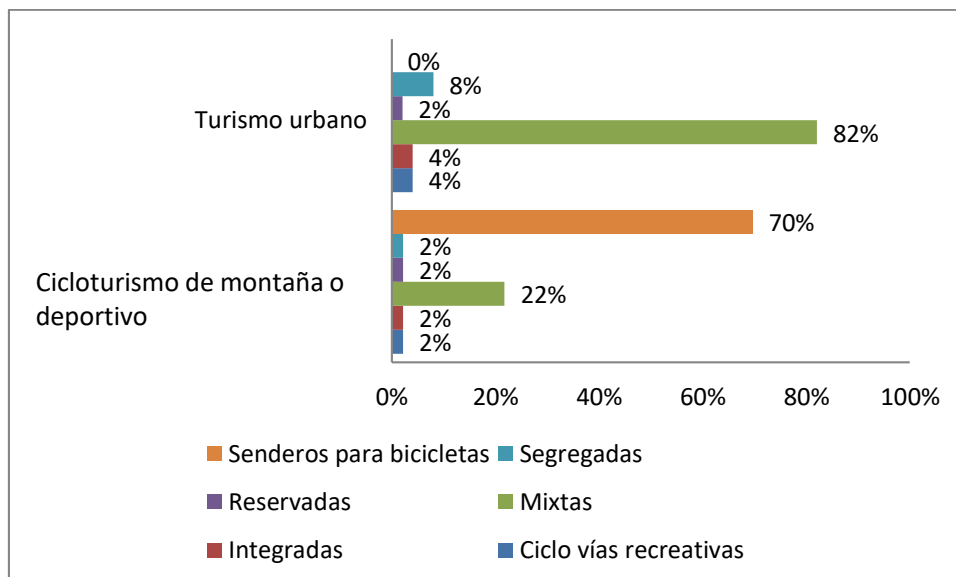
Gráfica 11. Tipo de administración/ financiamiento de la oferta cicloturista.

Fuente: Elaboración propia.

En la *Gráfica 11* se presenta el tipo de administración y/o financiamiento de los casos pertenecientes a ambos tipos de cicloturismo. Como resultado del análisis, se descubre que de manera general destaca el tipo de administración / financiamiento particular.

La administración mixta se favorece en el caso del cicloturismo de montaña o deportivo. En esta clasificación se descubrió que en la mayoría de los casos se conjuntan esfuerzos para diseñar, mantener y difundir el uso de senderos ciclistas que puedan ser utilizados a distintos niveles de dificultad. El mantenimiento de dichos senderos beneficia principalmente a los negocios locales ubicados a lo largo de la ruta, y garantiza a los usuarios un recorrido seguro con opciones de alimentación y hospedaje.

Por su parte, la administración pública se presenta en niveles muy similares tanto para la oferta de cicloturismo urbano como para el de montaña o deportivo; destacando ligeramente para los casos de cicloturismo urbano.



Gráfica 12. Vialidades utilizadas por la oferta cicloturista.

Fuente: Elaboración propia

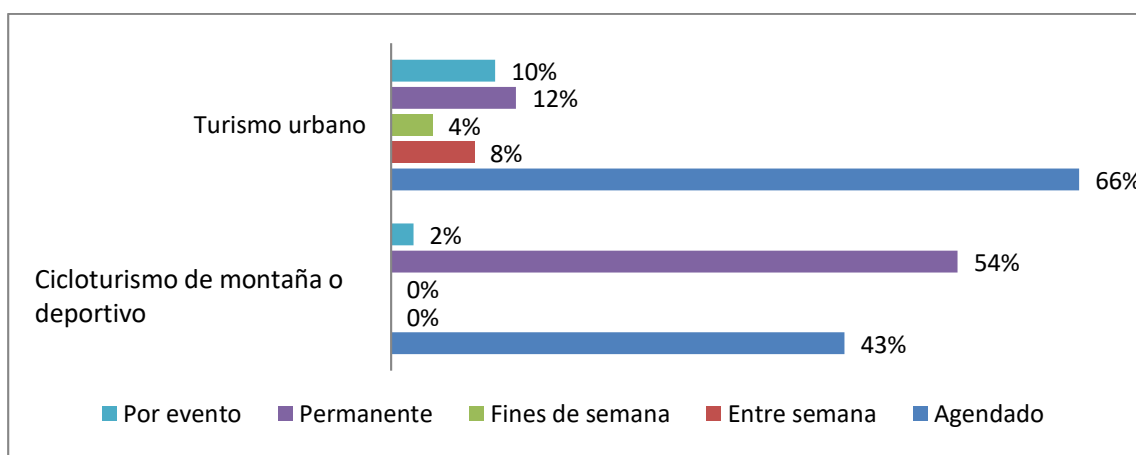
Después de analizar el tipo de administración, se realizó una comparativa entre el tipo de vialidades que se utilizan dependiendo del tipo de oferta. En la *Gráfica 12* se muestran los resultados, revelando que en el cicloturismo urbano se da una gran preferencia al uso de vialidades mixtas con un 82%; mientras que en el cicloturismo de montaña o deportivo se utilizan mayormente los senderos para bicicletas.

El cicloturismo urbano, como se ha mencionado anteriormente, suele apoyarse de infraestructura ciclista ya existente. Sin embargo, las vías ciclistas ya sean reservadas, integradas o segregadas no siempre dan acceso a los principales atractivos turísticos; y resulta necesario utilizar distintos tipos de vialidades. En los casos de estudio que incluyen un recorrido guiado a través de la ciudad, se garantiza la mayor seguridad posible durante el recorrido; mientras que en aquellos casos en que se ofrece únicamente la renta de la bicicleta se suelen sugerir algunas rutas con vías ciclistas segregadas y se dirige a los reglamentos vigentes referentes a la actividad ciclista en la ciudad.

El cicloturismo de montaña o deportivo, destaca por utilizar senderos para bicicletas los cuales han sido trazados por el uso continuo y se adentran en la naturaleza. Sin embargo, también se encuentra que en el 22% de los casos se utilizan vialidades mixtas. Un claro ejemplo de dicha situación se encuentra en las Vías Verdes de

España; en éstas las rutas han sido trazadas a lo largo de vías ferroviarias en desuso y a lo largo del recorrido la ruta puede ser pavimentada o no, y dar acceso tanto a calles de pequeños poblados como a rutas rodeadas de naturaleza.

Como se observa hasta este punto, los distintos tipos de oferta cicloturista presentan distintas características en cuanto a su administración y vialidades utilizadas. Lo mismo ocurre al visualizar los tiempos de servicio que manejan; esta situación es visible en la *Gráfica 13*, en ella se identifica en que porcentaje se proporciona un servicio: por evento, de manera permanente, únicamente en fin de semana, o bien sólo entre semana, o únicamente si se solicita y agenda con anticipación.



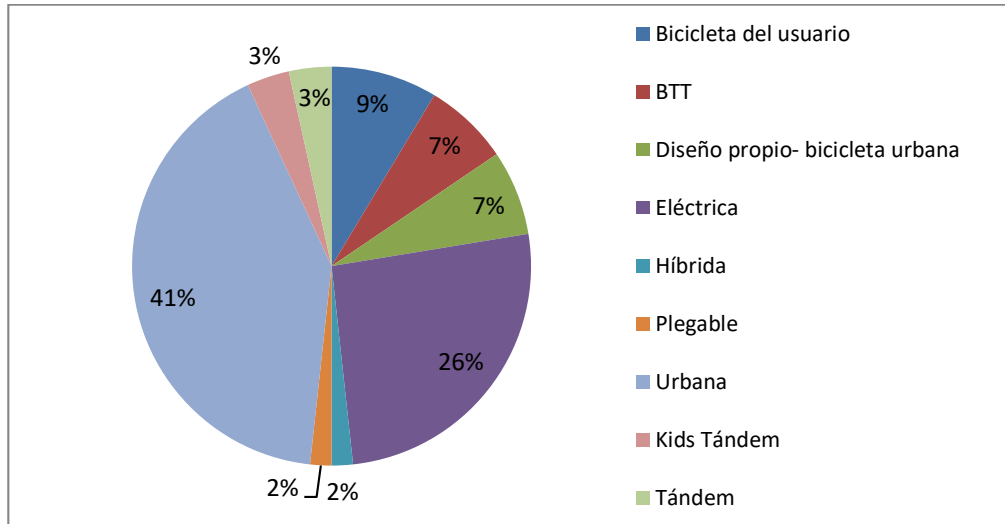
Gráfica 13. Tiempos de servicio de la oferta cicloturista.

