

**Facultad de Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras
Universidad Externado de Colombia**

Trabajo de Grado

Propuesta para la creación de la ruta cicloturística Bogotá-Villa de Leyva, que incluya buenas prácticas en sostenibilidad bajo el enfoque de cadena de valor

Autor(es):
Andrés Felipe Ramírez Parra

Bogotá, 20 de Septiembre de 2018

Contenido

INTRODUCCIÓN	3
PROBLEMÁTICA.....	5
OBJETIVOS	5
ENFOQUE METODOLÓGICO	6
1 MARCO DE REFERENCIA	8
1.1 Marco Teórico.....	8
1.2 Marco conceptual	15
1.3 Marco contextual.....	20
2 La bicicleta como transporte turístico: hacia una movilidad verde.....	24
2.1 Viajes turísticos en la antigüedad; Imperio Griego y Romano.....	24
2.2 Bases del turismo y del transporte turístico moderno	28
2.3 Medios de transporte alternativos: la bicicleta en el turismo	34
3 DIAGNÓSTICO.....	38
3.1 Componente ambiental social	39
3.2 Componente empresarial económico	48
3.3 Análisis de la Oferta.....	52
3.3.1 Atractivos Turísticos	53
3.3.2 Oferentes de Servicios Turísticos.....	59
3.4 Análisis de la Demanda.....	62
3.4.1 Análisis de la Demanda Internacional.....	62
3.4.2 Análisis de la Demanda Nacional	68
3.5 Análisis DOFA cicloturismo en Colombia	78
4 PROPUESTA DE LA RUTA CICLOTURÍSTICA BAJO EL ENFOQUE CADENA DE VALOR.....	82
4.1 Definición de la estructura de la cadena.....	82
4.1.1 Entidades de apoyo.....	83
4.1.2 Atractivos Turísticos	86
4.2 Mapeo de la ruta cicloturística	87
4.2.1 Estado de las vías y señalización.....	105
4.3 Cadena de Valor y Ficha Técnica.....	106
4.4 Propuesta de implementación de buenas prácticas de sostenibilidad.....	107
Conclusiones	112
Recomendaciones.....	115
Referencias.....	118
ANEXOS.....	134

INTRODUCCIÓN

El turismo es una actividad que, por su misma estructura y la manera en la que se lleva a cabo, está en el centro de conflictos económicos, ambientales y sociales, y que permanentemente está en la agenda de los funcionarios públicos y de la academia. Lo anterior coge más fuerza a raíz del fin del conflicto armado entre el Gobierno Nacional y las FARC, lo que ha permitido la visibilización de numerables territorios que por décadas estuvieron ancladas al conflicto armado en Colombia.

Así pues, debido a la trascendencia histórica y social por la cual está pasando Colombia actualmente, donde, por un lado, personas que han estado inmersas en la guerra durante gran parte de su vida serán incluidas a la vida civil del país y, por otro lado, la visibilización y acceso a territorios antes ignorados e inexplorados por la crueldad del conflicto, es necesario preguntarse acerca de la mejor forma en la que el turismo puede ser el puente entre las comunidades locales y el crecimiento y desarrollo del país.

Es válido preguntarse entonces, si es factible que actividades aun incipientes en la región como es el cicloturismo, y mucho más desarrolladas en Europa y Estados Unidos, sean parte del vehículo en el cual se espera pueda contribuir al crecimiento y desarrollo de los extensos municipios y territorios azotados por la violencia durante años.

En respuesta a lo anterior, considerando antes que nada la visión histórica de Colombia frente al ciclismo, teniendo en cuenta grandes pedalistas de talla internacional como Luis Alberto Herrera Herrera (vencedor en la Vuelta a España en 1987), Santiago Botero Echeverri (primer lugar en el Mundial de Contrarreloj en el año 2002), Victor Hugo Peña (campeón en la Contrarreloj Colombia en 1997, ganador de una etapa en el Giro de Italia en el 2000, entre otros) María Luisa Calle, Fabio Enrique Parra, y contemporáneos como el considerado el mejor ciclista de la historia de Colombia, Nairo Alexander Quintana, junto con la reina del BMX Mariana Pajón, además de Rigoberto Urán, Esteban Chaves, Fernando Gaviria, Diana Peñuela, Jessica Parra, entre otros ciclistas, este trabajo de investigación plantea el diseño de producto turístico a partir de la metodología de cadena de

valor. Para lograrlo, se realizó en primer lugar una revisión bibliográfica acerca del transporte turístico; es decir, para saber por qué hoy estamos hablando de la bicicleta como vehículo ideal para mitigar los efectos del cambio climático y además, del turismo de masas depredador del ambiente, es necesario realizar un recuento histórico del transporte turístico, desde la invención de la rueda hasta hoy.

