

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE INDUSTRIAS AGROPECUARIAS Y CIENCIAS AMBIENTALES

CARRERA DE TURISMO

Tema: “Las actividades de ciclismo urbano y el aprovechamiento de los recursos turísticos urbanos”

Trabajo de titulación previa la obtención del
título de Ingeniera en Turismo y Ecoturismo

AUTORA: Zambrano Hernández Daissy Nataly

TUTOR: Bolaños Dennys Andrés Msc.

Tulcán, 2020

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que la estudiante Zambrano Hernández Daissy Nataly con el número de cédula de extranjera 175947757-1 ha elaborado el trabajo de titulación: “Las actividades de ciclismo urbano y el aprovechamiento de los recursos turísticos urbanos”

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de Titulación, Sustentación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizamos la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.

f.....

Bolaños Dennys Msc.

TUTOR

f.....

Pozo Javier Msc.

LECTOR

Tulcán, Enero de 2020

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de Ingeniera en la Carrera de turismo de la Facultad de Industrias Agropecuarias y Ciencias Ambientales

Yo, Zambrano Hernández Daissy Nataly con cédula de identidad extranjera número 175947757-1 declaro: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

f.....

Zambrano Hernández Daissy Nataly

AUTORA

Tulcán, Enero de 2020

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Zambrano Hernández Daissy Nataly declaro ser autora de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “Las actividades de ciclismo urbano y el aprovechamiento de los recursos turísticos urbanos” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

f.....

Zambrano Hernández Daissy Nataly

AUTORA

Tulcán, Enero de 2020

AGRADECIMIENTO

Gracias al universo que siempre me ha llevado a los lugares más inesperados y me ha regalado momentos únicos con personas maravillosas. A mis padres y hermana por su espíritu guerrero y su ejemplo de lucha.

Agradezco a esta patria ecuatoriana por acogerme y por brindarme la oportunidad de formarme profesionalmente, a la ciudad de Tulcán y a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi por abrirme las puertas al conocimiento sin discriminación alguna.

A todos los docentes que aportaron a mi formación como profesional y que desde el inicio me enseñaron no sólo en lenguaje turístico sino también el del respeto, la solidaridad, la responsabilidad y la integridad.

A mi tutor Dennys Bolaños y mi lector Javier Pozo por su apoyo incondicional en cada una de las etapas del proceso de titulación.

A todos mis amigos que con su granito de arena me apoyaron y me dieron aliento en cada tropiezo para seguir adelante.

A los colectivos ciclistas urbanos de la ciudad de Tulcán que día a día promueven el uso de la bicicleta y que con su apoyo hicieron posible este trabajo.

DEDICATORIA

Este trabajo especialmente dedicado a mis padres por su ejemplo de lucha y dedicación, porque ellos fueron el motivo y el motor para seguir adelante con mis estudios profesionales.

A Sergio, Mónica y Andrés.

A mis amigos incondicionales, los que creyeron y confiaron en mí.

A los que luchan arduamente por aprender, por hacer la diferencia, por hacer el bien común, a los soñadores...

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	14
I. PROBLEMA	15
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	17
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	17
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	19
1.4.1. Objetivo General.....	19
1.4.2. Objetivos Específicos.	20
1.4.3. Preguntas de Investigación.	20
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	21
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	21
2.2. MARCO TEÓRICO	24
2.2.1. Historia de la Bicicleta.	24
2.2.2. Tipos de artefactos a través del tiempo.	24
2.2.3. Actividades.	30
2.2.4. Actividades Turísticas.	31
2.2.5. Actividades Ciclísticas.	31
2.2.6. Actividades Ciclísticas Urbanas.	32
2.2.7. Actividades de Cicloturismo.	32
2.2.8. Parámetros técnicos para rutas de Cicloturismo.....	34
2.2.9. Ciclorutas Turísticas.	36
2.2.10. Circuitos Turísticos Ciclísticos.....	37
2.2.11. Tipos de Vías.	37
2.2.12. Tipos de Vías para el Ciclismo.....	38
2.2.13. Parámetros para implementación de Ciclovías.....	39

2.2.14. Turismo.....	40
2.2.15. Recursos.....	41
III. METODOLOGÍA	44
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO.....	44
3.1.1. Enfoque.....	44
3.1.2. Modalidad	45
3.1.3. Tipo de investigación.....	46
3.1.4. Técnicas e instrumentos.....	47
3.1.5. Instrumentos.....	48
3.2. IDEA A DEFENDER	49
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	49
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS.....	53
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	54
4.1. RESULTADOS	54
4.1.1. Descripción de los colectivos ciclísticos.....	54
4.1.2. Análisis de los Espacios Urbanos.	59
4.1.3. Descripción recorridos ciclísticos	62
4.2. DISCUSIÓN.....	161
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	165
5.1. CONCLUSIONES.....	165
5.2. RECOMENDACIONES	166
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	167
VII. ANEXOS.....	173

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Celefifero o caballo de dos ruedas	25
Figura 2 Draisiana o Máquina de Correr	25
Figura 3 Hobby – Horse	26
Figura 4 Primer Biciclo	26
Figura 5 Michaulina	27
Figura 6 Bicicleta segura o de tracción	27
Figura 7 Partes de la Bicicleta	28
Figura 8 Parámetros de seguridad para Ciclovías	40
Figura 9 Logo Sube Aventuras MTB	54
Figura 10 Publicidad Grupo Prefectura	56
Figura 11 Logo Ecobike	57
Figura 12 Pictogramas Recursos Turísticos	64
Figura 13 Pictogramas Recorridos ciclísticos	65
Figura 14 Recorrido N° 1	66
Figura 15 Recorrido N° 1	68
Figura 16 Recorrido N° 2	90
Figura 17 Altimetría Recorrido N° 2.....	92
Figura 18 Recorrido N° 3	96
Figura 19 Altimetría Recorrido N° 3.....	98
Figura 20 Recorrido N°4	107
Figura 21 Altimetría Recorrido N° 4.....	109
Figura 22 Recorrido N° 5	117
Figura 23 Altimetría N° 5.....	119
Figura 24 Recorrido N° 6	134
Figura 25 Altimetría Recorrido N° 6.....	136

Figura 26 Recorrido N° 7.....	138
Figura 27 Altimetría Recorrido N° 7	140
Figura 28 Recorrido N° 8.....	148
Figura 29 Altimetría y Frecuencia Cardíaca Recorrido N° 8.....	150

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Tipología de Bicicletas	29
Tabla 2: Variable independiente – actividades ciclísticas urbanas	50
Tabla 3: Variable dependiente –recursos turísticos urbanos.....	51
Tabla 4 Integrantes Sube Mtb.	55
Tabla 5: Integrantes Grupo prefectura	56
Tabla 6: Integrantes Ecobike.....	58
Tabla 7: Clasificación de Alojamiento.....	59
Tabla 8 Establecimientos turísticos de la ciudad de Tulcán	59
Tabla 9 Ancho de vía.	61
Tabla 10: Modalidades de Ciclovías	62
Tabla 11 Descripción e implementos recorrido N° 1.....	67
Tabla 12: Recursos turísticos urbanos recorrido # 1	69
Tabla 13: Descripción e Implementos Recorrido N° 2	91
Tabla 14: Recursos turísticos urbanos recorrido # 2.....	93
Tabla 15: Descripción e Implementos Recorrido N° 3	97
Tabla 16: Recursos turísticos urbanos recorrido # 3.....	99
Tabla 17: Descripción e Implementos Recorrido N° 4	108
Tabla 18 Recursos turísticos urbanos recorrido # 4.....	110

Tabla 19 Descripción e Implementos Recorrido N° 5.....	118
Tabla 20: Recursos turísticos urbanos recorrido # 5	120
Tabla 21 Descripción e Implementos Recorrido N° 6.....	135
Tabla 22: Recursos turísticos urbanos recorrido # 6	137
Tabla 23: Descripción e Implementos Recorrido N° 7	139
Tabla 24: Descripción e Implementos Recorrido N° 7	141
Tabla 25: Descripción e Implementos Recorrido N° 8	149
Tabla 26: Descripción e Implementos Recorrido N° 8	151
Tabla 27: Resumen Recorridos ciclísticos y Recursos Turísticos.....	158

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Ficha de observación recorridos ciclísticos	173
Anexo 2 Formato Entrevista	176
Anexo 3 Colectivo ciclístico Sube Aventuras MTB	177
Anexo 4 Colectivo ciclístico Ecobike	178
Anexo 5 Colectivo ciclístico Prefectura	179

RESUMEN EJECUTIVO

El motivo principal del trabajo es investigar los fenómenos sociales que se presentan en el cantón Tulcán, referente a las actividades turísticas, en especial a las actividades de ciclismo urbano que se está realizando en las principales calles de la ciudad, programados por los diferentes colectivos ciclísticos que se han organizado y cómo éstas actividades se pueden fomentar para el aprovechamiento de los recursos turísticos urbanos, patrimoniales, e histórico culturales. La investigación procura ampliar conocimientos acerca de las actividades ciclísticas urbanas, de qué manera éstas podrían fusionarse para generar una cultura turística y medio ambiental en la ciudad de Tulcán, partiendo desde la identidad del cantón Tulcán y su riqueza histórica y cultural. Esta investigación pretende resolver el desconocimiento que gira en torno al ciclismo urbano y de qué manera pueden fomentar estas actividades en el aprovechamiento de los recursos turísticos urbanos que posee la ciudad de Tulcán y así generar una cultura turística y ambiental que pueda atraer a turistas del sector histórico-cultural, combinado con la movilidad alternativa y sostenible.

Palabras clave: Actividades ciclísticas, cicloturismo urbano, recursos turísticos urbanos, movilidad sostenible.

ABSTRACT

The main objective of this research is to investigate the social phenomena that occur in the Tulcán canton, related to tourist activities, especially the urban cycling activities that are being carried out in the main streets of the city, programmed by different cycling groups that have been organized for this purpose and how these activities can be promoted to take advantage of urban, heritage and historical cultural tourism resources. This research seeks to expand knowledge about urban cycling activities, how they could merge to generate a tourism culture and environmental environment in Tulcán city, starting from Tulcán canton identity and its historical and cultural wealth. In addition, this research aims to solve the ignorance about urban cycling and how this activity can help to take advantage of Tulcán's tourist resources and therefore, generate a tourist and environmental culture that can attract tourists from the historical-cultural sector, combined with alternative and sustainable mobility.

Keywords: Cycling activities, urban cycling, urban tourist resources, sustainable mobility.

INTRODUCCIÓN.

La presente investigación está encaminada a realizar rutas de ciclismo urbano de acuerdo a los recorridos que realizan los diferentes colectivos ciclistas de la ciudad de Tulcán, con el fin de diagnosticar si dichas actividades están aprovechando los recursos turísticos urbanos de la ciudad de Tulcán, lo cual puede generar diversas investigaciones alrededor de la temática, además de proyectos que vinculen el turismo y la movilidad alternativa y sostenible.

En el primer capítulo se da a conocer la problemática de la ciudad de Tulcán en cuanto se refiere a las actividades turísticas y ciclistas, el desaprovechamiento de los recursos turísticos urbanos, entre otros problemas que actualmente aquejan a la ciudad en materia turística. Se plantean unos objetivos para el desarrollo de la investigación y la justificación e importancia de la misma.

En el segundo capítulo se compilan antecedentes de investigaciones relacionadas con la movilidad sostenible, el turismo urbano y el ciclismo dentro de las ciudades. También se muestra toda la recopilación bibliográfica dentro del marco teórico que permite ampliar los conocimientos referentes al ciclismo empezando desde la historia, hasta finalizar con conceptos de turismo y recursos turísticos urbanos.

Dentro del tercer capítulo encontramos la metodología utilizada, en este caso, fue netamente cualitativa, el tipo de investigación fue exploratoria, la cual se desarrolló mediante el primer acercamiento a los colectivos ciclistas, analizando y diagnosticando las actividades que ellos realizan. Mediante fichas de observación se logró levantar los datos de los recorridos ciclistas, teniendo en cuenta la distancia, dificultad, tiempo, lugares que recorren, entre otros; lo cual da lugar a la investigación de tipo descriptivo. Además, con la aplicación de entrevistas a los líderes de los colectivos se pudo conocer sus principales motivaciones al realizar la actividad ciclista. Por último, se utilizó la revisión bibliográfica con el fin de armar guiones con datos relevantes e históricos de cada uno de los recursos de interés turístico de la ciudad de Tulcán

En el cuarto y quinto capítulo podrá observar los resultados, para ello se utilizó la herramienta ArcGis, con el fin de poder plasmar las rutas que se tomaron por el investigador, con ayuda de equipos GPS como el reloj Garmin, el cual permitió tomar la ruta, altura y frecuencia cardíaca de cada recorrido. Finalmente se muestran las conclusiones y recomendaciones a las que se llegaron con la investigación.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las ciudades concentran diversos tipos de actividades que realizan las personas, ya sean económicas, comerciales, políticas, sociales, culturales, entre otras. Una de ellas es la actividad turística, la cual ha experimentado un incremento positivo en las últimas décadas, de tal manera que puede considerarse al turismo como una de las principales actividades económicas más importantes por su capacidad de generar riqueza. (Suárez, Verano, y García , 2016, p. 48)

Las actividades turísticas varían según las características, gustos, motivaciones, capacidad adquisitiva del turista y de la región en la que se desarrolla. Una de las actividades que ha crecido de forma vertiginosa es el ciclismo y sus distintas modalidades. Un estudio del parlamento europeo de 2012 cifró en 2.300 millones los viajes en bicicleta por año en Europa, de los cuales 20 millones corresponden a turismo con pernoctación. En España se han estimado 80 millones de desplazamientos de los cuales 890 mil de turismo con pernoctación.

Según el estudio realizado por *Copenhagenize Design Company* (2019), las mejores ciudades para andar en bicicleta son: Copenhague con un 90,20% seguido de Ámsterdam con 89,30% y por último Utrecht con una puntuación de 88,40%. En el contexto latinoamericano Bogotá es la única ciudad que se destaca y forma parte del top 20.

La bicicleta es un medio de transporte amigable con el ecosistema. Esta se ha convertido en un medio de transporte alternativo en todo el mundo, de tal manera que todas las políticas públicas consideran a la bicicleta como un medio de transporte sostenible que tiene bajos costos de mantenimiento y reparación. Esto ayuda significativamente a reducir la contaminación en las ciudades.

Para Escobar (2015) las actividades turísticas deben estar directamente relacionadas con el campo de la sostenibilidad, porque es indispensable la preservación y conservación del medio ambiente. De tal manera que uno de los principales objetivos de los países en el mundo es conservar los recursos naturales y culturales sin limitar el desarrollo económico y social de sus pobladores.

De acuerdo a las políticas y el desarrollo de la sostenibilidad, la bicicleta, ya no es vista solamente para hacer deporte o como un medio de transporte, sino también como una actividad que genera experiencias turísticas, así se aprecia de manera más directa el paisaje, los atractivos, los recursos, la cultura y a la gente de la localidad, se pueden hacer mejores acercamientos a los

museos, parques o sitios de interés turístico, además de contribuir con el cuidado del medio ambiente por ser una actividad que usa el transporte alternativo y sostenible.

La bicicleta en Ecuador ha evolucionado en su uso y significado desde que fue introducida a inicios del siglo XX. Al principio fue una opción para el transporte de correspondencia y con el tiempo se convirtió en un instrumento de recreación. (Pinto, Fuentes, y Alcivar, 2015)

En algunas ciudades se han implementado rutas ciclísticas que permiten a propios y visitantes, recorrer lugares representativos de la ciudad, incentivando además la recreación sana, ejercicio, vida saludable y ayudar a conservar el medio ambiente. Sin embargo, las políticas públicas sobre la movilidad sostenible y las actividades que se desarrollan en bicicleta son escasas, además la infraestructura ciclística es limitada. Seguido a esto los propietarios de hoteles y restaurantes no brindan opciones al ciclista para que este se sienta a gusto y pueda conocer la ciudad mientras se moviliza en bicicleta; no existen zonas de parqueo dentro de este tipo de edificios privados que motiven al ciclista a quedarse y a gastar en sus establecimientos.

En Ecuador el ciclismo es visto solo como una actividad deportiva, de competencia o una actividad para salir de la ciudad y hacer ejercicio, en la ciudad en cambio la bicicleta solo es vista como un medio de transporte que usa la clase media o menos favorecida.

La provincia del Carchi es considerada la cuna del ciclismo ecuatoriano. Desde temprana edad, la población carchense y tulcanesa utiliza la bicicleta para desplazarse a sus trabajos, lugares de estudio, realizar deporte, o salir por motivos recreacionales con los miembros de la familia a recorrer los sitios aledaños a la ciudad o dentro de la misma.

En la ciudad de Tulcán no se ha construido infraestructura ciclista, ni se han implementado circuitos que ayuden a mejorar la actividad ciclística. Las vías no están adecuadas para el fomento de dicha actividad, no existen zona de parqueo, ni señalización que ayude a delimitar zonas seguras para los ciclistas. Tampoco existen normativas, ordenanzas que respalden y fomenten el uso de la bicicleta en la ciudad. Las calles de la ciudad sólo han sido pensadas y creadas para el tránsito vehicular, dejando a un lado al peatón y al ciclista, de tal manera que existe gran congestión vehicular en la zona céntrica de la ciudad, por ende, hay contaminación del aire, contaminación auditiva y stress en sus habitantes.

Otra gran problemática que surge en la ciudad fronteriza es que siempre ha sido considerada una ciudad de paso, netamente comercial. Existen lugares de interés turístico dentro de la ciudad, pero carece de actividades que permitan aprovechar y conocer ampliamente los recursos

turísticos urbanos existentes dentro de la misma. Esto ha estancado el desarrollo de la actividad turística en el cantón Tulcán.

Tulcán hace algunos años atrás, tenía un importante intercambio comercial con los vecinos colombianos, sin embargo, esto ha cambiado por cuestiones monetarias dejando a la ciudad en depresión económica. La falta de iniciativas, propuestas y emprendimientos turísticos ha provocado un colapso en la economía de la región y a pesar de tener mucho potencial histórico y turístico no se han investigado ni aprovechado correctamente.

Por otro lado, la ciudad no cuenta con actividades turísticas que sean atractivas para los visitantes, convirtiéndola en un lugar poco interesante, ya que no se refleja su cultura y costumbres como algo representativo que posea valor y que pueda ser visitado. A eso se suma la inexperiencia de la ciudadanía en el campo turístico y el desconocimiento de la historia, cultura, patrimonio por parte de sus habitantes.

Existen actividades ciclísticas urbanas en la ciudad de Tulcán, sin embargo, no se le han dado la importancia necesaria para que sean aprovechadas mediante la modalidad de ciclo-turismo urbano, por consiguiente, se refleja una escasa organización de las actividades ciclísticas urbanas, escasa promoción y difusión de las actividades en consecuencia el desaprovechamiento de los recursos turísticos urbanos de la ciudad de Tulcán.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Las escasas actividades de ciclismo urbano limitan el conocimiento de los recursos turísticos urbanos por parte de la población, generando el desaprovechamiento de los mismos en la ciudad de Tulcán durante el año 2019.

1.3. JUSTIFICACIÓN

Según Escobar (2015), los más grandes desafíos que afronta la sociedad actualmente se encuentran la congestión vehicular, las emisiones contaminantes, los altos costos de transporte, el reducido espacio de parqueo, la seguridad vial y la creación de nuevas alternativas de movilidad.

Entre esos retos que afronta la sociedad, es indispensable pensar en opciones para el uso de movilidad sostenible y alternativa como la bicicleta; que, desde sus inicios se constituyó como un medio de transporte, recreación y deporte, para las familias más adineradas, pero que, con

el tiempo, su uso se amplió a toda la población. Por tanto, la bicicleta permite desplazarse de un lugar a otro, disminuyendo de manera considerable el uso de combustibles fósiles, que tanto daño hacen al planeta; además, es de fácil acceso, no contamina, permite mantener a las personas saludables y sus costos de mantenimiento no son altos.

Datos estadísticos mencionados por Emili Mató (2014) afirman que un mayor uso de la bicicleta también supone mayor seguridad para los usuarios del cicloturismo, puesto que pueden contar con infraestructuras que tienen más en cuenta la bicicleta. Según la red de ciudades por la bicicleta, el cicloturismo y el uso cotidiano de la bicicleta pueden ser aspectos complementarios del proceso de normalización de la bicicleta que se pueden favorecer mutuamente.

Las actividades ciclísticas generan impacto económico positivo en localidades donde el turismo es incipiente o inexistente, en este caso la ciudad de Tulcán tendría una gran oportunidad para desarrollarse turísticamente aprovechando las actividades de ciclismo urbano que permitan conocer de forma recreativa los lugares de interés turístico por propios y visitantes.

La bicicleta como alternativa de recreación permite a las personas conocer lugares inexplorados dentro de la ciudad, de tal manera que, ésta se convierta en un museo al aire libre, donde el turista puede acceder fácilmente. Por otro lado, las ciudades aglutinan la mayor parte de la población y según *UrbanTur* (2012) y *Exceltur* (2014), en la actualidad, más de la mitad de la población mundial vive en núcleos urbanos, superando el 75% en los países desarrollados y se espera que llegue al 86% en el año 2050. según estimaciones realizadas por la Organización de Naciones Unidas, ONU (2014).

Debido al aglutinamiento de personas y de vehículos, es importante que los gobiernos locales empiecen a fomentar el uso masivo de la bicicleta, no sólo como actividad deportiva y de transporte, sino también como actividad recreativa que complemente a los servicios del turismo urbano. Y de acuerdo a lo que dice Suarez, Verano y García (2016), las ciudades han coleccionado, con el tiempo, un gran patrimonio que las hace únicas en su entorno, con identidad propia y que a su vez este patrimonio histórico, cultural y arquitectónico puede verse aprovechado por los turistas y por los mismos habitantes mediante las visitas que se pueden combinar con el transporte alternativo, en este caso, con el uso de la bicicleta. Permitiendo al turista y al local apropiarse de los espacios en la ciudad, convirtiéndola en un atractivo mediante las actividades y paquetes que se generen entorno al turismo de ciudad.

Mediante la investigación se identificó cuáles son los recorridos establecidos por los diferentes colectivos de ciclismo en la ciudad y saber cuáles son sus principales motivaciones para hacer este tipo de recorridos, además de conocer los sitios o recursos turísticos de interés para el desarrollo del turismo urbano; por tanto, el impacto que se podría generar será provechoso para los dueños de empresas del sector turístico y hotelero, pues se están brindando alternativas de actividades turísticas en una ciudad como Tulcán, en la cual no se han desarrollado.

Tulcán posee recursos turísticos urbanos culturales, patrimoniales e históricos importantes para desarrollar actividades turísticas en base al ciclismo, generando rutas que contribuyan al aprovechamiento de los mismos. Con esta investigación previa se podrán generar proyectos y emprendimientos en torno al turismo, el ciclismo urbano y movilidad sostenible, que mejoren la economía de los habitantes de la ciudad y de cierto modo su calidad de vida, que finalmente aporte al cambio de la matriz productiva de la región. La actividad turística genera fuentes de trabajo directas e indirectas en áreas de alojamiento, restauración, recreación, entre otras, que permiten el desarrollo local de una región.

Por otro lado, el uso de la bicicleta, no sólo se verá como un medio de transporte o como una forma de hacer deporte, sino que también se usará con fines turísticos que atraerán a propios y visitantes, de tal manera que la ciudad de Tulcán sea reconocida como la capital del ciclismo ecuatoriano no sólo por los deportistas que han representado el Carchi, sino también porque su gente que desde temprana edad hace uso de la bicicleta.

Así se verán beneficiados los habitantes del sector, los colectivos ciclísticos, las operadoras de turismo que podrán ofrecer nuevos paquetes con actividades novedosas que atraigan al turista, los propietarios de hoteles y restaurantes los cuales tendrán que innovar y convertirse en lugares amigables con los ciclistas. Por otro lado, se verán beneficiados los estudiantes de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi los cuales podrán realizar prácticas pre-profesionales guiando en distintas actividades ciclo turísticas que se programen dentro y fuera de la ciudad y principalmente los turistas los cuales contribuirán al desarrollo económico de la región mediante las actividades turísticas que se realicen.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General.

Diagnosticar las actividades de ciclismo urbano que contribuyan al aprovechamiento de los recursos turísticos urbanos de la ciudad de Tulcán durante el año 2019.

1.4.2. Objetivos Específicos.

- Sustentar bibliográficamente las actividades ciclistas y los recursos turísticos urbanos.
- Determinar cuáles son las actividades de ciclismo que actualmente se están realizando en la ciudad de Tulcán y si se están relacionando con el turismo en el sector.
- Identificar las potencialidades de los recursos turísticos urbanos de la ciudad de Tulcán para su aprovechamiento.
- Analizar los recorridos ciclistas que aprovechen los recursos turísticos por medio de mapas que permitan la identificación de las rutas.

1.4.3. Preguntas de Investigación.

- ¿Cómo se desarrollan las actividades ciclistas urbanas?
- ¿Qué actividades ciclistas urbanas se están realizando en la ciudad de Tulcán?
- ¿Cuántos colectivos ciclistas existen en la ciudad de Tulcán?
- ¿Cuántos recursos turísticos urbanos existen en la ciudad de Tulcán?
- ¿Cuáles son los parámetros que se deben tener en cuenta para un ciclo vía?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Se tomó como referencia investigaciones acordes con las variables del presente trabajo de titulación, entre ellas encontramos a:

Escobar (2015) en su tesis de maestría; menciona que el transporte alternativo como la bicicleta pueden traer grandes beneficios al desarrollo de la movilidad sostenible en la que se integren visitas a sitios de interés turístico dentro del área urbana. De tal manera que analiza algunas rutas en la que ya existen ciclovías que atraviesan lugares importantes de la ciudad y precisa algunas recomendaciones para mejorar la infraestructura ciclística. Otro de los objetivos de su propuesta es capacitar a guías ciclo turísticos que ofrezcan servicios de calidad a turistas nacionales y extranjeros.

Además, menciona la importancia que existe entre un sistema de movilidad sostenible y el turismo de ciudad, de lo cual propone la readecuación de la infraestructura vial para las ciclorutas que pueden aprovecharse para hacer cicloturismo urbano. Nombra también a los colectivos ciclísticos de la ciudad de Quito, los cuales a través de redes informativas fomentan el uso de la bicicleta. Dentro de la investigación se concluye que el turismo sostenible basado en el uso de la bicicleta ha sido poco estudiado y que no existe un plan de gestión de movilidad que incentiven estas acciones y el impacto que puede generar en el desarrollo turístico local.

Icaza (2015) en su tesis, busca diseñar una cicloruta para fortalecer el turismo en el cantón Duran, dicho trabajo permite conocer qué parámetros se debe tener en cuenta para la construcción de una ruta ciclística, así como las normativas que se requieren para adecuar las vías y el trabajo técnico que debería realizarse a la hora de implementar una ruta ciclística. La metodología que se usó fue proyectiva, pues se analizó los diferentes problemas del cantón para el desarrollo de turismo, realizó un análisis de la incidencia de los recorridos ciclísticos para el desarrollo del turismo urbano y con la investigación de campo y la técnica de observación directa se utilizaron instrumentos como encuestas y entrevistas a los turistas y población en general. Se consideró como muestra a la población que realiza algún deporte, además se realiza la historia del cantón como un recurso tangible e intangible que puede ser aprovechado mediante el cicloturismo. El autor concluye que las ciclo rutas turísticas son iniciativas que llaman la atención, ya que puede aprovechar los atractivos turísticos, además de incentivar el deporte y la sana recreación. El uso de la tecnología y de los diferentes softwares fueron de gran

ayuda para plasmar y diseñar los circuitos turísticos a través de mapas que otorguen información para que el turista pueda ubicarse con facilidad durante los recorridos.

Suárez, *et al.* (2016) sugieren que, las ciudades y el turismo se benefician mutuamente y así como las ciudades son importantes para el turismo, el turismo también beneficia y es importante para las ciudades, así mismo el turismo urbano debe englobar disciplinas como la geografía, psicología, sociología, política, historia y economía; además que bienes tangibles e intangibles pueden ser aprovechados mediante el uso de un transporte sostenible que permita el desarrollo turístico del lugar.

Precisan que el desarrollo de políticas de movilidad sostenible puede promover el acceso y el desplazamiento sencillo del turista mientras descubre los principales atractivos de la ciudad. Mencionan que los entes públicos deben generar normativas que apoyen el uso de la movilidad sostenible y que además sea provechosa para el turismo.

Según Suárez, *et al.* (2016) “Una de las tipologías más importantes, y probablemente de las más olvidadas por parte de los investigadores, es el turismo urbano o turismo de las ciudades” (p.49). Los asentamientos humanos en las ciudades poseen un valor histórico y cultural, debido que, ahí se desarrolla su economía, sus costumbres, tradiciones, lo que hace parte de su patrimonio y riqueza histórica.

Dentro de las conclusiones se resalta que los planes de movilidad urbana sostenible deben contemplar medidas que integren el turismo urbano con un enfoque multidisciplinario, facilitando la ordenación de modelos que garanticen los desplazamientos de residentes y visitantes.

Este artículo sirve de guía para conocer acerca de la caracterización del turismo urbano más no para hacer comparativos entre ciudades puesto que en Tulcán no existe un plan de movilidad sostenible que promuevan el uso de la bicicleta y los recorridos que se hacen en la ciudad se valen por iniciativas de la ciudadanía.

Jaramillo (2014) en la tesis análisis del turismo urbano como modalidad de desarrollo turístico para la ciudad de Guayaquil, utiliza un tipo de investigación exploratoria dado que, el turismo urbano es un concepto nuevo en términos turísticos en dicha ciudad. Una investigación exploratoria sirve para plantear nuevos temas de investigación, por tal razón sirve como antecedente, lo cual es importante para las variables investigadas ya que en materia de ciclo turismo, o actividades que conlleven el uso de la bicicleta han sido poco investigados en la ciudad porque la información local referente al tema es escasa. Jaramillo, utiliza la investigación

documental, necesaria para corroborar autores y sustentar la información obtenida para su respectivo análisis. Utilizó instrumentos y técnicas como entrevistas y recolección de datos a través de fichas y cuestionarios por tanto la investigación tuvo un enfoque cualitativo, el cual ayudó a la presente investigación tomando como guía su enfoque metodológico.

Valenzuela (2013) en su tesis maestra: El boom del ciclismo urbano, el rol del desarrollo urbano y las políticas públicas. Menciona el uso de la bicicleta como un fenómeno masivo, vista como una alternativa de movilidad, analiza las variables cualitativas como el desarrollo urbano y el uso de la bicicleta. Realza la importancia del entorno urbano necesario para que la bicicleta se convierta en un medio de transporte masivo.

Este trabajo proporciona un marco teórico en el que se definen claramente conceptos de ciclismo urbano y como éste se está convirtiendo en un boom para muchas ciudades a nivel mundial, se realiza un trabajo con enfoque cualitativo de tipo exploratorio puesto que el tema ha sido escasamente investigado, además precisa las políticas públicas que debería tener el ciclismo urbano para que el mismo sea valorado y sea ubicado como un modo de vida y movilidad sostenible que no sólo ayude a disminuir los niveles de contaminación de las ciudades, sino que también se conciba como un medio de transporte saludable y porque no, para que se desarrolle el turismo en las ciudades.

La autora concluye que la realidad de Santiago de Chile a pesar de ser positiva no es integradora de la bicicleta como medio de transporte, en el cual un número creciente de ciclistas convive con una ciudad no muy preocupada a escala metropolitana donde el papel del fenómeno de la bicicleta ha recaído en los grupos activistas. La falta de interés nacional ha llevado a que los entornos locales ofrezcan una provisión de infraestructura desigual y fragmentada, junto con más ánimos de planificar que de concretar proyectos.

Correa (2015) en su tesis: Ciclismo urbano, reflexiones de agrupaciones de ciclistas para pensar la ciudad de Santiago, caracteriza los procesos de participación que desarrollan seis agrupaciones de ciclistas en la ciudad de Santiago, contribuyendo al desarrollo de la movilidad sostenible y al desarrollo del turismo cultural, histórico y patrimonial. Cabe resaltar especialmente al colectivo ciclístico denominado: “Bici paseos patrimoniales” la organización fomenta el uso de la bicicleta mientras recorren lugares de interés histórico, cultural y patrimonial de la ciudad de Santiago de Chile. Iniciativa que nace a partir de un grupo de profesionales, interesados en difundir el patrimonio cultural de la región, usando la bicicleta como medio de transporte sustentable.

Su metodología de tipo exploratoria y descriptiva da a entender que el tema investigado es nuevo y que no se posee mucha información sobre el mismo, el tipo de muestra es no probabilística o dirigida, lo cual quiere decir que el investigador los toma bajo su propio criterio o a nivel de accesibilidad de los grupos.

2.2. MARCO TEÓRICO

Es indispensable que en la fundamentación teórica de la presente investigación se mencionen aspectos importantes de la bicicleta tales como: Historia, tipos de bicicletas, partes de la bicicleta, entre otros que servirán como aporte a la revisión bibliográfica de cada una de las variables.

2.2.1. Historia de la Bicicleta.

Se dice que la bicicleta moderna fue ideada por el alemán Drais Von Sauerbronn y en el año de 1817 se realizó el primer prototipo la cual ha ido evolucionando con el paso del tiempo hasta nuestros días. En la revolución industrial la bicicleta pasó de ser un pasatiempo para personas de estratos sociales altos a convertirse en una manera de transportarse.

Tuvo gran influencia en la autonomía de la mujer, contribuyó a la equidad de género. Considerada como el utilitario del pueblo para ir a trabajar, ir a estudiar, salir un fin de semana al campo y facilitó la movilidad en las grandes ciudades.