Fuente: Elaboración propia

En las *Gráficas 14 y 15* se presentan los tipos de bicicleta utilizados en cada tipo de oferta cicloturista. En algunos casos de estudio se requería que los participantes llevaran su propia bicicleta, sin indicar o sugerir algún tipo de bicicleta en especial; dichos casos están contemplados en el rubro “bicicleta del usuario”. Por otra parte, se encontró, principalmente en casos de cicloturismo de montaña o deportivo, que además de requerir una bicicleta propia se indica con énfasis que ésta sea una bicicleta todo terreno (BTT); dichos casos fueron incluidos en la clasificación “BTT”.

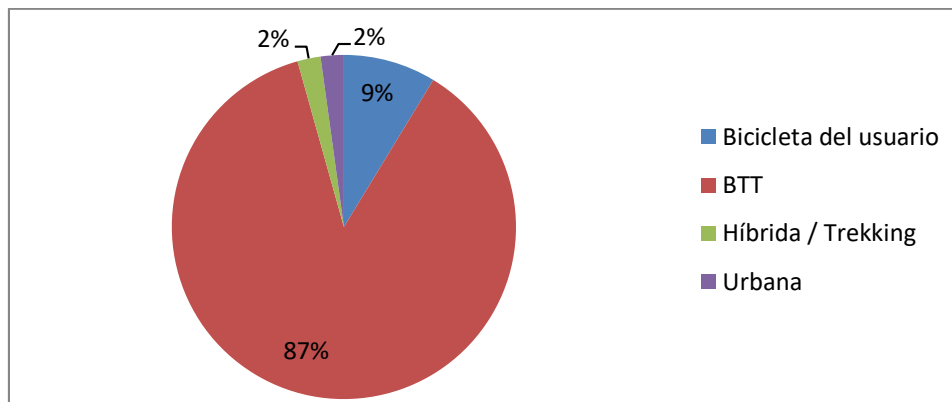
Adicionalmente, se puede observar en los casos de cicloturismo urbano existe una diferenciación entre “bicicleta urbana” y “diseño propio-bicicleta urbana”. En la segunda clasificación se incluyeron aquellos casos en los que la oferta cicloturista ha seguido el ejemplo de múltiples sistemas de bicicletas compartidas en las que se tiene

contacto con un tercero para el diseño de una bicicleta propia que identifique y diferencie a la marca de otras. Dichos casos son los contenidos en la empresa Blue Fox Travel – Francia; y Madrid Bike Tours – España.



Gráfica 14. Tipo de bicicleta utilizada en cicloturismo urbano.

Fuente: Elaboración propia



Gráfica 15. Tipo de bicicleta utilizada en cicloturismo de montaña o deportivo.

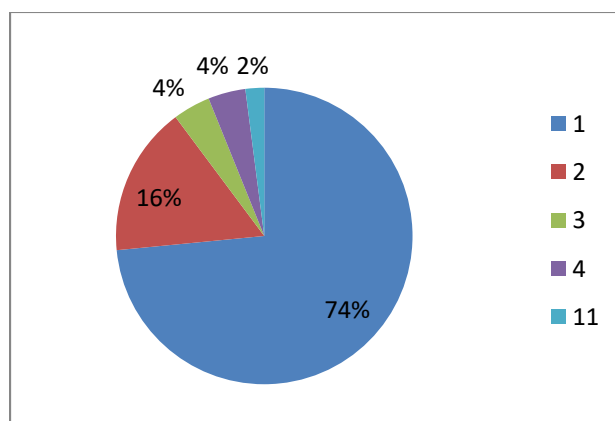
Fuente: Elaboración propia

En la *Gráfica 14* se identifica que en el cicloturismo urbano, las bicicletas más utilizadas son las urbanas y las eléctricas. En algunos casos de estudio se puede elegir entre utilizar una bicicleta urbana y una eléctrica dependiendo de la condición física del participante; y en el caso de recorridos con pendientes se incluye directamente una bicicleta eléctrica para garantizar que el recorrido pueda ser realizado incluso por personas que no suelen realizar actividad física.

Por su parte, en la *Gráfica 15* se observa que en el cicloturismo de montaña o deportivo el 87% de los casos requieren el uso de una BTT, y en los menores porcentajes se encuentran las bicicletas híbridas, trekking y urbanas. Como se puede observar, existe una relación esperada y directa entre el tipo de vialidades utilizadas y el tipo de bicicleta requerida para cada actividad.

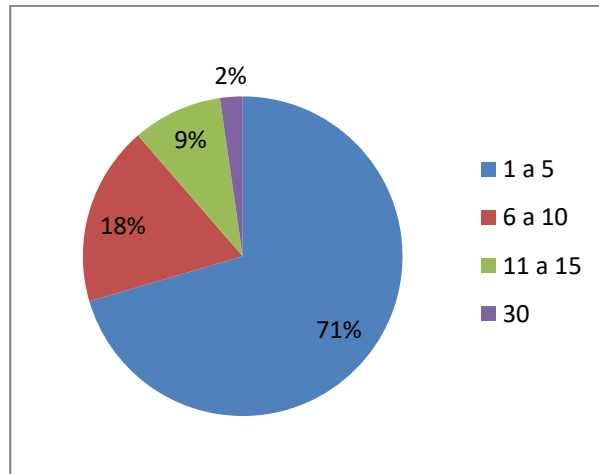
Otra característica analizada fue el número de rutas que cada caso de estudio oferta en la zona en que opera. De esta manera se identificó, como se muestra en las *Gráficas 16 y 17*, el porcentaje de las rutas ofertadas por cada tipo de cicloturismo. En ambos casos, se graficó el número de rutas que los distintos casos de estudio ofertan por zona. Es decir, si una misma empresa oferta recorridos en distintas ciudades; se contabilizó el número de rutas por cada ciudad o zona en la que opera.

Por ejemplo, la empresa *Fat Tire Tours* opera en España, Alemania, Reino Unido y Francia; y, en la sucursal francesa se ofertan tours dentro de Paris, a Versailles y a Loire Valley. En este caso se contabilizaron por separado el número de rutas ofertadas para cada ciudad; y de acuerdo a su naturaleza ya que el recorrido a Loire Valley pertenece a la clasificación de turismo de montaña o deportivo.



Gráfica 16. Número de rutas - cicloturismo urbano.

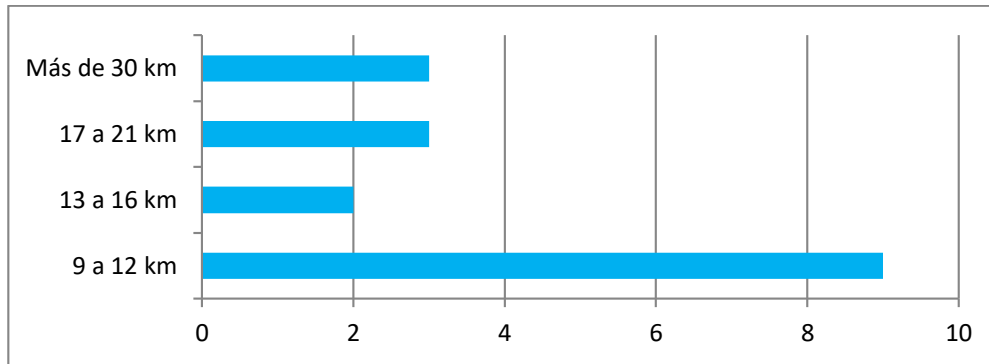
Fuente: Elaboración propia



Gráfica 17. Número de rutas - cicloturismo de montaña o deportivo.
Fuente: Elaboración propia

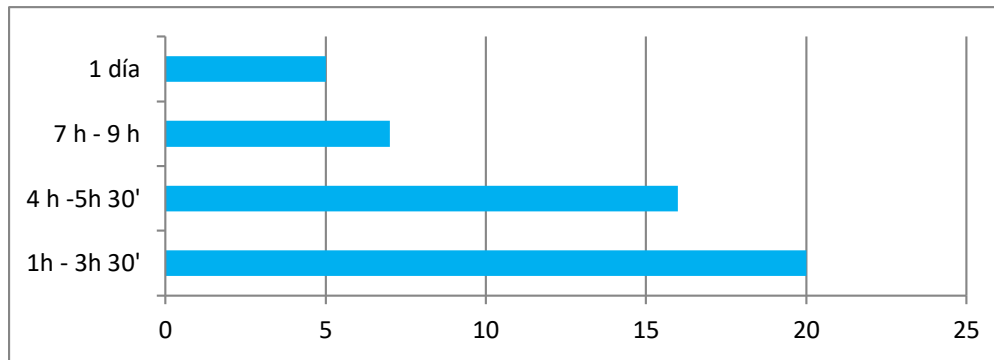
Al comparar ambas gráficas, se observa que en la oferta de cicloturismo urbano generalmente se diseña y oferta 1 ruta por cada zona de operación (74%). Mientras que, en el cicloturismo de montaña o deportivo, el mayor porcentaje (71%) corresponde a ofertar de 1 a 5 rutas distintas dentro de la misma zona de operación. Esta situación resulta comprensible ya que dentro del turismo alternativo suelen diferenciarse las rutas además de por zona, por grado de dificultad.