En segundo lugar, se realizó un diagnóstico sobre el estado del cicloturismo a nivel internacional y nacional, concatenado con la caracterización de la demanda (perfil del cicloturista) y oferta turística en el área que se va a realizar la ruta. Además, consolidando los componentes de la cadena de valor bajo en el enfoque de sostenibilidad que se desea en la investigación, se abordan diferentes perspectivas acerca de los impactos económicos, sociales y ambientales del cicloturismo, con el fin de que la propuesta vaya en concordancia con las necesidades ambientales y sociales a las cuales el turismo debe dirigirse.

En tercer y último lugar, se desarrolla la propuesta de la ruta turística en bicicleta bajo el enfoque de cadena de valor, mediante la identificación y caracterización de los atractivos turísticos a visitar durante el viaje, el mapeo satelital de la ruta con sus especificaciones técnicas, se elabora la matriz DOFA como herramienta para estudiar, entender, comprender, analizar y proponer mejores proyectos cicloturísticos en el país y finalmente, recomendaciones sobre el papel que debe jugar el cicloturista para preservar el ambiente natural y, además, elementos para la adecuada promoción de la ruta cicloturística.

De manera que el diseño de producto turístico busca llevar a cabo proyectos turísticos alternativos a los ya conocidos y desarrollados por años, que van de la mano con las características del desarrollo sostenible, y además, de un cambio de paradigma en la transportación turística. Se considera la bicicleta como vehículo necesario para la transformación social y ambiental que el mundo necesita hoy, al suponer la crisis ecológica derivada de la agresiva actividad e incidencia del hombre en el ecosistema.

PROBLEMÁTICA

En una región donde la cantidad de viajes en bicicletas va en aumento (BID, 2014, p. 14), ¿cómo crear una ruta cicloturística de Bogotá a Villa de Leyva que, en el desarrollo de las actividades generales, se minimicen los impactos ambiental y social posible; al tiempo que logre comprender el buen uso del tiempo libre y ocio, y el ambiente no se vea afectado negativamente?

OBJETIVOS

Objetivo General

Diseñar una ruta turística de Bogotá a Villa de Leyva que involucre personas jóvenes y la bicicleta como medio de transporte alternativo, que incluya prácticas sostenibles bajo el enfoque de análisis de cadena de valor.

Objetivos específicos

- Fundamentar la investigación con diferentes enfoques teóricos, conceptuales y contextuales para articularlos al diseño de la ruta.
- Analizar las necesidades turísticas relacionadas con la actividad del cicloturismo.
- Describir la oferta y demanda turística del destino, incluyendo componentes sociales, ambientales y económicos.
- Diseñar la propuesta de la ruta turística, bajo el enfoque de análisis de cadena de valor.

ENFOQUE METODOLÓGICO

De acuerdo con la naturaleza de la investigación se pretende emplear el enfoque cualitativo, el cual pretende “responder preguntas sobre grupos, comunidades e interacciones humanas y tiene una finalidad descriptiva de los fenómenos de interés o predictiva de los fenómenos turísticos, o de los comportamientos humanos y su relación con el turismo” (OMT, 2001, P. 12).

Según Hernández, Fernández & Baptista (2006), esta investigación se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de seres vivos, principalmente humanos y sus instituciones (p. 9). Bajo esta metodología, se espera una “profundidad a los datos, dispersión y riqueza interpretativa, contextualización del ambiente o entorno, detalles y experiencias únicas. También aporta un punto de vista “fresco, natural y holístico” de los fenómenos, así como flexibilidad” (Hernández, Fernández & Baptista, 2006, p. 21).

La metodología a abordar consta, por un lado, de un seguimiento juicioso de los documentos de política que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo tiene para una buena gestión y planificación del turismo en el territorio nacional. Así, se va a tener en cuenta la política de competitividad: el desafío para alcanzar un turismo de clase mundial, y la política para el desarrollo del ecoturismo en Colombia. Además, se tendrá en cuenta al momento de elaborar la ruta, el sitio web de la agencia de viajes Pedaleando Alma, la cual es pionera de cicloturismo en Colombia.

Por otro lado, se vinculará un enfoque de cadena de valor para el diseño de la ruta turística, cuyo fin es la consolidación de alianzas entre los principales prestadores turísticos de la ruta cicloturística, la comunidad y los consumidores. Para lograrlo, se va a utilizar el diagrama de Cadena de Valor de ecoturismo y turismo sostenible (López Fernanda, Murillo, Ochoa, s.f., p. 66) (Ver Anexo 1).