En 1972 en la crisis petrolera, la bicicleta recuperó el protagonismo perdido a causa del automóvil, fue así que los países desarrollados empezaron a preocuparse por el medio ambiente, el deporte, la salud y el ocio. (Navarro, Wamba, Fernández, García, y Julia, 2010, p. 20-30)

2.2.2. Tipos de artefactos a través del tiempo.

2.2.2.1. El “Celefifero” o caballo de dos ruedas 1970.

Consistía en un bastidor de madera, en forma de cuerpo de caballo u otro animal, en cuyas patas delanteras y traseras giraban dos ruedas de madera de unos 70 cm de diámetro. Se conducía sentado sobre un asiento dispuesto en el bastidor provisto de dos asideros para las manos. Construido por el conde francés Mede de Sivrac en 1970 y fue adoptado por la nobleza y las clases altas como juego. (Navarro, Wamba, Fernández, García, y Julia, 2010, p. 22)



Figura 1 Celefifero o caballo de dos ruedas
Fuente: *Blogsyforos.wordpress.com* (2019)

2.2.2.2. La “Draisiana”, “Laufmaschine” o Maquina de Correr, 1817.

El barón alemán de Karlsruhe, Drais von Saverbronn, ingeniero agrónomo forestal (1785 – 1851). Después de varios intentos fallidos con los vehículos de cuatro ruedas, empieza a fabricar lo que se conocería como la Draisiana. Este artefacto tenía 4 puntos de apoyo: dos pies, dos ruedas. (Navarro, Wamba, Fernández, Garcia, & Julia, 2010, pág. 23)

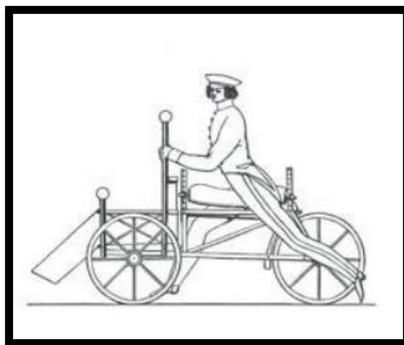


Figura 2 Draisiana o Máquina de Correr
Fuente: *La ingeniería de la bicicleta* (2010)

2.2.2.3. El “Hobby –Horse” o caballo de entretenimiento, 1819.

El empresario inglés, Denis Johnson introdujo algunas mejoras encaminadas a hacerlo más ligero, rápido y maniobrable, lo dotó de un diseño más efectivo, opero con licencia de Drais y registró la patente. Pesaba 30 kg, las ruedas de mayor diámetro, de ocho radios más delgados, manillar de madera y hierro. (Navarro, Wamba, Fernández, Garcia, y Julia, 2010, p. 26)

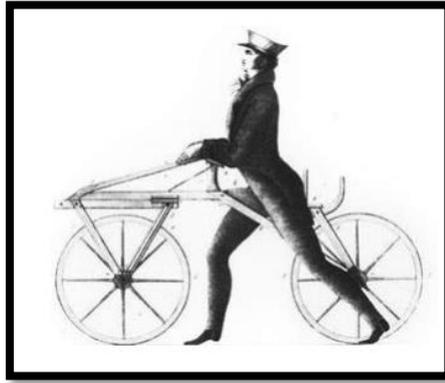


Figura 3 *Hobby – Horse*

Fuente: *La ingeniería de la bicicleta (2010)*

2.2.2.4. Primeros Biciclos con mecanismo de impulsión, 1821.

En 1821 un inglés llamado Lewis Compertz dotó a una “Draisiana” de tracción delantera, los brazos movían una rueda dentada que a través de un piñón proporcionaba tracción en la rueda delantera. (Navarro, Wamba, Fernández, Garcia, y Julia, 2010, p. 27)

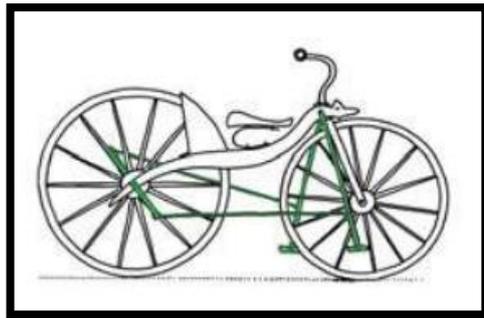


Figura 4 *Primer Biciclo*

Fuente: *La ingeniería de la bicicleta (2010)*

2.2.2.5. Michaulina o Biciclo con tracción directa a la rueda 1861.

En 1869 Pierre Michaux, construye en París la primera fábrica de bicis. consiguió el suficiente grado de desarrollo y perfeccionamiento para producir en serie la bicicleta. La fábrica de Michaux construyó en 1861 dos modelos de prueba; en los tres años siguientes 142 unidades. (Navarro, Wamba, Fernández, Garcia, y Julia, 2010, pág. 28)



Figura 5 Michaulina

Fuente: *La ingeniería de la bicicleta* (2010)

2.2.2.6. La bicicleta segura o bici de tracción de cadena 1885.

La Rover III se construía con cuadro de tubo de acero soldado en forma de trapecio arqueado, “SWIFT”, de dos ruedas de igual tamaño, de 32 radios de acero, cojinetes de acero en los ejes, llantas también de acero hueco. (Navarro, Wamba, Fernández, Garcia, y Julia, 2010, p. 32)

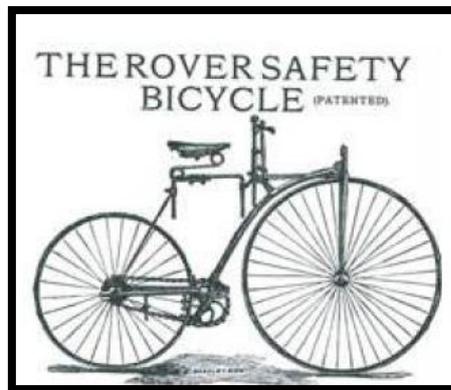


Figura 6 Bicicleta segura o de tracción

Fuente: *La ingeniería de la bicicleta* (2010)

2.2.2.7. Partes de la Bicicleta.

- El cuadro o bastidor: Es la parte más importante de la bicicleta de montaña, ya que en él se montan el resto de los componentes. Además, de sus cualidades dependerá la capacidad de uso y la calidad de la bicicleta.
- El sistema de propulsión: Es el que permite transmitir a la rueda trasera la fuerza de nuestras piernas y, en combinación con las propias ruedas, obtener el movimiento de la bicicleta.

- La dirección: Es la que permite girar la rueda delantera a izquierda y derecha precisamente para cambiar de dirección a voluntad, conduciendo la bicicleta. Incluye el manillar, la potencia, e juego de dirección y la horquilla.
 - Los cambios: son los mecanismos que permiten engranar las diferentes “marchas” de la bicicleta, combinando platos y piñones al desviar lateralmente la cadena tanto a la altura de unos como de otros. Incluyen los mecanismos del desviador delantero para cambiar de palto y del cambio trasero para cambiar de piñón, además de las correspondientes manetas o palancas de cambio.
 - El sistema de frenado: es el mecanismo que permite decelerar o detener completamente la bicicleta. Incluye el mecanismo de freno, las zapatas y las correspondientes manetas o palancas de freno.
 - El conjunto de sillín y tija: es el que nos permite circular sentados sobre la bicicleta e incluye las dos partes señaladas: el sillín para sentarse y la tija que une el sillín al cuadro.
- (Losada, 2007, p. 19)

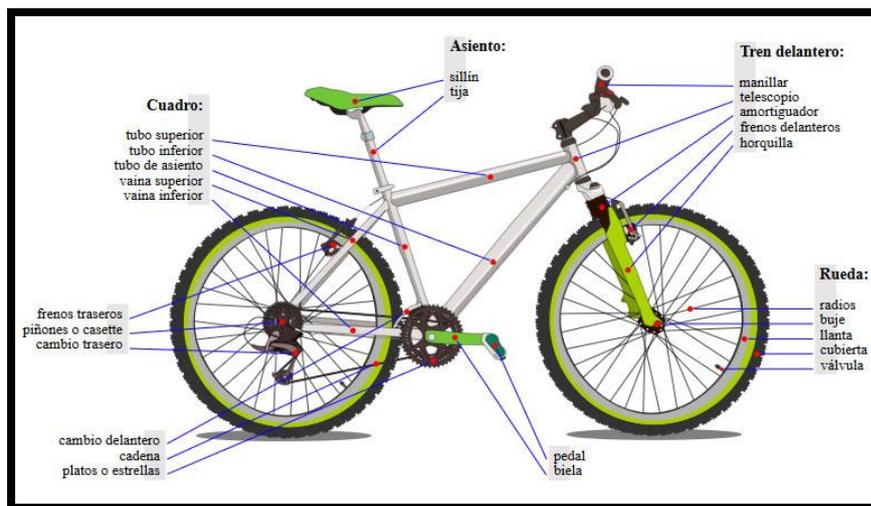


Figura 7 Partes de la Bicicleta
Fuente: www.biciscope.com (2010)

2.2.2.8. Tipos de Bicicletas.

Desde un punto de vista global, las bicicletas pueden clasificarse en bicicletas de carretera, bicicletas de montaña y bicicletas “especiales”. Las bicicletas de montaña, en particular, se han diversificado hasta distinguirse tres grupos:

- **Bicicletas de montaña para el ámbito deportivo** (bicicletas de alta tecnología y de carreras: Cross-country, enduro, freeride y descenso)

- **Bicicletas para el ocio y el esparcimiento** (bicicletas de entretenimiento y todoterreno: allterrain)
- **Bicicletas para todo uso** (bicicletas para la ciudad: city-bike) (Losada, 2007)

Tabla 1: Tipología de Bicicletas

TIPO DE BICICLETA	FUNCIONALIDAD Y PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES
Bicicleta de Carretera (Carreras)	Se emplea en carreteras, también usada para ciclismo de ruta, medio de transporte para recorridos cortos. Ruedas tubulares finas, tienen dos platos y en ocasiones tres, pedales automáticos y sillín largo
Bicicleta de carretera (Triatlón)	Diseño cómodo y aerodinámico, se usan pedales automáticos, tiene manillar de triatlón que permite descansar los antebrazos y las manos.
Bicicleta de carretera (Touring)	Incluyen diversos añadidos como parrillas, portabultos y mochilas que se colocan en el manillar. Tiene ruedas gruesas, y normalmente tres platos y los casetes de piñones pueden incluir hasta nueve tamaños (según la gama) así el ciclo turista puede superar cualquier pendiente.
Bicicleta de CICLOCROSS	Con manillar de carretera y ruedas que permiten el agarre en el barro (aunque más estrechas que las de MTB) requiere cuadros sólidos y resistentes, se usan pedales automáticos.
Bicicleta Híbrida (o City –Bike)	Mezcla entre bicicleta de carretera y montaña. Presentan manillares de doble altura, sillines más anchos y cómodos, guardabarros, parrillas portabultos. Se usan en la ciudad o distancias cortas. Diferenciándose en el tamaño y mullido del sillín, así como el tubo horizontal.
Mountain Bike (MTB ó BTT). All terrain	Creada para rodar en el campo o para cualquier sitio. Ruedas gruesas, conjunto de tres platos y nueve piñones, frenos potentes.
Mountain Bike (MTB ó BTT) Enduro	Diseñadas para los aventureros que pretenden ir más allá en relación con las dificultades del terreno. Se caracterizan por tener buenas suspensiones, tienen doble suspensión
Mountain Bike (MTB ó BTT) Freeride	Variante de la MTB con una estética más agresiva, que permite un rendimiento más extremo, son muy resistentes, se usan en las bajadas más duras.
Mountain Bike (MTB ó BTT) Descenso o Downhill	Es la variante más extrema de MTB, destinada precisamente a las competiciones de descenso, las suspensiones son incluso mayores que las de freeride, los componentes más resistentes y el conjunto más pesado.
Mountain Bike (MTB ó BTT) XC Cross – country	Específica para carreras de campo, incluyen últimos adelantos técnicos, variaciones en los cuadros para el rendimiento en las subidas.

TIPO DE BICICLETA	FUNCIONALIDAD Y PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES
Bike –Trial (antes trialsin)	Consiste en superar sobre la bici dificultades naturales y artificiales, en zonas marcadas y delimitadas. Tienen freno hidráulico delantero.
BMX (Racing)	Modalidad deportiva, consiste en correr con la bici como si fuera una moto, en circuitos similares a los de motocross.
BMX freestyle (Street y dirt jumping)	Combinación del BMX Racing y el skateboarding, en la actualidad existen dos variantes principales: el dirt jumping, que consiste en saltar rampas y el Street riding que consiste en saltar todo lo que se ponga por delante.
Tádem	Son bicicletas de paseo para más de una persona
Recumbent	Son artilugios que permiten pedalear cómodamente reclinados.

Fuente: <http://blog.educastur.es>

2.2.2.9. Historia del ciclismo.

El boom de la bicicleta tiene lugar en 1869. Se crean clubs de ciclismo y escuelas de conducción, aparecen revistas y prensa especializada, tiene lugar la primera carrera multitudinaria de gran distancia: 300 ciclistas corrieron la París-Rouen de 124 km. se popularizan en cierto modo las excursiones en bicicleta de un día y los viajes largos. Nace el turismo. Thomas Stevens dio la vuelta al mundo en velocípedo entre el 1884-1886. Nació el uso de la bicicleta urbana, que tiene su razón de ser en los desplazamientos cortos y medios sustituyendo al vehículo privado o en parte al transporte público. (Navarro, Wamba, Fernández, Garcia, y Julia, 2010, p. 216)

2.2.3. Actividades.

Según Romero, (2007) La actividad es entendida como una concretización individual, que tiene un origen social y es útil para la satisfacción de necesidades. De este modo, la actividad es en su origen social y, por tanto, está cargada culturalmente de valores, dirigida a un fin, teleológica y motivada para conseguir una determinada meta.

Se trata de las acciones que desarrolla un individuo o una institución de manera cotidiana, como parte de sus obligaciones, tareas o funciones. proceso que supone la producción y/o el intercambio de servicios y bienes con la finalidad de satisfacer las necesidades del ser humano. (Pérez y Merino, 2017, p. 30)

2.2.4. Actividades Turísticas.

Art. 5.- Se consideran actividades turísticas las desarrolladas por personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación remunerada de modo habitual a una o más de las siguientes actividades: Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito. (Ministerio de Turismo, MINTUR, 2014)

2.2.5. Actividades Ciclísticas.

Ciclismo es un deporte practicado con bicicletas y que en casi todas las ocasiones tiene como objetivo recorrer un determinado lugar en el mínimo de tiempo posible. Actualmente el ciclismo también es bastante recreativo o incluso una forma de desplazarse para el trabajo, la escuela, etc. Gracias a los avances que se han hecho en el mundo de las bicicletas y su alta popularidad. (Quiroga, 2014, p. 58)

2.2.5.1. Tipos de Ciclismo.

- **Ciclismo de ruta:** Caracterizada por ser una vía totalmente de asfalto.
- **Ciclismo de montaña:** Se divide en dos modalidades
 - **Cross Country:** Se le denomina de montaña ya que generalmente son circuitos selvas, bosques o zonas que poseen caminos angostos con subidas empinadas y descensos muy rápidos.
 - **Descenso o Downhill:** Particularidad en la cual se compite de manera absolutamente de bajada con obstáculos artificiales o naturales, estas bicicletas suelen ser más pesadas que las normales por realizar este tipo de esfuerzo.
- **Ciclismo de pista:** Este tipo de ciclismo se caracteriza por disputarse en un velódromo y con bicicletas tipo ruta modificada.
- **Trial:** Consiste en llegar a la cima atravesando obstáculos como rocas, muros sin velocidad y con mucho equilibrio.
- **Ciclismo de Sala:** Deporte similar a la gimnasia o patinaje artístico en la cual necesitan bicicletas especiales para las acrobacias y requiere de mucha concentración, equilibrio y disciplina.

- **Freestyle:** Consiste en hacer trucos utilizando una bicicleta BMX, esta puede ser: Que se lo practica en la calle, parques, escaleras, etc. Se lo realiza en un circuito con rampas previamente construidas.
- **Ciclismo urbano:** Este tipo de ciclismo no necesariamente es un deporte, pero se utiliza como medio de transporte, ocio, tratamientos para la salud y se realiza en distancias cortas o medias dentro de la ciudad y sus alrededores.
- **Ciclismo inclusivo:** Es el tipo de ciclismo que se lo realiza con una bicicleta adaptada con una silla de ruedas creada únicamente para personas con discapacidad y no videntes. (Provincia del Guayas, 2015, p. 5-8)

2.2.6. Actividades Ciclísticas Urbanas.

Como primer punto de partida, el concepto de ciclismo urbano (también llamado ciclismo utilitario) se refiere al uso de la bicicleta como medio de transporte y no como un deporte o una actividad de ocio. La decisión de uso de la bicicleta para fines de movilidad no sólo toma en cuenta variables duras como el ahorro de tiempo, ahorro de dinero, la distancia o la topografía, sino también considera variables más blandas que se relacionan con un sentimiento más bien emotivo en su uso. (Valenzuela , 2013, p. 7)

2.2.7. Actividades de Cicloturismo.

El cicloturismo es una actividad de recreación en la cual, a través del ciclismo, se disfruta del esparcimiento y del conocimiento de un sitio nuevo. Cox (2012), expone que el cicloturismo puede ser visto e interpretado desde diferentes perspectivas y puede presentar contrastes entre ocio y deporte, activo y pasivo, Para Chang y Chang (2003), el cicloturismo es una actividad positiva que puede ser utilizada en dos sentidos: como medio de transporte y como medio de recreación, además de que los cicloturistas son personas que utilizan las bicicletas para viajes de ocio y toman viajes relativamente cortos a baja velocidad. Se considera como un medio para redescubrir la cultura y naturaleza de los destinos por visitar, y el disfrute de experiencias orientadas al beneficio físico y psicológico de las personas (Ledezma, 2016, p. 158)

2.2.7.1. Cicloturismo.

Ya sea en paseos organizados entre amigos, bajo la tutela de una empresa tour operadora, guiado por un mapa o con simples señales y letreros, recorrer veredas y adentrarse en sitios naturales sobre una bicicleta de montaña es ahora costumbre para miles de personas. El interés deportivo puede o no estar presente; esta actividad va mucho más allá: se ha convertido en el vehículo ideal para viajar, conocer y disfrutar de la naturaleza (*International Mountain Bicycling Association*, 2000).

Es la práctica del ciclismo sin ánimo de competir, aunque se realiza en estilo libre, suele ser de varios km. con duración ya sea de uno o varios días con tramos cortos o largos. Es una modalidad en la que se pedalea disfrutando de los lugares que están al paso, llevando los implementos necesarios para sobrevivir, esta actividad se la realiza por placer, deporte, ejercicio físico y en muy pocos casos como transporte y se lo puede realizar solo, en grupo, así como también cualquier día del año (dependiendo las condiciones climáticas) o en eventos programados. (Provincia del Guayas, 2015, p. 3)

El cicloturismo, es un conjunto de salidas de ocio, de más de un día o de un solo día, a cierta distancia del domicilio, en las que la práctica del ciclismo no competitivo es un aspecto fundamental o significativo de la salida. (Red de ciudades por la Bicicleta, 2018, p. 3)

2.2.7.2. Modalidades de Cicloturismo.

Atendiendo a las manifestaciones declaradas por los expertos en la mesa redonda “La actualidad del Cicloturismo en España” (12/09/2013) celebrada durante la feria Expobike, D. Francisco Tortosa (doctor en geografía por la Universidad de Valencia) precisó que se podían diferenciar tres tipos de cicloturismo: “el cicloturismo deportivo, el cicloturismo de mountain bike - BTT, y el cicloturismo auténtico” refiriéndose al “auténtico” como aquél que “está desvinculado de los conceptos de competición y velocidad, uniéndolo así a conceptos como la tranquilidad y el placer de disfrutar del entorno”.

El Cicloturismo combina los viajes en bicicleta, por diferentes entornos, con el turismo; que se puede practicar tanto en solitario como en grupo, en familia, en pareja, etc.; que se practica en ocasiones por placer y de forma lúdica y en otras por competición; pero

sea cual sea la forma en que se practica, el hecho es que el ciclismo es el motivo central de esta modalidad de turismo (Lanuza, 2014, p. 12,13)

2.2.7.3. Cicloturismo Urbano.

El cicloturismo urbano o de alforjas, es una modalidad de ocio entre el patrimonio cultural y natural y una forma de relacionarse con el paisanaje. (ConBici, 2019)

El cicloturista urbano se caracteriza por pasear por la ciudad con una bicicleta sencilla, sin recorrer grandes distancias. Lleva una máquina fotográfica con él para captar lo que le llama la atención y pasea sin apuro. constituye una actividad que permite a quienes lo practican, conocer nuevos destinos. Ayuda al conocimiento de otras culturas y al descubrimiento personal mediante la actividad física. Se interesa en cuestiones relacionadas a la psicología humanista, ya que se concentra en el bienestar y en el mejoramiento de las personas. (Quiroga y García, 2014, p. 4,5)

2.2.8. Parámetros técnicos para rutas de Cicloturismo.

Según la guía de cicloturismo realizada por la provincia del Guayas (2015), la calificación de una ruta puede obedecer a criterios subjetivos, según la capacidad del ciclista. Así, para un competidor, un camino con obstáculos, puede ser solo una ruta sencilla de entrenamiento. Por ello, y para dar una idea más objetiva del grado de dificultad de una ruta, hay que establecer parámetros básicos universales, existiendo una forma de clasificarlas.

2.2.8.1. Distancia.

Se basa en la extensión total del recorrido, que también se relaciona con la capacidad aeróbica y resistencia para rodar todo el recorrido.

- **Corta** - menos de 25 km.
- **Alta** - de 45 a 65 km.
- **Moderada** - de 25 a 45 km.
- **Extensa** - de más de 65 km.

2.2.8.2. Dificultad de manejo.

Se refiere a la habilidad y la técnica en el manejo de la bicicleta de montaña, y que normalmente se adquiere a través de la experiencia.

- **Bajo:** Caminos relativamente parejos y planos. No requieren habilidad especial de manejo, pues no existen grietas ni obstáculos en el camino. No hay piedras ni arcilla ni tierra floja.
- **Intermedio:** Caminos Que presentan un grado de dificultad técnica moderado. Existen algunas grietas y piedras en el camino, hondonadas o huecos dejados por las pisadas del ganado sobre el lodo después de secarse. Un novato probablemente tendrá que caminar algunas secciones
- **Alto:** Caminos con gran cantidad de obstáculos que requieren de maniobrar la bici con técnicas como levantamiento de la rueda delantera, pequeños saltos y maniobras de evasión.
- **Complejo:** Rutas muy difíciles de rodar. Puede existir mucho lodo y terreno flojo o arcilloso, con grandes grietas, piedras y troncos en el camino, así como hondonadas riesgosas y huecos. Puede haber descensos muy acentuados y pedregosos y precipicios cercanos. Requiere de una alta destreza. (Provincia del Guayas, 2015, p. 22,23)

2.2.8.3. Altimetría.

La altimetría (también llamada *hypsometría*) es la parte de la topografía que estudia el conjunto de métodos y procedimientos para determinar y representar la altura, o “cota”, de cada uno de los puntos, respecto de un plano de referencia. Con la altimetría se consigue representar el relieve del terreno (planos de curvas de nivel, perfiles, etc.) (Botia, Vargas, & Rincón , 2011, p. 11)

2.2.8.4. Frecuencia Cardíaca.

La frecuencia cardíaca es el número de veces que se contrae el corazón durante un minuto (latidos por minuto). Para el correcto funcionamiento del organismo es necesario que el corazón actúe bombeando la sangre hacia todos los órganos, pero, además, lo debe hacer a una determinada presión (presión arterial) y a una determinada frecuencia. Dada la importancia de este proceso, es normal que el corazón necesite en cada latido un alto consumo de energía. (Fundación Española del Corazón, 2019)

Según Cragulini (2013) la frecuencia cardíaca de una persona que realiza actividades ciclísticas puede variar debido a varios aspectos como: calor, nivel de deshidratación, variabilidad del día, tipo de ejercicio, pendiente del terreno y posición frente a la bicicleta. Además, cuando se realiza ejercicio en clima cálido la frecuencia cardíaca se incrementa en cambio en clima frío son neutras.

Los porcentajes que se deben tener en cuenta para realizar actividad física son los siguientes:

- 50/60%: las personas que empiezan a hacer ejercicio físico o que tienen problemas de salud (en este caso siempre previa consulta al médico especialista) deben moverse en porcentajes bajos para no arriesgarse a tener problemas.
- 60/70%: adecuado para aquellas personas que ya tienen un mínimo de condición física y que deseen mantener su forma física y su salud.
- 70/80%: las personas que realizan deporte de una manera regular y ya tienen una buena forma física.
- 80% en adelante: Sólo los deportistas de alto nivel deberían poner su corazón a trabajar por encima del 80% de su frecuencia cardiaca máxima. En estos niveles los deportistas empiezan a trabajar alrededor del umbral anaeróbico o por encima de él, lo que significa que los músculos están utilizando más oxígeno del que el cuerpo puede proporcionarles. (Saiz, 2016)

2.2.8.5. Ascensos.

Es la cantidad de subidas que tiene una ruta. Se basa además en la capacidad física (condición aeróbica, anaeróbica y fuerza que se necesitará para pedalear hacia arriba.

- **Plano:** las subidas son prácticamente inexistentes. el terreno es horizontal. Tendrá que caminar algunas secciones.
- **Subidas moderadas:** Terreno relativamente plano, con subidas moderadas que no requieren de un gran esfuerzo para subir. la inclinación bordea el 5%.
- **Subidas empinadas:** Subidas empinadas, pero relativamente cortas, de menos de 300 metros, que en algunos casos se tendrá que subirlas caminando por el grado de inclinación de alrededor del 10%. el esfuerzo necesario para subir es alto.
- **Subida acentuada y continua:** Ruta que en su mayoría es de subida o tiene tramos muy largos de subida continua, con pocos remansos, que requieren de un buen nivel de esfuerzo y condición física para completarlas montado en la bicicleta. el grado de inclinación puede tener alrededor del 15%. (Provincia del Guayas, 2015, p. 24,25)

2.2.9. Ciclorutas Turísticas.

Las Ciclovías Recreativas son una plataforma para el cambio en cualquier comunidad – ya sea que las metas busquen mejorar la salud de la comunidad o la participación

ciudadana o incidir por ciudades más sostenibles y a escala humana. Basándose en la reciente expansión de Ciclovías Recreativas en el mundo (Johnson, 2017)

2.2.10. Circuitos Turísticos Ciclísticos.

Son un conjunto de espacios territoriales que forman una misma oferta de bienes y servicios turísticos. Se trata de un recorrido circular o semicircular que parte de un centro emisor o receptor y que cuenta con atractivos y facilidades a lo largo de su ruta. También se entiende por circuito turístico aquel recorrido turístico con regreso al mismo lugar, sin pasar dos veces por el mismo sitio. (Calderón y Nélica, 2018)

2.2.11. Tipos de Vías.

Art. 4.- Red vial nacional. Se entiende por red vial nacional al conjunto de todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano que componen el sistema vial nacional. La red vial nacional, en razón de su jurisdicción y competencia, está integrada por la red vial estatal, regional, provincial y cantonal urbana.

Art. 5.- Vías Terrestres. Las vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía y la señalización. El Reglamento General de esta Ley determinará su clasificación de acuerdo a su tipología, diseño, funcionalidad, dominio y uso.

Art. 8.- Red vial cantonal urbana. Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana. (ASAMBLEA NACIONAL, 2017)

2.2.11.1. Vía Empedrada.

Es un tipo de pavimento en el que la capa superior de la calle o camino está conformada de piedra de cantera o piedra bolón de río.

2.2.11.2. Vía Adoquinada.

Es un tipo de pavimento en el que la capa superior de la calle o camino está conformada por adoquines. (Garcia y Aburto, 2001)

2.2.11.3. Vía Asfaltada.

Son aquéllos cuya capa superior la forman losas de concreto suficientemente resistentes para soportar los esfuerzos que el tráfico les provoca. Son aquéllos donde la cubierta de la superficie de rodamiento de la calzada es una carpeta asfáltica, éstas pueden ser de varios tipos:

- Tratamientos superficiales
- Mezcla de arena asfalto o mezcla de agregados con asfaltos líquidos
- Emulsiones o cementos asfálticos. (Garcia y Aburto, 2001)

2.2.11.4. Vías sin revestir.

Estos tipos de caminos corresponden a los caminos secundarios con bajos volúmenes de tráfico, que pueden proveer servicio satisfactorio con un revestimiento superficial de mezcla de suelo sin tratamiento, que consta de materiales disponibles localmente, de roca triturada o grava. (Garcia y Aburto, 2001)

2.2.12. Tipos de Vías para el Ciclismo.

2.2.12.1. Carril Bicicleta.

Carril para la circulación preferencial de bicicletas, y que es parte de la calzada en la vía urbana.

- Velocidad máxima (limite): 50 km/h.
- Ancho mínimo del carril bicicleta unidireccional: 1,20 m.

2.2.12.2. Ciclovías compartidas.

Opción 1:

- Velocidad máxima (limite): 30 km/h.
- Ancho del carril: hasta 3 metros.
- Marcas de pavimento: se colocarán en el centro del carril.

Opción 2:

- Velocidad máxima (límite): 50 km/h.
- Ancho de carril: mayor a 3 metros.
- Marcas de pavimento: se colocarán al costado derecho del carril

2.2.12.3. Ciclovías en espaldón.

Es un carril bicicleta, adaptado al espaldón de las carreteras e idealmente debe ir acompañado de bandas sonoras laterales para proporcionar mayor seguridad al ciclista.

- Velocidad máxima (límite): 90 km/h
- Ancho mínimo de espaldón: 1,20 m (ideal 1,50 m)

2.2.12.4. Ciclovías segregadas.

Ciclovía apartada de la circulación del tránsito motorizado, sin que esto limite que ésta pueda ser diseñada dentro del derecho de vía. Se puede implementar Ciclovías segregadas en todas las vías del país. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015)

2.2.13. Parámetros para implementación de Ciclovías.

- Seguridad: Velocidad promedio de la Vía. Flujo de la Vía. Tipo de Infraestructura de la ciclovía. Señalización. Ancho de la ciclovía.
- Técnicos y Económicos: Pendientes máximas de la vía. Demanda de usuarios. Conectividad.
- Sociales: Beneficios para la salud. Fortalecimiento del turismo.
- Ambientales: Disminución del uso de transporte motorizado. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015)

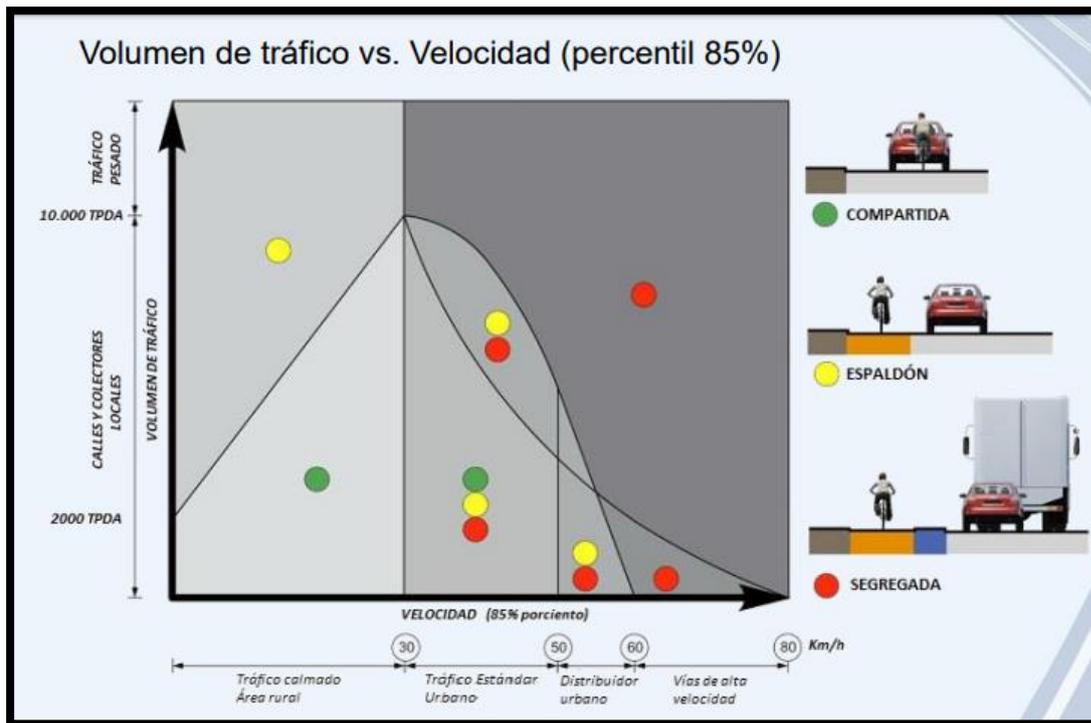


Figura 8 Parámetros de seguridad para Ciclovías

Fuente: Autoridad Nacional de Transporte de Irlanda / Manual Nacional de Bicicletas Irlanda / Irlanda, 2011 (citado por Ministerio de transporte y obras públicas del Ecuador)

2.2.14. Turismo.

Según la OMT, el turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico. (OMT, 2016)

El turismo ha dejado de ser una oportunidad exclusiva para ciudades históricas o paisajes ideales, como de sol y playa, ahora incorpora todo lo que se relacione con el disfrute del tiempo libre. Las ciudades son el primer destino turístico de sus habitantes y cualquier actividad económica, social, cultural, religiosa entre otras, es susceptible de convertirse en un atractivo turístico. (Peña, 2015)

2.2.14.1. Turismo Urbano.

El Turismo Urbano es una modalidad de turismo que se desarrolla específicamente dentro de una ciudad (o cualquier espacio geográfico urbano) y engloba todas las actividades que los visitantes realicen –dentro de ella- durante su estancia: desde

conocer y visitar sus puntos de interés (plazas, edificios públicos e históricos, museos, monumentos) hasta realizar actividades relacionadas con la profesión y los negocios. (OMT, 2016)

Tal como lo menciona Peña (2015):

El turismo urbano es el resultado de los cambios en el comportamiento de las personas que lograron transformar las ciudades en centros culturales, lugares de esparcimiento, donde se puede ir de compras o para participar en diversos eventos (p.17).

2.2.15. Recursos.

2.2.15.1. Recurso Turístico.

Según la OMT basada en Zimmermann (1993) se entiende por recurso turístico a todos los bienes y servicios que por medio de la actividad del hombre y de los medios con que cuenta, hacen posible la actividad turística y satisfacen las necesidades de la demanda. También se entiende que son aquellos elementos que por sí mismos o en combinación con otros pueden despertar el interés para visitar una determinada zona o región, todo elemento capaz de generar desplazamientos turísticos.

Altés Machín citado por Navarro (2015) menciona que los recursos turísticos son aquellos atractivos que en el contexto destino pueden generar interés entre el público y retoma la idea que de los recursos turísticos son la base sobre la que se desarrolla la actividad turística.

Navarro (2015) menciona que los recursos turísticos que no equivalen a atractivos turísticos, se encuentran disponibles para resolver una necesidad pero sin hacer que acudan a sí personas. Son relevantes, pero no provocan un viaje: para que eso ocurra, es necesario que el recurso sea conocido y visitable. Así, los recursos turísticos originan atractivos turísticos; y por el contrario los atractivos turísticos se sustentan en recursos turísticos.