Para finalizar la caracterización operativa de los distintos tipos de cicloturismo, se evaluó la distancia recorrida y duración de los recorridos ofertados. En las siguientes gráficas se muestran los resultados obtenidos, tomando en cuenta que no en todos los casos de estudio se pudo obtener la información referente a la distancia recorrida; y, en múltiples casos de cicloturismo de montaña, la duración del recorrido depende del ritmo y preferencias de cada participante al ser rutas de libre acceso y sin un tour guiado. Estos casos están señalizados bajo el rubro "N/A" (No aplica).



Gráfica 18. Distancia recorrida - cicloturismo urbano.

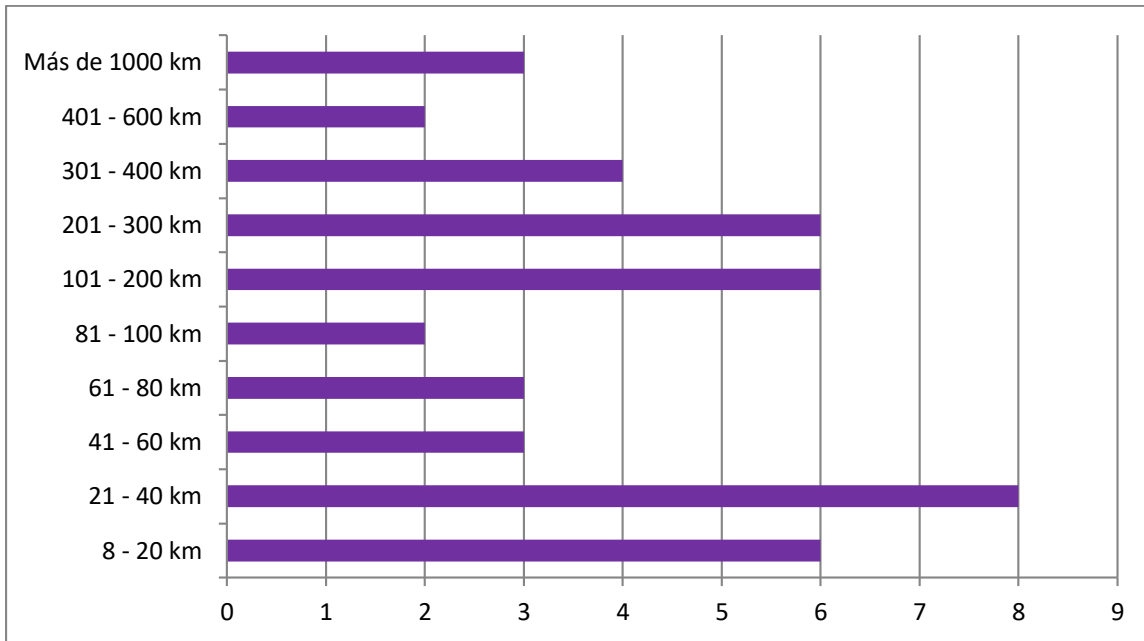
Fuente: Elaboración propia



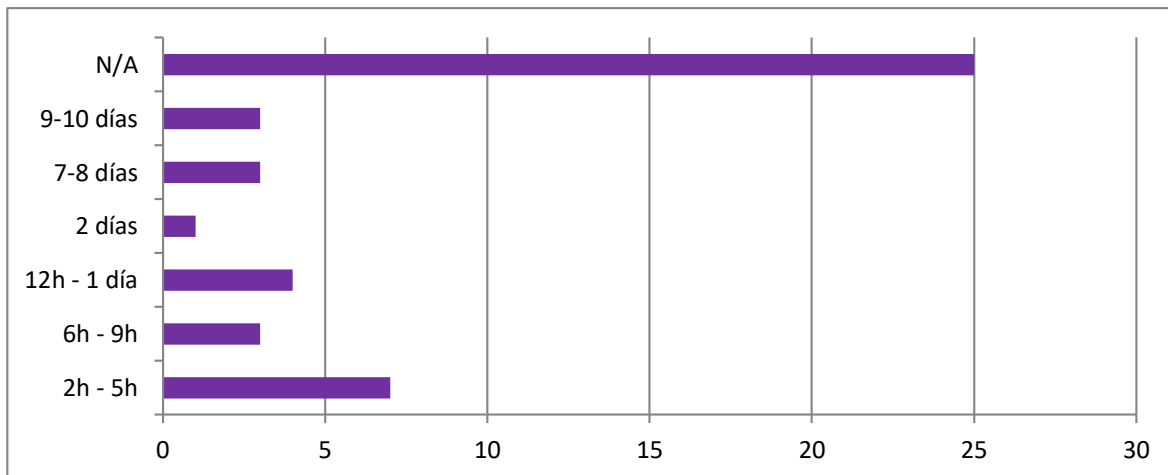
Gráfica 19. Duración del recorrido - cicloturismo urbano.

Fuente: Elaboración propia

En las *Gráficas 18 y 19* se aprecia que en los casos de cicloturismo urbano la distancia total recorrida en bicicleta suele ser de 9 a 12 km; y la duración de un recorrido de esta naturaleza generalmente es de 1h a 3h 30'. Cabe mencionar que en recorridos de mayor distancia o duración se identificó, mediante las fichas de información, que se procura hacer paradas de algunos minutos en cada atractivo; y al menos una parada de mayor duración para tomar un refrigerio.



Gráfica 20. Distancia recorrida - cicloturismo de montaña o deportivo.
Fuente: Elaboración propia



Gráfica 21. Duración del recorrido - cicloturismo de montaña o deportivo.
Fuente: Elaboración propia

En las *Gráficas 20 y 21* se muestran las distancias recorridas y duración de cada recorrido con referencia a los casos de cicloturismo de montaña o deportivo. A primera vista, es posible identificar que en estos casos la distancia que se recorre en bicicleta es bastante mayor que en los casos de cicloturismo urbano. Además, la distancia que muestra tener una mayor frecuencia dentro de los casos de estudio es de 21 a 40 km; seguida por recorridos de 8 a 20 km, de 101 a 200 km, y de 201 a 300 km.

En todos los casos de estudio, se contabilizó únicamente las distancias que se recorren de manera ciclista; excluyendo los tramos que se recorren con vehículos de apoyo, o bien las distancias que los participantes deben recorrer por su cuenta para llegar al punto de recogida y/o entrega de la bicicleta.

En cuanto a la duración del recorrido, destacan principalmente los casos en los que el tiempo de recorrido depende de cada participante. En aquellos que se incluye el servicio de un guía durante el recorrido, el tiempo de recorrido que presenta mayor frecuencia es de 2 a 5 h; seguidos por aquellos con una duración de 12 h a 1 día.

Finalmente, es necesario hacer mención de la oferta cicloturista existente en Guanajuato. Como resultado de la investigación se incluyó en los casos de estudio una ruta ofertada por la empresa EcoColors (se puede consultar en el *Anexo 5 – documento en línea, ficha 35*). Dicho recorrido tiene una duración de 9 días, en los que se circula en bicicleta por aproximadamente 197 km y con un vehículo de apoyo se recorren distintos puntos del estado de Guanajuato; incluyendo algunos tramos de montaña en la Ciudad de Guanajuato.

Por otra parte, se ha tenido conocimiento que en los primeros meses del 2017 surgió una oferta enfocada al cicloturismo de montaña o deportivo, que propone recorrer la zona norte de la Ciudad de Guanajuato circulando a través de las montañas y senderos ciclistas que han sido trazados poco a poco.

Lamentablemente, este caso no fue incluido dentro de la comparativa ya que surgió después de que se cerrara el periodo de levantamiento de información referente a la oferta ciclista nacional (noviembre, 2016). Aunque resulta alentador observar que la oferta cicloturista incrementa día a día, fue necesario acotar el tiempo destinado al levantamiento de información para lograr que el presente trabajo llegase a término.

4.3 Esquema administrativo y operativo de la propuesta.

Como parte final de la propuesta cicloturista se ha generado un listado de estatutos considerados básicos y adecuados para una posible implementación de la misma. El siguiente esquema administrativo y operativo ha sido desarrollado tomando como base las necesidades y deseos expresados por la demanda, las características tanto de la actividad ciclista como de la actividad cicloturista identificadas a través del análisis de mejores prácticas; y, confrontando dichas características a la realidad conocida sobre la Ciudad de Guanajuato.

A continuación, se describe en diez rubros cómo se considera que debería ser administrada y operada la oferta cicloturista que ha sido propuesta a lo largo de este trabajo de investigación:

1. Tipo de Administración

Siguiendo el ejemplo de los casos de estudio, y tomando en cuenta el desarrollo de la actividad turística en la Ciudad de Guanajuato; se considera que el tipo de administración y financiamiento debe ser de carácter privado.