El proceso que se pretende llevar bajo la metodología de cadena de valor comprende tres fases iniciales, para luego formular la estrategia de cadena de valor. De acuerdo con

Ochoa (s.f), los tres primeros pasos consisten en desarrollar la cadena de valor, donde se busca información entorno a los actores y atractivos del producto; luego hay que considerar un enfoque ambiental social. Aquí, se realiza una caracterización ecológica, un plan de uso y aprovechamiento y análisis de capacidad de carga a la ruta turística; en seguida se estudia un enfoque empresarial económico, es decir, se hace un análisis de las organizaciones empresariales turísticas de la ruta, se construye un perfil del turista y un sondeo de mercado (p. 66)¹.

De estos tres puntos iniciales se parte para formular la estrategia de competitividad de la cadena de valor. Para ello, hay tres etapas importantes: la definición de una estructura administrativa de la cadena, el desarrollo y mejoramiento de infraestructura y la capacitación y fortalecimiento empresarial. (López Fernanda, Murillo, Ochoa, s.f., p. 66).

Del mismo modo, bajo el marco del desarrollo de la propuesta de una ruta cicloturística de Bogotá a Villa de Leyva, teniendo en cuenta los criterios de planificación que la OMT considera, se va a adoptar un enfoque global, y un enfoque medioambiental y sostenible (1999, p. 47). El primer enfoque confirma la necesidad de planear el turismo tomando en cuenta todos los elementos que componen el sistema turístico (actividades, atractivos, estructura turística, entre otros), y el segundo enfoque tiene que ver con la esencia misma de esta investigación, propendiendo a que las actividades que se realicen no degraden ni dañen los recursos naturales y culturales de la región (OMT, 1999, P. 47).

¹ Se aclara que, debido al bajo impacto y poca masificación del producto turístico en investigación, no se dará prelación al plan de uso y aprovechamiento de los ecosistemas, así como el análisis de capacidad de carga. Esto se debe a que, en esencia, el único atractivo turístico a visitar que cuenta con caracterización ecológica y capacidad de carga es la visita al Páramo de Guacheneque, a cargo de la Fundación Humedales Bogotá. Por lo demás, la visita a los atractivos y las rutas por donde se transitan cuentan con suficiente espacio, y están diseñadas en cierto modo para el tránsito de vehículos (vías primarias, secundarias y terciarias), por lo que el tránsito de bicicletas no debería suponer daño y/o riesgo alguno para el ecosistema.

1 MARCO DE REFERENCIA

1.1 Marco Teórico

En el presente apartado se pretende enunciar y entender las diferentes teorías, corrientes e investigaciones de académicos y autores expertos en turismo, acerca de la motivación turística, el desarrollo sostenible y, si es posible, acerca del cicloturismo.

En primer lugar, antes de entender la motivación de una persona en visitar un lugar determinado, hay que comprender que el proceso individual de toma de decisiones se ve afectado e influido por factores internos (motivación, percepción, aprendizaje y personalidad) y por factores externos (influencia de grupos, influencias socioeconómicas, influencias culturales e influencia familiar); ver Figura 1.



Figura 1. Cuadro de toma de decisiones del consumidor

Nota. Fuente: Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., Wanhill, S. (1997). p. 24.

De acuerdo con lo planteado por Cooper et al. (1997, p. 25), este proceso de toma de decisiones contempla cuatro elementos:

1. *Fortalecedores de la demanda:* Son las motivaciones las que hacen que una persona decida entre visitar un lugar puntual (atractivo) o simplemente viajar por viajar (irse de vacaciones)
2. *Filtradores de la demanda:* La motivación se ve obstaculizada o canalizada debido a factores económicos (ingreso discrecional); sociológicos (grupos de referencia, valores culturales); psicológicos (percepción de riesgo, personalidad y actitudes).

3. *Agendas de influencia*: El consumidor recibe constantemente información, datos e imágenes sobre un destino, producto y organización, y toma sus decisiones con base en su calidad de promoción.
4. *Funciones o roles*: Influencias familiares, sociales y culturales.

Si bien gran parte de la teoría sobre la demanda turística se ha estructurado en el enfoque de motivación de Maslow, en la presente investigación se abordará desde otro enfoque.

En el momento de planificar y planear un producto turístico, el elemento que no hay que dejar de lado es la motivación del turista. Este factor representa “la raíz dinámica del comportamiento humano, cuyo origen reside en las necesidades básicas comunes... así, las motivaciones explicarían por qué nos comportamos como lo hacemos en determinados momentos” (Castaño, 2005, p. 139).