2.2.15.2. Recurso Turístico Urbano.

Se considera escenario urbano-turístico al sistema integrado por atractivos, infraestructura, equipamientos y servicios que conforman un paisaje totalizador que sirve de sostén para el desarrollo preferencial de actividades turísticas. La delimitación del escenario considera el ámbito urbano que contiene atractivos y sus interrelaciones

materializadas por el sistema de conexión vial. En rigor, se considera al escenario-ámbito urbano en su doble función de soporte y atractivo, es decir, que el sistema de interrelaciones entre atractivos turísticos se considera además en función paisajística. El escenario urbano-turístico es considerado como una unidad paisajístico-ambiental global, integrada por unidades y subunidades susceptibles de caracterización. (Dosso, 2005, p. 79)

2.2.15.3. Espacios Urbanos.

Es importante que se contemplen los espacios urbanos para que se pueda entender los conjuntos históricos como paisajes urbanos de doble dimensión. En ocasiones, es el espacio en sí, más que el elemento patrimonial, el que capta el interés del visitante, para ello se consideran las siguientes variables:

- Tipologías de espacios y de edificios: denominación y tipología de espacios de acuerdo a diversas categorías (calle, plaza, adarve, pasaje, cortinal, ronda, mirador, etc.)
- Usos predominantes de la edificación y del espacio: la vitalidad de un espacio urbano depende de los usos que en él se desarrollen. Residencial, comercial, administrativa, religiosa, cultural, educativa, turística.
- Elementos con posibilidad de visita turística: se recoge el número de elementos visitables en el espacio urbano inventariado.
- Adecuación turística: Se registra la disponibilidad de señalización turística, la existencia de aparcamiento, la inclusión o no en alguna ruta turística, la referencia de folletos turísticos y como ultimo la existencia de miradores.
- Grado de dificultad de puesta en valor turístico: alta, cuando existen visibles conflictos o dificultades para el uso turístico; media, cuando, realizadas ciertas mejoras en cuanto a la adecuación turística, el espacio urbano puede actuar como ámbito turístico, y, por último, baja, en aquellos que requieren las actuaciones mínimas para su puesta en valor o adecuación.
- Niveles de funcionalidad Turística: aspecto clave para valorar si un conjunto histórico puede o no considerarse como un destino patrimonial. Existen tres niveles: principal, ámbito urbano de referencia turística en la ciudad; secundario, cuando se trata de áreas de paso hacia espacios urbanos de funcionalidad turística principal o con un nivel de atracción turística bajo; incidental, aquellos espacios que quedan prácticamente al margen de las rutas turísticas. (Troitiño y Troitiño, 2016, p. 20,21,22)

2.2.15.4. Recurso Cultural.

En un inicio, los bienes culturales fueron identificados y promovidos por los estados de Occidente como elementos que permiten la cohesión social y el fortalecimiento de la identidad de los pueblos. (Molano L., 2007). Mientras que, en la actualidad, es un recurso de soporte económico que, sin perder su valor intrínseco, constituye la esencia del desarrollo turístico debido a su condición de ser el medio de transferencia del legado histórico-cultural de los pueblos. (Sandoval, 2017)

2.2.15.5. Paisajes culturales.

En los paisajes culturales, los conjuntos históricos o los yacimientos arqueológicos tienen un importante protagonismo, dado que la singularidad y atractivo del conjunto guarda relación con el emplazamiento, traza urbana, función actual o pasada. Se tienen tres niveles de valoración, la primera orientada a la determinación del grado de atracción turística (alta, media, baja); la segunda, a conocer el nivel de dificultad de su posible puesta en valor; y, por último, se indican los niveles de funcionalidad turística, asociados a las posibilidades turísticas que ofrece cada unidad de paisaje (principal, secundaria, incidental o incompatible) (Troitiño y Troitiño, 2016, p. 20,21,22)

2.2.15.6. Recurso Patrimonial.

Los bienes patrimoniales tangibles, bienes patrimoniales culturales muebles: objetos arqueológicos, históricos, artísticos, etnográficos, religiosos, tecnológicos, artesanales, folklóricos, que se constituyen en objeto de estudio para la ciencia, la historia, el arte, la ecología, la diversidad cultural de un país. Dentro de este grupo también se consideran a las esculturas, cerámicas, manuscritos, pinturas, piezas arqueológicas, fotografías, películas, grabaciones, entre otros; inmuebles como construcciones, edificaciones, obras de ingeniería, centros industriales, obras arquitectónicas, monumentos y sitios con valor histórico, estético, etnológico y antropológico. (Sandoval, 2017)

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque.

Tal como lo dice Blasco y Pérez (2019) en el enfoque cualitativo se estudia la realidad en su contexto natural tal y como sucede, sacando e interpretando los fenómenos de acuerdo con las personas implicadas. Por lo anterior, esta investigación tiene un enfoque metodológico cualitativo ya que se desean conocer fenómenos que viven las personas, en este caso las actividades de ciclismo que se están desarrollando en la ciudad de Tulcán y que no tiene medición numérica.

Además, mencionan que en este tipo de investigación se utiliza variedad de instrumentos para recoger la información como entrevistas, imágenes, observaciones, historias de vida, en los que se describen las rutinas y las situaciones problemáticas, así como los significados en la vida de los participantes.

Por tal razón se diagnostican las actividades de ciclismo urbano en la ciudad de Tulcán, observando y entrevistando a los participantes, utilizando la revisión bibliográfica para conocer los parámetros que se deben tener en cuenta para una ciclovía y desarrollando recorridos de ciclismo urbano plasmadas a través de mapas que permitan establecer las rutas potenciales, para el aprovechamiento de los recursos turísticos urbanos los cuales a su vez serán identificados por su valor cultural, patrimonial, arquitectónico e histórico.

De acuerdo a Blasco y Pérez (2019) basado en los autores Taylor y Bogdan (1986),p.20), Miles y Huberman (1994-8), LeCompte (1995), se extrajo algunas características de la investigación cualitativa en la que dicen que el investigador ve el escenario y a las personas como un todo, se realiza a través de un prolongado e intenso contacto con el campo de estudio o situación a investigar, el tiempo no debe ser limitado, sino que será el desarrollo de los acontecimientos el que delimite la estancia del investigador en el escenario. El investigador es el principal instrumento de medida.

Según Rodríguez y Valldeoriola (2014) la investigación cualitativa sigue su propio perfil puesto que es necesario adaptarse al escenario que siempre será cambiante, son flexibles para adaptarse al escenario de investigación. Además, es posible que el investigador regrese al escenario investigado para recabar nueva información sobre temas que en un principio no se consideró

relevantes. El tamaño de la muestra no se considera ya que el investigador recogerá la información de personas que considere adecuadas.

Por lo dicho anteriormente el trabajo realizado se basó en instrumentos, técnicas y grupos de informantes como los colectivos ciclísticos de la ciudad de Tulcán para el diagnóstico de los recorridos que realizan, además de conocer sus principales motivaciones e incentivos para participar en las actividades ciclísticas urbanas nocturnas, en segundo lugar, se entrevistó a historiadores, antropólogos, profesores, arquitectos para obtener información historia de la ciudad de Tulcán. Se accedió a las distintas bibliotecas como la del municipio, casa de la cultura, además de historiadores que proporcionaron libros de distintos autores. Se utilizó sitios web, google académico para conseguir datos importantes y relevantes de la ciudad.

Se utilizó un equipo digital (reloj) de marca Garmin el cual funciona con un software que se instala en el computador en la cual se puede visualizar las rutas tomadas. Este reloj se puede utilizar para actividades deportivas, en este caso la actividad que se utilizó fue cicloturismo. Registra la frecuencia cardiaca ya que tiene un sensor de frecuencia cardiaca. Registra el tiempo, la altimetría, velocidad máxima y mínima. Este tipo de equipo fue de gran ayuda para las salidas de campo en las que se tuvo que tomar las rutas de cada uno de los recorridos.

Cabe resaltar que se utilizó el software llamado ArcGis (sistema de información geográfica) que permitió procesar la información obtenida por medio del reloj Garmin, sistema que permite realizar análisis y administrar datos geográficos. Así se pudo realizar los mapas de los recorridos, ubicando cada punto importante de la ciudad de Tulcán, además se logró ubicar los barrios, referente al mapa en AutoCAD obtenido en la dirección de planificación del municipio de Tulcán.

3.1.2. Modalidad

Para el buen desarrollo de la investigación se utilizó modalidades como: descriptiva, exploratoria, de campo y documental.

3.1.2.1. Investigación de campo.

Esta modalidad permite al investigador observar directamente lo que pasa en el entorno en el cual se desarrolla las actividades, tal como lo dice Kawulich (2005) la observación participante es el proceso que faculta a los investigadores a aprender acerca de las actividades de las personas en estudio en el escenario natural a través de la observación y participando en sus actividades. Este proceso también ayudo a llenar las fichas de observación de cada uno de los

recorridos turísticos, instrumento validado por uno de los líderes de los colectivos ciclísticos y por docentes de la universidad.

La investigación de campo combina el método de observación de participante con entrevistas y análisis. Se pueden realizar encuestas, grupos focales y entrevistas. Este método está encaminado a comprender, observar e interactuar con las personas en su entorno natural. (QuestionPro, 2019)

Mediante esta modalidad y utilizando las fichas de observación elaboradas previamente se pudo constatar y registrar los recorridos ciclísticos urbanos que realizan los diferentes colectivos en la ciudad de Tulcán.

3.1.2.2. Investigación documental.

Según Arias (2012) la investigación documental es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios es decir los datos obtenidos y registrados por otros autores ya sean fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Se pueden establecer dos tipos de fuentes documentales, primarias: obras originales; secundarias: trabajos en los que se hace referencia a la obra de un autor.

Para los fines investigativos de este trabajo se utilizaron fuentes bibliográficas impresas como: “Cacique García Tulcanaza” de Eduardo N. Martinez, “Ensayo Histórico Biográfico” de Alejandro R. Mera, “Recogiendo Huellas” de Marco Urresta, “Los señoríos del Norte andino del Reyno de Quito” de Piedad y Alfredo Costales, “Monografía de Tulcán” de Alejandro R. Mera, “Historia de la diócesis de Tulcán” de Edin Hurtado y entre otros autores.

Se utilizaron tesis de pregrado y maestrías de distintas partes del Ecuador y del mundo entre ellas cabe destacar la tesis de Irua titulada “La información histórica de los monumentos y la difusión cultural de los mismos en la ciudad de Tulcán. De la cual se extrajo datos importantes.

Dentro de los medios audiovisuales se utilizó los audios de la entrevista realizada a profesionales expertos en el tema investigado. Dentro de las fuentes electrónicas se resalta los documentos de investigaciones en temas relacionados al ciclismo y el turismo urbano encontrados en la página web Urban Tourism And Bicycle. Se visualizaron páginas web OMT, ONU, PNUD entre otras.

3.1.3. Tipo de investigación.

Tal como dice Arakaki, Casado y de la Vega (2017) en las metodologías cualitativas el investigador, inmerso en el campo, se convierte en el “instrumento” principal de la recogida de

datos y le compete interpretarlos a la luz de una realidad que va construyendo y configurando, a partir de la interacción con los participantes y a medida que avanza la investigación.

3.1.3.2. Investigación Exploratoria.

El objetivo de una investigación exploratoria es, como su nombre lo indica, examinar o explorar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado nunca antes. Por lo tanto, sirve para familiarizarse con fenómenos relativamente desconocidos, poco estudiados o novedosos. Permite conocer y ampliar el conocimiento sobre un fenómeno para precisar mejor el problema a investigar. Además, tiene objetivos secundarios como establecer preferencia para posteriores investigaciones. (Cazau, 2006)

Por lo anterior se hará un primer acercamiento al objeto de estudio que en este caso son los grupos colectivos ciclísticos que existen en la ciudad de Tulcán, e investigar el fenómeno del ciclismo urbano, además de la segunda variable referida al turismo urbano, de tal manera que se busca familiarizarse con los conceptos y diagnosticar las actividades ciclísticas y los recursos turísticos urbanos.

3.1.3.3. Investigación descriptiva.

Según Hernández Sampieri y otros, 1996:71 citado por Cazau (2006) los estudios descriptivos sirven para analizar como es y se manifiesta un fenómeno y sus componentes. En este caso se va a describir cada uno de los componentes de los mapas elaborados en ArcGis. Lugares recorridos, tiempos, distancia, historia entre otros. Además, se describen los datos históricos relevantes de la ciudad de Tulcán, resaltando su patrimonio cultural, patrimonial y arquitectónico. Según QuestionPro (2019) la investigación descriptiva puede llevarse a cabo utilizando métodos específicos de recolección de datos como el método de observación.

3.1.4. Técnicas e instrumentos.

De acuerdo con Lafuente y Marín (2008) los métodos cualitativos ofrecen técnicas de recogida de información de carácter cualitativo y predicciones basadas en opiniones de un grupo de expertos. Con la experiencia y conocimientos de personas clave se puede obtener información desconocida sobre algún aspecto. A continuación, se da a conocer las técnicas e instrumentos utilizados.

3.1.4.1. Revisión bibliográfica.

La técnica se desarrolló para fundamentar bibliográficamente las variables de la investigación. Así se revisaron varias fuentes como: audiovisuales, electrónicas e impresas, las cuales

permitieron obtener conocimientos sobre las actividades ciclísticas y el turismo urbano. Se revisó libros históricos de la ciudad de Tulcán con el fin de obtener datos que permitieran hacer un guion de cada uno de los sitios de interés turístico.

3.1.4.2. Entrevista semi –estructurada.

Según Arias (2012) la técnica de la entrevista se caracteriza por su flexibilidad ya que una respuesta hecha por el entrevistador puede dar origen a una pregunta adicional. Para la recolección de información se puede utilizar instrumentos como cámara de video o grabadora de voz. De acuerdo con lo anterior se realizó entrevistas a los líderes de los grupos ciclísticos, se asistió al recorrido recordando las recomendaciones dadas por los especialistas. Se entrevistó a expertos sobre el tema histórico de la ciudad de Tulcán con el fin de obtener información histórica de sitios que no aparecieron en la bibliografía consultada.

3.1.4.3. Observación Participante.

Tal como lo dice Kawulich (2005) la observación participante es el proceso que faculta a los investigadores a aprender acerca de las actividades de las personas en estudio en el escenario natural a través de la observación y participando en sus actividades y según Sandoval (2002) en la observación participante es necesario decidir que fenómenos serán observados y analizados.

3.1.5. Instrumentos.

3.1.5.1. Entrevista semiestructurada.

Según Diaz, Torruco, Martinez y Varela (2013) la entrevista es indispensable para recabar datos mediante la cual se obtiene información más completa y profunda, aclara dudas durante el proceso investigativo es bien utilizada en estudios descriptivos y exploratorios. Por lo anterior se usó un guion para hacer preguntas a los entrevistados que contribuyan a los objetivos de investigación. Además, como lo dicen los autores para la presente investigación se explicó al entrevistado el propósito de la entrevista y se solicitó permiso para grabar en este caso se utilizó un programa de grabador de voz instalado previamente en el celular. Se procedió a tomar datos personales de las personas entrevistadas y mediante la guía se continuó una secuencia de preguntas.

3.1.5.2. Ficha técnica de registro.

Según Arias (2012) un instrumento de recolección de datos es cualquier recurso, dispositivo o formato que se utiliza para obtener, registrar o almacenar información. Por tanto se elaboró una

ficha de observación para el registro de los recorridos ciclísticos, que directamente se relaciona con la técnica de observación participante, que tal como lo dice Arias (2012) el investigador pasa a formar parte de la comunidad o medio en donde se desarrolla el estudio.

La ficha de observación utilizada fue creada en base a lo observado en los recorridos ciclísticos. Esta tiene siete ítems explicados a continuación:

Encabezado en donde se encuentra el nombre de la ruta, código, fecha y distancia; enseguida ubicación donde se detallan datos como cantón, provincia; en tercer lugar, descripción de la ruta en la cual consta la dificultad de manejo, altura y datos técnicos del recorrido. En cuarto lugar, el equipo necesario para el turista o participante, puntos de interpretación, información del contacto y, por último, mapas de recorrido.

3.1.5.3. Software ArcGis.

Este sistema usa modelos de datos inteligentes SIG para representar la geografía y proporciona todas las herramientas necesarias para crear y trabajar con datos geográficos. Se pueden realizar actividades de edición y automatización de datos, mapeo y actividades basadas en mapas, administración de datos y aplicaciones para internet. (ESRI, 2002)

De acuerdo a lo anterior se recogieron datos de los recorridos ciclísticos y mediante el programa se pudo transformar la información en formatos shapefile para la elaboración de los mapas. Se utilizaron herramientas como editor para crear puntos, líneas y polígonos que permitieran delimitar y reconocer cada uno de los barrios de la ciudad de Tulcán.

3.1.5.4. Reloj GPS – Garmin Express.

Este dispositivo cuenta con varias características que permiten grabar una ruta por medio de GPS incorporado, en este caso se utilizó la actividad de cicloturismo para registrar los recorridos. Después de tomar todas las rutas, se pueden visualizar mediante la plataforma Garmin Connect.com la cual permite crear un usuario y así poder acceder a visualizar datos como: distancia, tiempo, mapa del recorrido, altimetría, frecuencia cardiaca entre otros.

3.2. IDEA A DEFENDER

El estudio de las actividades ciclísticas urbanas de la ciudad de Tulcán permite realizar rutas de cicloturismo aprovechando el recurso turístico urbano.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 2: Variable independiente – actividades ciclísticas urbanas

Tal como lo dice Ramos (2018), el ciclismo urbano es una práctica específica de viaje por la ciudad y con ello también conforma maneras de relacionarse con los entornos urbanos. Por su parte Valenzuela. (2013) dice que la decisión de uso de la bicicleta para fines de movilidad no sólo toma en cuenta variables duras como el ahorro de tiempo, ahorro de dinero, la distancia o la topografía, sino también considera variables más blandas que se relacionan con un sentimiento más bien emotivo en su uso.

DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICA	INSTRUMENTO	INFORMANTE
Actividades	Cantidad de actividades ciclísticas existentes	¿Qué es una actividad?	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
		¿Qué es una actividad de ciclismo?	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
		¿Qué actividades de ciclismo se desarrollan en Tulcán?	Cuestionario	Entrevista	colectivos ciclísticos
		¿Quiénes realizan esta actividad de ciclismo en la ciudad de Tulcán?	Cuestionario	Entrevista	colectivos ciclísticos
		¿Cómo se llaman los colectivos que realizan estas actividades?	Cuestionario	Entrevista	colectivos ciclísticos
		¿Qué edades tienen los que participan en esta actividad?	Cuestionario	Entrevista	colectivos ciclísticos
		¿Qué motivaciones tienen los que desarrollan esta actividad?	Cuestionario	Entrevista	colectivos ciclísticos
Actividades de ciclo turismo	Cantidad de actividades de ciclo turismo	¿Cuáles son los sectores de la ciudad por donde realizan esta actividad?	Cuestionario	Ficha de observación	colectivos ciclísticos
		¿Qué es el ciclo turismo?	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
		¿En dónde realizan actividades de ciclo turismo?	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
Ciclo vías	Cantidad de ciclo vías	¿Qué beneficios traen las actividades de ciclo turismo en una ciudad?	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
		¿Qué es una ciclo vía?	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
Entorno	Normativas	¿Qué parámetros se debe tener en cuenta para crear una ciclo vía?	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
		Ley ambiental, ley de movilidad	Revisión bibliográfica	Fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis

Tabla 3: Variable dependiente –recursos turísticos urbanos

Se considera escenario urbano-turístico al sistema integrado por atractivos, infraestructura, equipamientos y servicios que conforman un paisaje totalizador que sirve de sostén para el desarrollo preferencial de actividades turísticas. (Dosso, 2005, pág. 79)

DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICA	INSTRUMENTO	INFORMANTE
Turismo Urbano	Conocimientos sobre el turismo urbano	¿Qué es el turismo?	Revisión bibliográfica	fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
		¿Qué es el turismo urbano?	Revisión bibliográfica	fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
Recurso	Cantidad de recursos	¿Qué es un recurso?	Revisión bibliográfica	fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
Recurso turístico	Cantidad de recursos turísticos	¿Qué es un recurso turístico?	Revisión bibliográfica	fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
		¿Qué es un recurso turístico cultural?	Revisión bibliográfica	fichaje bibliográfico	Libros, sitios web, revistas, tesis
Recurso turístico cultural	Disponibilidad de los recursos culturales	¿Cuántos recursos culturales hay en la ciudad de Tulcán?	Cuestionario	fichas inventario	Ministerio de cultura
		Inventario de recursos culturales	Cuestionario	fichas inventario	Ministerio de cultura
		Georreferenciación	Levantamiento georreferenciar	Fichas georreferenciales	Investigador
		¿Qué es un recurso turístico patrimonial?	Cuestionario	fichas inventario	Ministerio de cultura
		Inventario de recursos patrimoniales	Cuestionario	fichas inventario	Ministerio de cultura
Recurso turístico patrimonial	Disponibilidad de los recursos patrimoniales	Georreferenciación	Levantamiento georreferenciar	Fichas georreferenciales	Investigador
		Cuáles son los sitios potencialmente turísticos de la ciudad de Tulcán	Levantamiento georreferenciar	Fichas georreferenciales	Investigador
		Rutas ciclísticas que aprovechen los recursos turísticos urbanos	Levantamiento georreferenciar	Fichas georreferenciales	Investigador

DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICA	INSTRUMENTO	INFORMANTE
Espacios urbanos	Infraestructura	Inventario de infraestructura Turística	Observación directa – trabajo de campo	Fichas de inventario	Mintur
	Servicios	Inventario de prestadores de servicios turísticos	Observación directa – trabajo de campo	Fichaje Bibliográfico	Mintur
	Equipamiento	Inventario de equipamiento turístico	Observación directa – trabajo de campo	Fichaje Bibliográfico	Mintur

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

Tal como lo dice Munarriz (2019), los métodos cualitativos se centran más en la relevancia del estudio que en el rigor metodológico, la teoría parte de los datos recolectados, en donde el propio investigador es el instrumento ganando flexibilidad en la investigación. El diseño es abierto, no estructurado que se va desarrollando mientras evoluciona la investigación, ésta se lleva a cabo en el lugar donde ocurren los hechos.

Por lo anterior el método utilizado para las investigaciones cualitativas, es el estudio de caso, en el que el investigador observa las características de la unidad, es decir, de los colectivos ciclísticos y de los recursos turísticos urbanos y el propósito es analizar distintos aspectos del mismo fenómeno.

Se parte de un supuesto y para analizarlas el investigador debe estar inmerso en el campo de estudio. Conociendo desde adentro la trama del problema estudiado, de tal manera, que el investigador pueda comprender los acontecimientos tal como lo conciben los participantes.

De acuerdo a lo anterior la investigación se llevó a cabo dentro de la ciudad de Tulcán, haciendo acercamientos individuales a cada uno de los líderes de los colectivos, con el fin de conversar con ellos y conocer aspectos importantes de los grupos ciclísticos que lideran. En este caso el investigador también realizó los recorridos ciclísticos con los colectivos viviendo en carne propia todas las experiencias que los participantes adquieren al subirse en una bicicleta y recorrer con ella la ciudad.

En segunda instancia el investigador realizó un trabajo de campo de 3 meses en los que realizo el acercamiento a cada uno de los colectivos y en un lapso de 2 meses se realizó los recorridos ciclísticos con los colectivos de la ciudad de Tulcán los días martes y miércoles y jueves, días en los que se realizaban recorridos dentro del sector urbano de la ciudad. De acuerdo con Blasco y Pérez (2019) el investigador es el que determina el tiempo de estancia en el escenario pues el investigador es el principal instrumento de medida. Por tal razón se realizaron los recorridos durante un tiempo de dos meses, los días martes, miércoles y jueves y de ellos se escogió 8 recorridos ciclísticos por su relación directa con los recursos turísticos urbanos, los mismos que se plasmaron en mapas utilizando el software ArcGis.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

4.1.1. Descripción de los colectivos ciclisticos.

En la ciudad de Tulcán, existen tres colectivos ciclisticos que realizan recorridos diurnos y nocturnos dentro de la ciudad y a las afueras de la misma. A continuación, se realiza la descripción de cada grupo.

4.1.1.1. Colectivo Ciclistico SUBE MTB.



Figura 9 Logo Sube Aventuras MTB
Fuente: Colectivo Sube Mtb

Se inicia como un grupo de amigos que deciden hacer ciclismo dentro de la ciudad de Tulcán, antes el grupo se llamaba Bici minga, sin embargo, por disertación de la mayoría de sus participantes, éste tuvo un nuevo líder, de tal manera que decidieron cambiar el nombre y paso a llamarse Sube Aventura MTB amigos ciclistas. El grupo se conforma por 90 personas entre adultos y niños, mujeres y hombres. Los cuales tienen un grupo base que se reúnen cada mes para determinar las rutas o resolver problemas que se presenten.

El objetivo de este grupo es motivar a las personas, de todas las edades, a que salgan a hacer ciclismo recreativo por la ciudad. El grupo no tiene rutas definidas, pero suelen dirigirse hacia el sur y al norte por los principales barrios de la ciudad. Recorren la ciudad con el fin de que la gente los vea y por medio de la visualización las personas se motiven a realizar los recorridos ciclisticos nocturnos.

Los días martes recorren la ciudad y el tiempo aproximado de recorrido es una hora y media o hasta dos horas, durante el recorrido hacen algunas paradas para tomar fotos, preguntar si los compañeros se encuentran bien o ir reagrupándose, porque hay participantes que son más

avanzados y ellos van siempre adelante y hay personas que salen por primera vez y es necesario estar pendientes de ellos y hacer el acompañamiento para que no se desmotiven y sigan saliendo. Sin embargo, no se realiza ningún tipo de interpretación en los lugares.

En el grupo hay tres personas encargadas de la revisión y mecánica de las bicicletas, ellos van al final con radios y linternas haciendo acompañamiento a los participantes que van de últimos.

Los días jueves se realiza un recorrido mixto, ciclismo urbano y rural: Urbina, Chalpatan, Taya y Tanques de agua. En fechas anteriores estos recorridos se hacían hasta Colombia, pero por temas de seguridad se dejaron de realizar. Un participante que era Coronel de la policía hacía el acompañamiento en las noches al grupo ciclista con gente de la policía, sin embargo, los acompañamientos ya no se realizan.

Los requisitos para participar son tener implementos adecuados como:

- Guantes
- Rompe vientos
- Bicicleta en buen estado
- Reflectivos
- Linterna
- Ropa adecuada

Tabla 4 Integrantes Sube Mtb.

MUJERES	HOMBRES	TOTAL
23	67	90
entre 14 y 42 años	entre 10 y 64 años	

Fuente: *Sube MTB*

4.1.1.2. Grupo ciclístico de la Prefectura del Carchi.



Figura 10 Publicidad Grupo Prefectura
Fuente: Lcdo. Pablo Aníbal Vela

El grupo ciclístico de la prefectura del Carchi, es liderado por el profesor Pablo Aníbal Vela. El grupo se crea hace 6 años con niños que recién empiezan a usar la bicicleta, ellos hacen recorridos netamente recreativos por el sector urbano de la ciudad de Tulcán.

Nace en el colegio San Antonio de Padua, y se denominó como grupo “club de ciclismo recreativo San Antonio” y se expandió. Este colectivo fue creciendo paulatinamente y salían los sábados, el grupo se separó por cuestiones políticas. Inicialmente fue un grupo infantil, pero se fue expandiendo y ahora es un grupo familiar, lleva de funcionamiento 14 meses y su nombre oficial es “Grupo de ciclismo recreativo de la prefectura”

La finalidad del grupo es netamente recreativa, se realizan recorridos cortos por los principales lugares de la ciudad. Su dificultad es media – baja. Sin embargo, de este colectivo han salido niños que gustan de la actividad ciclística y lo practican como deporte. El grupo también motiva a niños de escasos recursos para que hagan ciclismo y consiguen bicicletas para que estos participen.

Tabla 5: Integrantes Grupo prefectura

MUJERES	HOMBRES	TOTAL
12	32	44

Fuente: Colectivo Prefectura

4.1.1.3. Colectivo ciclístico ECOBIKE.



Figura 11 Logo Ecobike
Fuente: Ecobike

Esta agrupación es liderada por el ingeniero Edgar Yandún, él ha sido apasionado por el ciclismo desde muy joven, inicialmente en la bicicleta de ruta, pero por cuestiones de dinero y falta de apoyo no siguió por ese camino del ciclismo de competencia. Después de trabajar en el instituto meteorológico de Quito, se dio cuenta que se hablaba mucho del cambio climático y una de las formas de reducir la contaminación era usando la bicicleta.

En el año 2007, empieza a fomentar el cuidado ambiental, mediante el uso de la bicicleta y en el año 2009, se agrupo con otras personas que tenían las mismas ideas en la ciudad de Quito y desde entonces se pide apoyo a los Países Bajos para adquirir bicicletas.

Se comienza a trabajar en Quito de manera separada y nace el asunto de la movilidad sostenible, por lo cual se genera un proyecto y se lo adecúa para el Carchi y para la ciudad de Tulcán. El proyecto contemplaba charlas personalizadas a funcionarios públicos sobre medio ambiente, cambio climático y para fomentar el uso de la bicicleta en el sector urbano.

El objetivo no es logrado porque no había quien se encargue del proyecto, además no se veía al ciclismo como una actividad de movilidad sostenible, recreativa o turística, sino más bien, como actividad deportiva.

El grupo se forma hace 3 años, con pocas personas, el líder del grupo manifestó que fue muy difícil convencer a los ciudadanos para que realizaran ciclismo en la ciudad, sin embargo, se asociaron con los ciclistas de montaña y se beneficiaron los dos grupos. De tal manera que algunos días hacían ciclismo en la ciudad y otros días a las afueras de la ciudad. El colectivo brinda charlas sobre el uso y beneficio de la bicicleta y movilidad sostenible.

El grupo con el nombre “Amigos ciclistas de los Sube Mtb”, tuvo bastante acogida y la gente seguía incrementándose, llegaron personas que practicaban en diferentes niveles de ciclismo y el grupo fue ampliándose paulatinamente por lo cual decidieron dividirse con el fin de que haya más opciones y la gente pueda escoger el grupo al que desea pertenecer de acuerdo a su nivel.

Cuando se separaron decidieron nombrar al grupo “EcoBike”, el grupo de personas que conforman el colectivo ciclista son los autores del festival de la bicicleta, que se realiza cada año en el mes de abril, en este evento se realizan competencias, juegos en familia, se fomenta el uso de la bicicleta y el respeto mutuo entre peatones, ciclistas y conductores de autos.

El grupo ha invitado y solicitado apoyo al Municipio, Prefectura, empresas públicas y privadas, para que se promocionen los colectivos. También se han integrado con la ciudad fronteriza de Ipiales – Colombia, para realizar algunas actividades. Además, han apoyado en la organización de ciclo paseos por la provincia y son parte del grupo ciclista internacional Bici unión. Ecobike es un grupo incluyente puesto que integran a un niño con autismo y a un niño no vidente.

El grupo es voluntario, así como los dos grupos anteriores, no piden dinero a los participantes, además cuentan con 12 bicicletas de montaña, las cuales las prestan entre los participantes. Es importante resaltar que el colectivo ciclista Ecobike desarrolla proyectos para fomentar el uso de la bicicleta, desde una perspectiva ambiental y de movilidad sostenible, sin fines de lucro ni competitivos. Realizaron un proyecto piloto, el cual fue ejecutado por la asociación de turismo de Tulcán, en este se desarrolló una guía por los principales recursos turísticos de la ciudad como: parques, monumentos y cementerio.

Tabla 6: Integrantes Ecobike

MUJERES	HOMBRES	TOTAL
15	40	55
desde los 4 años	desde los 5 años	

Fuente: *Ecobike*

4.1.2. Análisis de los Espacios Urbanos.

Los recursos turísticos urbanos deben ser complementados con los espacios urbanos que hacen más atractivos a los recursos de la ciudad. Esto se refiere a toda la planta turística que posee una ciudad para que pueda suplir con la necesidad de los ciudadanos y de los turistas que visiten los entornos urbanos.

A continuación, se detalla la planta turística que posee la ciudad de Tulcán en cuanto a: alojamiento, servicios, alimentos y bebidas.

Tabla 7: Clasificación de Alojamiento

Denominación	1 Estrella	2 Estrellas	3 Estrellas	4 Estrellas	Total
Hostales	7	5	1	0	13
Hoteles	0	8	0	1	9

Fuente: MINTUR (2018)

La tabla anterior muestra la cantidad de hostales y hoteles que existen en la ciudad de Tulcán y que cumplen con las normas de calidad y los criterios del Ministerio de Turismo para ser catalogados dentro de alojamiento turístico.

Tabla 8 Establecimientos turísticos de la ciudad de Tulcán

Denominación	Actividad turística	Total
Bar	Alimentos y bebidas	5
Restaurante	Alimentos y bebidas	16
Cafetería	Alimentos y bebidas	4
Discoteca	Recreación, diversión, esparcimiento	4
Centro de recreación turístico	Recreación, diversión, esparcimiento	1
Operador Turístico	Operación e intermediación	2

Fuente: MINTUR (2018)

En la tabla anterior se puede observar la cantidad de establecimientos que existen en la ciudad de Tulcán y que por sus características de calidad y por cumplir los reglamentos del ministerio

de turismo pueden ser catalogados como establecimientos turísticos o que prestan servicios turísticos.

4.1.2.1. Infraestructura vial.

Para la presente investigación es necesario tener en cuenta la infraestructura vial y de movilidad que presenta el sector urbano de la ciudad de Tulcán, porque con el referente de parámetros técnicos que tienen las vías, establecidos por el instituto ecuatoriano de normalización (INEN), se podrá implementar infraestructura ciclística, tal como lo dice el plan nacional de Ciclovías.

Los planes de desarrollo territorial dentro de la planeación estratégica deben incluir componentes que fomenten la movilidad urbana sostenible, en este caso que se incentive el uso de la bicicleta como medio de transporte. A continuación, se muestran un análisis extraído del plan de ordenamiento territorial del cantón Tulcán, en el cual se da a conocer la situación actual de las vías del sector urbano:

El trazado vial del cantón Tulcán, corresponde a un trazado generado por las necesidades de crecimiento que se ha presentado en el correr del tiempo, es decir sin realizar la debida planificación de crecimiento urbano. Se han generado vías principales de menos importancia para solventar las conexiones transversales que son utilizadas para el comercio local. La calidad de las vías carentes de planificación en la parte técnica y económica ha producido un deterioro de las mismas. No existe un adecuado sistema de transporte público, las rutas existentes son ineficientes, no existe ordenamiento para las paradas y terminales de transporte, existe un total desconocimiento de las leyes y ordenanzas por parte de los prestadores de servicio, los estudios técnicos son mínimos con respecto a los volúmenes de personas y carga que se moviliza a través del sistema. (GAD Municipal Tulcán, p. 142 2014)

En el párrafo anterior no se menciona bajo ningún criterio planes de movilidad sostenible, el transporte público está enfocado en el sistema de buses y taxis, los cuales, a su vez, no son eficientes.