Si bien, se puede buscar apoyo gubernamental para la difusión de la oferta; se considera que involucrar al sector público podría resultar contraproducente al tener que esperar por convocatorias de financiamiento; y arriesgado al no tener la certeza de que la propuesta resulte de interés o prioridad ante los constantes cambios administrativos.

2. Tipo de bicicletas utilizadas

El terreno por el que circula el recorrido propuesto es totalmente pavimentado y con pocas pendientes; por ello puede ser realizado en bicicletas urbanas. Sin embargo, siguiendo el ejemplo de las mejores prácticas identificadas; se considera adecuado poner a elección del usuario el tipo de bicicleta, pudiendo elegir entre una bicicleta urbana o bien una eléctrica.

Finalmente, como aprendizaje del análisis realizado, se recomienda aclarar que los niños deben ser mayores de 10 años para tengan la estatura mínima necesaria para utilizar una bicicleta eléctrica.

3. No. de rutas ofertadas

En esta propuesta se ha diseñado únicamente una ruta para la zona norte de la ciudad. Se recomienda, que en caso de implementarse se comience únicamente con esta ruta y posteriormente se diseñen rutas para zonas distintas dependiendo de las necesidades e intereses que surjan.

Además, debe considerarse la opción de ofertar recorridos privados utilizando la misma ruta propuesta. Se ha aprendido que esto resulta de interés para aquellos visitantes que prefieren ir a su ritmo, o bien que gustan de tours más personalizados.

4. Distancia recorrida

El promedio de distancia recorrida en un tour cicloturista, de la misma naturaleza que el propuesto por esta investigación, suele ser de 9 a 12 km según lo identificado en el análisis anterior. La distancia total que se recorre en bicicleta en la ruta propuesta para la zona norte de la Ciudad de Guanajuato es de 8.9 km por lo que se corrobora que es una distancia adecuada para un recorrido recreativo de carácter urbano.

5. Duración del recorrido

Al revisar los resultados del análisis de mejores prácticas, se observa que la duración promedio de un recorrido cicloturista urbano es de 1 h a 3h 30'. Esto permite cerciorarnos que la duración del recorrido propuesto es adecuada; ya que el tiempo total requerido para circular entre los siete atractivos es de aproximadamente 58'.

Considerando que en cada uno se realice una pausa de 5' para la explicación del atractivo y tomar algunas fotografías; más un descanso de aproximadamente 20' en el mirador natural ubicado entre el cuarto y quinto atractivo (Museo de mineralogía – Templo de Mineral de Cata), para tomar un refrigerio; la duración final del recorrido sería de aproximadamente 2 horas.

6. Costo del servicio

Al visualizar el costo promedio de la oferta de cicloturismo urbano, se descubre que es más elevado que el que los turistas expresaron estar dispuestos a pagar.

Para establecer la tarifa de la oferta cicloturista sería necesario realizar un estudio económico que incluya los gastos de implementación, difusión y funcionamiento de la misma. Sin embargo, con un primer acercamiento se considera que dicha tarifa podría encontrarse entre lo que los visitantes declaran estar dispuestos a pagar, y la tarifa promedio de los casos estudiados.

La tarifa podría ser de \$35 a \$45 USD por persona por recorrido, considerando la posibilidad de establecer tarifas diferenciadas entre el uso de una bicicleta urbana y una eléctrica.

7. Vialidades utilizadas

Actualmente, la Cd. de Guanajuato no cuenta con infraestructura ciclista (vialidades, señalamientos, lugares de aparcamiento) que facilite la operación de un sistema de transporte ciclista o bien la realización de recorridos ciclistas sin la orientación de un guía.

La implementación de vialidades reservadas conllevaría un coste muy alto, Es por ello, que para realizar el recorrido propuesto se considera utilizar únicamente vías integradas; que son las que ya se habían considerado durante el diseño del recorrido.

8. Tiempo de servicio

Tomando en cuenta las características del recorrido propuesto y las condiciones meteorológicas de la Ciudad de Guanajuato, se considera que los recorridos deben ser ofertados con horarios fijos y bajo previa agenda de los mismos.

Sin embargo, se debe considerar permitir que algunos usuarios se integren de último momento al recorrido en caso de haber plazas disponibles. Esto, al conocer que a la Ciudad de Guanajuato llegan una gran cantidad de mochileros que además de contar con poco tiempo para recorrer la ciudad, pueden no haber planeado con anterioridad tomar un recorrido ciclista, pero estar interesados al momento.

9. Servicios proporcionados

Se propone que incluidos en el precio se ofrezcan: el préstamo de la bicicleta, guía especializado, equipo de protección (casco y chaleco reflejante), una botella de agua y un snack. Además, se observó que en varios casos de estudio se incluye la toma de fotografías durante la actividad; por lo que se podría añadir este servicio y posteriormente enviarlas por correo a cada participante, o bien compartirlas a través de una página web.

Además, es necesario aclarar que no se considera pertinente ofrecer como un servicio complementario la renta de bicicletas. Al menos, no en un primer momento de la implementación; ya que al no contar con infraestructura ciclista en la zona resulta peligroso incentivar a que los ciclistas recorran la zona sin la supervisión de un guía especializado.

10. Elementos de mejora

En cuanto a los elementos de mejora, se recomienda que tras implementar la oferta cicloturista se procure monitorizar el nivel de consumo e intereses de los usuarios para contemplar el futuro diseño de nuevas rutas en otras zonas de la ciudad. Además, se debe garantizar que se realice un seguimiento del nivel de satisfacción ya sea a través de redes sociales o bien con pequeñas encuestas a los usuarios al terminar el servicio.

Finalmente, debe considerarse que si bien la identificación de las mejores prácticas existentes ha guiado a la redacción de las consideraciones anteriores con respecto a la administración y la operación de la oferta propuesta; éstas pueden requerir modificaciones sobre la marcha en caso de ser implementada.

Sin embargo, se reitera que estas propuestas son resultado del análisis de diversos casos de estudio y de las características conocidas sobre la zona de estudio por lo que son aplicables con un alto nivel de seguridad. Para una mejor visualización y a manera de conclusión, en la siguiente tabla se presenta un resumen de las características de la propuesta de cicloturismo generada.

Tabla 19. Características de la propuesta cicloturista

Propuesta de oferta cicloturista	
Ubicación	Zona norte de la Ciudad de Guanajuato, México.
Finalidad	Ser una opción de acercamiento a la cultura a través de recorridos cicloturistas de carácter urbano.
Descripción	A través de una ruta diseñada para el norte de la ciudad, se recorrerán siete atractivos turísticos relacionados con la historia y cultura minera de Guanajuato.
Administración /Financiamiento	Particular
Bicicletas utilizadas	Urbana o eléctrica (a elección del usuario)
Distancia del recorrido	8.9 km
Duración del recorrido	2 horas
Costo	Tarifa fija. Entre \$35 y \$45 USD. Diferenciar la tarifa dependiendo de la bicicleta elegida por el usuario.
Vialidades utilizadas	Integradas
Tiempo de servicio	Agendado, con posibilidad de integrar participantes a pocos minutos de comenzar el recorrido.
Servicios proporcionados	Préstamo de la bicicleta, guía especializado, equipo de protección (casco y chaleco reflejante), una botella de agua y un snack
Elementos de mejora	Actualización de rutas Seguimiento del nivel de satisfacción

Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES

El término de esta investigación permite concluir lo siguiente:

- En la Ciudad de Guanajuato, existe una demanda interesada en realizar recorridos ciclistas durante su visita a la Ciudad de Guanajuato. Ésta, se identificó en el 33.7% de los visitantes encuestados que preferirían realizar un recorrido turístico en bicicleta; y el perfil de dicha demanda se muestra anteriormente en la *Tabla 13*.
- La mayoría de los visitantes viajan acompañados de su familia (54.6% del total de visitantes encuestados – *Tabla 12*); por lo tanto, requieren de actividades en las que todos los integrantes de la familia puedan participar. Tomando en cuenta dicha información es posible concluir que al diseñar una oferta cicloturista dirigida a los visitantes de la Ciudad, el favorecer al turismo urbano sobre el deportivo/alternativo incrementaría sus posibilidades de éxito.
- El proceso de investigación, principalmente durante el diseño de la ruta propuesta, permite concluir que en la Ciudad de Guanajuato es posible generar distintas rutas para recorridos ciclistas sin necesidad de comprometer la seguridad de los usuarios. Sin embargo, antes de proponer cualquier ruta es imprescindible contar con un estudio geográfico y corroborar presencialmente el estado de las vialidades.
- Durante la recopilación y análisis de la información sobre los casos de oferta ciclista formalmente establecida; se identificó que el uso de la bicicleta ya sea con fines de transporte o recreativos, no depende ni se ve imposibilitado por las condiciones geográficas y meteorológicas de una región. Sin embargo, dichas condiciones deben ser tomadas en cuenta en el momento de diseñar la oferta. Esta aseveración es visible al realizar la comparación de la oferta ciclista existente y observar la diversidad de regiones en las que se desarrolla exitosamente.