Para entender cuáles son las necesidades de los consumidores de la ruta, se tendrá en cuenta el modelo de motivaciones psicosociológicas de Crompton y McKay (1997), la cual especifica siete dimensiones de la motivación turística: novedad, socialización, prestigio-estatus, descanso y relajación, valor educativo-enriquecimiento intelectual, mejora de las relaciones de parentesco y regresión (Castaño, 2005, p.149).

Lo anterior se complementa, de manera indirecta, con la clasificación de turistas de Cohen (ver Figura 2), ya que las personas se ven motivadas a cambiar de ambientes (contextos y/o entornos) de acuerdo con los elementos de la toma de decisiones (factores internos y externos).

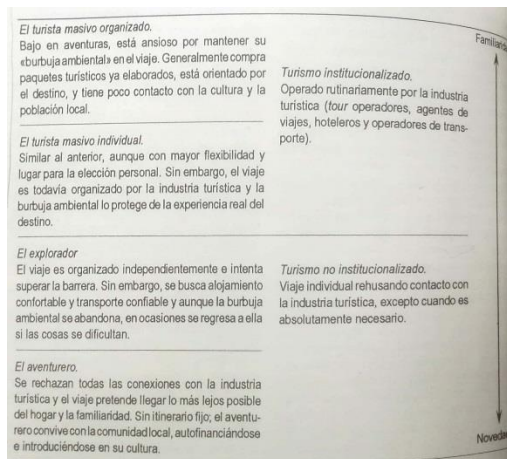


Figura 2. Clasificación de turistas de Cohen

Nota. Fuente: Boniface y Cooper (1987), adaptado de Cohen (1972). Citado por Cooper et al. (1997), p. 30.

De manera paralela se deben tener en cuenta las necesidades y el papel de las comunidades locales en los territorios turísticos. La OMT establece entre las más importantes, proporcionar interacciones culturales entre la comunidad local y visitantes, potenciar los productos locales y proteger las normas culturales del destino receptor (Mahieu, Bozzano, Toselli & Hoeve, 2002, p. 6).

Se intentará justificar esta actividad turística bajo teorías que aborden el tiempo libre. Para lograrlo, se tendrá en cuenta el estudio de la OMT (Organización Mundial del Turismo), el cual plantea cuatro tiempos en los que se segmenta la vida del hombre: un tiempo biológico; de trabajo; ocupado y de tiempo libre (1983, citado por Jiménez, 1990, p. 79). A su vez, Lainé (1981) menciona tres tipos de tiempo en la vida social: un tiempo de trabajo; un tiempo liberado y un tiempo turístico (Jiménez, 1990, p. 81).

Lo anterior es apoyado por Acerenza (2003), el cual afirma que el turismo es, en definitiva, una actividad que tiene lugar dentro del tiempo libre, que está inserta en las del ocio, y que contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de la población (p. 34).

Por otra parte, el otro eje del enfoque teórico y práctico de la ruta cicloturística corresponde al desarrollo sostenible. Los primeros pasos y bosquejos del desarrollo

sostenible se encuentran en el Informe Brundtland. Este documento sentó los cimientos para repensar la estrategia de desarrollo de muchos países después de la Segunda Guerra Mundial, y hace un llamado general a transformar el modelo económico.

Esta responsabilidad global surge a partir de las tendencias del desarrollo capitalista justo después de la Segunda Gran Guerra y la posterior creación de las Naciones Unidas. El modelo económico actual acelera el número de personas pobres y vulnerables, al tiempo que deteriora el ambiente. Por ello, el Informe pretende responder al rol del desarrollo capitalista dentro de las próximas décadas, considerando el aumento exponencial del número de habitantes, de sus necesidades y, por ende, el uso indiscriminado de los recursos naturales (Informe Brundtland, 1987, p. 18).

Por consiguiente, Morin (1993) afirma que, debido a la degradación ecológica durante el periodo de la Guerra Fría, entre las cuales se pueden identificar la afectación y contaminación de campos, bosques, lagos, ríos y aglomeraciones urbanas contaminadas, la crisis ecológica desatada por el capitalismo indolente y extractivista es uno de los problemas de primera evidencia que las sociedades y países deben resolver (citado por Palma, 2008, p. 113).

Con el fin de aunar sinergias, esfuerzos y llevar una agenda común entre los diferentes países y regiones para contrarrestar la crisis ecológica y ambiental, Tinbergen (1977) considera que el reto para la sociedad actual es “lograr una vida de dignidad y bienestar para todos los ciudadanos del mundo”. Este desafío debe venir de la mano con cinco aspectos que el propone de la siguiente manera: un desarrollo orientado hacia la satisfacción de las necesidades humanas, materiales y no materiales, así como satisfacer las necesidades básicas; impulsar el desarrollo endógeno; buscar autosuficiencia en los países; garantizar la solvencia ecológica, es decir, utilización racional de los recursos naturales y finalmente alentar transformaciones estructurales en las relaciones sociales y económicas, al tiempo que reconfigure la distribución del espacio y la estructura de poder actual (citado por Palma, 2008, p. 114).