Para el análisis de Ciclovías fue necesario consultar en la oficina de obras públicas del GAD de Tulcán, el ancho de las principales vías de la ciudad, por donde se realizaron los recorridos ciclísticos. Se obtuvo la siguiente información:

Tabla 9 Ancho de vía.

Nombre de la vía	Ancho Máximo	Ancho Mínimo
Av. Veintimilla	20 metros	14,40 metros
Calle Bolívar	11,20 metros	3,20 metros
Calle Sucre	10,40 metros	4,40 metros
Av. Rafael Arellano	14,75 metros	6 metros
Av. Coral	16,20 metros	14,40 metros
Av. Manabí	25,55 metros	8,75 metros
Calle Olmedo	18,10 metros	4,30 metros

Fuente: Departamento de obras públicas GAD Tulcán

La norma INEN sobre Ciclovías y el plan nacional de Ciclovías dice lo siguiente:

- Las vías de un solo sentido de circulación para bicicletas deben tener un ancho mínimo de 1,20 m para permitir la circulación cómoda de una persona. (no permiten efectuar adelantamientos)
- La sección de una vía para bicicletas de dos sentidos de circulación debe tener como mínimo 2,20 m de ancho, pero para aumentar la comodidad y la seguridad de los ciclistas la sección debe ser igual o mayor a 2,50 m (recomendable). (Ministerio de Obras Públicas y Transporte)

De tal manera que se pueden aplicar estrategias en las principales vías de Tulcán, puesto que, éstas no son vías donde transitan vehículos a toda velocidad, existe mucho tráfico en horas pico sin embargo con un buen plan de ordenamiento y planificación territorial se puede implementar infraestructura de Ciclovías de acuerdo a las siguientes modalidades:

Tabla 10: Modalidades de Ciclovías

MODALIDAD	APLICACIÓN
	<p>La ciclovía compartida puede aplicarse en aquellas vías donde el ancho de vía no es tan amplio como las calles: Bolívar, Sucre y Olmedo en su parte más angosta. Por lo general se aplica donde el tráfico es calmado</p>
	<p>La ciclovía con espaldón se puede aplicar a las vías con un ancho más amplio por ejemplo: Av. Manabí, Av. Coral, Av. Veintimilla. Se aplica donde el tráfico es calmado y estandar.</p>
	<p>La ciclovía segregada puede aplicarse a aquellas vías de zonas perimetrales como Julio Robles, la vía que conduce a Tufiño pues son vías de alta velocidad, en donde transita el tráfico pesado.</p>

Fuente: Plan estratégico nacional de ciclovías los cuales se basaron en el manual nacional de bicicletas Irlanda 2011. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015)

4.1.3. Descripción recorridos ciclísticos

Antes de empezar con las características de los recursos de interés histórico, cultural y patrimonial, que se visitan mediante los recorridos ciclísticos, es importante dar a conocer una pequeña reseña de Tulcán, como escenario de acontecimientos históricos que hacen de la ciudad un receptor turístico con identidad propia y un importante museo al aire libre por su riqueza histórica.

La palabra Tulcán proviene del idioma caribeño nahua, según las conclusiones adoptadas por el V encuentro iberoamericano de Antropología, realizado en México en el 1996 y podría entenderse como: Tul= hombre y ca o can= Soldado, guerrero, guardián. Si se unen las dos expresiones significa hombre que cuida una heredad o territorio. (Tapia Tamayo, 2011, p. 129)

Tulcán tiene 8 parroquias rurales y dos parroquias urbanas denominadas: Tulcán (centro histórico de la ciudad) y Gonzales Suárez (punto referencial conocido como cuatro esquinas). Los barrios más antiguos de Tulcán son:

- La Rioja: Nombre que asoma en los conflictos armados entre conservadores y liberales en el siglo XIX
- Taques: Apellido Pasto del siglo XVII
- Juntas: Históricamente se conoce a la unión de las rutas que comunicaban a Colombia y Ecuador.
- Cuatro esquinas: Barrio tradicional de Tulcán. Nombre que se origina por la coincidencia de cuatro calles que coinciden entre sí. (Tapia Tamayo, 2011, p. 137)
- Ejido: los ejidos eran sitios determinados por los primeros colonizadores para pastoreo libre de animales que aprovechaban los indígenas también para vivir y sembrar aquellos productos útiles para su manutención. (Urresta Burbano, 2009, p. 70)

Cabe resaltar que, a la ciudad de Tulcán, llegó la Misión Geodésica Francesa en 1901 y permanecieron por más de 2 años realizando trabajos científicos de medición del planeta tierra y en 1926, mediante una ordenanza, se delimita el área urbana de Tulcán que comprende: por el norte en línea más o menos recta, desde el río tajamar hasta la pileta de la avenida coral y de esta hasta el río Bobo; por el occidente el río Bobo, por el sur, desde el río Bobo hasta el actual monumento a la minga en la avenida Veintimilla y de esta hasta el río Tajamar y por el oriente el río Bobo. (R.Mera, 2018)

Las primeras calles de la ciudad de Tulcán fueron en las cuales se ubicaron las primeras casas y posadas, estas estaban constituidas por dos senderos: El uno que conducía a Quito llamada hoy calle Sucre y el otro que conducía a Ipiales llamada antiguamente calle real, actualmente conocida como Bolívar. Estos senderos o caminos los utilizaban los habitantes para desplazarse a los sitios de mayor importancia como la plaza de mercado, la Iglesia Matriz, hoy conocida como Catedral de Tulcán. (Urresta Burbano, 2009, p. 64)

La ciudad de Tulcán posee riqueza histórica digna de ser admirada y rescatada con el fin no sólo de atraer a los turistas sino también para que los locales se apropien de los sitios de interés cultural y del entorno urbano donde se desarrollan las actividades económicas, comerciales,

sociales y turísticas. Para identificar los recursos turísticos urbanos, es importante hacer uso de una serie de pictogramas que ayuden a la identificación de los mismos dentro del mapa. Para eso es necesario partir de la siguiente definición de pictograma dada por MINTUR (2011): “Los pictogramas se insertan en el espacio circundante del hombre, desplegándose siempre en grupos. Son familias de signos que constituyen series temáticas y conceptuales para comunicar mensajes dentro de contextos urbanos y arquitectónicos”.

Según la definición dada por el MINTUR (2011) los pictogramas de atractivos turísticos culturales son símbolos representativos de la cultura ecuatoriana que identifican este tipo de bienes. Además, se creó otra clase de pictogramas que representan datos técnicos de los recorridos como: Distancia, tiempo, entre otros.

Para el efecto de la creación de los mapas de las rutas del ciclismo urbano, se utilizaron los siguientes pictogramas:



Figura 12 Pictogramas Recursos Turísticos
Fuente: Manual de Señalización Turística, Mintur (2011)

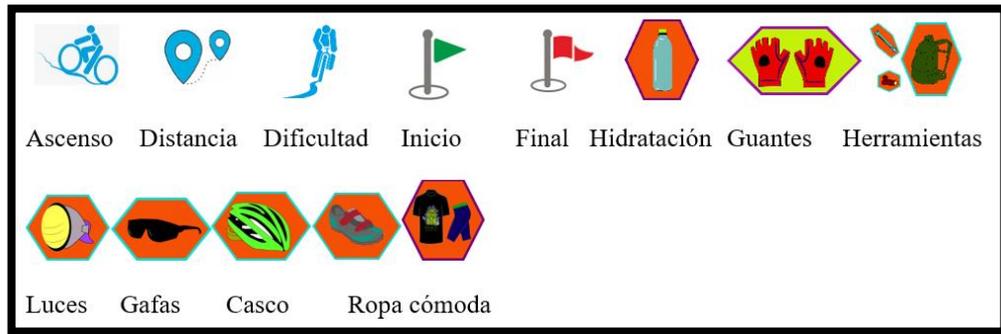


Figura 13 Pictogramas Recorridos ciclísticos

A continuación, se muestra los mapas de las rutas desarrolladas a partir de los diferentes recorridos realizados con los colectivos ciclísticos y respectiva descripción técnica de las rutas, los barrios y sitios de interés turístico transitados.

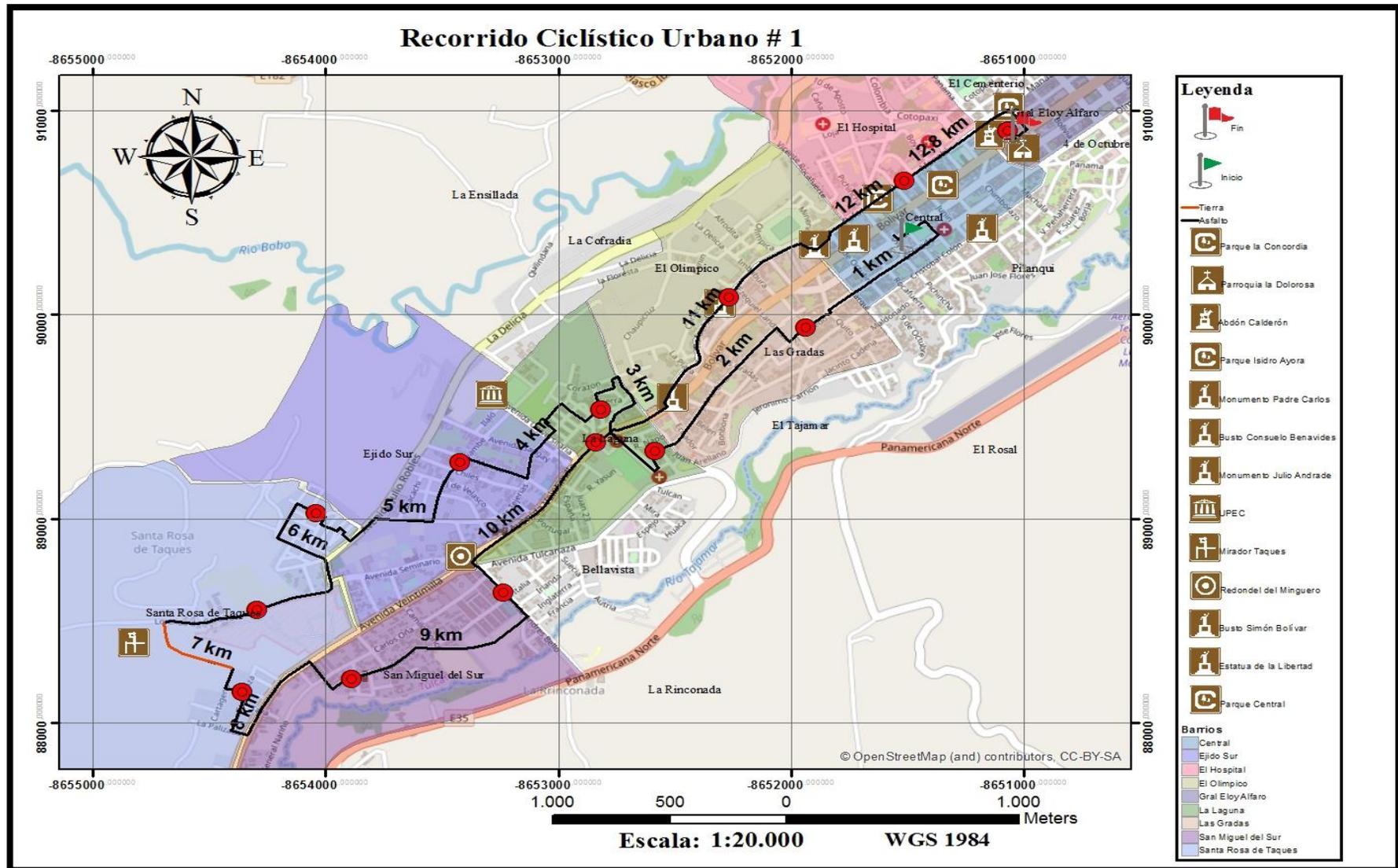


Figura 14 Recorrido N° 1

En la siguiente tabla se explica los componentes que tiene los recorridos, en primera instancia la dificultad de la ruta, altura máxima, mínima, tiempo total del recorrido, los pictogramas que identifican los lugares de interés turístico. Finalmente, los pictogramas de cada uno los sitios de interés turístico y el contacto de cada uno de los colectivos.

Tabla 11 Descripción e implementos recorrido N° 1

Dificultad	 Bajo	 12,8 Km	 Subida moderada
Altura Máxima	3008 msnm		
Altura Mínima	2,926 msnm		
Tiempo	1 hora y 34min		
Tipos de recursos urbanos			
Equipo			
Contacto	 099 399 7823 		



Figura 15 Recorrido N° 1
Fuente: Google Earth

La figura 15, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 1. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2930 msnm, después de recorrer el kilómetro # 5 se obtiene una altura máxima de 3008 msnm, hasta llegar a la altura mínima de 2926 msnm en el kilómetro # 10, por tanto, es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.1. Descripción del Mapa (Recorrido #1).

La concentración del recorrido se realiza en el primer recurso turístico urbano, parque la Concordia, en donde también se encuentra el busto de Simón Bolívar; y al frente del parque, la Catedral. El recorrido se realiza con el colectivo ciclista Sube Aventuras MTB. Se toma la calle Olmedo hasta llegar al Redondel del Minguero, a continuación, se toma la avenida Andrés Bello, hasta llegar a la Av. Veintimilla. Se pasa por el barrio Santa Rosa de Taques para tomar la Av. Julio Robles; se desvía por las Tejerías y se pasa por la Av. Universitaria, frente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi. Se toma la calle Rafael Arellano, hasta llegar al sexto recurso turístico urbano, plazoleta Julio Andrade, en donde se encuentra el busto en honor a Julio Andrade. Se avanza 5 metros más hacia el norte y se aprecia el octavo recurso turístico, el parque de las tortugas, ahora llamado Consuelo Benavides, en honor a la misma. Enseguida se puede apreciar el redondel del Padre Carlos de la Vega. Finalmente se toma la Av. Manabí, hasta llegar al parque Isidro Ayora.

El recorrido atraviesa algunos barrios como: Las Gradadas, Santa Rosa de Taques, General Eloy Alfaro, La Laguna, Bellavista, Ejido Sur, el Olímpico y el Hospital.

4.1.3.2. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 1

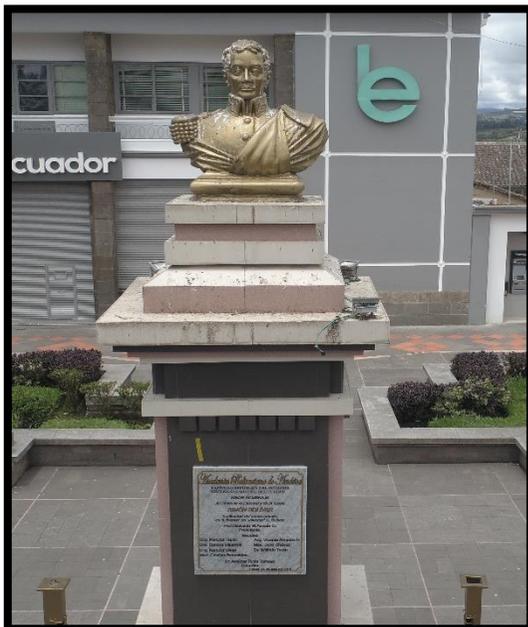
Tabla 12: Recursos turísticos urbanos recorrido # 1

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1



Descripción Recurso Turístico Urbano # 1

Parque La Concordia: Este parque fue el primero construido en la ciudad de Tulcán, por tal razón, se construyó la fachada de la iglesia frente a él, como en casi todas las ciudades coloniales. Además, con el criterio de que su construcción sea fácilmente ubicada por los indígenas Taques y Tulcanquer. Funcionó como mercado los días de feria; se utilizaba para juegos de pelota y para las concentraciones cívicas, militares y políticas, ésta plaza fue escenario de enfrentamientos heroicos y bélicos contra las tropas del sur de Colombia y contra algunos gobiernos y dictaduras como la insurrección del Batallón Vargas en 1831 contra Juan José Flores. (Urresta Burbano, 2009)



Busto Simón Bolívar: El busto de Simón Bolívar ubicado en el parque la concordia es un claro homenaje al libertador, que pasó por tierras Tulcaneñas. El historiador Nalo Martínez en un escrito publicado en el periódico Integración en abril de 1983, refiere el tránsito de Bolívar por Tulcán. Bolívar al retornar de Pasto, después de combatir a las últimas fuerzas realistas, pasó a Tulcán, donde pernoctó el 12 de junio de 1822, siendo la primera ciudad ecuatoriana que visitó. En la segunda ocasión que llegó Bolívar a Tulcán, fue en diciembre de 1822, a fin de recibir información sobre una nueva insurrección en Pasto, comandada por Benito Boves, quien se declaró Comandante General de las milicias del rey de España, apoyado por Agustín Agualongo. (Urresta Burbano, 2009, pág. 78).



Estatua de la libertad: De acuerdo a las fichas del Instituto nacional de patrimonio cultural (INPC) consultadas en el municipio de Tulcán, el monumento es de planta cuadrada, constituido por cuatro columnas en cruz de estilo clásico, que contiene estilóbato, que concluyen con una cornisa moldurada en voladizo. La estatua de la libertad se inauguró el 6 de enero del año 1919. Esta fue donada por el señor comandante Manuel María Ballesteros.

Dentro de las particularidades de este monumento se resalta que en el terremoto de 1923 la estatua cayó y su reposición se hizo años más tarde, antes de que inauguraran la estatua el lugar era una porción de tierra vacía. La placa que mira hacia el frente sur dice: “Para perpetua memoria – en el primer centenario de la independencia de los EE.UU. de Venezuela”.

El primer magistrado de esa república hizo alguna declaraciones en la que consta: “La Corona que el gobierno del Ecuador, por medio de su importante delegación colocó en la festividad del primero ante el monumento del Libertador fundida con el bronce de los cañones de Pichincha es, a la vez un recuerdo de los tiempos heroicos, la delicada expresión de la gratitud de un pueblo que no se manchó con el lodo de las negaciones y tuvo para el padre de la patria obediencia cuando fue la

autoridad suprema y afecto ardiente y conmovedor cuando cayó en el abismo de la desgracia”

1

¹ Estilóbato es la base sobre la cual se apoyan las columnas.

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 4



Descripción Recurso Turístico Urbano # 4

Parque Central: El recurso se ubica en la zona céntrica de la ciudad de Tulcán, en las calles Olmedo y 10 de agosto. Construida en 1919. Es un inmueble de concepción geométrica, que tiene una plazoleta central, con un monumento inspirado en la concepción paisajística contemporánea. Tiene espacios verdes en los cuales se puede apreciar flora de tipo ornamental como: margaritas y claveles. Posee árboles centenarios como: el nogal y acacias. (INPC, 2012)

La planificación del parque se hace por el año de 1917, por parte del italiano Augusto Bartoli Milani, quien prestaba sus servicios al municipio para atender trabajos de energía eléctrica, algunos trabajos de diseño se ejecutaron en 1918, en el cual se inaugura el monumento a la independencia. Los árboles se habían plantado con anterioridad y se dispuso bancas en donde solían descansar las personas mayores, tenía un enrejado perimetral de madera y en los años 1940, fueron retiradas para completar el diseño con escaleras talladas en piedra. En 1955 colocaron cerámica decorativa en los pisos y se reemplazan las bancas por largas divisiones curvas, separando a los jardines. Según Acosta 1986 el parque central debería llamarse plaza de los mártires, porque ahí murieron 32

soldados por orden del coronel José Carmen López en el año de 1831 (Urresta Burbano, 2009, p. 136)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 5



Descripción Recurso Turístico Urbano # 5

Iglesia Catedral: (Iglesia Matriz de Tulcán) La iglesia se construyó en el año de 1890, ubicada frente al parque La Concordia; implantada sobre una planta arquitectónica en forma de cruz latina; tiene muros de piedra y ladrillos, puertas y ventanas de madera; tiene dos naves laterales y una nave central. Estilo de arquitectura neoclásica. Según datos encontrados en el periódico la Gaceta del año 2014, el templo quedó convertido en escombros la mañana del 13 de diciembre de 1923, según relato de tulcanesños, la iglesia fue destruida por la mano de Dios, debido a una herejía que cometieron algunos habitantes. Sin embargo, la explicación científica menciona que el volcán Cumbal, había despertado después de haber permanecido en reposo durante más de dos siglos; piedras, lava, lodo y gases tóxicos volaron a kilómetros de distancia.

En junio de 1931 el sacerdote lazarista alemán Pedro Huberto Bruning, inició los trabajos con el dibujo de los planos. La tradicional costumbre de la minga, se vio reflejada, puesto que cada día, decenas de personas

llegaban hasta el templo destruido a colaborar en la construcción de la nueva iglesia. En el año 2000 se hizo una completa restauración.

Festividades: las fiestas se realizan el 31 de mayo y se rinde homenaje a la Virgen de la Visitación, considerada protectora de los terremotos.

Patrono: San miguel Arcángel

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 6



Descripción Recurso Turístico Urbano # 6

Universidad Politécnica Estatal del Carchi: La creación de esta universidad es una favorable realidad que se cristalizó después de una lucha de más de 40 años por parte del pueblo carchense y sus autoridades. Al comienzo la UPEC no contaba con la infraestructura adecuada para receptor las matrículas de los estudiantes y para que los profesores dictaran clases a los estudiantes, por tal razón, en una pequeña oficina del gobierno Municipal de Tulcán se realizaron las primeras inscripciones. Se firma un convenio con el Instituto Tecnológico Tulcán para ocupar las instalaciones y los estudiantes pudieran recibir clases.

Institución creada con el apoyo de gremios de artesanos, trabajadores, colegios de profesionales, dirigentes de asociaciones culturales, barriales, deportivas, medios de comunicación entre otros, liderados por en ese

entonces el diputado Hugo Ruiz quien un 23 de mayo de 2003, convocó a una asamblea provincial en la cual se aprobó por unanimidad apoyar la creación de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi. Contó con el apoyo de sesenta y cinco firmas de diputados de diferentes bloques legislativos del Congreso Nacional. El día 18 de agosto de 2003 se resuelve por unanimidad adjudicar el terreno que se encuentra ubicado en el sur oeste de la ciudad, sector camal para la construcción del campus universitario Después de muchas gestiones el Municipio de Tulcán a cargo del alcalde de turno Pedro Velasco donaron un terreno para la construcción del campus universitario, ubicado al sur oeste de la ciudad de Tulcán, sector conocido como el Camal. Y el 21 de abril de 2005 la asamblea otorga el aval para el funcionamiento de la universidad. El 15 de marzo de 2006 en pleno Congreso Nacional con 43.624 firmas de carchenses que respaldaron el proyecto de creación de la Upec. El proyecto fue presentado al congreso nacional el mes de mayo de 2003 y en el año 2005 el consejo nacional de Educación Superior CONSUP emitió el informe favorable para la creación de la universidad.

En tanto se hacía la planificación y diseño del campus universitario, se solicitó al gobierno municipal del Tulcán, precedido por el Dr. Pedro Velasco Erazo, la donación de un terreno. El concejo municipal resuelve donar el área de terreno en la extensión de 43.986.47 m² ubicado en el

sector sur-occidental. Las escrituras de donación se firmaron el 8 de junio de 2006. Los elementos de composición arquitectónica se determinaron así: un bloque central donde se desarrolla la administración central, cuatro bloques de aulas, un auditorio, una cafetería restaurante, edificio de laboratorios y talleres, un ágora, áreas recreativas deportivas y una plaza central. Alrededor se distribuyeron parqueaderos o estacionamientos con jardinerías y caminerías. El campus resalta la majestuosidad de la arquitectura clásica, rescate de elementos del pasado e integración de los rasgos que fueron arquitectura de la ciudad, como eran las antiguas garitas que existieron en el antiguo cuartel de Tulcán compaginando con la tecnología de una arquitectura moderna y contemporánea. Las fachadas tienen características monumentalitas tomando elementos de lo que fue la arquitectura clásica (Greco-Romana). Los símbolos que representan a la universidad son:

Escudo Upec: lo componen el sol pasto, eje ancestral que ha determinado el calendario de la siembra. El sol pasto inicia con una forma circular realizando trazos verticales y diagonales en cruz, definiendo una posición orientada según la rosa de los vientos: norte, sur, este, oeste. Al norte corresponde todo lo que un pasto debe procurar en la vida, las relaciones con los demás; al sur la fama, todo lo que alcanzara en la vida; al este, el conocimiento, la sabiduría; al oeste el placer, la recreación. El búho,

considerado ave sagrada, símbolo de prudencia, precaución y tranquilidad; al fondo la letra U que representa el anhelo de todo un pueblo. Finalmente, el tricolor provincial.

Bandera: el verde representa la predominante actividad agrícola de la provincia y que la conecta con la naturaleza y el medio ambiente. (Ruiz, 2014, p. 15,66,74,93,94,95,199,200,201)



Parque Consuelo Benavides: La profesora Consuelo Benavides nació en la ciudad de Tulcán en el año de 1949, fue docente, socióloga y defensora de los derechos humanos. Ella fue asesinada y torturada durante la presidencia del conservador León Febres Cordero. El régimen la vinculó con el grupo “Alfaro Vive Carajo” el cual fue una organización política que tenían ideales de izquierda y que en Ecuador fue catalogada como un grupo terrorista.

El autor del busto que se encuentra actualmente en el Consuelo Benavides, antes llamado parque de las tortugas, fue un escultor tulcanense llamado Raúl Ortega, quien utilizó diversos materiales, entre ellos resina poliésterica y fibra de vidrio. Es una imitación de bronce. El artista se basó en informaciones visuales y fotográficas para poder plasmar su obra (Irua, 2016)



Monumento a Julio Andrade: Julio Andrade, nació en la parroquia de Bolívar, antes conocida como Puntal. Andrade fue un excelente deportista, a quien le gustaba jugar la pelota nacional, fue un lector incansable; él ingresa al colegio de los Jesuitas en la ciudad de Quito. Tras terminar sus estudios secundarios, Ingresa a la Universidad cursando la facultad de Jurisprudencia. Julio Andrade fue una persona reconocida por tener muchos méritos en el ámbito político y académico; fue nombrado Jefe Civil en la provincia de Azuay, fue Ministro y Embajador, fue postulado para la presidencia de la República del Ecuador, sin embargo, el día 5 de marzo de 1912 fue asesinado, eran las once y cuarto de la noche cuando un grupo de personas armadas penetraron en la policía al grito de: ¡viva la plaza!; y se dispara una pistola al aire. El General Andrade toma un rifle y apenas se asoma a la puerta que daba al corredor, fue herido en el estómago, la muerte fue instantánea (N. Martinez, 1970, págs. 302, 303).

La obra que se encuentra en el parque Julio Andrade, entre la avenida Arellano y las calles sucre y Bolívar es una fundición de cemento con un baño de materiales aislantes al agua. (Irua, 2016)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 9



Descripción Recurso Turístico Urbano # 9

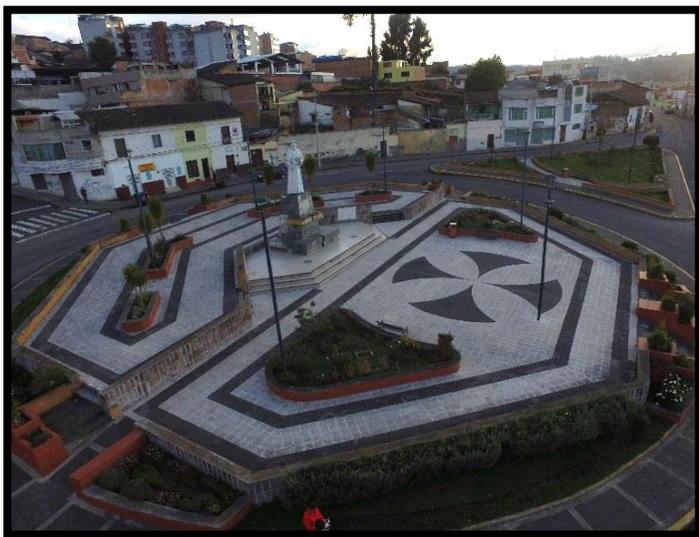
Rotary Internacional: Monumento ubicado a las afueras del terminal terrestre de la ciudad de Tulcán, está construido en fundición de cemento, en el que se resalta la insignia y el logo con las palabras Rotary internacional. La rueda representa la universalidad del Rotary, en una demostración de su internacionalidad y su alcance mundial. El color oro evoca la nobleza de los propósitos que animan al rotario.

Es una organización internacional que se dedica a mejorar la vida de comunidades alrededor del mundo. Existen sedes en varios países. Los socios tienen la oportunidad de ayudar y brindar un cambio positivo.

Existen más de 35.000 clubes rotarios en más de 220 países y zonas geográficas. El primer club rotario se reunió en Chicago el 23 de febrero de 1905. Los primeros socios eligieron el nombre Rotary porque el lugar de reunión rotaba entre sus oficinas. En el año 1922 se cambia el nombre de Rotary a Rotary Internacional, debido a que existían muchos clubs a nivel internacional.

El club realiza diversas actividades como: Promover la paz, combatir enfermedades, fomentar la educación, desarrollo de economías locales, proteger a madres e hijos, proporcionar acceso al agua salubre, saneamiento, fomentar buenos hábitos de higiene (Rotary , 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 10



Descripción Recurso Turístico Urbano # 10

Monumento Padre Carlos de la Vega: De acuerdo al autor Mora (2010), citado por Irua (2016); este monumento fue construido en la administración del Licenciado Jacinto Pozo Gonzales, que en ese entonces, era prefecto de la provincia del Carchi, como un homenaje al Rvdo. Carlos de la Vega; un hombre que dedico su vida sacerdotal a brindar ayuda a los más pobres, su espíritu de bondad y amor hacia los más necesitados, lo llevo a ser reconocido y recordado en la ciudad de Tulcán y en muchos otros lugares donde estuvo. Debido a su condición de sacerdote, pudo ayudar con la construcción de viviendas para los más necesitados. El monumento cuenta en la actualidad con jardines y caminerías. El padre Carlos de la Vega nació en San Isidro, cantón Espejo, un 19 de agosto de 1915. Cuando apenas era un adolescente, ingreso al Seminario de los Padres Capuchinos en Tuquerres (Nariño - Colombia), para luego continuar sus estudios en la misma ciudad. En junio de 1946, se ordena como sacerdote y pasa a servir por algún tiempo en Pasto, luego se trasladó, por asuntos de trabajo, a la “Ciudad de la Alegría”, Buga - Colombia, en donde, el padre comienza a realizar sus primeras obras en beneficio de los más necesitados. Después tomó la decisión de volver a su patria, regresando a seguir con su misión cristiana en Pifo, Playas y finalmente regresa a su Carchi amado, pasando por su

lugar natal y termina radicándose en la ciudad de Tulcán por más de 40 años.

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 11



Descripción Recurso Turístico Urbano # 11

Mirador de Taques: El mirador Taques está ubicado al sur occidente de la ciudad de Tulcán y su nombre corresponde a los señoríos pasto que habitaban antiguamente el territorio. Lo que actualmente es la provincia del Carchi, tuvo principalmente tres manchas etnodemográficas: la de Mira (Puntal, Tusa), la de Guaca, (Chuquin, Pun) y la de Tulcán, (Taques) cada una con sus propias jerarquías. Los Taques como los Assa y los Tulcán, se unen y se hacen los Tulcán-Assa; los Taques, sus vecinos inmediatos, vuelven a enlazarse y formar una jerarquía única. Los indios Taques vivían y moraban al occidente, en las lomas y colinas, dando cara al río Tulcán o Angasmayo. Formaban parte de una dinastía igual a la de los Tulcanes y por su línea genealógica se advierte que desde la conquista al siglo XVIII, tuvieron seis sucesores hasta que las dos se juntan para formar una sola. (Piedad & Alfredo , 1993, págs. 84-90)

Nota: los señoríos pasto corresponden a las etnias que antiguamente habitaban el territorio carchense.



Parroquia la Dolorosa: La patrona de la parroquia La Dolorosa es la Virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola Nuestra Señora de los Dolores, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia, San Francisco. La parroquia tiene muchos fieles, puesto que, se protagonizó un hecho milagroso en el colegio Luis Felipe Borja, ubicado en la ciudad de Quito. El suceso se da un viernes 20 de abril del año 1906, los alumnos del colegio tenían momentos de conversación en el comedor después de cenar, a eso de las ocho de la noche. El ornato del comedor era muy sencillo, pues todo él, se reducía a unas estampas de papel colgadas de la pared. Entre esas estampas se hallaba a la derecha, según se entra, una oleografía que representa a nuestra Señora de los Dolores, con el corazón traspasado por siete espadas, tiene en la mano izquierda los tres clavos y con la diestra estrecha sobre su pecho la corona de espinas ligeramente envueltas en una parte del manto. De repente uno de los niños llamado Jaime Chávez, de once años de edad, dirigió casualmente la mirada a la imagen de la Virgen de los Dolores y con gran asombro vio con toda evidencia que la imagen sagrada cerraba y abría majestuosamente ambos ojos; lleno de espanto, su primer impulso fue taparse la cara con

las manos, después dio parte de lo que estaba pasando a su vecino, Carlos Herman, otro niño de once años y medio de edad; con estas palabras: “ve a la Virgen”. Dominados por el terror, ambos niños, como de común acuerdo, se pusieron de rodillas entre la mesa y el banco en que cantaban sentados y rezaron. Así llamaron a otros niños, y a los sacerdotes, pero ellos no creían hasta que lo vieron con sus propios ojos, el hecho duro como 15 minutos. El hecho fue investigado por una junta de teólogos para comprobar su verdad. Los niños también fueron examinados por varios médicos para comprobar si estaban bien mentalmente. El hecho fue verificado el 20 de abril en el colegio de los Padres Jesuitas, comprobado como históricamente cierto. Este hecho, en las circunstancias en que acaeció, no puede explicar las leyes naturales por consiguiente puede creérselo con fe puramente humana. (Ortiz, 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 13

Descripción Recurso Turístico Urbano # 13



Abdón Calderón: En el año de 1954 se inaugura el monumento a Abdón Calderón en el parque Isidro Ayora, el cual antes se conocía como parque Solano.