- Se revela que las temporadas vacacionales de verano, invierno y semana santa son los momentos de mayor afluencia turística a la Ciudad de Guanajuato; descartando la idea generalizada de que esto sucede durante el Festival Cervantino.
- Se ratifica el perfil del turista publicado anualmente a través del OTG, tras obtener el perfil del entrevistado y encontrar que ambos son coincidentes. Como resultado de ambos perfiles, se concluye que el destino podría dirigir su oferta y esfuerzos de difusión a visitantes nacionales; ya que desde hace varios años la demanda se ha visto encabezada por mexicanos.
- Al analizar las características geográficas y sociales de la región estudiada, se percibe que los habitantes de la Ciudad de Guanajuato dependen fuertemente del desempeño de la actividad turística. En promedio los habitantes cuentan con una educación a nivel secundaria, y se dedican a actividades terciarias incluyendo así servicios de esparcimiento, culturales, deportivos y recreativos. Sin embargo, la necesidad de obtener un ingreso a través del turismo ha llevado a esta Ciudad a carecer de una regulación adecuada de los prestadores de servicios; culminando así en inconformidades de los visitantes por no contar con guías especializados, información en su idioma, y dificultades para llegar a algunos atractivos que si bien no se encuentran alejados del centro; son de difícil acceso si no se contrata algún tour.

RECOMENDACIONES

Tras encontrar una respuesta afirmativa a la pregunta de investigación, se considera pertinente recomendar el proceso de investigación que se siguió en el desarrollo de esta propuesta para futuros estudios que pretendan diseñar alguna oferta cicloturista con enfoque en turismo urbano.

Dicha recomendación se dirige principalmente a aquellas regiones en las que la actividad ciclista no esté regulada o bien sea una constante el establecimiento de recorridos en bicicleta sin un estudio previo que garantice la seguridad del usuario y de su entorno. Es así que se considera necesario para diseñar y proponer una oferta cicloturista:

1. Realizar una investigación documental referente a las características geográficas, climáticas, sociales y económicas de la región.
2. Identificar la oferta existente en la región, a la demanda y sus necesidades.
3. Utilizar un sistema de información geográfica que facilite la localización y conexión de los atractivos turísticos mediante una ruta segura y accesible.

En este punto se debe conjuntar la información documental y experimental para determinar si se transitará por ciclo vías reservadas, segregadas, integradas, recreativas o bien en senderos para bicicletas.

4. Determinar las características administrativas y operativas que faciliten su implementación y funcionamiento de acuerdo al contexto en que se desarrolle.

Adicionalmente, se recomienda favorecer la investigación y producción de documentos formales que permitan la difusión formal de información sobre el cicloturismo, sus vertientes y beneficios. Actualmente, es posible encontrar diversos datos en línea a través de foros, asociaciones ciclistas y blogs de ciclistas; sin embargo, la producción escrita en revistas de investigación es escasa.

Además, al indagar sobre el cicloturismo se visualizó que los beneficios que esta actividad conlleva, así como sus repercusiones, no han sido propiamente evaluadas. Por ello, se recomienda para futuros estudios privilegiar a la generación de estadísticas y/o descripción formal de los impactos de la actividad cicloturista.

Finalmente, se recomienda tomar la presente investigación como un caso de éxito para comenzar con la formulación de un Modelo de Cicloturismo que permita la creación de oferta cicloturista en diversas regiones con características similares a la Ciudad de Guanajuato.

REFERENCIAS

- Ashworth, G. & Page, S. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, pp 1-15.
- Ayuntamiento de Córdoba (2014). *Vive Córdoba*. Córdoba en Bici, Patrimonio en dos ruedas. Recuperado en junio de 2015 de: <http://www.cordoba.es/guia-de-cordoba-en-bici/book/4?page=1>.
- Ayuntamiento de Pamplona (2004). *C – cycle*. La normativa ciclista. Recuperado en septiembre de 2016 de: <http://www.c-cycles.es/pdf/normativaciclista2004.pdf>.
- BID (2014). *Banco Interamericano de Desarrollo*. Biciudades 2014. Recuperado en agosto de 2015 de: http://bicitlan.org/images/biciudades2014_final.pdf.
- Carreón, A.; Martínez, A. & Treviño, X. (2011). *Ecobici*. Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México. Recuperado en noviembre de 2015 de: <https://www.ecobici.df.gob.mx/sites/default/files/pdf/manual-del-ciclista.pdf>.
- CDMX (2015). *Gaceta Oficial Distrito Federal*. Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Recuperado en octubre de 2016 de: http://www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf.
- CESTUR (2012). *Metodología del estudio de perfil y satisfacción del turista*. México: SECTUR.
- Coalición de bicicletas de San Francisco (2014). *Reglamento de tránsito para bicicletas*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <https://www.sfbike.org/wp-content/uploads/2014/03/Rules-of-the-Road-two-sided-spanish.pdf>.
- CONACULTA (2013). *INAH*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://www.inah.gob.mx/es/boletines/1249-de-antropologia-a-tlatelolco-en-bicicleta>.

CONACULTA (2015). *Fonoteca Nacional*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://www.fonotecanacional.gob.mx/index.php/agenda/calendario-de-eventos/rodada-sonora>.

CONACULTA (S/F). *Guanajuato tras las huellas de los Insurgentes*. Recuperado en noviembre de 2015 de: http://www.cultura.gob.mx/turismocultural/destino_mes/guanajuato/guanajuato.html.

CPTM (2014). *Visit Mexico*. ¿Por qué México como destino de reuniones? Recuperado en octubre de 2016 de: <https://www.visitmexico.com/es/turismo-de-reuniones/guanajuato>.

Crouch, G. & Ritchie, J. (1999). Tourism, competitiveness and social prosperity. *Journal of Business Research*. Vol. 44, pp. 137-152.

Dirección General de Turismo (2012). *Guanajuato Capital*. Recuperado en junio de 2015 de: <http://www.guanajuatocapital.mx/?mod=ciudad&do=historia>.

DENUE (2015). *Establecimientos económicos*. Base de datos descargada en marzo de 2015 de: <http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapa/denue/>.

Embajada Alemana Lima (2015). *Embajada Alemana Lima*. Recuperado en noviembre de 2015 de: http://www.lima.diplo.de/Vertretung/lima/es/01/Deutschland_heute/Radwanderer/Radwandern.html.

Fernández Martínez, J. (2013). *CICLOS FORMATIVOS – Historia de la bicicleta*. Recuperado en octubre de 2015 de: http://www.cartagena.es/files/115-12866-DOC_FICHERO/historia%20de%20la%20bicicleta.pdf.

Friends of Pathways (2014). *Friends of Pathways Jackson Hole*. Recuperado en enero de 2016 de: www.friendsofpathways.org.

GDF & SEDEMA (2015). *ECOBICI Sistema de Transporte Individual*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <https://www.ecobici.df.gob.mx/es/informacion-del-servicio/requisitos-planes-y-tarifas>.

Gobierno de Buenos Aires (2015). *Buenos Aires Ciudad*. Ecobici para turistas. Recuperado en junio de 2015 de: <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/sistema-ecobici/turistas>.

Gobierno del Edo. de México (2015). *Guía Técnica para el Desarrollo y Documentación de Mejores Prácticas de la Administración Pública Estatal*. Recuperado en octubre de 2016 de: http://www.edomexico.gob.mx/newweb/pdf/guia_mejores_practicas.pdf.

Gorriy P., M. (2009). *Manual de educación urbana sobre gestión de la calidad del aire*. La Paz, Bolivia: Proyecto Aire Limpio.

Hassan, S. (2000). Determinants of Market Competitiveness in an environmentally sustainable tourism industry. *Journal of Travel Research*. Vol.23, pp. 111-128.

Hernández, R.; Fernández, C. & Lucio, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill.

IMMPC (2013). *Instituto Mexicano de Mejores Prácticas Corporativas*. ¿Qué son las mejores prácticas corporativas? Recuperado en octubre de 2016 de: <http://www.immpc.org.mx/mejores-practicas-corporativas>.

INAFED (2016). *Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal*. Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México. Recuperado en octubre de 2016 de: <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM11guanajuato/historia.html>.

INEGI (2015a). *Anuario estadístico y geográfico de Guanajuato*. México: INEGI.

INEGI (2015b). *Cuéntame... Información por entidad*. Recuperado en octubre de 2015 de:

<http://www.cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/gto/poblacion/default.aspx?tema=me&e=11>.

INEGI (2015c). *Encuesta Intercensal 2015*. Estimadores de la población de 15 años y más, y su distribución porcentual según nivel de escolaridad, educación básica, secundaria incompleta y completa y promedio de escolaridad por municipio y sexo. Recuperado en diciembre de 2015 de: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/tabuladosbasicos/default.aspx?c=33725&s=est>.