De lo anterior, el desarrollo endógeno debe verse como uno de los elementos que permitirán abordar integralmente y de manera holística a los actores de la ruta turística. Friedmann y Weaber (1979) afirman que “en un momento concreto, una comunidad territorial, por iniciativa propia, puede encontrar nuevas ideas y proyectos que le permitan utilizar sus recursos y encontrar soluciones a sus necesidades y problemas. Los actores locales, a través de sus iniciativas y decisiones de inversión y de la participación en la formulación y gestión de las políticas, contribuyen al desarrollo y la dinámica productiva de una localidad, un país o un territorio (citado por Barquero, 2007).

De manera homogénea, Piore y Sabel (1984, citados por Rodríguez, Martín & Cañón, 2014) complementan la discusión “a partir de la inclusión formas más flexibles de organización territorial de la producción, de la inclusión tanto de los actores sociales en los procesos productivos, como de las empresas en los análisis económicos de los territorios; al observar que tanto individuos como organizaciones se agrupaban de diferentes maneras según las características del entorno” (p. 119).

Asimismo, como complemento, este proyecto de investigación se basará en el documento Buenas prácticas para el turismo sostenible, donde la finalidad de este es “identificar los principales elementos que se deben considerar en cualquier propuesta hecha en el ámbito del turismo sostenible” (Rainforest Alliance, s.f., p. 6).

Se trabajará de manera paralela con los tres pilares de la sostenibilidad que Swarbrooke plantea; efectos económicos del turismo; efectos socio culturales y efectos ambientales (1999, p. 47). Para ello, es de recalcar que para el autor Swarbrooke (1999) ningún elemento es más importante que otro, y que solo es posible lograr un turismo sostenible si se reconoce la interrelación entre las tres dimensiones (p. 47).

De los tres pilares que enmarca el turismo sostenible, el PNUMA (2006) presentó 12 metas específicas que resumen los tres principios ya mencionados. Estos son viabilidad económica; prosperidad a nivel local; calidad del empleo; igualdad social; disfrute de los visitantes; control local; bienestar de la comunidad; riqueza cultural; integridad física;

diversidad biológica; eficiencia en la utilización de los recursos y finalmente pureza ambiental (citado por Acerenza, 2007, pp. 36-37).

Estas 12 metas las engloba Acerenza (2007, p. 37) en cinco principios básicos, los cuales contemplan la totalidad de los requerimientos del desarrollo sostenible:

1. Satisfacer las necesidades y motivaciones de quien viaja, sin importar su origen
2. Contribuir a la mejora de las condiciones de vida de las comunidades locales
3. Preservar el legado histórico y cultural de la comunidad receptora
4. Asegurar la conservación y uso sostenible de los recursos naturales. Esto implica también corregir el deterioro al ambiente causado por el turismo masivo.
5. Mantener la sostenibilidad económica de la actividad turística. Se busca favorecer el desarrollo regional y local, de modo que beneficie en forma justa y equitativa a todos los actores presentes.

Bajo el marco del desarrollo sostenible en turismo y las buenas prácticas en sostenibilidad, eventualmente podrá considerarse teorías y corrientes políticas como el ecosocialismo. Esta corriente política se basa en afirmar que la protección del medio ambiente y la preservación de todo ecosistema es incompatible con la lógica expansiva y destructiva del sistema capitalista actual (Löwy, 2011, p. 11).

James O'Connor (citado por Löwy, 2011, p. 30) establece un objetivo común entre los ecosocialistas: una sociedad ecológicamente racional fundada sobre el control democrático, la igualdad social y la predominancia del valor de uso.

En el tercer eje de la investigación teórica, en lo relativo al cicloturismo, Timothy, D. & Boyd, S (2015) mencionan que una gran cantidad de países ven los carriles y vías exclusivas para las bicicletas no sólo para la recreación, esparcimiento y tiempo libre de los habitantes del destino, sino también ven con buenos ojos el potencial turístico como producto, en donde los turistas visitan, conocen y recorren el país en bicicleta. Suiza, Países Bajos, Bélgica y Holanda son algunos de los países de Europa que han venido promoviendo el

cicloturismo por varios años, utilizando las vías locales para turísticas, invitándolos a conocer y disfrutar del atractivo de los pueblos y paisajes, en bicicleta (p. 78).