La estatua fue diseñada por el señor Marcelino Vallejo y construida por Gilberto Gato Sobral. Por varias ocasiones el caballo cayó de su lugar hasta que colocaron en su base un riel de tren para asegurarlo. (Irua, 2016)

Este personaje nace en Cuenca el 31 de julio de 1804. A la edad de 17 años ingresó a las tropas libertadoras, todo un veterano de la magna guerra (Cordero, 1940). Recordado como el “Héroe Niño”,

En 1820, a sus 17 años de edad, se enroló voluntariamente en el ejército libertador, bajo el mando de Antonio José de Sucre. Demostró valentía en diferentes batallas como: Huachi, Tanizagua, en el avance de Guayaquil a Cuenca, el avance de Cuenca a Quito y la Batalla de Pichincha. Murió el 7 de junio de 1822. Simón Bolívar al enterarse de su caso, resolvió poner al joven como ejemplo para el futuro. (Írua, 2016)



Parque Isidro Ayora: El parque está ubicado en el centro de la ciudad, rodeado por las calles; Av. Manabí, Av. Coral, Calle Venezuela y Panamá. Es un terreno cuadrado, su trazado es concéntrico con vías y accesos peatonales bordeados por jardines con vegetación propia de la zona. En el centro se ubica un busto de arte abstracto. Es la antesala para acceder al cementerio de Tulcán. Todo es espacio es cultural, además de ser un sitio de acopio y congregación con el resto de espacios de la ciudad.

Está construido en piedra, hormigón, adoquín de cemento, cerámica entre otros materiales contemporáneos. Los barandales son de metal y protegen los espacios verdes que se conforman al interior del parque. (INPC, 2012)

El parque Ayora tiene la forma de espada y fue diseñado por el arquitecto Gilberto Gato Sobral. Antiguamente se lo conocía con el nombre de parque Solano. Y se le pone el nombre de Isidro Ayora en honor, gratitud, y reconocimiento a Isidro Ramón Antonio Ayora Cueva, el cual fue médico, político y presidente de la República del Ecuador entre 1926 y 1931.

En el terremoto que hubo en los años 1923 y 1926, en Tulcán, la ciudad quedó destruida y el doctor Isidro Ayora, como parte de la Junta de Gobierno Provisional, ayudó a reconstruir la ciudad, donando 300 mil sucres, y se construyó la nueva ciudadela en ese sector. A partir de 1928 hasta 1931, como presidente constitucional del Ecuador, hizo reformas fiscales, limitando el poder de la banca, y logrando una importante conquista legal, como es el voto para la mujer. (Almeida & Acosta, 2019)

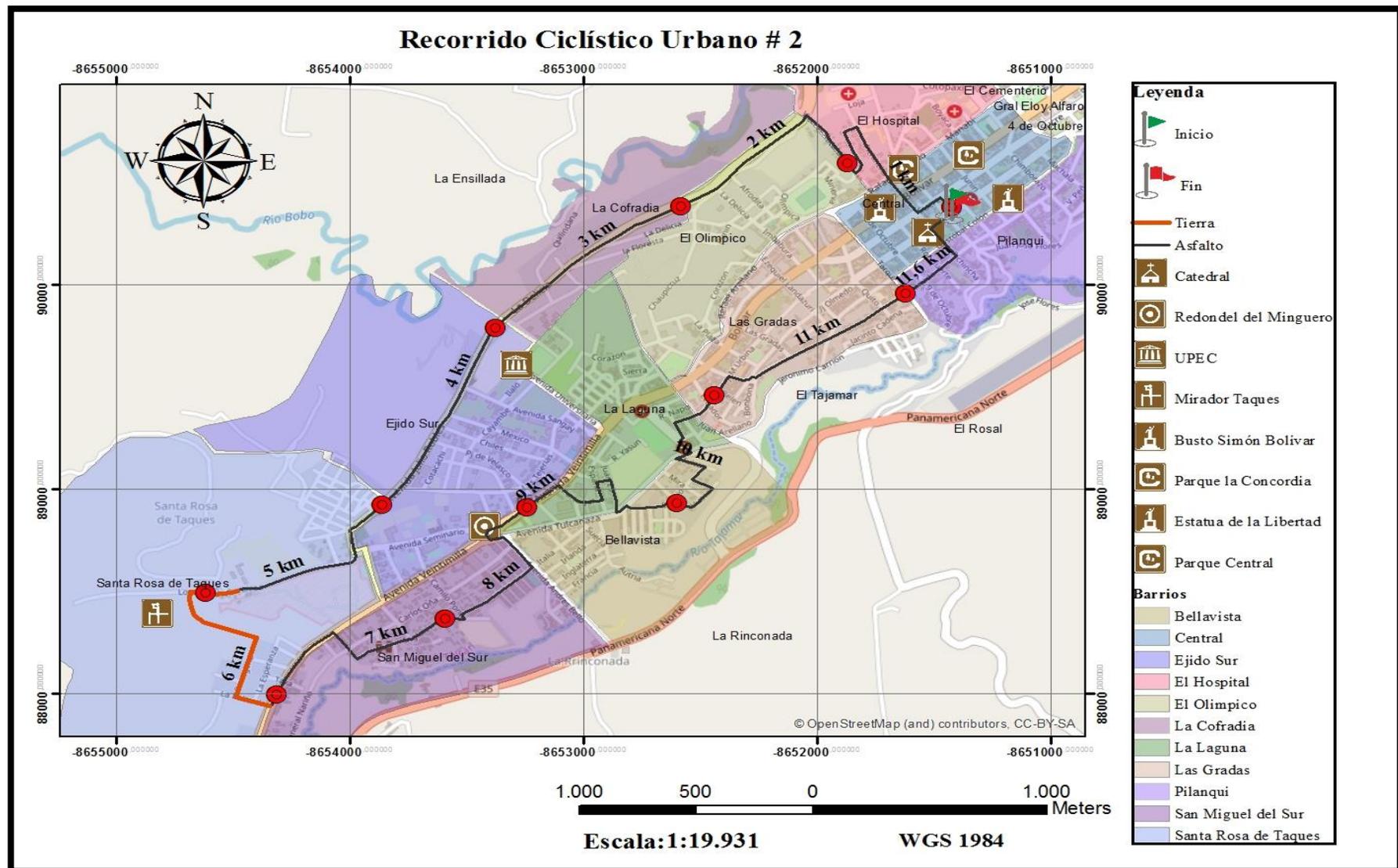


Figura 16 Recorrido N° 2

Tabla 13: Descripción e Implementos Recorrido N° 2

<p>Dificultad</p>	 <p>Bajo</p>	 <p>11,6 Km</p>	 <p>Subida moderada</p>
<p>Altura Máxima</p>	<p>3,007 msnm</p>		
<p>Altura Mínima</p>	<p>2,892 msnm</p>		
<p>Tiempo</p>	<p>1 hora y 26 min</p>		
<p>Tipos de recursos urbanos</p>			
<p>Equipo</p>			
<p>Contacto</p>	 <p>098 140 4059</p> 		



Figura 17 Altimetría Recorrido N° 2

Fuente: Google Earth

La figura 17, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 2. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2956 msnm, después de recorrer el kilómetro # 5 se obtiene una altura máxima de 3007 msnm, hasta llegar a la altura mínima de 2892 msnm por tanto es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.3. Descripción del Mapa (Recorrido # 2)

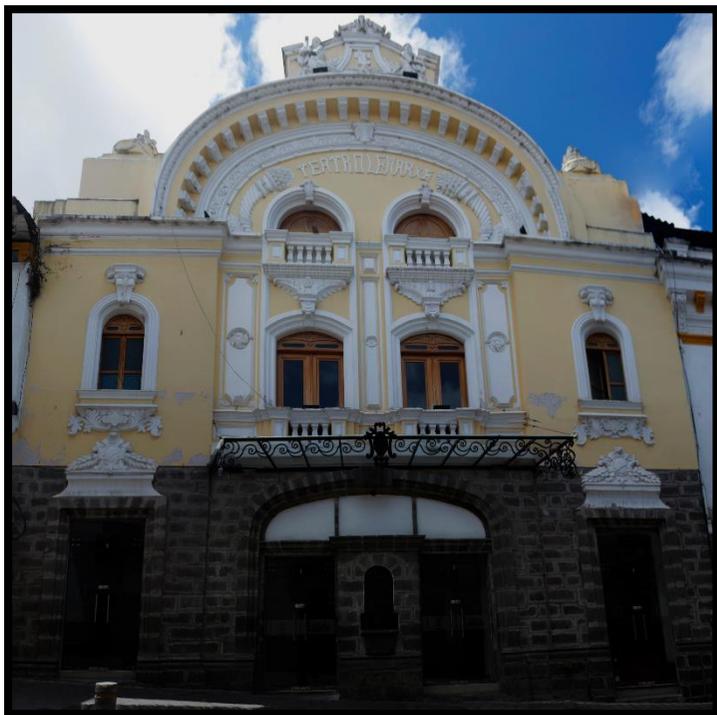
La concentración del recorrido se realiza en el Parque la Central, con el colectivo ciclista de la Prefectura del Carchi. Se toma la calle 10 de agosto, apreciando el segundo y tercer recurso turístico urbano, Teatro Lemarie y La Catedral, respectivamente. Se toma la Av. Julio Robles y se pasa por el respaldo del cuarto recurso, Universidad Politécnica Estatal del Carchi. Se toma la vía a Santa Rosa de Taques, en la cual existe un tramo de vía de tercer orden. Se toma la Av. Veintimilla, hasta llegar a la Av. Tulcanaza, apreciando el quinto recurso, Redondel del Minguero, finalmente se toma la calle Maldonado hasta retornar al Parque de la Independencia.

El recorrido atraviesa algunos barrios como: Cofradía, El Olímpico, Tajamar, Las Gradass, Santa Rosa de Taques, Laguna, Pílanquí y Central.

4.1.3.4. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 2

Tabla 14: Recursos turísticos urbanos recorrido # 2

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1



Descripción Recurso Turístico Urbano # 1

Teatro Lemarie: Ubicado en la calle 10 de agosto, su construcción data del siglo XX en el año 1932. El diseño del teatro lo realizaron dos arquitectos franceses. Su nombre se debe al mentalizador y primer dueño, Pablo Gabriel Lemarie, de origen Libanes. Adquirió un terreno por valor de 6 mil sucres y el siguiente paso fue levantar la edificación. En él se estableció la vivienda de su dueño, el teatro y el Hotel Granada. Las piezas decorativas de la fachada fueron elaboradas en yeso y probablemente traídas de San Antonio de Ibarra. La edificación tiene influencias neoclásicas. Destaca la decoración con dos figuras antropomorfas con violín y arpa. El señor Lemarie proporcionaba todo el material de ladrillos obtenidos de su propia planta, la piedra que reviste los exteriores fue trabajada por artesanos calificados de la ciudad de Ibarra. Bloques numerados traídos a mula, demorando en cada viaje de dos a tres días. El espacio fue escenario de bailes reuniones y comidas a las que acudían importantes y destacadas personalidades de la ciudad. En 1945 la vida del edificio dio un giro significativo puesto que el señor Lemarie y su familia se mudaron a la ciudad de Quito. El 2 de enero de 1960 el teatro paso a manos de los esposos José Gerardo Mera y Laura Esther Vera, hasta 1970 se

proyectaban películas y uno que otro evento social. En el año de 1990, el instituto nacional de patrimonio cultural (INPC), le asigna el código de bien cultural. En la década del 90 se cerraron las puertas del teatro, empezó un proceso de decadencia. El 20 de octubre del 2009 el concejo municipal resuelve reconocer el edificio como un bien patrimonial (GAD Tulcán, págs. 49-59). Según Urresta (2009), frente a este Teatro existieron construcciones en forma redonda o circular, característica de los bohíos, que perduraron poco tiempo; y, se puede evidenciar en planos de la ciudad de 1850, en el primer plano esquemático de la ciudad. Estos también se ubicaban cerca de la unión de las dos calles y en la calle Boyacá donde actualmente funciona el mercado central.

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 2**Descripción Recurso Turístico Urbano # 2**



Redondel del Minguero: Construido en los años 1980-1982, según los datos recolectados por Irua (2016). El minguero retoma el personaje característico de trabajo y lucha por un bien común, tiene un sombrero que infunde respeto, botas para edificar el futuro, herramientas de trabajo como carretilla, palancón, pala y pico que son importantes para emprender las duras tareas diariamente. Este personaje fue creado con la finalidad de difundir valores fundamentales con el sentido de vivir en comunidad y rescatar el espíritu de la minga. (p.89-90).

Nota: Los recursos turísticos urbanos nombrados a continuación se pueden ver en la tabla # 12 La Catedral, Parque la Concordia, Parque central, Estatua de la libertad, Busto Simón Bolívar, Mirador de Taques, UPEC.

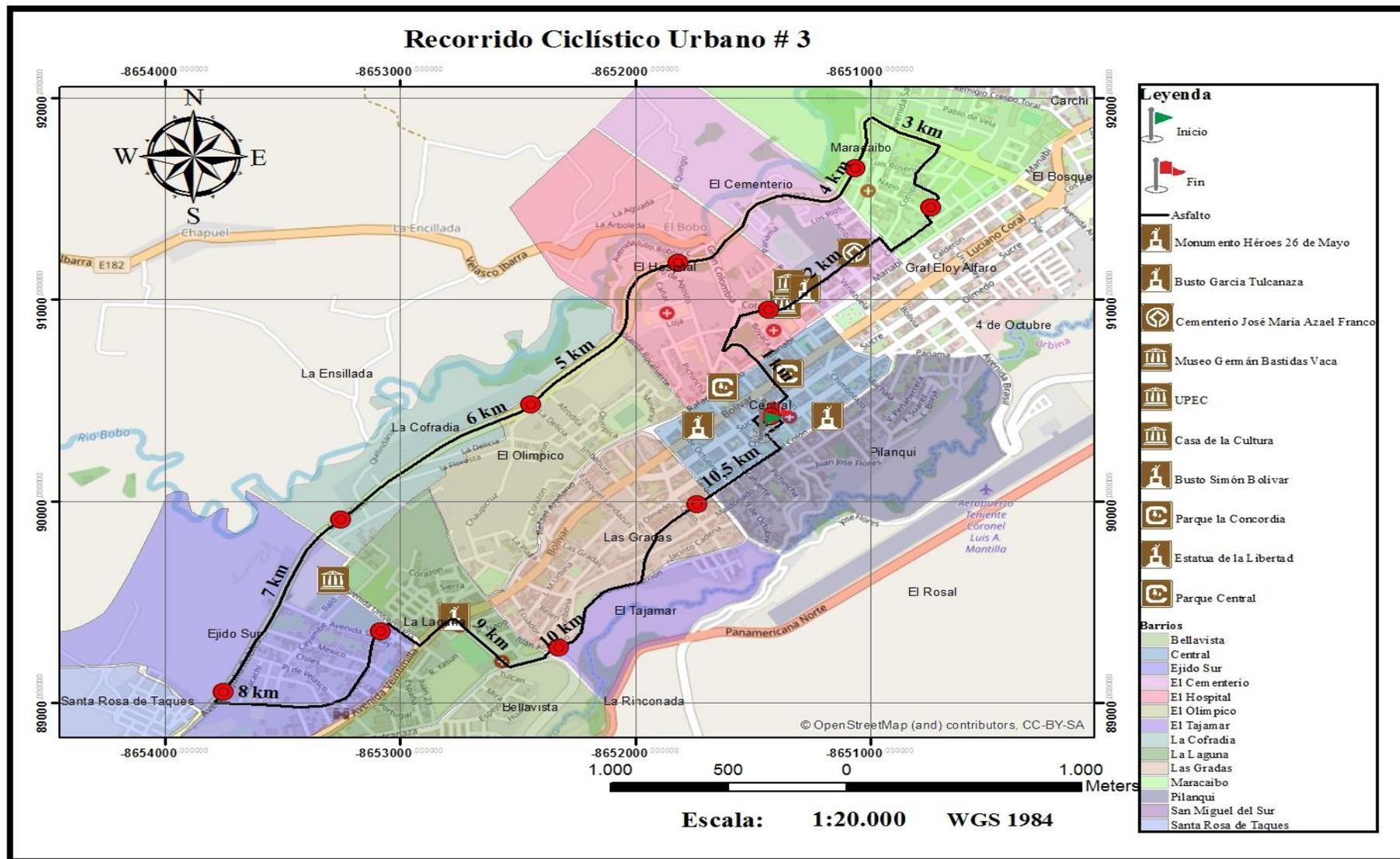


Figura 18 Recorrido N° 3

Tabla 15: Descripción e Implementos Recorrido N° 3

Dificultad	 Bajo	 10,5 Km	 Subida moderada
Altura Máxima	2,984 msnm		
Altura Mínima	2,884 msnm		
Tiempo	1 hora y 41 min		
Pictogramas			
Equipo			
Contacto	 098 314 6620 		



Figura 19 Altimetría Recorrido N° 3
Fuente: Google Earth

La figura 19, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 3. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2963 msnm, después de recorrer el kilómetro # 1 se obtiene una altura máxima de 2984 msnm, hasta llegar a la altura mínima de 2884 msnm por tanto es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.5. Descripción del Mapa (Recorrido # 3)

La concentración del recorrido se realiza en el primer recurso turístico urbano, Parque de la Independencia, en donde también se encuentra la estatua de la Libertad. El recorrido se realiza con el colectivo ciclista Ecobike. En primera instancia, se toma la calle Sucre, se atraviesa la calle Bolívar y se toma la calle Cotopaxi hasta llegar al segundo recurso turístico, Museo arqueológico de arte moderno y contemporáneo Germán Bastidas Vaca, el mismo se encuentra ubicado en el tercer recurso turístico, Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión – Núcleo el Carchi; a pocos metros, por la misma vía, se contempla el cuarto recurso y uno de los más importantes de la ciudad, el Cementerio José María Azael Franco. Se toma la Av. Argentina hasta llegar a la Av. Brasil. Se toma la Av. Julio Robles hasta pasar por el respaldo de la UPEC, se atraviesa la Av. Universitaria hasta llegar a la Av. Veintimilla, en donde se encuentra el quinto recurso turístico, Redondel del Civismo, finalmente se toma la calle Colón y la calle 10 de agosto, retornando al Parque Central.

El recorrido atraviesa algunos barrios como: El cementerio, Hospital, Central, Cofradía, El Olímpico, Las Gradadas, Ejido Sur, La Laguna, El Tajamar.

4.1.3.6. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 3

Tabla 16: Recursos turísticos urbanos recorrido # 3

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1



Descripción Recurso Turístico Urbano # 1

Museo arqueológico de arte moderno y contemporáneo Germán

Bastidas Vaca: En 1993 se inicia la carrera de rescatar el patrimonio arqueológico de la cultura de los Pastos. Con el apoyo del científico, humanista, arqueólogo y poeta German Bastidas Vaca, se lograron incorporar al patrimonio del núcleo 700 piezas que incluyen la fase pre cerámica, las cuales están inventariadas en el instituto de patrimonio cultural. (CCE, 2003, pág. 25). El Museo Arqueológico es un área reciente de la Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión Núcleo del Carchi, inaugurado el 8 de diciembre del 2006, el cual contó con el apoyo y asesoramiento del INPC para la adecuación de los espacios y exhibiciones. Este museo mantiene 740 piezas arqueológicas correspondientes al perfil cultural de los pueblos que habitaron inicialmente en lo que hoy es Carchi, destacándose piezas de la fase Negativo del Carchi o Capulí, Tuncahuan, El Ángel o Piartal y Cuasmal, Tuza o Pasto. (Carchi prefectura, 2019)



Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión Núcleo del Carchi: Se inaugura en el mes de marzo de 1988, por el Dr. Benjamín Carrión, icono de la cultura ecuatoriana, oriundo de Loja, que llega a Tulcán en el año de 1953 para conformar un nuevo núcleo para la cultura en la zona fronteriza. La casa funcionó en lugares distintos como: Edificio antiguo del Colegio Nacional Bolívar, la casa del Doctor José Miguel Bolaños y en edificaciones privadas como la casa de la familia Yépez Zambrano en el parque la Independencia. En la parte frontal de la casa de la cultura se encuentran plasmadas las obras de los once plásticos ecuatorianos destacados de las últimas décadas: Oswaldo Guayasamin, Eduardo Kigman, Oswaldo Viteri, Enrique Tabara, Theo Constante, César Andrade F., Segundo Espinel, Manuel Rendon Seminario, Aracelly Gilbert, Luis Mongue y Gonzalo Endara Crow. En la planta baja, a mano izquierda, está la sala roja, área de honor en la cual se inicia el recorrido por el complejo cultural. En sus muros se destacan tres obras maestras de la provincia. Ángel María Pozo: Mural “Los Andes”, “La Familia” y “La Vida”. En la misma planta entrando a mano derecha la sala de exposiciones permanentes “Ángel María Pozo”, en la cual se exponen las obras adquiridas en donación a través del proyecto: Rescate del patrimonio plástico en

1995. En la segunda planta del bloque está la Biblioteca con una riqueza bibliográfica importante, cuenta con hemeroteca y servicio de internet. En el área de secretaria se encuentra la Librería, conformada por obras de distintos autores. En la tercera planta se encuentra el área social y presidencia, en donde se destacan la oleografía del maestro Benjamín Carrión, el testimonio fotográfico de los expresidentes del núcleo y dos obras maestras: “Quito rojo” de Oswaldo Guayasamin” y “Ternura” de Eduardo Kigman”; en la cuarta planta está el departamento financiero y la imprenta del Núcleo. El segundo bloque lo constituye el auditorio “Luis Enrique Fierro”, con capacidad para 180 personas, en él se destaca el mural para encontrar la luz. Obra del artista montufareño Carlos Enríquez Jiménez, en la cúpula el pensamiento universal los colibríes en pleno vuelo simulando miles de neuronas buscando la luz a través de la inmensa soledad de la palabra. El tercer bloque está constituido por el teatro “Félix Freire del Castillo”, con capacidad para 350 personas, ahí se encuentra el mural “El hombre del maíz” de Carlos Enríquez Jiménez, que representa la evolución histórica y cultural del pueblo Pasto: el cacique García Tulcanaza, La Conquista, y el maestro Benjamín Carrión. El cuarto bloque lo constituye el proyecto integrado por los museos Arqueológicos y de arte moderno, el taller de arte infantil y la escuela de formación musical. La escultura que se

encuentra fuera de las oficinas de la Casa de la Cultura, representa el homenaje a los niños y jóvenes de Ecuador y Colombia, que integran la sinfónica del núcleo. Este monumento fue construido por el imbabureño Francisco Fuentes y entregado el 27 de marzo de 2003. Lo conforman un trompetista, saxofonista, una violinista y un instrumentista de bajo, integrados simbólicamente en el “Jardín de las Rosas” del complejo cultural, a pocos pasos se puede leer un texto de Rafael Alberti, extraído de la “Arboleda perdida” (CCE, 2003)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 3

Descripción Recurso Turístico Urbano # 3

Busto del Cacicque García Tulcanaza: considerado como el más representativo de los aborígenes Pastos que poblaron el extenso territorio comprendido entre los ríos Chota, del norte del Ecuador y Guáytara, del sur de Colombia. Indio joven de gran inteligencia y vivacidad. Se alió a los españoles aprendiendo a leer y a escribir. En el año de 1605 aparece García Tulcanaza como cacique principal de Tulcán o gobernador de la corona real. El hecho de saber leer y escribir le facilitó el trato y las consideraciones de los españoles. Durante el tiempo de cacicazgo se echaron los cimientos para el porvenir del pueblo, sin incurrir en el crimen de lanzarse en guerras de conquista contra los de su misma raza y sólo buscando la civilización de los pueblos y el convencimiento a través de los misioneros. (Nalo Martínez, 1983, págs. 5,55)



Cementerio Municipal José María Azael Franco: Situado a dos cuadras del Parque Ayora. En 1936, José Franco creó el Jardín de poda artística en un cementerio ya existente. Las figuras llaman la atención por el tiempo de épocas valiosas de la historia del mundo, dentro de las más representativas están los arcos de medio punto, figuras monolíticas, mascarones, ollas compoteras, cuencas, vasijas, cantaros, botijuelas, cariátides que hablan de la naturaleza y cultura de nuestros antepasados, la belleza del Tahuantinsuyo, de un pueblo Pasto ecuatoriano y la riqueza del mundo. Don Benigno Azael Franco, hijo de José María Azael Franco recomendaba que para sembrar un ciprés hay que cavar un hoyo profundo de al menos 50 cm, hay que cobijar las ramas y el tronco, debe permanecer totalmente oculto, afirma que el amor con el que se realice el trabajo es su ingrediente principal, de esta manera un ciprés puede vivir hasta 500 años. En el cementerio se pueden recorrer las esculturas organizadas por avenidas: El Inca, La Egipcia, Hebrea, así como esculturas que identifican la religiosidad. Se puede observar esculturas que representan a las tortugas de las islas Galápagos. El arte italiano también está presente en columnas y tallados que se replican en las plantas que además tienen un aroma incomparable. (GAD Tulcán, págs. 41-47)

Según fichas INPC, el cementerio está ubicado en la Av. Cementerio con intersección de la calle Cotopaxi. Su fecha de construcción data de los años 1920 y 1930. La posición de los jardines ha permitido la división de los parques internos por nombre así: la primera parte al ingreso al campo santo se denomina “Altar de Dios” (1936) realizada por José María Azael Franco y la parte posterior igualmente conformada por dos jardines laterales se denomina “Parque de los Recuerdos” (1987).

El cementerio está diseñado sobre una planta arquitectónica en forma de escuadra L de un solo plano a las aéreas de escultura verde y las aéreas administrativas y servicios de dos plantas. Internamente varios volúmenes entre ellos criptas, mausoleos de varias tendencias arquitectónicas y réplicas de la cultura Agustiniiana, ecuatoriana en estilos árabe, egipcio, oriental, otros de carácter incaico y esculturas religiosas. Declarado patrimonio Cultural del Ecuador en 1984 por sus esculturas en verde. A nivel periodístico el campo santo ha sido reconocido como el mejor del mundo.

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 5

Descripción Recurso Turístico Urbano # 5



Recordatorio Héroses del 26 de mayo de 1971: La escultura consistente en dos figuras humanas, un hombre y una mujer, con una bandera de la provincia del Carchi empuñada por las figuras en estado de avanzada. Las figuras están elaboradas en hierro. El artista de esta obra fue un reconocido escultor, nombrado por varias obras de arte ubicados en algunos lugares del Ecuador como: Otavalo y San Gabriel. La historia de la ciudad cuenta que, cuando se posesiono José María Velasco Ibarra decreta un pago de peaje a las personas que cruzaran la frontera para Ipiales, sin importar cuantas veces pase. Los habitantes se indignaron ante tal hecho, pues para la gente era una fuente de ingresos al comercializar con las ciudades fronterizas. Este hecho quedo registrado en la historia de Tulcán en el que todos los hombres y mujeres se reunieron para defender sus derechos y su arraigo al territorio. (Irua, 2016)

Nota: Los recursos turísticos urbanos nombrados a continuación se pueden ver en la tabla # 8 Parque la Concordia, Parque central, Estatua de la libertad, Busto Simón Bolívar, UPEC.

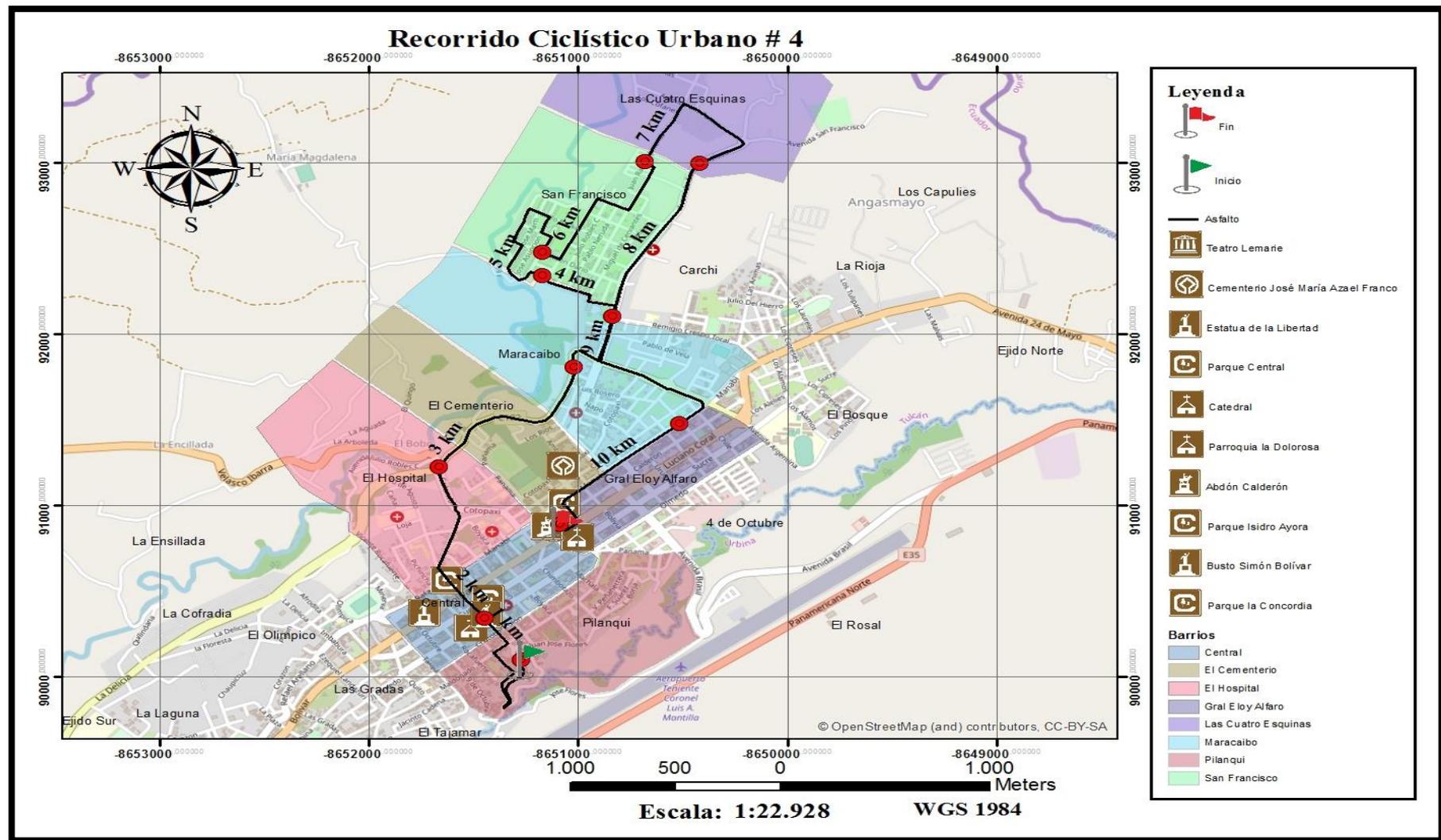


Figura 20 Recorrido N°4

Tabla 17: Descripción e Implementos Recorrido N° 4

Dificultad	 Bajo	 10 Km	 Subida moderada
Altura Máxima	2,962 msnm		
Altura Mínima	2,867 msnm		
Tiempo	1 hora y 34 min		
Pictogramas			
Equipo			
Contacto	 099 399 7823 		

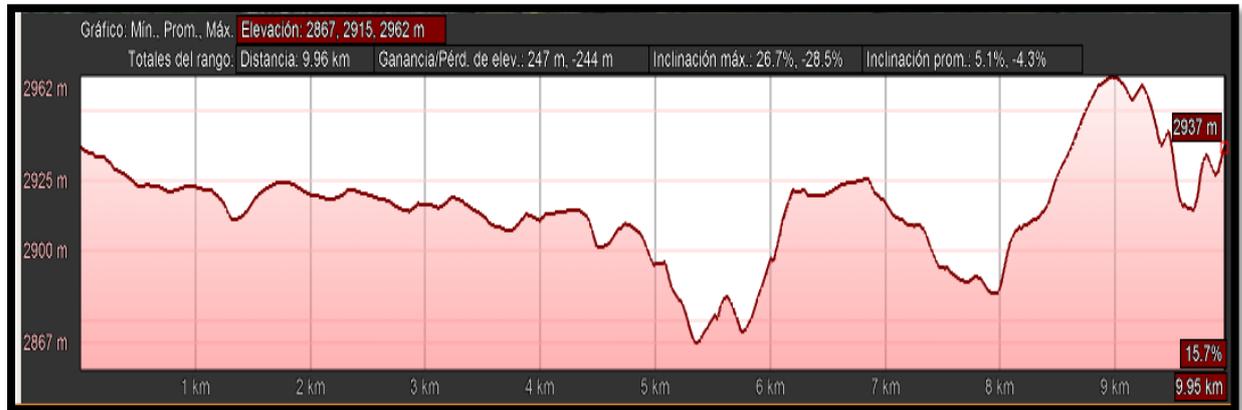


Figura 21 Altimetría Recorrido N° 4
Fuente: Google Earth

La figura 21, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 4. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2930 msnm, después de recorrer el kilómetro # 5 se obtiene una altura mínima de 2867 msnm, hasta llegar a la altura máxima de 2962, después de recorrer el kilómetro # 7 msnm por tanto es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.7. Descripción del Mapa (Recorrido # 4)

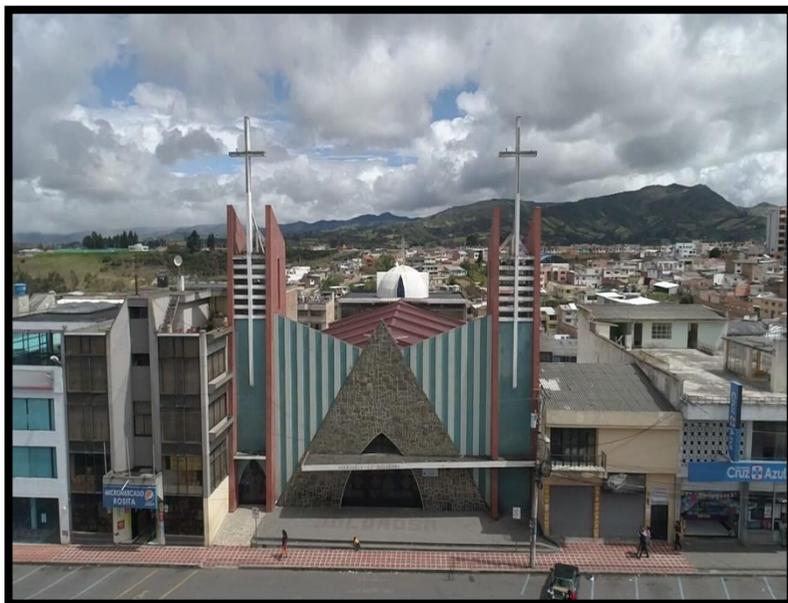
La concentración del recorrido se realiza en el primer recurso turístico urbano, Parque de la Independencia en donde también se encuentra ubicada la estatua de la Libertad. La ruta se realiza con el colectivo ciclista Sube MTB. Se toma la calle 10 de agosto hasta llegar a la calle Maldonado, se rodea la calle José Flores. Se toma la calle Ayacucho hasta llegar al Parque Central, nuevamente se toma la calle 10 de agosto para pasar por el teatro Lemarie, enseguida se toma la Av. Gran Colombia y Av. Argentina para pasar por el respaldo del Cementerio José María Azael Franco. Finalmente se toma la Av. Manabí y la calle Luciano Coral en donde se aprecia la iglesia de la Dolorosa para llegar al parque Isidro Ayora.