Javier, G. (S/F). *Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior*. Guía del Ciclista. Recuperado en septiembre de 2016 de: <http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Guia-del-ciclista-marcadores.pdf>.

Jick, T. (1979). *Mixing qualitative and quantitative methods: triangulation in action*. Administrative Science Quarterly.

Karlsruhe. (2013). *Karlsruhe*. Die wichtigsten Verkehrsregeln für Fahrradfahrer. Recuperado en diciembre de 2013 de: <http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/stvo.de>.

Kelling, A. (1999). *Sustrans' Routes for people*. Recuperado en septiembre de 2016 de: <http://www.sustrans.org.uk/assets/files/Info%20sheets/ff28.pdf>.

Kidd, B. (2012). *Tokyo by Bike*. What makes Japan a great cycling nation?. Recuperado en marzo de 2016 de: <http://www.tokyobybike.com/2012/01/what-makes-japan-great-cycling-nation.html>.

Kidd, B. (2015). *Tokyo by Bike*. Where can I rent a bicycle in Tokyo? Recuperado en octubre de 2016 de: <http://www.tokyobybike.com/2015/01/where-can-i-rent-bicycle-in-tokyo.html>.

Kozak, J. (2015). *The United States of Great Outdoors*. 8 Ciudades que incentivan el uso de las bicicletas en Estados Unidos. Recuperado en septiembre de 2016 de: <http://outdoors.visittheusa.com/8-bike-friendly-cities-usa>.

L&S Proyectos (2015). *L&S Proyectos / Vinculamos la cultura*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://lysproyectos.wix.com/lysp#!evento-13-bici/cvt4>.

Lumsdon, L. (1996). Cycle tourism in Brita. *Insights* pp. 27-32.

Martínez, A. (2012). *Para todo México*. Relieve del estado de Guanajuato. Recuperado en septiembre de 2015 de: <http://www.paratodomexico.com/estados-de-mexico/estado-guanajuato/relieve-guanajuato.html>.

Mató i Palós, E. & Troyano, X. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa*. Síntesis de los principales estudios realizados. España: Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

MiBici (2015). *Mibici Sistema de Bici Pública*. ¿Qué es MiBici?. Recuperado en octubre de 2016 de: <https://mibici.net/>.

Midtown Greenway Coalition (2016). *Midtown Greenway Coalition*. Recuperado en enero de 2016 de: <http://midtowngreenway.org/about-the-greenway/>.

Mirabici (2013). *Mirabici Rental & Tours*. Recuperado en junio de 2015 de: <http://www.mirabiciperu.pe/es/tours>.

Montaño, M. (2016a). *El Universal*. Relanzarán Huizi en municipio de Toluca. Recuperado en octubre de 2016 de: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/edomex/2016/03/18/relanzaran-huizi-en-municipio-de-toluca>.

Montaño, M. (2016b). *El Universal*. Toluca en Bici será gratuito: Fernando Zamora. Recuperado en octubre de 2016 de: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/04/7/toluca-en-bici-sera-gratuito-fernando-zamora>.

Motivate (2016). *Motivateco*. Recuperado en octubre de 2016 de: <https://www.motivateco.com/where-we-do-it/>.

NYC (S/F). *Bike Smart*. La guía oficial para ciclistas en NYC. Recuperado en octubre de 2016 de: http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot_bikesmart_brochure_spanish.pdf.

Pardo, C. (2012). *Revisión de los sistemas de bicicletas públicas para América Latina: Beneficios y Obstáculos*. Washington D.C, EEUU: Clear Air Institute.

Paseo de Todos CDMX. (2014). *Paseo de Todos Ciudad de México*. Disfrutando juntos nuestra ciudad. Recuperado en octubre de 2016 de: <https://paseodetodosdf.wordpress.com/>.

Prefectura de Aichi (2014). *Web Oficial del Gobierno de la Prefectura de Aichi*. Vida en Aichi / Tráfico. Recuperado en noviembre de 2015 de: www.pref.aichi.jp.

Ruedas Redondas; ConBici (2015) *XII CONGRESO IBÉRICO*. La bici y la ciudad. Recuperado en septiembre de 2015 de: <http://congresoconbici2015.blogspot.mx/p/programa.html>.

SCT. (2014). *Secretaría de Comunicaciones y Transporte*. Infraestructura del estado. Recuperado en octubre de 2016 de: <http://www.sct.gob.mx/informacion-general/centros-sct/guanajuato/infraestructura/>.

Secretaría de Desarrollo Turístico (2012). *Libro Blanco*. Entrega Recepción 2012. Guanajuato: Gobierno del Estado Gto.

SECTUR Guanajuato (2014). *Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato*. Centro Documental. Recuperado en septiembre de 2015 de: <http://sectur.guanajuato.gob.mx/index.php/investigacion-estadistica/inventario-turistico>.

SECTUR Guanajuato (2015). *Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato*. Perfil del Visitante a Ciudad. Recuperado en agosto de 2015 de:

http://www.observatorioturistico.org/cenDoc/3ed16-Perfil-Guanajuato-Capital-2014_OT.pdf.

SEDEMA (2015). *Muévete en Bici*. Recuperado en agosto de 2015 de: http://www.sedema.df.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=34.

SSP (S/F). *Secretaría de Seguridad Pública. Protección Civil Guanajuato*. Fenómeno Hidrometeorológico. Recuperado en octubre de 2016 de: https://dga-ssp.guanajuato.gob.mx/atlas/hm/marco_conceptual.pdf.

Tang, Y.; Pan, H.; & Shen, Q. (2012). *Bike-Sharing Systems in Beijing, Shanghai and Hangzhou and Their Impact on Travel Behavior*. Velo-city Global 2012. Vancouver: Transport Research Group. Recuperado en noviembre de 2015 de: http://old.ecf.com/wp-content/uploads/Tang-Yang-Bike-sharing-Systems-in-Beijing-Shanghai-and-Hangzhou_.pdf.

Teotihuacán en bici (2016). *Teotihuacán en bici*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <https://www.teotihuacanenbici.com.mx/tours-teotihuacan/paseos-en-bici-bike-tour/>.

Turismo en Chile (2015). *Turismo en Chile*. Directorio de Turismo en Chile. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://www.turismoenchile.cl/turismo-anuncios.php?turismo-chile=225&turismo-anuncios=Ciclo%20turismo>.

UNAM (2015). *Palacio de Minería*. Recuperado en noviembre de 2015 de: http://www.palaciomineria.unam.mx/eventos/eventos_act.php.

UNESCO (1982). *Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales*. México.

UNESCO (2004). *Centro UNESCO de Canarias*. Recuperado en septiembre de 2015 de: <http://www.unescocan.org/patrimonioidad.htm>.

Velib' (2010). *Velib' Mairie de Paris*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://es.velib.paris.fr/>.

Zamora, A. (2002). *Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes*. Presentación a los Entremeses de Miguel de Cervantes. Recuperado en octubre de 2015 de: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/presentacin-a-los-entremeses-de-miguel-de-cervantes-0/>.

Zamora, A. (2011). Rentabilidad y ventaja comparativa: Un análisis de los sistemas de producción de guayaba en el estado de Michoacán. México: Editorial Académica Española.

ANEXOS

ANEXO 1. PROPUESTA DE REGLAMENTO

- Durante el recorrido ciclista es obligatorio portar en todo momento el equipo de protección proporcionado por los guías. (Chaleco y casco)
- En todo momento se transitará por las vialidades que indique el guía. No será posible utilizar aceras.
- Es importante respetar las señalizaciones de tránsito existentes: semáforos y cruces peatonales.
- Es responsabilidad del cliente permanecer con el grupo durante el recorrido, ya que de separarse del grupo el guía no se hará responsable de su seguridad.
- En caso de dañar intencionalmente o dar mal uso al equipo proporcionado, el cliente deberá responder a una sanción económica e incluso podría ser sujeto de la suspensión del servicio en caso de ser necesario.
- No se permitirá el uso de estupefacientes durante el recorrido, además de que se negará el servicio a cualquier persona que se presente en estado inconveniente.
- La cancelación de cualquier servicio contratado podrá hacerse sin ningún cargo hasta 24 horas antes.
- El servicio se brindará únicamente de 9:00 a 14:00 hrs

Se sugiere asistir con ropa cómoda y preferentemente de algodón, utilizar sombrero o gorra y aplicar bloqueador solar. Además de considerar que se les proporcionará únicamente agua natural.

ANEXO 2. ACUERDO DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD / AUTORIZACIÓN PARA FOTOS Y VIDEOS

Por favor lea y cerciórese de que usted entiende las consecuencias de firmar el siguiente Acuerdo.