Estos bici-carriles y vías exclusivas para el uso de los ciclistas son estructuras que cuentan con diferentes dinámicas espaciales y sociales: algunas con solo un inicio y un final; otras con un inicio, variedad de paradas, y un final; y otras con un inicio, variedad de paradas en la ruta y otras paradas que desvían levemente de la ruta, y un final. Esta información se precisa gráficamente en la Figura 3.

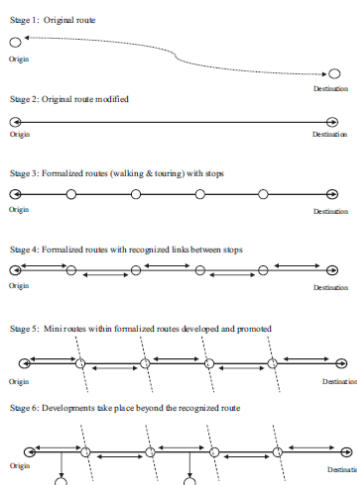


Figura 3. Evolución de las rutas de la más básica a la más desarrollada

Nota. Fuente: Timothy, D. & Boyd S. (2015) p. 23.

Específicamente para el caso de la ruta de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta, la ruta está estructurada bajo la etapa 6, la cual es una ruta lineal, en donde cabe la opción de “desviarse” de la ruta principal con el fin de visitar los atractivos que se encuentran a una distancia no mayor de 2 kilómetros.

Además, a manera de conclusión, se espera que la experiencia del turista sea de aprendizaje, absorción y activa, tal como se muestra en la Figura 4.

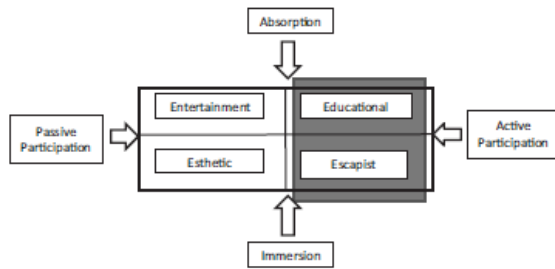


Figura 4. Tipos de experiencias y participación en las vías turísticas

Nota. Fuente: Timothy, D. & Boyd S. (2015) p. 113.

Esto se logrará mediante la visita al Páramo de Guacheneque, en donde el guía turístico se enfocará en conversar acerca de la importancia del cuidado de los páramos (educación ambiental) y, en Villa de Leyva, hay atractivos que se enfocan en rescatar el valor cultural e histórico de la región.

1.2 Marco conceptual

El concepto de turismo carece de definición única y universal. Por tal motivo será abordado bajo el criterio de Krapf (1954) en donde lo define como

El conjunto de relaciones y de fenómenos que resultan del desplazamiento y de la permanencia temporal de los viajeros, siempre y cuando esta actividad sea de recreación y de descanso, y no genere una residencia temporal o permanente con ánimo de lucro.

(Jiménez, 1990, p. 49).

La definición anterior puede ser complementada por el transporte turístico, elemento sustancial del turismo y sin el cual el turista no podría llegar al lugar de destino. Los medios de transporte son esenciales para el desarrollo de la actividad turística ya que, según de la Torre (2000), “permiten al turista desplazarse desde su lugar de origen al lugar de destino, cuya finalidad es disfrutar el atractivo que motivó el viaje” (p. 14). En otras palabras, Viloria afirma que “las relaciones del transporte con el sector turismo son ineluctables, es por esto

que su conexión es determinante o es un condicionante importantísimo, porque el turismo es inseparable de viajar y de esta actividad depende” (2012, p. 29)

De lo anterior, es necesario tener en cuenta que el transporte “constituye la condición *sine qua non* del turismo, pues sin él los traslados no serían posibles y en consecuencia no habría viajes” (Castro, 2000, p. 89).

Ya que el transporte turístico permite realizar los desplazamientos de un lugar de origen a uno de destino, se pretende enmarcar la investigación en la propuesta para la creación de una ruta turística. La Consultora DTS define una **ruta turística** como “un itinerario o recorrido temático propio de una comunidad o área geográfica, que permite el conocimiento de sus valores y atractivos más particulares, capaz de atraer visitantes y motivar su desplazamiento a lo largo de ella” (2007, p. 12).

Por otra parte, el cicloturismo es un concepto realmente nuevo, lo que amerita una discusión sobre su significado e implicación en el turismo. Respecto a ese nuevo tipo de turismo, Lumsdon (1996) considera al **cicloturismo** como

Recreational cycling activities ranging from a day or part-day casual outing to a long distance touring holiday. The fundamental ingredient is that cycling is perceived by the visitor as an integral part of an excursion or holiday, i.e. a positive way of enhancing leisure time.