El recorrido atraviesa algunos barrios como: Pilanqui, Central, El Hospital, Gral. Eloy Alfaro, El Cementerio, Maracaibo, Carchi, San Francisco, Las Cuatro Esquinas.

4.1.3.8. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 4

Tabla 18 Recursos turísticos urbanos recorrido # 4

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1

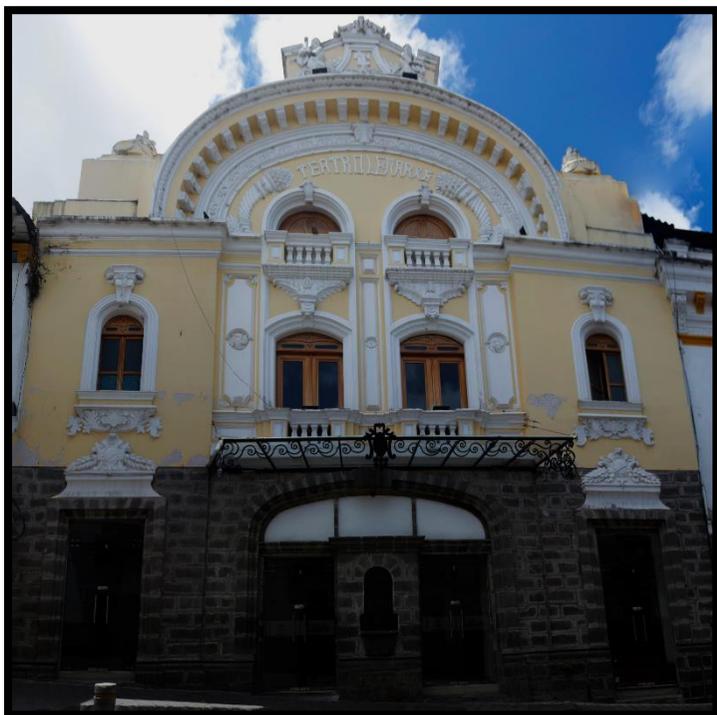


Descripción Recurso Turístico Urbano # 1

Iglesia la Dolorosa: La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La parroquia tiene muchos fieles puesto que se protagonizó un hecho milagroso en el colegio “Luis Felipe Borja” ubicado en la ciudad de Quito. El suceso se da un viernes es 20 de abril del año 1906, los alumnos del colegio tenían momentos de conversación en el comedor después de cenar a eso de las ocho de la noche. El ornato del comedor era muy sencillo pues todo él se reducía a unas estampas de papel colgadas de la pared. Entre esas estampas se hallaba a la derecha, según se entra, una oleografía que representa a nuestra señora de los Dolores con el corazón traspasado por siete espadas, tiene en la mano izquierda los tres clavos y con la diestra

estrecha sobre su pecho la corona de espinas ligeramente envueltas en una parte del manto. De repente uno de los niños llamado Jaime Chávez de once años de edad dirigió casualmente la mirada a la imagen de la virgen de los dolores y con gran asombro vio con toda evidencia que la imagen sagrada cerraba y abría majestuosamente ambos ojos. Lleno de espanto, su primer impulso fue taparse la cara con las manos, después dio parte de lo que estaba pasando a su vecino, Carlos Herman otro niño de once años y medio de edad; con estas palabras: “ve a la virgen”. Dominados por el terror ambos niños, como de común acuerdo, se pusieron de rodillas entre la mesa y el banco en que cantaban sentados y rezaron. Así llamaron a otros niños, y a los sacerdotes, pero ellos no creían hasta que lo vieron con sus propios ojos, el hecho duro como 15 minutos. El hecho fue investigado por una junta de teólogos para comprobar su verdad. Los niños también fueron examinados por varios médicos para comprobar si estaban bien mentalmente. El hecho fue verificado el 20 de abril en el colegio de los padres jesuitas comprobado como históricamente cierto. Este hecho en las circunstancias en que acaeció no puede explicar las leyes naturales por consiguiente puede creérselo con fe puramente humana. (Ortiz, 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 2



Descripción Recurso Turístico Urbano # 2

Teatro Lemarie: Ubicado en la calle 10 de agosto, su construcción data del siglo XX en el año 1932, su nombre se debe al mentalizador y primer dueño Pablo Gabriel Lemarie de origen Libanes. Adquirió un terreno por valor de 6 mil sucres y el siguiente paso fue levantar la edificación. En él se estableció la vivienda de su dueño, el teatro y el Hotel Granada. Las piezas decorativas de la fachada fueron elaboradas en yeso y probablemente traídas de San Antonio de Ibarra. La edificación tiene influencias neoclásicas. Destaca la decoración con dos figuras antropomorfas con violín y arpa. El espacio fue escenario de bailes reuniones y comidas a las que acudían importantes y destacadas personalidades de la ciudad. En 1945 la vida del edificio dio un giro significativo puesto que el señor Lemarie y su familia se mudaron a la ciudad de Quito. El 2 de enero de 1960 el teatro paso a manos de los esposos José Gerardo Mera y Laura Esther Vera, hasta 1970 se proyectaban películas y uno que otro evento social. El diseño del teatro lo realizaron dos arquitectos franceses. El señor Lemarie proporcionaba todo el material de ladrillos obtenidos de su propia planta, la piedra que reviste los exteriores fue trabajada por artesanos calificados de la ciudad de Ibarra. Bloques numerados traídos a mula, demorando en cada viaje de dos a tres días. En el año de 1990, el INPC le asigna el

código de bien cultural. En la década del 90 se cerraron las puertas del teatro, empezó un proceso de decadencia. El 20 de octubre del 2009 el concejo municipal resuelve reconocer el edificio como un bien patrimonial. (GAD Tulcán, págs. 49-59) Según (Urresta Burbano, 2009) frente a este Teatro existieron construcciones en forma redonda o circular, característica de los bohíos, que perduraron poco tiempo y se puede evidenciar en planos de la ciudad de 1850 en el primer plano esquemático de la ciudad. Estos también se ubicaban cerca de la unión de las dos calles y en la calle Boyacá donde actualmente funciona el mercado central.

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 3

Descripción Recurso Turístico Urbano # 3



Abdón Calderón: En el año de 1954 se inaugura el monumento a Abdón Calderón en el parque Isidro Ayora, el cual antes se conocía como parque Solano.

La estatua fue diseñada por el señor Marcelino Vallejo y construida por Gilberto Gato Sobral. Por varias ocasiones el caballo cayó de su lugar hasta que colocaron en su base un riel de tren para asegurarlo. (Irua, 2016)

Este personaje nace en Cuenca el 31 de julio de 1804. A la edad de 17 años ingresó a las tropas libertadoras, todo un veterano de la magna guerra (Cordero, 1940). Recordado como el “Héroe Niño”,

En 1820, a sus 17 años de edad, se enroló voluntariamente en el ejército libertador, bajo el mando de Antonio José de Sucre. Demostró valentía en diferentes batallas como: Huachi, Tanizagua, en el avance de Guayaquil a Cuenca, el avance de Cuenca a Quito y la Batalla de Pichincha. Murió el 7 de junio de 1822. Simón Bolívar al enterarse de su caso, resolvió poner al joven como ejemplo para el futuro. (Írua, 2016)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 4

Descripción Recurso Turístico Urbano # 4



Parque Isidro Ayora: El parque está ubicado en el centro de la ciudad, rodeado por las calles; Av. Manabí, Av. Coral, Calle Venezuela y Panamá. Es un terreno cuadrado, su trazado es concéntrico con vías y accesos peatonales bordeados por jardines con vegetación propia de la zona. En el centro se ubica un busto de arte abstracto. Es la antesala para acceder al cementerio de Tulcán. Todo es espacio es cultural, además de ser un sitio de acopio y congregación con el resto de espacios de la ciudad.

Esta construido en piedra, hormigón, adoquín de cemento, cerámica entre otros materiales contemporáneos. Los barandales son de metal y protegen los espacios verdes que se conforman al interior del parque. (INPC, 2012)

El parque Ayora tiene la forma de espada y fue diseñado por el arquitecto Gilberto Gato Sobral. Antiguamente se lo conocía con el nombre de parque Solano. Y se le pone el nombre de Isidro Ayora en honor, gratitud, y reconocimiento a Isidro Ramón Antonio Ayora Cueva, el cual fue médico, político y presidente de la República del Ecuador entre 1926 y 1931.

En el terremoto que hubo en los años 1923 y 1926, en Tulcán, la ciudad quedó destruida y el doctor Isidro Ayora, como parte de la Junta de Gobierno Provisional, ayudó a reconstruir la ciudad, donando 300 mil sucres, y se construyó la nueva ciudadela en ese sector. A partir de 1928 hasta 1931, como presidente constitucional del Ecuador, hizo reformas fiscales, limitando el poder de la banca, y logrando una importante conquista legal, como es el voto para la mujer. (Almeida & Acosta, 2019)

Nota: Los recursos turísticos urbanos nombrados a continuación se pueden ver en la tabla # 8 Parque la Concordia, Parque central, Estatua de la libertad, Busto Simón Bolívar, Upec, Cementerio José María Azael Franco.

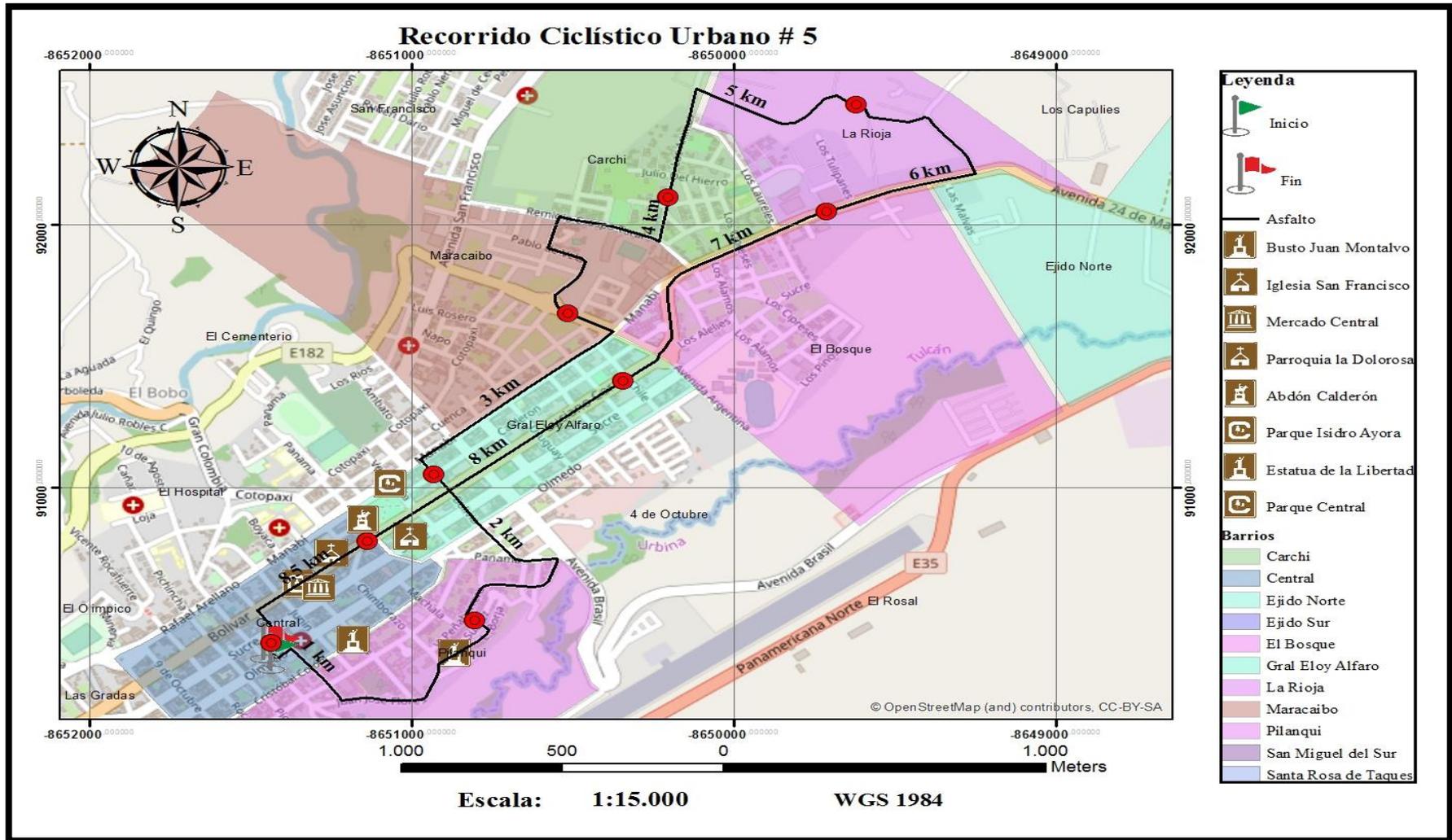


Figura 22 Recorrido N° 5

Tabla 19 Descripción e Implementos Recorrido N° 5

<p>Dificultad</p>	 <p>Bajo</p>	 <p>8,5 Km</p>	 <p>Subida moderada</p>
<p>Altura Máxima</p>	<p>2,961 msnm</p>		
<p>Altura Mínima</p>	<p>2,895 msnm</p>		
<p>Tiempo</p>	<p>1 hora y 40 min</p>		
<p>Tipos de recursos urbanos</p>			
<p>Equipo</p>			
<p>Contacto</p>	 <p>098 314 6620</p> 		



Figura 23 Altimetría N° 5

Fuente: Garmin Express

La figura 23, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 5. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2961 msnm, después de recorrer el kilómetro # 3 se obtiene una altura mínima de 2895 msnm, hasta llegar a la altura máxima de 2961 msnm como al inicio de la misma, por tanto, es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.9. Descripción del Mapa (Recorrido # 5)

La concentración del recorrido se realiza en el primer recurso turístico urbano, Parque Central, en donde también se encuentra la Estatua de la Libertad. El recorrido se realiza con el colectivo ciclista Ecobike. Se toma la calle Ayacucho y se cruza a la calle Juan José Flores, enseguida se toma la calle Manabí, hasta llegar a la Av. Argentina, se toma la Av. 24 de mayo para pasar por el coliseo 19 de noviembre. Se toma la calle Luciano Coral, cerca del Colegio Bolívar y la fuente de agua. Por la misma vía se aprecia el tercer recurso urbano, la parroquia La Dolorosa, y el cuarto recurso, Parque Ayora, unos metros más avanzando por esa dirección se llega al quinto recurso, Iglesia San Francisco; y sexto recurso, Mercado Central, hasta llegar al punto de partida el Parque Central. El recorrido atraviesa algunos barrios como: Central, Pílanqui, Gral. Eloy Alfaro, Maracaibo, Carchi, La Rioja, El Bosque.

En el recorrido se obtuvo una distancia total de 9.65 km, con dificultad de manejo bajo y subidas moderadas. Tiempo promedio de 1 hora y 10 minutos, altura mínima de 2892 y altura máxima de 2961 msnm.

4.1.3.10. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 5

Tabla 20: Recursos turísticos urbanos recorrido # 5

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1



Descripción Recurso Turístico Urbano # 1

Abdón Calderón: En el año de 1954 se inaugura el monumento a Abdón Calderón en el parque Isidro Ayora, el cual antes se conocía como parque Solano.

La estatua fue diseñada por el señor Marcelino Vallejo y construida por Gilberto Gato Sobral. Por varias ocasiones el caballo cayó de su lugar hasta que colocaron en su base un riel de tren para asegurarlo. (Irua, 2016)

Este personaje nace en Cuenca el 31 de julio de 1804. A la edad de 17 años ingresó a las tropas libertadoras, todo un veterano de la magna guerra (Cordero, 1940). Recordado como el “Héroe Niño”,

En 1820, a sus 17 años de edad, se enroló voluntariamente en el ejército libertador, bajo el mando de Antonio José de Sucre. Demostró valentía en diferentes batallas como: Huachi, Tanizagua, en el avance de Guayaquil a Cuenca, el avance de Cuenca a Quito y la Batalla de Pichincha. Murió el 7 de junio de 1822. Simón Bolívar al enterarse de su caso, resolvió poner al joven como ejemplo para el futuro. (Írua, 2016)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 2



Descripción Recurso Turístico Urbano # 2

Parque Isidro Ayora: El parque está ubicado en el centro de la ciudad, rodeado por las calles; Av. Manabí, Av. Coral, Calle Venezuela y Panamá. Es un terreno cuadrado, su trazado es concéntrico con vías y accesos peatonales bordeados por jardines con vegetación propia de la zona. En el centro se ubica un busto de arte abstracto. Es la antesala para acceder al cementerio de Tulcán. Todo es espacio es cultural, además de ser un sitio de acopio y congregación con el resto de espacios de la ciudad.

Esta construido en piedra, hormigón, adoquín de cemento, cerámica entre otros materiales contemporáneos. Los barandales son de metal y protegen los espacios verdes que se conforman al interior del parque. (INPC, 2012)

El parque Ayora tiene la forma de espada y fue diseñado por el arquitecto Gilberto Gato Sobral. Antiguamente se lo conocía con el nombre de parque Solano. Y se le pone el nombre de Isidro Ayora en honor, gratitud, y reconocimiento a Isidro Ramón Antonio Ayora

Cueva, el cual fue médico, político y presidente de la República del Ecuador entre 1926 y 1931.

En el terremoto que hubo en los años 1923 y 1926, en Tulcán, la ciudad quedó destruida y el doctor Isidro Ayora, como parte de la Junta de Gobierno Provisional, ayudó a reconstruir la ciudad, donando 300 mil sucres, y se construyó la nueva ciudadela en ese sector. A partir de 1928 hasta 1931, como presidente constitucional del Ecuador, hizo reformas fiscales, limitando el poder de la banca, y logrando una importante conquista legal, como es el voto para la mujer. (Almeida & Acosta, 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 3



Descripción Recurso Turístico Urbano # 3

Parroquia la Dolorosa: La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La parroquia tiene muchos fieles puesto que se protagonizó un hecho milagroso en el colegio “Luis Felipe Borja” ubicado en la ciudad de Quito. El suceso se da un viernes es 20 de abril del año 1906, los alumnos del colegio tenían momentos de conversación en el comedor después de cenar a eso de las ocho de la noche. El ornato del comedor era muy sencillo pues todo él se reducía a unas estampas de papel colgadas de la pared. Entre esas estampas se hallaba a la derecha, según se entra, una oleografía que representa a nuestra señora de los Dolores con el corazón traspasado por siete espadas, tiene en la mano izquierda los tres clavos y con la diestra estrecha sobre su pecho la corona de espinas ligeramente envueltas en

una parte del manto. De repente uno de los niños llamado Jaime Chávez de once años de edad dirigió casualmente la mirada a la imagen de la virgen de los dolores y con gran asombro vio con toda evidencia que la imagen sagrada cerraba y abría majestuosamente ambos ojos. Lleno de espanto, su primer impulso fue taparse la cara con las manos, después dio parte de lo que estaba pasando a su vecino, Carlos Herman otro niño de once años y medio de edad; con estas palabras: “ve a la virgen”. Dominados por el terror ambos niños, como de común acuerdo, se pusieron de rodillas entre la mesa y el banco en que cantaban sentados y rezaron. Así llamaron a otros niños, y a los sacerdotes, pero ellos no creían hasta que lo vieron con sus propios ojos, el hecho duro como 15 minutos. El hecho fue investigado por una junta de teólogos para comprobar su verdad. Los niños también fueron examinados por varios médicos para comprobar si estaban bien mentalmente. El hecho fue verificado el 20 de abril en el colegio de los padres jesuitas comprobado como históricamente cierto. Este hecho en las circunstancias en que acaeció no puede explicar las leyes naturales por consiguiente puede creérselo con fe puramente humana. (Ortiz, 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 4



Descripción Recurso Turístico Urbano # 4

Mercado Central: El señor Ortiz de 67 años de edad, narró al gobierno municipal de Tulcán que el Mercado Central no era más que una calle: la Boyacá, “se extendía desde la Bolívar hasta la Sucre. La Boyacá era un callejón sin forma”. En 1915 un grupo de mujeres optaron por invadir un potrero junto a la Boyacá. Ortiz asegura que fue la necesidad la que incitó la invasión y el deseo de construir un mercado con 17 damas aguerridas. Tras la invasión se instauró la primera plaza en Tulcán: “Plaza del Arbolito”, su nombre obedece a un árbol gigante ubicado en el centro del potrero y gracias a su sombra las vendedoras se instalaban a su alrededor para cubrirse de viento, sol y lluvia. Ortiz recuerda que el terremoto de 1923 no arrebató la idea de construir una plaza de abastos, aunque la ciudad haya quedado devastada. Las tapias del mercado central que miden casi un metro de ancho son de las antiguas. En 1936 abre sus puertas al servicio de la ciudadanía. Por la gran acogida y crecimiento de vendedores, la plaza pasó a llamarse Mercado Norte o como señala Auz, mercado de abajo. En el Mercado Central nace la epopeya de los héroes del 26 de mayo. El mercado tenía 4 portones de madera tallados. En el año 2010 se acordó la cooperación del Ministerio de Patrimonio y el INPC con el financiamiento de los estudios arquitectónicos y estructurales del Mercado Central. El

mercado cerró sus puertas un 23 de febrero de 2011, puesto que ya no era apto para que funcione como mercado debido a su deterioro; y, en el año 2012, vuelve a abrir sus puertas con el nombre de Mercado Central del Buen Vivir. (GAD Tulcán, págs. 19-33)



Busto Juan Montalvo: El hombre cosmopolita, como fue llamado, nació un 13 de abril de 1832, vivió su niñez en la quinta de su familia. A los seis años de edad, ingreso a la escuela del maestro Romero y gustaba de la poesía y los ensayos a favor de la libertad, su memoria era tal, que incluso recordaba los discursos de sus compañeros de aula. En 1843, Juan tenía once años y supo del arresto, encarcelamiento y destierro de su hermano Francisco por orden del presidente Juan José Flores. La expulsión de Francisco, le ocasionó a Juan tristeza, dolor y conforme creció, antipatía en contra del abuso de poder y las dictaduras. Sus padres fallecieron cuando tenía 13 años. En 1845 Francisco regresó del destierro en Perú y con Francisco Javier motivan a su hermano menor Juan María, a continuar sus estudios en Quito. En la capital Juan Montalvo culminó sus estudios de Gramática Latina en el Colegio San Fernando en 1848. Y se graduó con honores, como maestro de Filosofía en el seminario San Luis. Ya como profesor, ingresó a la Universidad Central de Quito a estudiar Leyes, pero al terminar el segundo año, Juan dejó la universidad y continuó su auto-aprendizaje. Cuando vivió en Quito, fue amigo de los capitalinos Agustín Yeroivi, articulista de varios periódicos, Julio Zaldumbide poeta y ensayista y del Lojano Miguel Riofrío autor de la novela La Emancipada. Juntos leían las obras de los

autores románticos europeos y compartían sus ideales de libertad y el rechazo a las dictaduras. En su regreso a Ambato, Montalvo trabajó como maestro en varias escuelas y colegios de la ciudad. Se dedicó más a la lectura, Montalvo leía y tomaba nota de los hechos que consideraba interesantes, sus apuntes aún se conservan en cuadernos que hoy son parte del museo de la Casa de Montalvo. La lectura le permitió tener un amplio conocimiento de lo que ocurría en el mundo, del sacrificio de los pueblos americanos por lograr la libertad, el respeto de los derechos humanos y la justicia social. Los estudios de Gramática Española y Lenguaje les dieron originalidad, belleza y un estilo irrepetible a las letras del maestro Montalvo. El creció en una ambiente de orden, respeto y apego por la lectura, que lo hicieron un amante de la libertad, un apasionado de los derechos humanos y el más insigne de los hombres latinoamericanos. En Ambato el 17 de octubre de 1868 se casa con Adelaida y tiene dos hijos. La felicidad familiar fue afectada por los continuos destierros de Montalvo. Estuvo en contra del gobierno de García Moreno por lo cual fue desterrado en 1869 y se exilia en la ciudad de Ipiales Colombia un 17 de enero. En 1872, recibió una fatal noticia. Su hijo había muerto y la tristeza lo acompañó por largo tiempo. La oposición de Montalvo a Veintimilla, lo expulso de su tierra, a partir 1881 y la relación con su esposa se debilita en Francia, tras la muerte

de su esposa Adelaida, el 23 de octubre de 1882, conoce a Augustine Contoux y procrean un hijo que nació en 1886 en el país europeo. Cabe resaltar que Juan Montalvo fue embajador de Ecuador en Francia, siendo su primer viaje a Europa. En la ciudad ipialeña, Juan Montalvo se gana el cariño y respeto de los habitantes. Admiran de él su pulcritud, generosidad, su caballeroso trato y la sencillez de sus costumbres. Por lo cual lo llaman “Don Juanito” especialmente los niños. En Ipiales de 1871 a 1875 Juan escribió con serenidad muchos capítulos de los “Siente Tratados”; “Breves Cuadernos de Polémica” y “Capítulos que se le olvidaron a Cervantes”. Mientras cumplía el desarraigo en Ipiales, Juan Montalvo viajó a Panamá invitado por Eloy Alfaro quien lo recibió cómodamente y le compró un pasaje a Francia. El destierro finaliza en 1876, un año después del asesinato de García Moreno. Juan regresa a Ecuador y escribe “El Regenerador” pero en el año de 1875, Ignacio Veintimilla se declara jefe supremo y nuevamente expatria a Montalvo. Que en esa ocasión se refugia en Panamá. Al año siguiente Montalvo regresa a Ecuador y en las elecciones de 1877 es elegido diputado de la provincia de Esmeraldas. Juan no asistió a la cámara de diputados por las constantes amenazas que recibía de Veintimilla. Su vida corría peligro y tuvo que exiliarse en Ipiales. Desde esa ciudad colombiana, Montalvo escribe varios artículos, revistas, folletos para

agitar al pueblo en contra de Veintimilla. Alfaro siempre estaba apoyando y ayudando a Montalvo, el aprecio fue mutuo, compartían el sueño de que en su patria la libertad, la equidad, la honestidad y la justicia sean parte del diario vivir de los ecuatorianos. Durante su vida, Montalvo escribió un sinnúmero de obras que son tesoro, tanto por su contenido histórico como por el talento del autor y su generosidad ofrecidos al desarrollo social universal. En su segunda residencia en París, Montalvo se enfermó de neumonía, fue atendido y mejoró por unos días. Más adelante Juan es operado por segunda vez, en la garganta, le aparecieron apóstemas que infectaron su organismo. Despedido a un sacerdote de la habitación, pues no creía en la confesión, dijo tener la conciencia tranquila y limpia. El 16 de enero de 1889 comenzó su agonía y muerte. Por mandato de Eloy Alfaro que gobernó al país de 1895 a 1911, los restos embalsamados de Montalvo fueron trasladados de París al cementerio de Guayaquil, el 12 de julio de 1889. Y por pedido de los ambateños, el 10 de abril de 1932, el cuerpo de Juan Montalvo es transportado en tren al mausoleo de Ambato (Gobierno Provincial de Tungurahua, 2015).



Iglesia San Francisco: En abril del año 1875 se emprendió en la construcción del convento y la iglesia de San Francisco de Asís, de la cual su patrona era la "Divina Pastora". En este convento regían los padres Capuchinos, quienes también emprendieron en la construcción de un seminario que le permitiese a la población indígena tener hijos al servicio de Dios. En 1875 se conformó una "Junta Preparatoria" integrada por Valentín Carpió (presidente), Tomás Fierro, Antonio F. Velasco, Facundo D. Acosta, Ramón Maña, Octaviano Corella (secretario), a fin de abrir suscripciones y recoger cuotas con las que emprendieron la construcción de la iglesia y el convento para los Hermanos Capuchinos, así como la adquisición de la imagen de la Virgen. Mediante carta del 8 de enero de 1875 la junta preparatoria solicita al doctor Antonio Tomás Iturralde, Obispo de Ibarra, la autorización para la construcción de la iglesia y el convento, así como el envío de dos religiosos de la orden para empezar bajo su dirección. El Obispo emitió un documento en el que hace conocer la aceptación a la solicitud y la emisión del decreto que publicaría en Tulcán el Vicario Foráneo, quien pasara al Superior de los Capuchinos, una copia del decreto firmado por el secretario de Cámara y Gobierno en Quito con fecha 9 de febrero de 1875. En esta acta firman Antonio Tomás, obispo

de Ibarra y el secretario: José Nicolás Vacas. Como era costumbre en Tulcán tanto la construcción de la iglesia, el convento y sus adecuaciones, se dieron gracias a la colaboración de los ciudadanos en base a mingas. Así mismo para la adquisición del reloj de campana que se trajo desde Europa y se ubicó en la torre principal de la iglesia, se pidió la colaboración de la municipalidad. De las tantas remodelaciones que ha experimentado el interior y exterior de la iglesia los implementos que aún se conservan, pero ya no funcionan, son: las campanas, una de ellas de 1881 traída desde España y la otra de 1959 trabajada en Ibarra, según las inscripciones que constan en ellas. A partir del año 1999, los Hermanos Menores Conventuales (franciscanos), empezaron con la remodelación de algunos de los espacios de la iglesia entre ellos: el techo de la iglesia, el techo de las torres, el altar mayor, el presbiterio, los altares, los accesorios y los vitrales; además se remodeló el Convento en su totalidad. Una de las imágenes que más adora la población es la de Jesús de la Divina Misericordia (copia de la pintura original que se encuentra en Polonia en el santuario levantado en su honor y que fue pintado en 1944). También la imagen de la Divina Pastora, que se encontraba en el altar mayor, fue colocada en un altar alterno y en lugar de ella se colocó la imagen de Jesús junto a San Francisco. (Paguay, 2014)

Patrono: San Francisco de Asís.

Festividades: Se realiza un pregón de fiestas y se realizan en el mes de octubre.

Nota: Los recursos turísticos urbanos nombrados a continuación se pueden ver en la tabla # 12 Parque central, Estatua de la libertad.

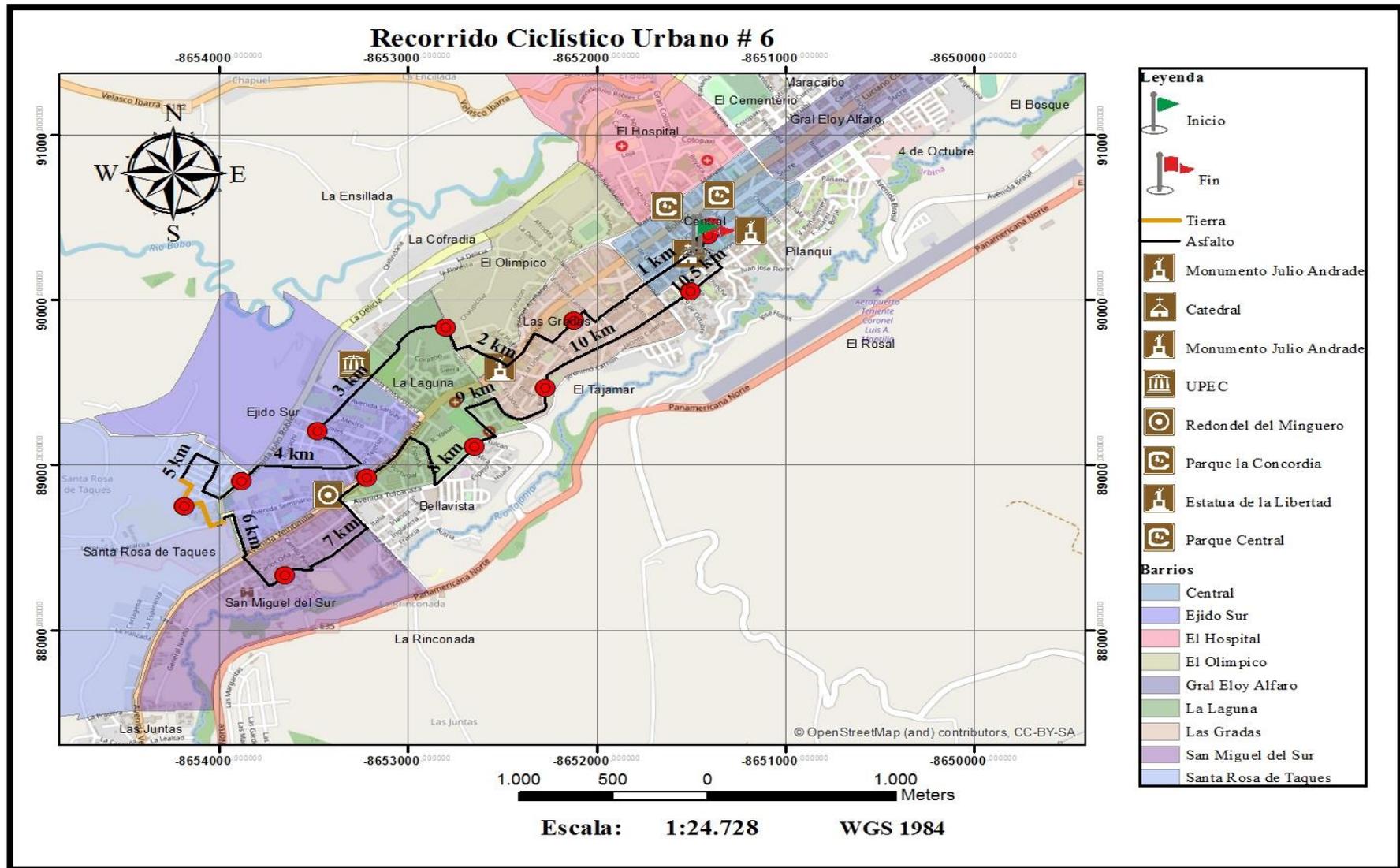


Figura 24 Recorrido N° 6

Tabla 21 Descripción e Implementos Recorrido N° 6

<p>Dificultad</p>	 Bajo	 10,5 Km	 Subida moderada
<p>Altura Máxima</p>	2,995 msnm		
<p>Altura Mínima</p>	2,919 msnm		
<p>Tiempo</p>	59 minutos y 43 segundos		
<p>Pictogramas</p>			
<p>Equipo</p>			
<p>Contacto</p>	 098 140 4059 		

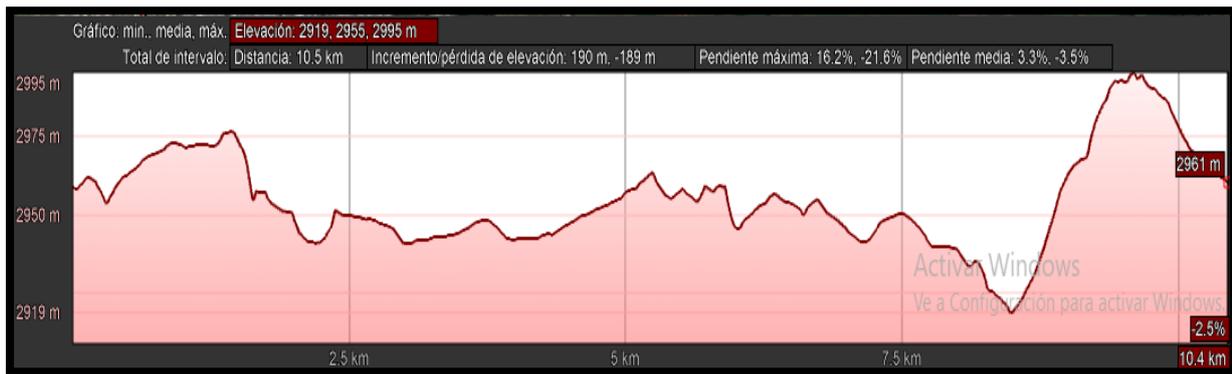


Figura 25 Altimetría Recorrido N° 6
Fuente: Google Earth

La figura 25, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 6. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2960 msnm, después de recorrer el kilómetro # 5 se obtiene una altura mínima de 2919 msnm, hasta llegar a la altura máxima de 2995 msnm en el kilómetro # 10, por tanto, es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.11. Descripción del Mapa (Recorrido # 6)

La concentración del recorrido se realiza en el primer recurso turístico urbano, Parque Central, en donde también se encuentra la estatua de la Libertad. El recorrido se realiza con el colectivo ciclista de la Prefectura del Carchi. Se toma la calle Olmedo hasta llegar a la calle Bolívar, se pasa por el monumento a Julio Andrade, se toma la calle Cayambe atravesando la Av. Universitaria, en la cual se puede apreciar el cuarto recurso, Universidad Politécnica Estatal del Carchi; enseguida se toma la calle Jesús del Gran Poder y pasar por el monumento al Guerrero Pasto. Se toma la Av. Andrés Bello y se aprecia el redondel del Minguero; nuevamente se toma la Av. Veintimilla y se cruza la Av. Centenario hasta llegar al parque denominado de Las Bolas y la iglesia la Inmaculada. Se toma la calle Maldonado y se cruza a la calle 10 de agosto hasta llegar al Parque Central.