Yo: _____(Su nombre o nombre del Padre o Tutor) por este medio declaro y reconozco que he sido plenamente informado en cuanto a los riesgos y peligros inherentes respecto a las actividades recreativas generalmente descritas como *Guanajuato sobre ruedas*, inclusive en cuanto al uso de equipos y transporte asociados con el mismo y del cual voy a participar. Los riesgos y peligros inherentes son, pero no están limitados a:

- El riesgo de una lesión a partir de la actividad y uso de los equipos
- La falla o avería de mis propios equipos o los de otros
- Esta actividad se lleva a cabo al aire libre y por lo tanto existe el riesgo relacionado al contacto con elementos climáticos: calor extremo, hipotermia, toparme con objetos de carácter natural o hechos por el hombre, contacto con animales y el riesgo que implica tal como patadas, mordeduras, sustos, escapes o movimientos imprevistos que pueden causar daños corporales y/o la muerte.
- Mi propia negligencia y/o la negligencia de terceros, inclusive y sin limitar a errores del operario y las decisiones tomadas por el guía, inclusive un mal cálculo del terreno, el clima, los senderos y ubicación de la ruta.
- Fatiga, escalofríos, y/o mareos que podrían mermar mi/nuestro tiempo de reacción e incrementar el riesgo de un accidente.

Entiendo que la descripción d estos riesgos no es completa y que podrían suscitarse riesgos imprevistos o desconocidos, los mismos que podrían causar lesiones, enfermedades o la muerte. En consideración a que se me permita participar en la(s) actividad(es) antes reseñadas y demás actividades relacionadas, por este medio acepto, reconozco y estimo que:

1. POR ESTE MEDIO EXONERO DE RESPONSABILIDAD A *GUANAJUATO SOBRE RUEDAS*, A SUS OFICIALES, DIRECTIVOS, EMPLEADOS, REPRESENTANTES, AGENTES Y GUÍAS (“EXONERADOS”) con respecto a cualquier lesión, discapacidad, muerte, pérdida o daño a la persona o propiedad. YA SEA CAUSADOS POR NEGLIGENCIA O DE CUALQUIER OTRA FORMA.
2. Acepto liberar a los exonerados de toda responsabilidad y obligación, y de toda demanda o causas de demanda que yo, mi patrimonio, herederos, sobrevivientes, albaceas o cesionarios pudieren tener por lesiones personales, daños materiales, muerte por negligencia activa o pasiva de los exonerados o de cualquier otra manera. Mediante la firma de este documento acepto exonerar de toda responsabilidad e indemnizarlos con relación a cualquier lesión, discapacidad, muerte, pérdidas o daños a la persona o propiedad, que pudiese ocurrir como resultado de participar en las actividades antes mencionadas.
3. Al celebrar este Acuerdo no me estoy basando en ninguna declaración o representación verbal o escrita hecha por los exonerados, fuera de lo que está establecido en este Acuerdo. Esta exoneración será vinculante hasta el máximo grado permitido por la ley. En caso de que se compruebe que cualquier estipulación de este Acuerdo no tenga fuerza ejecutoria, el resto de las estipulaciones sí serán exigibles.

HE LEÍDO ESTE ACUERDO Y ENTIENDO LOS TÉRMINOS EN SU TOTALIDAD. ENTIENDO QUE HE RENUNCIADO A DERECHOS LEGALES AL FIRMARLO Y, LO FIRMO LIBRE Y VOLUNTARIAMENTE, SIN NINGÚN INCENTIVO.

Nombre y Firma _____ Fecha_____

PARTICIPANTES MENORES DE EDAD: Por este medio certifico que, en mi calidad de Padre o Tutor con la responsabilidad legal sobre este participante autorizo y acepto, no solamente la exoneración de todos los exonerados, sino también el exonerar e indemnizar a los exonerados de todas y cada una de las responsabilidades que ocurran por motivo de su participación en esta actividad.

Nombre y Firma del Padre o Tutor _____

Fecha: _____

Por medio de sus firmas, ellos en mi representación exoneran a todas las denuncias que ellos y yo pudiéramos tener.

Nombre del menor: _____

AUTORIZACIÓN PARA FOTOS Y VIDEOS- Entiendo que, durante el curso relacionado a *GUANAJUATO SOBRE RUEDAS*, los productores, patrocinadores, organizadores y/o los cesionarios de *GUANAJUATO SOBRE RUEDAS*, podrían tomar fotografías de mi o mis acompañantes. Acepto que éstas e inclusive videos sean usados sin costo alguno para *GUANAJUATO SOBRE RUEDAS*, para los fines que estos consideren apropiados

He leído y entiendo la anterior autorización.

Nombre y Firma del Adulto, Padre o Tutor: _____

ANEXO 3. ACUERDO DE PRIVACIDAD DE DATOS

De acuerdo a lo Previsto en la *Ley Federal de Protección de Datos Personales*, declara **GUANAJUATO SOBRE RUEDAS**, ser una empresa legalmente constituida de conformidad con las leyes mexicanas, con domicilio en _____; y como responsable del tratamiento de sus datos personales, hace de su conocimiento que la información de nuestros clientes es tratada de forma estrictamente confidencial por lo que al proporcionar sus datos personales, tales como: nombre y/o razón social, dirección, Registro Federal de Contribuyentes, teléfonos de oficina, domicilio y/o móviles, y correo electrónico.

Estos serán utilizados única y exclusivamente para: campañas de publicidad o fidelidad, información y prestación de servicios, actualización de la Base de Datos, y cualquier finalidad análoga o compatible con las anteriores.

Para prevenir el acceso no autorizado a sus datos personales y con el fin de asegurar que la información sea utilizada para los fines establecidos en este aviso de privacidad, hemos establecido diversos procedimientos con la finalidad de evitar el uso o divulgación no autorizados de sus datos, permitiéndonos tratarlos debidamente. Así mismo, le informamos que sus datos personales pueden ser transmitidos para ser tratados por personas distintas a esta empresa. Todos sus datos personales son tratados de acuerdo a la legislación aplicable y vigente en el país, por ello le informamos que usted tiene en todo momento los derechos **(ARCO)** de acceder, rectificar, cancelar u oponerse al tratamiento que le damos a sus datos personales; derecho que podrá hacerse valer a través del **Área de Privacidad encargada de la seguridad de datos personales en el Teléfono 2451-4070.**

A través de estos canales usted podrá actualizar sus datos y especificar el medio por el cual desea recibir información, ya que, en caso de no contar con esta especificación de su parte, *GUANAJUATO SOBRE RUEDAS*, establecerá libremente el canal que considere pertinente para enviarle información. Este aviso de privacidad podrá ser modificado, y dichas modificaciones serán oportunamente informadas a través del medio de comunicación que *GUANAJUATO SOBRE RUEDAS* determine para tal efecto.

FIRMA Y NOMBRE DE ENTERADO _____

ENCUESTA DIRIGIDA A NEGOCIOS

Objetivo. Obtener información sobre el probable nivel de aceptación de los establecimientos que se verían impactados ante la implementación de un recorrido en bicicleta.

Datos del entrevistado	Datos del establecimiento
Sexo: M <input type="radio"/> F <input type="radio"/> Edad: <input type="radio"/> 18-29 <input type="radio"/> 40-49 <input type="radio"/> 30-39 <input type="radio"/> 50 o más En el negocio ¿Usted es? Dueño <input type="radio"/> Empleado <input type="radio"/>	Antigüedad: _____ No. de empleados: _____ Tipo de negocio: <input type="radio"/> Familiar <input type="radio"/> Franquicia <input type="radio"/> Otro. Especifique: _____ Giro del negocio: <input type="radio"/> Restaurante / Bar / Alimentos <input type="radio"/> Hospedaje <input type="radio"/> Venta de artesanías / Recuerdos <input type="radio"/> Servicios complementarios (Tiendas de autoservicio, sanitarios, agencia de viajes)
En su negocio, al día	
Recibe aproximadamente <input type="radio"/> 10-39 <input type="radio"/> 70-99 <input type="radio"/> 40-69 <input type="radio"/> 100 o más personas	Cada persona gasta aproximadamente <input type="radio"/> 10 – 59 <input type="radio"/> 100 – 159 <input type="radio"/> 60 – 99 <input type="radio"/> 200 o más

1. Considera que la mayor parte de sus ingresos provienen de consumo por...
 Locales / Habitantes de la Ciudad Turistas / Excursionistas
2. ¿Ha tenido que hacer adecuaciones a su negocio debido a la llegada de turistas?
 Sí No ¿Cuáles? _____
3. ¿Le gustaría que la llegada de turistas...? (Elegir sólo una)
 Disminuya Se mantenga Aumente
 ¿Por qué? _____
4. En base a lo que ha observado ¿Usted cree que los recorridos turísticos que existen fomentan?
 (Puede elegir más de una)
 Respeto por el Patrimonio de Guanajuato Interés por regresar a Guanajuato
 Interés por consumir en los negocios cercanos Ninguno de los anteriores
5. ¿Cree que los recorridos turísticos contribuyen a incrementar los problemas viales en la ciudad?
 Sí No ¿Por qué? _____
6. De ser posible, a usted le gustaría ver recorridos turísticos que se hagan en ... (Elegir sólo una)
 A pie Automóvil Motocicleta Bicicleta
7. Si se diseñara un recorrido que aumentara la llegada de turistas en donde usted trabaja, estaría...
 A favor En contra ¿Por qué? _____