(Lamont, 2009, p. 6).

La definición anterior se complementa bajo la mirada de Sustrans (1999, p. 1) en donde establece que existen tres tipos de *cycle tourism*. En primer lugar menciona los *cycling holidays*, o días festivos de ciclismo, como aquellos días festivos que tanto para visitantes domésticos como extranjeros el ciclismo representa el principal motivo del día. Una característica de este tipo de turismo es que el tiempo en realizar la actividad debe ser de cuatro o más noches. En segundo lugar identifica el *Holiday Cycling* como aquella actividad donde el ciclista solo utiliza la bicicleta durante el fin de semana. Consiste en desplazamientos durante el día, equivalente a la ciclovía en Bogotá realizada los domingos. En tercer lugar los *Cycling Day Visits* se definen como viajes casuales; del hogar a lugares

diferentes a su residencia y hábitos comunes. Normalmente son por tiempos cortos, de un día o medio día.

Como elemento adicional a las definiciones de Sustrans, conviene hacer una lectura rápida de las definiciones que Gantar, Kočiš & Peh nec (2012) proponen sobre el turismo en bicicleta. Ellos consideran las siguientes actividades como parte del ciclismo: ciclismo diario, ciclismo deportivo, ciclismo recreativo, ciclismo de viaje no mayor a un día, biciturismo, ciclismo de montaña, cicloturismo y ciclismo familiar (p. 5).

La ruta cicloturística que se propone tendrá un carácter dinámico. Es decir, no se limita a una definición ni actividad específica, sino que tendrá componentes del biciturismo, ciclismo de montaña y cicloturismo.

En primer lugar, el biciturismo tiene una duración de más de un día, el destino y el camino lo definen previamente los ciclistas y lo importante del camino es que haya infraestructura turística, atractivos naturales, culturales y gastronómicos, además de áreas de descanso y hospedaje *bike-friendly*. En segundo lugar, el ciclismo de montaña tiene lugar en bosques y áreas montañosas, donde ciclistas se ven atraídos por la naturaleza, terrenos irregulares y dificultad moderada. En tercer y último lugar, el cicloturismo es básicamente la combinación de diferentes tipos de ciclismo (mencionados anteriormente). En este caso, los ciclistas son turistas, ya sean nacionales o extranjeros, experimentando la belleza natural, las atracciones naturales y las especialidades etnológicas de ciertos lugares y regiones turísticas. (Gantar, Kočiš & Peh nec, 2012, p. 6).

Ahora bien, una vez definido a manera de introducción el cicloturismo, el siguiente paso es identificar a la persona que accede al servicio, el cual se le denomina **cicloturista**. Este consumidor, según Ritchie (1998) es

A person who is away from their home town or country for a period not less than 24 hours or one night, for the purpose of a vacation or holiday, and for whom using a bicycle as a mode of transport during this time away is an integral part of their holiday or vacation. This vacation may be independently organized or part of a commercial tour and may include the use of transport

support services and any type of formal and/or informal accommodation (pp. 2-3).

Seguidamente, Simonsen & Jorgenson afirman que el *bicycle tourist* es una persona de cualquier nacionalidad, quien en cualquier momento u otro durante su día de fiesta utiliza la bicicleta como medio de transporte, y para quien el ciclismo es una parte importante del día. Aclara que los trayectos cortos a la tienda de la esquina no están incluidos (1998, citado por Lamont, 2009, p. 7).

Ambas definiciones del ciclo turista son válidas y serán fuente y objeto de análisis dentro del presente trabajo.

Por otra parte, como esta investigación se centrará en diseñar una propuesta de **producto turístico**, ANATO y el IDT lo definen como “la sumatoria de atractivos turísticos, servicios de planta turística y accesibilidad en un destino que puestos en un mercado satisfacen necesidades y motivaciones del turista” (2007, p. 32). De manera similar Cárdenas (1983) lo detalla como el conjunto de bienes y servicios que se ofrecen en un mercado en forma individual o en una gama muy amplia de combinaciones resultantes de las necesidades de un consumidor, al que llama turista (p. 15).

Este producto turístico va dentro de una estrategia que va encaminada hacia la competitividad y sostenibilidad del producto turístico a largo plazo. Así, el concepto de **cadena de valor** se define como una alianza, red de colaboración estratégica entre varias organizaciones participantes con el fin de lograr ciertos objetivos en el mercado durante el largo plazo y para beneficio mutuo de los participantes (Lundy et al, 2003, en López, Murillo & Ochoa s.f., p. 65).