El recorrido atraviesa algunos barrios como: San Miguel del Sur, Santa Rosa de Taques, Ejido Sur, La Laguna, Las Gradass, El Olímpico, Central, Pílanqui.

4.1.3.12. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 6

Tabla 22: Recursos turísticos urbanos recorrido # 6

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1	Descripción Recurso Turístico Urbano # 1
	<p>Redondel del Minguero: Construido en los años 1980-1982, según los datos recolectados por (Írua, 2016) el minguero retoma el personaje característico de trabajo y lucha por un bien común, tiene un sombrero que infunde respeto, botas para edificar el futuro, herramientas de trabajo como carretilla, palancón, pala y pico que son importantes para emprender las duras tareas diariamente. Este personaje fue creado con la finalidad de difundir valores fundamentales con el sentido de vivir en comunidad y rescatar el espíritu de la minga. (págs. 89-90)</p>

Nota: Los recursos turísticos urbanos nombrados a continuación se pueden ver en la tabla # 8 Parque la Concordia, Parque central, Estatua de la libertad, Busto Simón Bolívar, Upec.

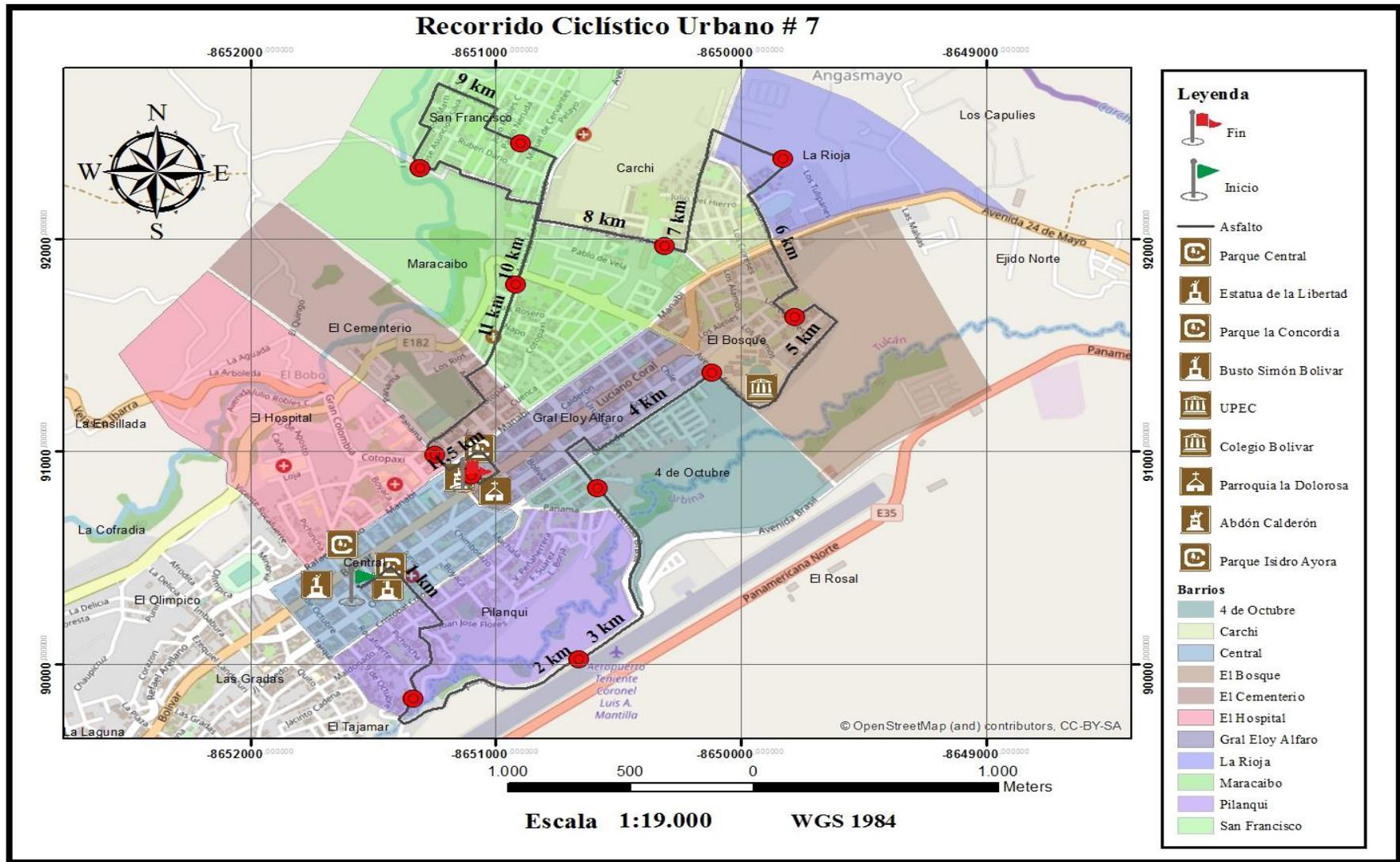


Figura 26 Recorrido N° 7

Tabla 23: Descripción e Implementos Recorrido N° 7

<p>Dificultad</p>	 Bajo	 11.5 Km	 Subida moderada
<p>Altura Máxima</p>	3,007 msnm		
<p>Altura Mínima</p>	2,892 msnm		
<p>Tiempo</p>	1 hora 44 segundos		
<p>Tipos de recursos urbanos</p>			
<p>Equipo</p>			
<p>Contacto</p>	 099 399 7823 		



Figura 27 Altimetría Recorrido N° 7
Fuente: Google Earth

La figura 27, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 7. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2952 msnm, después de recorrer el kilómetro # 5 se obtiene una altura máxima de 3,007 msnm, hasta llegar a la altura mínima de 2892 msnm en el km 10, por tanto, es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.13. Descripción del Mapa (Recorrido # 7)

La concentración del recorrido se realiza en el primer recurso turístico urbano, Parque la Concordia, en donde también se encuentra el Busto de Simón Bolívar y frente la Iglesia La Catedral. El recorrido se realiza con el colectivo ciclista Sube Aventuras MTB. Se toma la calle Olmedo hasta llegar al redondel del Minguero, se toma la avenida Andrés Bello hasta llegar a la Av. Veintimilla. Se pasa por el barrio Santa Rosa de Taques para tomar la Av. Julio Robles, se desvía por las Tejerías y se pasa por la Av. Universitaria, frente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi. Se toma la calle Rafael Arellano hasta llegar al sexto recurso turístico urbano, plazoleta Julio Andrade, en donde se encuentra el Busto en honor a Julio Andrade, se avanza hacia el norte y se aprecia el octavo recurso turístico, Redondel del Padre Carlos de la Vega, Finalmente se toma la Av. Manabí hasta llegar al parque Isidro Ayora.

El recorrido atraviesa algunos barrios como: Las Gradadas, Santa Rosa de Taques, General Eloy Alfaro, la laguna, Bellavista, Ejido Sur, El Olímpico y El Hospital.

4.1.3.14. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 7

Tabla 24: Descripción e Implementos Recorrido N° 7

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1



Descripción Recurso Turístico Urbano # 1

Parque Isidro Ayora: El parque está ubicado en el centro de la ciudad, rodeado por las calles; Av. Manabí, Av. Coral, Calle Venezuela y Panamá. Es un terreno cuadrado, su trazado es concéntrico con vías y accesos peatonales bordeados por jardines con vegetación propia de la zona. En el centro se ubica un busto de arte abstracto. Es la antesala para acceder al cementerio de Tulcán. Todo es espacio es cultural, además de ser un sitio de acopio y congregación con el resto de espacios de la ciudad.

Esta construido en piedra, hormigón, adoquín de cemento, cerámica entre otros materiales contemporáneos. Los barandales son de metal y protegen los espacios verdes que se conforman al interior del parque. (INPC, 2012)

El parque Ayora tiene la forma de espada y fue diseñado por el arquitecto Gilberto Gato Sobral. Antiguamente se lo conocía con el nombre de parque Solano. Y se le pone el nombre de Isidro Ayora en honor, gratitud, y reconocimiento a Isidro Ramón Antonio Ayora Cueva, el cual fue médico, político y presidente de la República del Ecuador entre 1926 y 1931.

En el terremoto que hubo en los años 1923 y 1926, en Tulcán, la ciudad quedó destruida y el doctor Isidro Ayora, como parte de la Junta de Gobierno Provisional, ayudó a reconstruir la ciudad, donando 300 mil sucres, y se construyó la nueva ciudadela en ese sector. A partir de 1928 hasta 1931, como presidente constitucional del Ecuador, hizo reformas fiscales, limitando el poder de la banca, y logrando una importante conquista legal, como es el voto para la mujer. (Almeida & Acosta, 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 2



Descripción Recurso Turístico Urbano # 2

Abdón Calderón: En el año de 1954 se inaugura el monumento a Abdón Calderón en el parque Isidro Ayora, el cual antes se conocía como parque Solano.

La estatua fue diseñada por el señor Marcelino Vallejo y construida por Gilberto Gato Sobral. Por varias ocasiones el caballo cayó de su lugar hasta que colocaron en su base un riel de tren para asegurarlo. (Irua, 2016)

Este personaje nace en Cuenca el 31 de julio de 1804. A la edad de 17 años ingresó a las tropas libertadoras, todo un veterano de la magna guerra (Cordero, 1940). Recordado como el “Héroe Niño”,

En 1820, a sus 17 años de edad, se enroló voluntariamente en el ejército libertador, bajo el mando de Antonio José de Sucre. Demostró valentía en diferentes batallas como: Huachi, Tanizagua, en el avance de Guayaquil a Cuenca, el avance de Cuenca a Quito y la Batalla de Pichincha. Murió el 7 de junio de 1822. Simón Bolívar al enterarse de su caso, resolvió poner al joven como ejemplo para el futuro. (Írua, 2016)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 3



Descripción Recurso Turístico Urbano # 3

Parroquia la Dolorosa: La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La parroquia tiene muchos fieles puesto que se protagonizó un hecho milagroso en el colegio “Luis Felipe Borja” ubicado en la ciudad de Quito. El suceso se da un viernes es 20 de abril del año 1906, los alumnos del colegio tenían momentos de conversación en el comedor después de cenar a eso de las ocho de la noche. El ornato del comedor era muy sencillo pues todo él se reducía a unas estampas de papel colgadas de la pared. Entre esas estampas se hallaba a la derecha, según se entra, una oleografía que representa a nuestra señora de los Dolores con el corazón traspasado por siete espadas, tiene en la mano izquierda los tres clavos y con la diestra

estrecha sobre su pecho la corona de espinas ligeramente envueltas en una parte del manto. De repente uno de los niños llamado Jaime Chávez de once años de edad dirigió casualmente la mirada a la imagen de la virgen de los dolores y con gran asombro vio con toda evidencia que la imagen sagrada cerraba y abría majestuosamente ambos ojos. Lleno de espanto, su primer impulso fue taparse la cara con las manos, después dio parte de lo que estaba pasando a su vecino, Carlos Herman otro niño de once años y medio de edad; con estas palabras: “ve a la virgen”. Dominados por el terror ambos niños, como de común acuerdo, se pusieron de rodillas entre la mesa y el banco en que cantaban sentados y rezaron. Así llamaron a otros niños, y a los sacerdotes, pero ellos no creían hasta que lo vieron con sus propios ojos, el hecho duro como 15 minutos. El hecho fue investigado por una junta de teólogos para comprobar su verdad. Los niños también fueron examinados por varios médicos para comprobar si estaban bien mentalmente. El hecho fue verificado el 20 de abril en el colegio de los padres jesuitas comprobado como históricamente cierto. Este hecho en las circunstancias en que acaeció no puede explicar las leyes naturales por consiguiente puede creérselo con fe puramente humana. (Ortiz, 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 4



Descripción Recurso Turístico Urbano # 4

Colegio Bolívar: El “Bolívar” es el símbolo del camino ascendente hacia la gloria y el honor; ha tenido que recorrer una serie de etapas. Nació un 19 de mayo de 1896, su meta era luchar y vencer. A raíz del advenimiento de la revolución liberal, el colegio paralizó sus actividades durante 2 años. Para aquel entonces dos fuerzas políticas buscaban la hegemonía local: liberales y conservadores. El General Nicanor Arellano fue designado Ministro de Guerra en el gobierno de Alfaro y en 1826, siendo jefe militar del Carchi, tuvo la oportunidad de unirse a los ciudadanos tulcanes para solicitar la creación del colegio Bolívar. El Gobierno central dispuso firmar por escritura pública un contrato entre el gerente Luciano Coral, gobernador del Carchi y el insigne educador colombiano Dr. Rosendo Mora, quien se comprometió a dirigir el colegio. El 19 de mayo de 1896, el Bolívar se estableció como Colegio Laico, siendo el primero en su género en la provincia del Carchi. De acuerdo al archivo, en 1895 se matricularon siete alumnos y al siguiente año ingresaron setenta y cuatro, la mayor parte eran de Colombia en especial de la ciudad de Ipiales y Pasto. El Dr. Rosendo Mora fue el primer rector del plantel, el cual fue excelente educador, amante de la investigación. En la ciudad de Ipiales fundó el colegio San Luis Gonzaga y fue clausurado por considerar a su rector

antirreligioso. Esta decisión la tomó el obispo de Pasto llamado Fray Ezequiel Moreno y la misma suerte corrió el colegio Bolívar. Lastimosamente el colegio también fue víctima de la persecución y ataque religioso por parte del obispo de Pasto, amenazaba con excomulgar a los padres de familia si trataban de enviar a sus hijos al Bolívar, al Dr. Mora se lo consideró como hereje y blasfemo que orientaba una educación anticatólica.

Para ese entonces el Obispo de Ibarra Gonzáles Suárez salió en defensa del colegio y consiguió que el obispo Moreno desista de su ataque al colegio Bolívar. En 1930 el colegio saca la primera promoción de mujeres. El antiguo local del colegio funcionó en el parque principal (calles Colón y Ayacucho) con dos jornadas diarias, lastimosamente el edificio fue derrocado para construir uno moderno. (Instituto Técnico Superior Bolívar, 1996, págs. 10,11,12,13)

Nota: Los recursos turísticos urbanos nombrados a continuación se pueden ver en la tabla # 8 Parque la Concordia, Parque central, Estatua de la libertad, Busto Simón Bolívar.

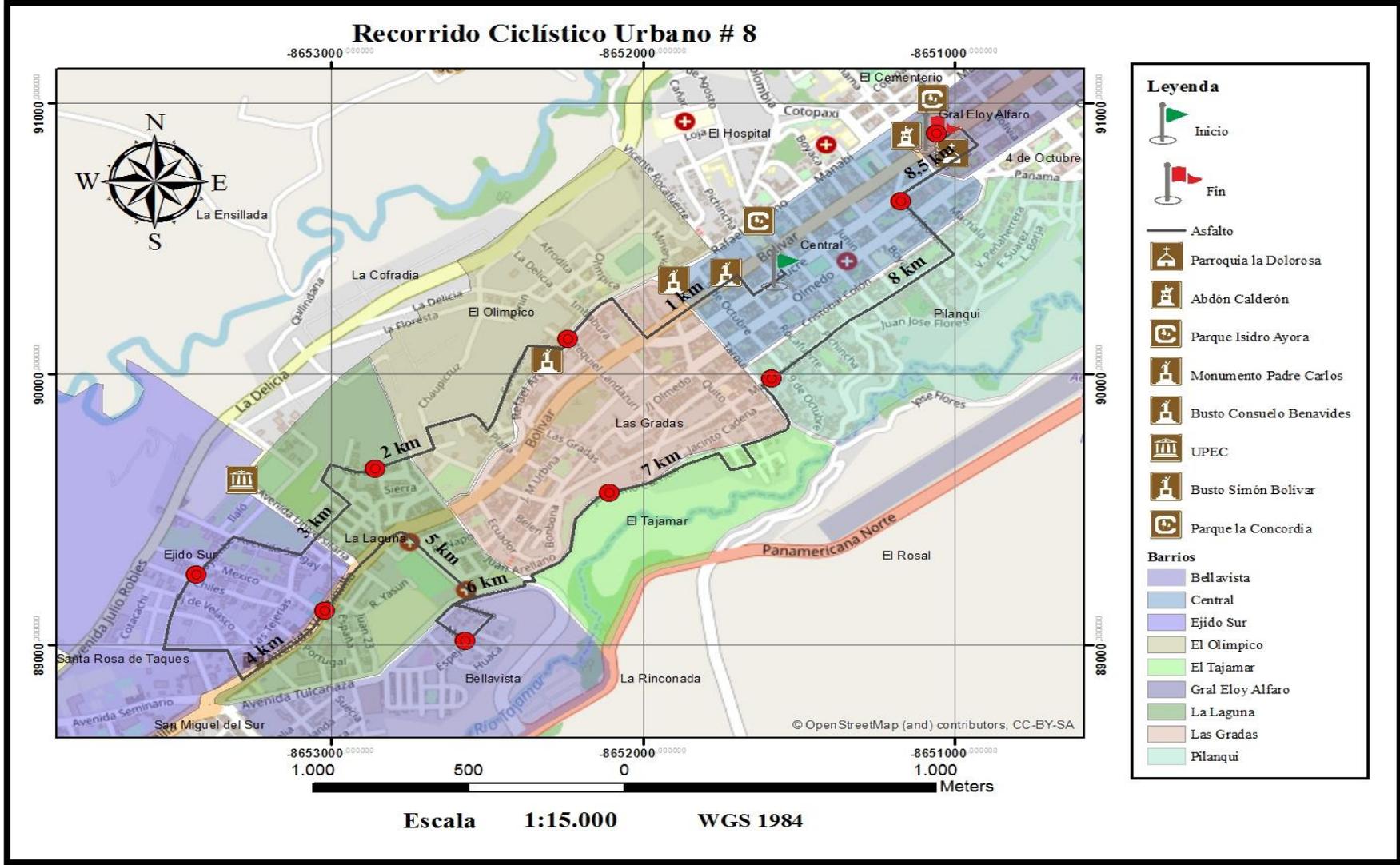


Figura 28 Recorrido N° 8

Tabla 25: Descripción e Implementos Recorrido N° 8

<p>Dificultad</p>	 Bajo	 8,5 Km	 Subida moderada
<p>Altura Máxima</p>	2,976 msnm		
<p>Altura Mínima</p>	2,924 msnm		
<p>Tiempo</p>	1 hora y 34 minutos		
<p>Tipos de recursos turísticos.</p>			
<p>Equipo</p>			
<p>Contacto</p>	 098 140 4059		
			

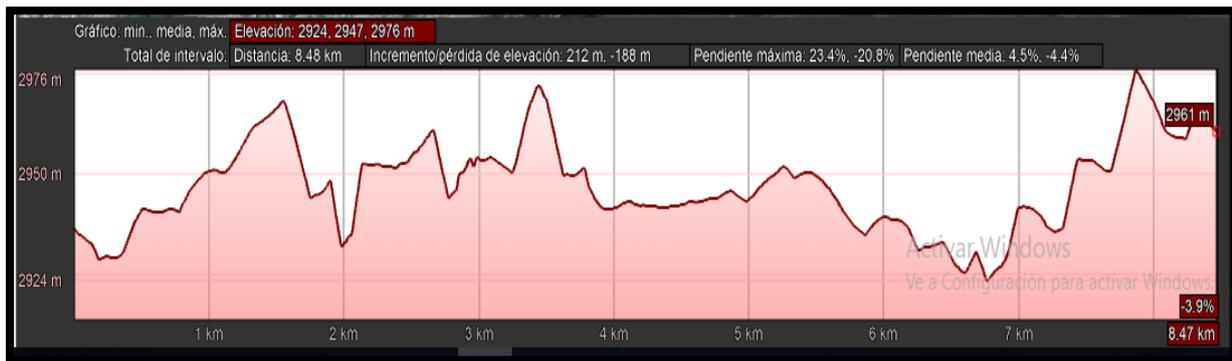


Figura 29 Altimetría y Frecuencia Cardíaca Recorrido N° 8
Fuente: Google Earth

La figura 29, proporciona la información altimetría del recorrido ciclista N° 8. Se puede apreciar que el inicio de la ruta tiene una altura de 2930 msnm, después de recorrer el kilómetro # 6 se obtiene una altura mínima de 2924 msnm, hasta llegar a la altura máxima de 2976 msnm en el km 7, por tanto, es una ruta con dificultad baja apta para cualquier tipo de persona.

4.1.3.15. Descripción del Mapa (Recorrido # 8)

La concentración del recorrido se realiza en el primer recurso turístico urbano, Parque la Concordia, en donde también se encuentra el Busto de Simón Bolívar y frente a este se encuentra la catedral. El recorrido se realiza con el colectivo ciclista de la Prefectura del Carchi. Se toma la calle Olmedo hasta llegar al redondel del Minguero, se toma la avenida Andrés Bello hasta llegar a la Av. Veintimilla. Se pasa por el barrio Santa Rosa de Taques para tomar la Av. Julio Robles, se desvía por las Tejerías y se pasa por la Av. Universitaria frente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi. Se toma la calle Rafael Arellano hasta llegar al sexto recurso turístico urbano, plazoleta Julio Andrade en donde se encuentra el Busto en honor a Julio Andrade, se toma la vía hacia el norte y se aprecia el octavo recurso turístico, Redondel del Padre Carlos de la Vega, Finalmente se toma la Av. Manabí hasta llegar al parque Isidro Ayora.

El recorrido atraviesa algunos barrios como: Las Gradadas, Santa Rosa de Taques, General Eloy Alfaro, La Laguna, Bellavista, Ejido Sur, El Olímpico y El Hospital.

4.1.3.16. Recursos Turísticos Urbanos del recorrido # 8

Tabla 26: Descripción e Implementos Recorrido N° 8

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 1



Descripción Recurso Turístico Urbano # 1

Parque Isidro Ayora: El parque está ubicado en el centro de la ciudad, rodeado por las calles; Av. Manabí, Av. Coral, Calle Venezuela y Panamá. Es un terreno cuadrado, su trazado es concéntrico con vías y accesos peatonales bordeados por jardines con vegetación propia de la zona. En el centro se ubica un busto de arte abstracto. Es la antesala para acceder al cementerio de Tulcán. Todo es espacio es cultural, además de ser un sitio de acopio y congregación con el resto de espacios de la ciudad.

Esta construido en piedra, hormigón, adoquín de cemento, cerámica entre otros materiales contemporáneos. Los barandales son de metal y protegen los espacios verdes que se conforman al interior del parque. (INPC, 2012)

El parque Ayora tiene la forma de espada y fue diseñado por el arquitecto Gilberto Gato Sobral. Antiguamente se lo conocía con el nombre de parque Solano. Y se le pone el nombre de Isidro Ayora en honor, gratitud, y reconocimiento a Isidro Ramón Antonio Ayora Cueva, el cual fue médico, político y presidente de la República del Ecuador entre 1926 y 1931.

En el terremoto que hubo en los años 1923 y 1926, en Tulcán, la ciudad quedó destruida y el doctor Isidro Ayora, como parte de la Junta de Gobierno Provisional, ayudó a reconstruir la ciudad, donando 300 mil sucres, y se construyó la nueva ciudadela en ese sector. A partir de 1928 hasta 1931, como presidente constitucional del Ecuador, hizo reformas fiscales, limitando el poder de la banca, y logrando una importante conquista legal, como es el voto para la mujer. (Almeida & Acosta, 2019)

Fotografía Recurso Turístico Urbano # 2



Descripción Recurso Turístico Urbano # 2

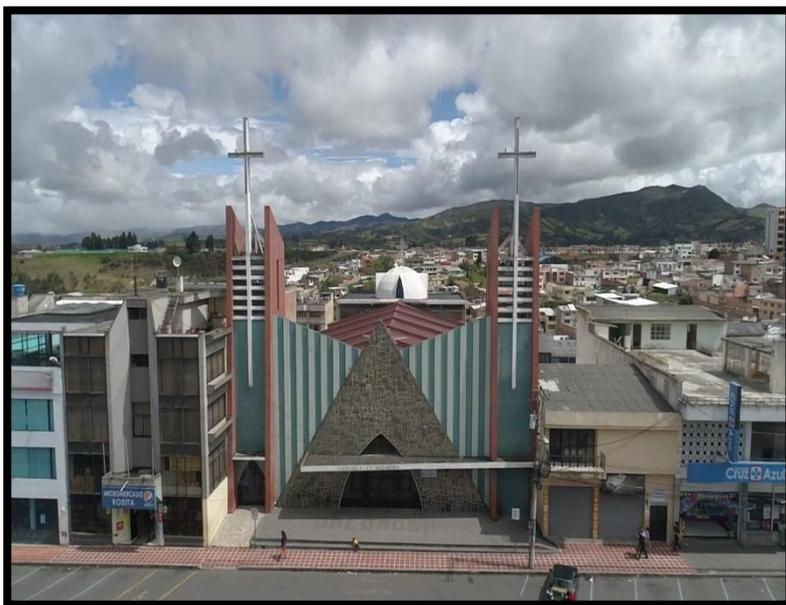
Abdón Calderón: En el año de 1954 se inaugura el monumento a Abdón Calderón en el parque Isidro Ayora, el cual antes se conocía como parque Solano.

La estatua fue diseñada por el señor Marcelino Vallejo y construida por Gilberto Gato Sobral. Por varias ocasiones el caballo cayó de su lugar hasta que colocaron en su base un riel de tren para asegurarlo. (Irua, 2016)

Este personaje nace en Cuenca el 31 de julio de 1804. A la edad de 17 años ingresó a las tropas libertadoras, todo un veterano de la magna guerra (Cordero, 1940). Recordado como el “Héroe Niño”,

En 1820, a sus 17 años de edad, se enroló voluntariamente en el ejército libertador, bajo el mando de Antonio José de Sucre. Demostró valentía en diferentes batallas como: Huachi, Tanizagua, en el avance de Guayaquil a Cuenca, el avance de Cuenca a Quito y la Batalla de Pichincha. Murió el 7 de junio de 1822. Simón Bolívar al enterarse de su caso, resolvió poner al joven como ejemplo para el futuro. (Írua, 2016)

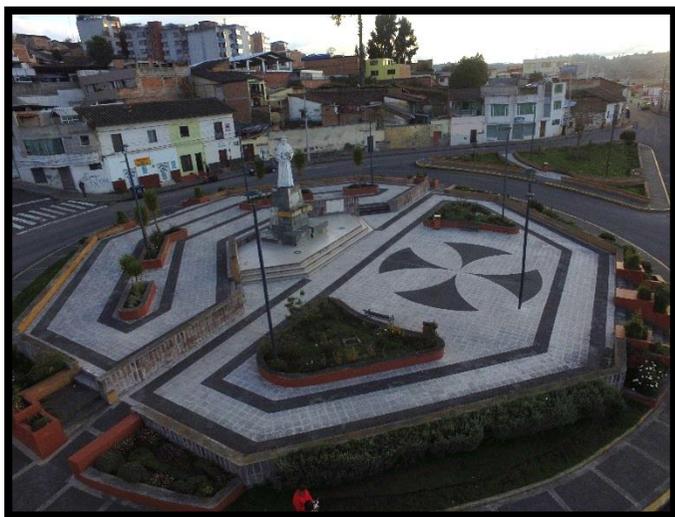
Fotografía Recurso Turístico Urbano # 3



Descripción Recurso Turístico Urbano # 3

Parroquia la Dolorosa: La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La patrona de la parroquia La Dolorosa es la virgen Dolorosa. La parroquia fue fundada el 6 de diciembre de 1956, se erigió como parroquia eclesiástica llamándola “Nuestra Señora de los Dolores”, en la misma jurisdicción y en sustitución de la anterior parroquia San Francisco. La parroquia tiene muchos fieles puesto que se protagonizó un hecho milagroso en el colegio “Luis Felipe Borja” ubicado en la ciudad de Quito. El suceso se da un viernes es 20 de abril del año 1906, los alumnos del colegio tenían momentos de conversación en el comedor después de cenar a eso de las ocho de la noche. El ornato del comedor era muy sencillo pues todo él se reducía a unas estampas de papel colgadas de la pared. Entre esas estampas se hallaba a la derecha, según se entra, una oleografía que representa a nuestra señora de los Dolores con el corazón traspasado por siete espadas, tiene en la mano izquierda los tres clavos y con la diestra

estrecha sobre su pecho la corona de espinas ligeramente envueltas en una parte del manto. De repente uno de los niños llamado Jaime Chávez de once años de edad dirigió casualmente la mirada a la imagen de la virgen de los dolores y con gran asombro vio con toda evidencia que la imagen sagrada cerraba y abría majestuosamente ambos ojos. Lleno de espanto, su primer impulso fue taparse la cara con las manos, después dio parte de lo que estaba pasando a su vecino, Carlos Herman otro niño de once años y medio de edad; con estas palabras: “ve a la virgen”. Dominados por el terror ambos niños, como de común acuerdo, se pusieron de rodillas entre la mesa y el banco en que cantaban sentados y rezaron. Así llamaron a otros niños, y a los sacerdotes, pero ellos no creían hasta que lo vieron con sus propios ojos, el hecho duro como 15 minutos. El hecho fue investigado por una junta de teólogos para comprobar su verdad. Los niños también fueron examinados por varios médicos para comprobar si estaban bien mentalmente. El hecho fue verificado el 20 de abril en el colegio de los padres jesuitas comprobado como históricamente cierto. Este hecho en las circunstancias en que acaeció no puede explicar las leyes naturales por consiguiente puede creérselo con fe puramente humana. (Ortiz, 2019)



Redondel Padre Carlos: De acuerdo al autor mora 2010 citado por (Írua, 2016) Este monumento fue construido en la administración del Licenciado Jacinto Pozo Gonzales que en ese entonces era prefecto de la provincia como un homenaje al Rvdo. Carlos de la Vega, un hombre que dedico su vida sacerdotal a brindar ayuda a los más pobres, su espíritu de bondad y amor hacia los más necesitados lo llevo a ser reconocido y recordado en Tulcán y en muchos otros lugares donde estuvo debido a su condición de sacerdote pudo ayudar con la construcción de viviendas para los más necesitados. El monumento cuenta en la actualidad con jardines y caminerías. El padre Carlos de la Vega nació en San Isidro, Cantón Espejo un 19 de agosto de 1915, cuando apenas era un adolescente ingreso al Seminario de los Padres Capuchinos en Tuquerres, (Nariño Colombia), para luego continuar sus estudios en Pasto Colombia. En junio de 1946 se ordena como sacerdote y pasa a servir por algún tiempo en Pasto, luego se trasladó por asuntos de trabajo a la “Ciudad de la Alegría” Buga Colombia, en donde el padre comienza a realizar sus primeras obras en beneficio de los más necesitados. Después tomo la decisión de volver a su patria, regresando a seguir con su misión cristiana en Pifo, Playas y finalmente

regresa a su Carchi amado, pasando por su lugar natal y termina radicándose en la ciudad de Tulcán por más de 40 años. (pág. 97)

Nota: Los recursos turísticos urbanos nombrados a continuación se pueden ver en la tabla # 8 Parque la Concordia, Upec, Busto Simón Bolívar.