ANEXO 5. FICHAS DE IDENTIFICACIÓN

Nombre de la oferta	Divvy	
Ubicación	Chicago, Illinois. EUA.	
Extensión y altitud de la zona	588.4 km ²	182 msnm
Antigüedad	Junio 2013	
Administración (operación / financiamiento)	<input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> <u>Particular</u> <input type="checkbox"/> Mixta	
No. de cicloestaciones / puntos de préstamo	476	
No. de bicicletas en servicio	4,760	
Tipo de bicicletas	Diseño propio – Bicicleta urbana	
No. de rutas	N/A	
Distancia recorrida	N/A	
Duración del recorrido / préstamo	30 min.	
Finalidad de la oferta	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Transporte</u> <input type="checkbox"/> Modificada para uso turístico <input type="checkbox"/> Cicloturismo de montaña o deportivo <input type="checkbox"/> Cicloturismo urbano	
Costo	<input type="checkbox"/> Gratuito <input type="checkbox"/> Diferenciado entre locales y turistas <input checked="" type="checkbox"/> <u>Tarifa fija \$99 (USD) anualmente</u>	
Vialidades utilizadas	<input type="checkbox"/> Reservadas <input type="checkbox"/> Senderos para bicicletas <input checked="" type="checkbox"/> <u>Segregadas</u> <input type="checkbox"/> Ciclo vías recreativas <input type="checkbox"/> Integradas <input type="checkbox"/> Mixtas	
Tiempo de servicio	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Permanente</u> <input type="checkbox"/> Por evento <input type="checkbox"/> Agendado <input type="checkbox"/> Entre semana <input type="checkbox"/> Fines de semana	
Servicios proporcionados	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Préstamo de bicicleta</u> <input type="checkbox"/> Primeros auxilios <input type="checkbox"/> Renta de bicicleta <input type="checkbox"/> Ruta señalizada <input type="checkbox"/> Equipo de protección <input type="checkbox"/> Vigilancia policial <input type="checkbox"/> Hidratación <input type="checkbox"/> Snacks <input type="checkbox"/> Guías especializados <input checked="" type="checkbox"/> <u>Mapa de ruta(s)</u>	
Elementos de mejora	<input type="checkbox"/> Actualización de ruta(s) o circuito(s) <input type="checkbox"/> Mantenimiento de ruta(s) o circuito(s) <input checked="" type="checkbox"/> <u>Seguimiento de nivel de satisfacción</u>	
Comentarios adicionales		
Servicio operado por <u>Motivate</u> . Divvy ofrece descuentos en suscripciones anuales para estudiantes de la ciudad; dirige al reglamento local de ciclistas, y propone que puede ser útil para visitar algunos atractivos turísticos en la ciudad.		
Fecha de documentación	Fuentes de información	
Octubre, 2016.	<ul style="list-style-type: none"> • https://www.motivateco.com • https://www.divvybikes.com 	

Se puede consultar el documento completo en:

https://drive.google.com/open?id=0ByI_oycW57U-TDZGcnh5NzcwbkU

Nombre de la oferta		Teotihuacán en Bicicleta - Rutas cortas	
Ubicación	Teotihuacán, Edo. México. México		
Extensión y altitud de la zona	83.16 km ²	2,270 msnm	
Antigüedad	2011		
Administración (operación / financiamiento)	<input type="checkbox"/> Pública	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Particular</u>	<input type="checkbox"/> Mixta
No. de cicloestaciones / puntos de préstamo	1		
No. de bicicletas en servicio	S/I		
Tipo de bicicletas	BTT		
No. de rutas	3		
Distancia recorrida	10 km		
Duración del recorrido / préstamo	5 hrs.		
Finalidad de la oferta	<input type="checkbox"/> Transporte <input type="checkbox"/> Modificada para uso turístico <input checked="" type="checkbox"/> <u>Cicloturismo de montaña o deportivo</u> <input type="checkbox"/> Cicloturismo urbano		
Costo	<input type="checkbox"/> Gratuito <input type="checkbox"/> Diferenciado entre locales y turistas <input checked="" type="checkbox"/> <u>Tarifa fija \$25 USD</u>		
Vialidades utilizadas	<input type="checkbox"/> Reservadas <input type="checkbox"/> Segregadas <input type="checkbox"/> Integradas	<input type="checkbox"/> Senderos para bicicletas <input type="checkbox"/> Ciclo vías recreativas <input checked="" type="checkbox"/> <u>Mixtas</u>	
Tiempo de servicio	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Permanente</u> <input type="checkbox"/> Agendado <input type="checkbox"/> Fines de semana	<input type="checkbox"/> Por evento <input type="checkbox"/> Entre semana	
Servicios proporcionados	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Préstamo de bicicleta</u> <input type="checkbox"/> Renta de bicicleta <input checked="" type="checkbox"/> <u>Equipo de protección</u> <input checked="" type="checkbox"/> <u>Hidratación</u> <input checked="" type="checkbox"/> <u>Snacks</u> <input checked="" type="checkbox"/> <u>Guías especializados</u> <input type="checkbox"/> Mapa de ruta(s)	<input type="checkbox"/> Primeros auxilios <input type="checkbox"/> Ruta señalizada <input type="checkbox"/> Vigilancia policial	
Elementos de mejora	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Actualización de ruta(s) o circuito(s)</u> <input type="checkbox"/> Mantenimiento de ruta(s) o circuito(s) <input checked="" type="checkbox"/> <u>Seguimiento de nivel de satisfacción</u>		
Comentarios adicionales			
Los recorridos se realizan fuera de la zona arqueológica. El servicio es con previa reservación vía internet.			
Fecha de documentación	Fuente de información		
Noviembre, 2016	Teotihuacán en bici (2016)		

Nombre de la oferta	We Barcelona – Barcelona eBike City Tour		
Ubicación	Barcelona, Cataluña. España.		
Extensión y altitud de la zona	102.15 km ²	13 msnm	
Antigüedad	S/I		
Administración (operación / financiamiento)	<input type="checkbox"/> Pública	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Particular</u>	<input type="checkbox"/> Mixta
No. de cicloestaciones / puntos de préstamo	1		
No. de bicicletas en servicio	S/I		
Tipo de bicicletas	Eléctrica		
No. de rutas	1		
Distancia recorrida	S/I		
Duración del recorrido / préstamo	2 ½ hrs		
Finalidad de la oferta	<input type="checkbox"/> Transporte <input type="checkbox"/> Modificada para uso turístico <input type="checkbox"/> Cicloturismo de montaña o deportivo <input checked="" type="checkbox"/> <u>Cicloturismo urbano</u>		
Costo	<input type="checkbox"/> Gratuito <input type="checkbox"/> Diferenciado entre locales y turistas <input checked="" type="checkbox"/> <u>Tarifa fija 33 €</u>		
Vialidades utilizadas	<input type="checkbox"/> Reservadas <input type="checkbox"/> Segregadas <input type="checkbox"/> Integradas	<input type="checkbox"/> Senderos para bicicletas <input type="checkbox"/> Ciclo vías recreativas <input checked="" type="checkbox"/> <u>Mixtas</u>	
Tiempo de servicio	<input type="checkbox"/> Permanente <input checked="" type="checkbox"/> <u>Agendado</u> <input type="checkbox"/> Fines de semana	<input type="checkbox"/> Por evento <input type="checkbox"/> Entre semana	
Servicios proporcionados	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Préstamo de bicicleta</u> <input checked="" type="checkbox"/> <u>Renta de bicicleta</u> <input type="checkbox"/> Equipo de protección <input type="checkbox"/> Hidratación <input type="checkbox"/> Snacks <input checked="" type="checkbox"/> <u>Guías especializados</u> <input type="checkbox"/> Mapa de ruta(s)	<input type="checkbox"/> Primeros auxilios <input type="checkbox"/> Ruta señalizada <input type="checkbox"/> Vigilancia policial	
Elementos de mejora	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Actualización de ruta(s) o circuito(s)</u> <input type="checkbox"/> Mantenimiento de ruta(s) o circuito(s) <input checked="" type="checkbox"/> <u>Seguimiento de nivel de satisfacción</u>		
Comentarios adicionales	Se puede optar por rentar la bicicleta eléctrica con un costo de €16 por 2 hrs o bien una bici urbana por €12.		
Fecha de documentación	Fuente de información		
Abril, 2017.	www.webarcelona.com		