Tabla 27: Resumen Recorridos ciclisticos y Recursos Turísticos

RECORRIDOS	BARRIOS	RECURSOS	CLASIFICACIÓN
Ruta # 1	Cofradía, El Olímpico, el Tajamar, las gradas, Santa Rosa de Taques, la Laguna, Pílanqui, Central.	Parque la Central	Plazas
		Teatro Lemarie	Arquitectura Civil
		Universidad Politécnica Estatal del Carchi	Arquitectura Civil
		La Catedral.	Arquitectura monumental religiosa
Ruta # 2	Las gradas, Santa Rosa de Taques, general Eloy Alfaro, la laguna, Bellavista, Ejido Sur, el Olímpico y el Hospital.	Redondel del Minguero	N/A
		Parque la Concordia	Parque
		Busto de Simón Bolívar	Monumento
		Universidad Politécnica Estatal del Carchi	N/A
		Parque Consuelo Benavides	Monumento
		Redondel del Padre Carlos de la Vega	N/A
Ruta # 3	El cementerio, Hospital, Central, Cofradía, El Olímpico, Las Gradadas, Ejido Sur, La Laguna, El Tajamar.	Parque Isidro Ayora.	Parque
		Universidad Politécnica Estatal del Carchi	Arquitectura Civil
		Parque la independencia	Plaza
		Museo arqueológico de arte moderno y contemporáneo Germán Bastidas Vaca	Arquitectura Civil
		Estatua de la libertad	Monumento
		Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión	Arquitectura Civil
		Cementerio José María Azael Franco.	Cementerio
		Monumento García Tulcanaza	Monumento
Redondel del Civismo	N/A		

RECORRIDOS	BARRIOS	RECURSOS	CLASIFICACIÓN
Ruta # 4	Pilanqui, Central, El Hospital, Gral. Eloy Alfaro, El Cementerio, Maracaibo, Carchi, San Francisco, Las Cuatro Esquinas.	Iglesia La Dolorosa	Arquitectura monumental religiosa
		Teatro Lemarie,	Arquitectura Civil
		Parque de la independencia	Plaza
		Estatua de la libertad	Monumento
		Cementerio José María Azael Franco.	Cementerio
Ruta # 5	Central, Pilanqui, Gral. Eloy Alfaro, Maracaibo, Carchi, La Rioja, El Bosque.	Parque Isidro Ayora.	Parque
		La iglesia la Dolorosa	Arquitectura monumental religiosa
		Parque Central	Plaza
		Estatua de la Libertad.	Monumento
		Parque Isidro Ayora,	Parque
Ruta # 6	San Miguel del sur, Santa Rosa de Taques, Ejido Sur, La Laguna, Las Gradadas, El Olímpico, Central, Pilanqui.	Iglesia San Francisco	Arquitectura monumental religiosa
		Mercado Central	Plaza
		Parque central	Plaza
		Estatua de la Libertad	Monumento
		Julio Andrade	Monumento
Ruta # 7	Gradadas, El Olímpico, Central, Pilanqui.	Universidad Politécnica Estatal del Carchi.	N/A
		La estatua de la Libertad	Monumento
		Busto Consuelo Benavides	Monumento
		Parque la Concordia	Plaza

RECORRIDOS	BARRIOS	RECURSOS	CLASIFICACIÓN
	las gradas, Santa Rosa de Taques, general Eloy Alfaro, la laguna, Bellavista, Ejido Sur, el Olímpico y el Hospital.	Busto de Simón Bolívar	Monumento
		Universidad Politécnica Estatal del Carchi	N/A
		Redondel del mingüero,	N/A
		Redondel del Padre Carlos de la Vega,	N/A
Ruta # 8	las gradas, Santa Rosa de Taques, general Eloy Alfaro, la laguna, Bellavista, Ejido Sur, el Olímpico y el Hospital	Busto de Simón Bolívar	Monumento
		Parque Isidro Ayora.	Parque
		Redondel del Padre Carlos de la Vega	N/A
		Catedral	Arquitectura monumental religiosa
		Universidad Politécnica Estatal del Carchi	N/A
		Redondel del mingüero	N/A
		Busto en honor a Julio Andrade	Monumento
		Julio Andrade	Monumento
		Parque la Concordia	Plaza

4.2. DISCUSIÓN

Las actividades de ciclismo urbano que se realizan en la ciudad de Tulcán, son establecidas por tres de los colectivos ciclísticos, los cuales realizan rutas urbanas y rurales, en las que se puede evidenciar claramente que pasan por sitios de interés histórico, cultural y patrimonial de la ciudad, tal como lo corroboran los mapas presentados en los resultados de la investigación.

Para ofrecer productos de calidad al turista es indispensable que el receptor turístico esté preparado para recibirlos, esto quiere decir que todos los ciudadanos de una región deben capacitarse en diferentes aspectos, así como también es importante que conozcan su historia y sus raíces, de tal manera que, tengan un alto sentido de pertenencia sobre el sector al que pertenecen.

Por lo anterior, la investigación se hizo específicamente con los grupos ciclísticos urbanos de la ciudad Tulcán y se evidenció cómo hacen los recorridos, qué lugares recorren, cuantas personas los conforman y qué motivos los incentivan para salir a recorrer la ciudad. En la entrevista realizada a los líderes de cada grupo, manifestaron que las actividades son netamente recreativas, en las cuales, visitan muchos sectores y barrios de la ciudad de Tulcán; sin embargo, no se hace ningún tipo de interpretación o relato sobre los lugares visitados.

Uno de los colectivos llamado Ecobike, manifestó que su iniciativa es netamente recreativa y medio ambiental, puesto que, el cambio climático es una realidad latente. Las personas de este grupo incentivan a la comunidad para que use transporte amigable con el medio ambiente. Han recibido a turistas y los han invitado a los recorridos que realizan; sin embargo, la falencia es que no están preparados para realizar ningún tipo de interpretación de los lugares que recorren, además de no existir ningún tipo de señalética turística que indique las características de los lugares visitados.

Dentro de los tres grupos se pudo evidenciar que existe solidaridad y ayuda mutua, característica importante de los habitantes de la ciudad de Tulcán. Organizan rifas, recorridos y competencias a otros lugares de la provincia y del país, dando a conocer la riqueza que posee la provincia del Carchi, que, sin duda, podrían convertirse en guías y gestores turísticos locales, por lo bien que conocen el territorio. Otra falencia que se pudo encontrar, es que los colectivos no hacen publicidad masiva invitando a las personas a unirse a los recorridos ciclísticos nocturnos urbanos. La información se difunde más bien boca a boca, invitando a los amigos o vecinos. Por tal razón la ciudadanía no participa activamente de los recorridos. El Gobierno

Autónomo Descentralizado (GAD) de Tulcán, tampoco se une a estas actividades ni genera ningún tipo de apoyo publicitario a los colectivos.

Estos datos recolectados indican que los recursos turísticos urbanos de la ciudad de Tulcán, pueden ser aprovechados mediante las actividades ciclísticas urbanas, convirtiendo a la ciudad en un museo al aire libre con identidad propia. Ya que el cicloturismo es una modalidad de ciclismo que ofrece agradables viajes de amistad en la ciudad, sean urbanos o rurales, tal como lo dice José María Oliva Melgar, en su artículo sobre el cicloturismo, modalidades que permitirán en un futuro o en próximas investigaciones crear proyectos para gestionar actividades turísticas en la ciudad de Tulcán, que combinen la riqueza histórica con la movilidad sostenible o alternativa.

Se puede evidenciar que todos los recorridos son diferentes y que la ruta número uno tiene mayor cantidad de recursos turísticos observados. Sin embargo, existen limitaciones, puesto que, la ciudad de Tulcán no tiene vías establecidas para el ciclismo, no hay existencia de ciclorutas e infraestructura para el ciclista, como parqueaderos que incentiven a la ciudadanía a usar este tipo de transporte. Otra falencia que se encontró en la investigación es que en los GAD's municipales y provinciales, no existe una normativa que regule, ni incentive el uso de la bicicleta, lo cual es contradictorio, puesto que, la ciudad de Tulcán ha sido declarada por la asamblea nacional del Ecuador "capital del ciclismo ecuatoriano" por el triunfo ganado por el ciclista Richard Carapaz en el Giro de Italia, además la capital ha sido cuna de grandes ciclistas que han representado muy bien al país.

De acuerdo con lo que dice Trejo y Pérez (2016), el ciclismo urbano compite por la infraestructura con el vehículo automotor y le lleva décadas de dominio, no obstante, la cultura ciclística desde las organizaciones y estrategias de algunos gobiernos se han enfocado en la búsqueda de nuevas maneras de moverse en la ciudad, encontrando conceptos como la intermovilidad, donde la bicicleta y el peatón, además de los sistemas de transporte masivos, son eslabones esenciales de esa cadena de movimiento.

En ciudades como España, Austria y Alemania utilizan la bicicleta, no sólo como medio de transporte urbano, sino que es preferida por los turistas para visitar los principales atractivos culturales, patrimoniales e históricos de las ciudades. De tal manera que existen sitios de alquiler de bicicletas, alojamientos *BikeFriendly*, además de ofrecer o recomendar rutas ciclísticas para los turistas. Según estudio el parlamento europeo el turismo en bicicleta generó 1620 millones de euros anuales en el año 2012.

De acuerdo a lo citado, la intervención de los actores locales de una ciudad en políticas de movilidad sostenible es indispensable para que la población en general adopte el uso de transporte alternativo, que le permita desplazarse dentro de las vías de la ciudad, al trabajo, al lugar de estudio, a su residencia y que por ende le permita usar la bicicleta para recrearse y conocer los sitios de interés turístico de la ciudad.

En la alcaldía del Ing. Julio Robles (2011-2019), se desarrolló un estudio sobre las vías para analizar si éstas son o no aptas para el ciclismo, en ese estudio se determinó que las vías no son aptas, sin embargo, se implementó una amplia zona azul para que las personas dueñas de vehículos puedan parquearlos sin ningún problema. Esto le quito a la ciudad de Tulcán la oportunidad tener carriles para la movilización en bicicleta y de fomentar con ella la movilidad sostenible, limitando también una actividad que podía ser atractiva para el turista.

Tal como lo dice Oliva (2019), el cicloturismo destina actividades desarrolladas en bicicleta con fines deportivos, turísticos y de disfrute, excluyendo todo lo que tenga que ver con competición, los límites son poco precisos pero la expresión refleja lo fundamental: ciclismo, turismo vinculando en cualquiera de los casos el deporte y el placer cultural.

Por lo anterior es preciso afirmar la idea de los colectivos ciclistas al recorrer las calles de la ciudad, en los recorridos urbanos que realizan, están aprovechando ese recurso turístico urbano de forma indirecta, puesto que no se hace ningún tipo de interpretación en cada uno de los lugares, sin embargo, estos desplazamientos les genera conocimientos sobre la ubicación geográfica de la ciudad, reconociendo barrios, parques, plazas, monumentos, miradores y principales vías.

Como parte de la gestión de destinos turísticos esta la identidad de una región o ciudad y eso depende de la recuperación histórica y de la importancia que se dé a la misma. Un limitante para fusionar las actividades de ciclismo urbano y el aprovechamiento del recurso turístico es precisamente la falencia que tiene Tulcán en cuanto a su riqueza histórica. La ciudad y sus habitantes deben conocer sus recursos, productos y potencialidades empezando por cimentar las bases de su identidad desde lo histórico – cultural sin que caer en el error de que se convierta en una ciudad clonada o copia de otra. (Andre & Artís, 1999)

Durante la investigación se pudo recalcar que, la ciudad de Tulcán tiene potencial y que existen recursos culturales, patrimonial, arquitectónicos que poseen amplia riqueza histórica, sin embargo, éstos se encuentran desactivados. Siendo el turismo un aspecto relativamente nuevo

para la ciudad, es importante empezar a gestionarlo desde la sostenibilidad, de tal manera que todos los actores incentiven medidas que conlleven al desarrollo del turismo sostenible como única forma de salvaguardar el medio ambiente tal como se plantea en el Código Ético Mundial del Turismo. (OMT, 2019)

Una ciudad amigable con sus habitantes se hace atractiva para los turistas, por tanto, empresas públicas, privadas y comunidad en general deben estar direccionadas al desarrollo económico sostenible y el turismo es un sector en el que se puede trabajar con los objetivos de desarrollo sostenible dispuestos por la ONU. Uno de ellos es el objetivo número 11 que habla sobre “ciudades y comunidades sostenibles”. Promover las ciudades sostenibles e inteligentes es fundamental para garantizar destinos que atraigan a turistas y favorezcan la calidad de vida de las comunidades locales. (Organización Mundial del Turismo y Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas, 2016). Tulcán al ser una ciudad fronteriza, con campos inexplorados turísticamente, debe apuntar al desarrollo de actividades turísticas urbanas que contribuyan al turismo responsable y consiente, esto puede lograrse mediante actividades de cicloturismo urbano que recorran los sitios principales de la ciudad.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- Las actividades de ciclismo en el cantón Tulcán se desarrollan de distintas formas, estas pueden ser deportivas y recreativas. Dentro de la ciudad se realizan actividades de ciclismo recreativo, las cuales se fusionan con sectores urbanos y rurales que generalmente se realizan en la noche. Los tres colectivos ciclísticos investigados, fomentan el ciclismo recreativo no competitivo, por vías asfaltadas, adoquinadas y de tierra en la ciudad tulcanesa.
- Mediante el estudio de las actividades ciclísticas urbanas realizados por los diferentes colectivos de la ciudad de Tulcán es posible desarrollar rutas cicloturísticas urbanas que permitan conocer, aprovechar y fomentar los recursos turísticos del sector urbano tales como: iglesias, parques, monumentos entre otros. De tal manera que permitan realizar actividades de turismo de modalidad cultural combinadas con iniciativas de movilidad sostenible.
- La ciudad de Tulcán posee varios recursos turísticos urbanos, los cuales tienen riqueza histórica y cultural que la mayoría de sus habitantes desconoce, lo cual constituye una falencia porque no existe identidad y sentido de pertenencia por su cultura y costumbres. Esto ha limitado el turismo en el sector, pues no se identifican los lugares de interés por parte de los habitantes y por ende por parte de los turistas.
- Con el trabajo realizado sobre actividades de ciclismo urbano y recursos turísticos urbanos en la ciudad de Tulcán se abre la oportunidad desarrollar proyectos de emprendimiento que fomenten el uso de la bicicleta, además de actividades que pueden programar las operadoras de turismo, replicando las rutas que se han establecido o creando rutas semejantes, entorno a las necesidades del turista. También es posible generar más investigaciones sobre estas temáticas que contribuyan al desarrollo sostenible del turismo.
- Con ayuda del programa ArcGis se logró establecer ocho rutas ciclísticas urbanas, por medio de un mapa en el cual se ubicó los barrios y los sitios potencialmente turísticos por donde pasan los recorridos ciclísticos organizados por los diferentes colectivos. Así se identificaron los recursos y su riqueza histórica-cultural por medio de la revisión bibliográfica.

5.2. RECOMENDACIONES

- Los colectivos ciclistas identificados deben difundir y fomentar el ciclismo recreativo a toda la población por medio de estrategias publicitarias, radio, televisión y redes sociales para que la gente empiece a tener una cultura ciclista. Además, los gobiernos municipales y provinciales deben crear una ordenanza o política que contribuya al uso de la bicicleta como medio de transporte y como actividad recreativa dentro de la ciudad. Las empresas públicas y privadas como hoteles, restaurantes, museos o sitios de interés cultural deben incentivar el uso de la bicicleta colocando estacionamientos para las mismas y generando actividades recreativas, culturales y turísticas que conlleven el uso masivo de la bicicleta. Los empresarios de hoteles y operadoras turísticas deben fomentar las actividades turísticas ofertando paquetes turísticos dentro de la ciudad que se fusionen con sectores rurales promocionando y usando la bicicleta.
- Los gobiernos locales deben crear políticas que ayuden a la organización de la ciudad, además de crear y evaluar las Ciclovías, carriles compartidos de bicicletas, con buena señalización dentro del sector urbano, para que los ciclistas puedan desplazarse tranquilamente, promoviendo el transporte alternativo y sostenible, que sin duda, llamaría la atención de los turistas. Además, los GAD's provinciales y parroquiales, deben trabajar en conjunto con la población para la recuperación de la historia y cultura de la ciudad de Tulcán, de tal manera que los monumentos, parques, calles, redondeles, museos, se conviertan en atractivos turísticos dignos de ser visitados por el turista y por la misma población.
- Se recomienda al GAD municipal actualizar los datos de los recursos y atractivos turísticos, además del mapa turístico de la ciudad de Tulcán, y levantar la información histórica de iglesias, parques, calles, redondeles y monumentos. Otro aspecto para actualizar son las fichas del INPC puesto que no se encuentra la información que se requiere y la información existente no es suficiente para fines investigativos.
- Para promover y fomentar las rutas realizadas en la modalidad ciclo turística urbana y aprovechar los recursos turísticos urbanos de la ciudad de Tulcán, todos los actores deberán gestionar propuestas innovadoras tales como: recorridos teatralizados en bicicleta, en los cuales pueden participar los gestores culturales de la localidad. Utilizar técnicas de interpretación innovadoras en los diferentes recursos turísticos urbanos como videomapping. Realizar recorridos autoguiados con ayuda de paneles

informativos y educativos en cada uno de los recursos, para que propios y visitantes puedan conocer y apreciar la historia de la ciudad.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almeida, V., & Acosta, O. (12 de septiembre de 2019). Parque Ayora. (N. Zambrano, Entrevistador)
- Andre, M., & Artís, M. (1 de Septiembre de 1999). *tesisenred.net*. Obtenido de *tesisenred.net*: <https://www.tesisenred.net/handle/10803/1462#page=1>
- Arakaki, M., Casado, A., & de la Vega, A. (Marzo de 2017). *https://www.researchgate.net*. Obtenido de *https://www.researchgate.net*: https://www.researchgate.net/publication/320557336_Guia_de_investigacion_en_ciencias_de_la_informacion
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación*. Caracas: Episteme.
- ASAMBLEA NACIONAL. (5 de Mayo de 2017). *Naranjo Martinez & Subía*. Obtenido de Naranjo Martinez & Subía : https://www.nmslaw.com.ec/wp-content/uploads/2017/05/PUBLICO-LEY_SISTEMA_NACIONAL_DE_INFRAESTRUCTURA_VIAL_TRANSPORTE_TERRESTRE.pdf
- Blasco, J., & Pérez, J. (Octubre de 2019). *https://rua.ua.es*. Obtenido de *https://rua.ua.es*: <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/12270/1/blasco.pdf>
- Botia, C., Vargas, W., & Rincón, M. (2011). *Altimetría*. Bogotá: Universidad Distrital Francisco Jose de Caldas.
- Carchi prefectura*. (2019). Obtenido de *Carchi prefectura*: <http://www.carchi.gob.ec/turistico/index.php/vive-el-carchi/turismo-por-canton/tulcan/124-museos/205-atractivo-museo-german-bastidas-vaca>
- Cazau, P. (2006). *http://alcazaba.unex.es*. Obtenido de *http://alcazaba.unex.es*: <http://alcazaba.unex.es/asg/400758/MATERIALES/INTRODUCCI%C3%93N%20A%20LA%20INVESTIGACI%C3%93N%20EN%20CC.SS..pdf>
- CCE. (2003). *Revista de la Casa de la Cultura Ecuatoriana*, 25.

- ConBici. (2019). *ConBici Coordinadora en defensa de la Bici*. Obtenido de ConBici Coordinadora en defensa de la Bici: <https://conbici.org/cicloturismo>
- Cordero, P. O. (1940). *Vida de Abdón Calderón*. Cuenca.
- Correa, R. (2015). <http://repositorio.uahurtado.cl>. Obtenido de <http://repositorio.uahurtado.cl>: <http://repositorio.uahurtado.cl/bitstream/handle/11242/7551/M-ISOCCorreaR.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cragulini, F. (Septiembre de 2013). <http://congresoeducacionfisica.fahce.unlp.edu.ar>. Obtenido de <http://congresoeducacionfisica.fahce.unlp.edu.ar>: http://congresoeducacionfisica.fahce.unlp.edu.ar/10o-ca-y-5o-1-efyc/actas-10-y-5/Eje3_MesaE_Cragulini..pdf
- Diaz, L., Torruco, U., Martinez, M., & Varela, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Media*, vol. 2, 162-167.
- Dosso, R. (2005). Recursos Urbanos. *Redalyc*, 79.
- Escobar, B. (8 de Junio de 2015). Maestría en gestión del desarrollo del turismo. *Propuesta de un plan de gestión de movilidad turística enfocado en la integración del uso de la bicicleta a favor del desarrollo del turismo en la ciudad de Quito* . Quito, Pichincha, Ecuador: Universidad de especialidades turísticas .
- Escobar, B. (2017). <https://prezi.com>. Obtenido de <https://prezi.com>: <https://prezi.com/uae6w-1k4fpt/propuesta-de-un-plan-de-gestion-de-movilidad-turistica-enfoc/>
- ESRI. (2002). <http://downloads.esri.com>. Obtenido de <http://downloads.esri.com>: http://downloads.esri.com/support/whitepapers/ao_/what-is-arcgis-spanish.pdf
- Fundación Española del Corazón. (2019). *Fundación del corazón*. Obtenido de Fundación del corazón: <https://fundaciondelcorazon.com/prevencion/riesgo-cardiovascular/frecuencia-cardiaca.html>
- GAD Municipal Tulcán. (2014). <http://app.sni.gob.ec/>. Obtenido de <http://app.sni.gob.ec/>: http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/0460000210001_0460000210001-ACTUALIZACI%C3%93N%20PDOT%20TULCAN%202015-2019_17-04-2015_16-15-03.pdf
- GAD Tulcán. (s.f.). Teatro Lemarie. *Vamos Tulcán Avancemos*, 49-59.

- García, L., & Aburto, A. (2001). *Rehabilitación y Mantenimiento de calles y caminos*. Managua, Nicaragua: Imprimatur.
- Gobierno Provincial de Tungurahua. (Enero de 2015). <https://educacion.gob.ec>. Obtenido de <https://educacion.gob.ec>: <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/07/Biografia-de-Juan-Montalvo.pdf>
- <https://vernicaldelosngelespaguayrecalde.wordpress.com/>. (20 de Julio de 2010). Obtenido de <https://vernicaldelosngelespaguayrecalde.wordpress.com/>: <https://vernicaldelosngelespaguayrecalde.wordpress.com/2010/07/20/la-libertad-en-el-parque-principal-de-tulcan/>
- Icaza, M. (2015). <http://repositorio.ug.edu.ec>. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec>: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10165/1/CON%20PROTECCION%20Dis-e%20C3%B1o%20de%20una%20cicloruta%20tur%20C3%ADstica%20para%20el%20Ca-nt%20C3%B3n%20Dur%20C3%A1n..pdf>
- Instituto Técnico Superior Bolívar. (1996). Reseña Histórica . *Instituto Técnico Superior Bolívar*, 10,11,12,13.
- Irua, E. (Diciembre de 2016). La información histórica de los monumentos y la difusión cultural de los mismos en la ciudad de Tulcán. Tulán, Carchi, Ecuador: UPEC.
- Írua, E. (Diciembre de 2016). *Upec Repositorio Digital*. Obtenido de Upec Repositorio Digital: <http://repositorio.upec.edu.ec/handle/123456789/581>
- Jaramillo, S. (2014). <repositorio.ucsg.edu.e>. Obtenido de <repositorio.ucsg.edu.e>: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/1121/1/T-UCSG-PRE-ESP-AETH-90.pdf>
- Johnson, R. (2017). Ciclovías recreativas: tendencias y oportunidades. *880 cities*, 4.
- Kawulich, B. (Mayo de 2005). <https://es.scribd.com>. Obtenido de <https://es.scribd.com>: <https://es.scribd.com/doc/304009424/La-Observacion-Participante-Como-Metodo-de-Recoleccion-de-Datos>
- Lafuente, C., & Marín, A. (2008). Metodologías de la investigación en ciencias sociales. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 55-18.

- Lanuzá, A. (2014). *Repositorio de la Universidad de Zaragoza – Zaguán*. Obtenido de El cicloturismo como producto turístico innovador en la provincia de Huesca: <http://zaguán.unizar.es>
- Losada, R. (Noviembre de 2007). *Comunidad Educativa de Blogs*. Obtenido de Educastur Blog: <http://blog.educastur.es/myrylaapuntos01/files/2007/11/ud1-conduccion-y-manejo-de-la-bicicleta-3-componentes-de-la-bicicleta-31-al-32.pdf>
- Mató, E., & Troyano, X. (Abril de 2014). <https://www.viasverdes.com/>. Obtenido de <https://www.viasverdes.com/>: https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte. (s.f.). <https://docplayer.es/>. Obtenido de <https://docplayer.es/>: <https://docplayer.es/45124615-Plan-estrategico-nacional-de-ciclovias.html>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2015). *MTOP*. Obtenido de MTOP: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/12/Presentacion-senializacion-ciclovias.pdf>
- MINTUR. (2011). *Manual de Señalización Turística*. Quito: Mintur.
- Munarriz, B. (2019). <https://core.ac.uk>. Obtenido de <https://core.ac.uk>: <https://core.ac.uk/download/pdf/61903317.pdf>
- N. Martínez, E. (1970). *Carchi: Problema y Posibilidad*. Quito: Vida Católica.
- Nalo Martínez, E. (1983). *Cacique García Tulcanaza*. Tulcán: Andina.
- Navarro, D. (2015). <https://www.redalyc.org/>. Obtenido de <https://www.redalyc.org/>: <https://www.redalyc.org/pdf/398/39838701014.pdf>
- Navarro, P., Wamba, J., Fernández, A., García, C., & Julia, J. (2010). *La Ingeniería de la Bicicleta*. España: Fundación Esteyco.
- Oliva, J. (2019). *revista-apunts.com*. Obtenido de *revista-apunts.com*: <https://www.revista-apunts.com/es/hemeroteca?article=1230>
- OMT. (2016). *Organización Mundial de Turismo*. Obtenido de Organización Mundial de turismo: <http://www2.unwto.org/es>

- OMT. (21 de Octubre de 2019). <http://ethics.unwto.org>. Obtenido de <http://ethics.unwto.org>:
<http://ethics.unwto.org/es/content/codigo-etico-mundial-para-el-turismo>
- Organización Mundial del Turismo y Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas. (2016). *El sector Turístico y los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Madrid: Organización Mundial del Turismo y Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas.
- Ortiz, M. (2019). *El Milagro de la Dolorosa del Colegio*. Tulcán: Msc Marco Vinicio Ortiz Anda.
- Paguay, V. (2014). *San Francisco en Tulcán*. Obtenido de San Francisco en Tulcán: <http://sfranciscoentulcan.blogspot.com/p/historia-de-la-iglesia.html>
- Peña, E. (2015). <https://riunet.upv.es/>. Obtenido de <https://riunet.upv.es/>:
<https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/62238/Memoria.pdf?sequence=1>
- Piedad, C., & Alfredo, C. (1993). *Los Señoríos del Norte Andino del Reyno de Quito*. Quito: Ediciones SAG.
- Pinto, N., Fuentes, F., & Alcivar, D. (2015). <https://library.fes.de/>. Obtenido de <https://library.fes.de/>: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/11340.pdf>
- Provincia del Guayas. (2015). *Cicloturismo Guía para la provincia del Guayas*. Guayaquil: Dirección provincial de turismo del Guayas.
- QuestionPro. (Octubre de 2019). *QuestionPro.com*. Obtenido de QuestionPro.com: <https://www.questionpro.com/es/investigacion-de-campo.html>
- Quiroga, M., & García, G. (2014). *Cicloturismo en Buenos Aires, otra forma de conocer la ciudad*. Buenos Aires: Universidad de Palermo.
- R.Mera, A. (2009). *Monografía de Tulcán*. Tulcán: C.C.E.Núcleo del Carchi.
- R.Mera, A. (2018). *Ensayo Histórico Biográfico*. Quito: La Palabra.
- Ramos, O. (2018). Ciclismo urbano es Buenos Aires. Movilidades y etnografía . *Revista transporte y territorio* , 35-36.
- Red de ciudades por la Bicicleta . (Julio de 2018). <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>. Obtenido de <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>:
<https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2018/09/RCxB-Cicloturismo-un-activo-para-ciudades-pueblos-y-territorios.pdf>

- Rodríguez, D., & Valdeoriola, J. (2014). *http://openaccess.uoc.edu*. Obtenido de <http://openaccess.uoc.edu>: http://openaccess.uoc.edu/webapps/o2/bitstream/10609/77608/2/Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n_M%C3%B3dulo%201.pdf
- Rotary . (2019). *Rotary Internacional*. Obtenido de Rotary Internacional: <https://www.rotary.org/es>
- Ruiz, H. (2014). *Cumpliendo sueños, un legado para el Carchi*. Tulcán: Universidad Politécnica Estatal del Carchi, UPEC.
- Saiz, L. (5 de Marzo de 2016). <https://www.webconsultas.com/>. Obtenido de <https://www.webconsultas.com/>: <https://www.webconsultas.com/ejercicio-y-deporte/medicina-deportiva/frecuencia-cardiaca-para-cada-deporte-12266>
- Sandoval, C. (2002). *Investigación cualitativa*. Bogotá: ARFO Editores e impresores Ltda. .
- Suárez, H., Verano, D., & García , A. (25 de Mayo de 2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico . *La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico* . Las Palmas, Las Palmas, España: Universidad de las Palmas.
- Suárez, H., Verano, D., & García, A. (15 de Mayo de 2016). <https://pdfs.semanticscholar.org>. Obtenido de <https://pdfs.semanticscholar.org>: <https://pdfs.semanticscholar.org/2670/cf3f31b163c45e78585945e8c39e52b25ca2.pdf>
- Tapia Tamayo, A. (2011). *Monografía Histórico social de la Provincia del Carchi*. Quito: Fabrisobres.
- Trejo, C., & Pérez, M. (2016). Ciclismo urbano, análisis de indicadores en el contextolatinoamericano ¿qué se mide? *Revista Electronica sobre cuerpos académicos y grupos de investigación en Iberoamérica*.
- Troitiño, M., & Troitiño, L. (2016). Patrimonio y turismo: reflexión teórico-conceptual y una propuesta metodológica integradora aplicada al municipio de Carmona (Sevilla, España). *Scripta Nova revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 20,21,22.
- Urresta Burbano, M. (2009). *Recogiendo Huellas*. Tulcán: El Conejo.
- Valenzuela , A. (2013). El boom del ciclismo urbano. *El boom del ciclismo urbano*. Santiago, Chile, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Valenzuela, A. (2013). *http://repositorio.ucsg.edu.ec*. Obtenido de *http://repositorio.ucsg.edu.ec*: *http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/1121*

VII. ANEXOS

Anexo 1 Ficha de observación recorridos ciclísticos



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
CARRERA DE TURISMO

FICHA DE REGISTRO DE RUTAS CICLOTURÍSTICAS



Nombre de la Ruta:				Distancia:		CÓDIGO:		FECHA:		
UNBICACIÓN										
Provincia:			Cantón:		Parroquia:			Localidad:		Altura:
RECORRIDO										
Inicio:		Fin:		Localidades:						
DESCRIPCIÓN DE LA RUTA										
Dificultad de manejo:	Bajo	Ascensos:	Plano	Distancia:	Corta	Tiempo estimado: _____	Frecuencia cardíaca máx: _____			
	Intermedio		Subidas moderadas		Moderada		Velocidad máx: _____	Frecuencia cardíaca mín: _____		
	Alto		Subidas empinadas		Alta		Velocidad mín: _____	Calorías perdidas: _____		
	Complejo		Acentuada y continúa		Extensa		Temperatura prom: _____	Alturas máx: _____		mín: _____
Tipos de caminos:		Asfaltado:	Empedrado:	Tierra:						
EQUIPO NECESARIO PARA EL TURISTA										
Bicicleta en buen estado:	Vestimenta cómoda:	Casco:	Guantes:	Hidratación:	Zapatos cómodos:	Gafas:	Alimentación ligera:			
Protector solar:	Repelente:	Linterna:	Impermeable:	Extras:						
PUNTOS DE INTERPRETACIÓN										
Localidad:	Longitud:	Latitud:	Km:	Nombre: _____						
Localidad:	Longitud:	Latitud:	Km:	Nombre: _____						
Localidad:	Longitud:	Latitud:	Km:	Nombre: _____						
Localidad:	Longitud:	Latitud:	Km:	Nombre: _____						
Localidad:	Longitud:	Latitud:	Km:	Nombre: _____						
INFORMACIÓN DEL CONTACTO										
Nombre del contacto: _____			Grupo al que pertenece: _____				Logotipo del grupo			
Correo electrónico: _____			Números de teléfono: _____							
Redes sociales:										
MAPAS										
Mapa de la ruta			Mapa de ubicación				Altimetría			

Responsable de la elaboración de la ficha:



Anexo 2 Formato Entrevista

Objetivo de la entrevista	Este instrumento permite la recolección de información general y detallada de cada uno de los colectivos ciclísticos de la ciudad de Tulcán. La cual servirá como sustento para el desarrollo de la tesis de grado con fines netamente académicos.
Entrevista N°	
Fecha:	
Entrevistado:	
Logo del grupo:	
Colectivo al que pertenece:	
Preguntas	<p>Nombre del colectivo ciclístico</p> <p>¿Hace cuantos años pertenece al grupo?</p> <p>¿Cuáles son las principales motivaciones del colectivo?</p> <p>¿En qué horario desarrollan la actividad de ciclismo?</p> <p>¿Cuántas personas conforman el colectivo ciclístico?</p> <p>¿Cómo nació el colectivo?</p> <p>¿Qué lugares recorren?</p> <p>¿Hay algún tipo de interpretación de los lugares que recorren?</p> <p>¿Los recorridos están establecidos?</p> <p>¿Cuánto tiempo dura el recorrido?</p> <p>¿Qué se necesita para ingresar al grupo?</p> <p>¿Qué implementos se necesita para participar en el recorrido?</p>

Anexo 3 Colectivo ciclístico Sube Aventuras MTB



Foto grupal colectivo Sube MTB a las afueras de la ciudad de Tulcán.



Concentración del colectivo Sube MTB en el recurso turístico “Parque la Concordia”



Indicaciones generales antes de salir al recorrido por la ciudad.



Foto grupal colectivo Sube MTB en el recurso turístico “Iglesia la Dolorosa”

Anexo 4 Colectivo ciclístico Ecobike



Foto grupal del colectivo Eco-Bike en el recurso turístico “Mirador de Taques”



Participantes del colectivo Eco-Bike en una de los recorridos por la ciudad de Tulcán.



Foto grupal del colectivo Eco-Bike en el recurso turístico “Parque Central”



Recorrido nocturno del colectivo ciclístico Eco-Bike

Anexo 5 Colectivo ciclístico Prefectura



Madre e hijo participantes del colectivo ciclístico Prefectura del Carchi



Participantes del colectivo ciclístico de la Prefectura del Carchi en uno de los recorridos nocturnos.



Participantes del colectivo ciclístico de la Prefectura del Carchi en uno de los recorridos nocturnos.