Como complemento al enfoque de Cadena de Valor, se integra el concepto de destino turístico, relacionado con un territorio donde se encuentran atractivos, equipamientos, servicios, infraestructuras, actores directos e indirectos y servicios ecoturísticos (López, Murillo & Ochoa s.f., p. 65)

En añadidura del concepto anterior, es necesario considerar elementos del **turismo sostenible** para esta investigación. Esta actividad la define la OMT (s.f.) como “el turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas” (párr. 1).

A su vez, para orientar la sensibilización a los turistas y consumidores del producto turístico se tendrá en cuenta el documento por un turismo sostenible más sostenible, del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Organización Mundial del Turismo (OMT). PNUMA & OMT (2006) mencionan que

El turismo se encuentra en una situación especial por la contribución que puede aportar al desarrollo sostenible y a los retos que presenta. En primer lugar, esto se debe al dinamismo y crecimiento del sector y a la gran contribución que aportan las economías de muchos países y destinos locales. En segundo lugar, se debe a que el turismo es una actividad que implica una relación especial entre los consumidores (visitantes), la industria, el entorno y las comunidades locales.

(p. 9).

Si bien estos aportes sirven de guía para encaminar el proyecto, Griffin & Boele (1993) no definen de manera textual el turismo sostenible, pero abordan elementos clave de la sostenibilidad en el turismo. El primer elemento clave es preservar la base actual de los recursos para las generaciones futuras. El segundo factor es mantener la productividad de la base de los recursos. Seguidamente es importante mantener la biodiversidad y evitar cambios ecológicos irreversibles. Posteriormente es necesario asegurar la equidad dentro de las generaciones y entre ellas. Finalmente agrega que hay que mantener y proteger el patrimonio cultural (e histórico) de la zona, región o nación (Acerenza, 2007, p. 17).

De la mano del turismo sostenible, se desprende la definición de **capacidad de carga**, concepto que para Matheison & Wall (1982) es el máximo número de personas que pueden utilizar y disfrutar un atractivo, sin destruir el ambiente y entorno físico del mismo, y además

que la experiencia del turista no se vea alterada ni modificada por estas restricciones (citado por Anselmi & Genna, p. 7).

Las definiciones de los conceptos ya mencionados permitirán aterrizar el diseño de la ruta cicloturística, apropiando el vocabulario y las técnicas adecuadas para que se pueda concluir la ruta, así como permitir al lector una mayor comprensión del proceso que se utilizó para culminar el proyecto de investigación.

1.3 Marco contextual

Debido al auge y popularidad del ciclismo en áreas urbanas densamente pobladas (ciclismo urbano), tanto en Europa, como Estados Unidos y en América Latina, muchas ciudades del mundo han intervenido el espacio público y la infraestructura vial creando espacios propicios para la libre y segura movilidad de los ciclistas, a través de bici-carriles y vías exclusivas para este medio de transporte (Timothy, D. & Boyd, S., 2015, p. 78). A continuación, se pone en consideración el contexto de Bogotá y a nivel nacional las iniciativas en pro de mejorar la calidad de vida de los habitantes, mediante el uso de la bicicleta.

El proyecto se ubicará geográficamente en el punto de partida (Bogotá), punto de llegada (Villa de Leyva) y los puntos de interés turísticos designados para parar, descansar, apreciar y admirar el paisaje. En términos macro, se desarrollará en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá.

La ciudad de Bogotá es oficialmente Capital de la República de Colombia y se organiza como Distrito Capital (Const., 1991). Se encuentra ubicada en el altiplano cundiboyacense de la cordillera oriental de Los Andes, a 2640 metros sobre el nivel del mar, en el centro del país (Bogotá Turismo, s.f.).

En la capital del país se evidencia un aumento de la demanda por el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Se estima que aproximadamente 611.472 trayectos se realizan en Bogotá (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2014, Figura 1, p. 3). El número de viajes en bicicleta va en aumento, y en gran medida es debido a una iniciativa ciudadana el 11 de diciembre de 1974.

Fueron 5.000 los bogotanos que salieron a movilizarse de manera pacífica ese diciembre de 1974, para exigirle al alcalde mayor, en ese entonces Luis Prieto Ocampo, más y mejores espacios para movilizarse de forma segura en bicicleta por la ciudad, pues antes de que fuera regulada y controlada por la Alcaldía Mayor, la ciclovía se habilitaba por tres horas, entre las 9:00 de la mañana a las 12:00 del mediodía, por la carrera séptima (calles 34 a la calle 72) y la carrera 13 (34 kilómetros en total). Así pues, el Alcalde Prieto Ocampo decretó la creación y formalización de esta iniciativa, la cual ha ido evolucionando.

La esencia de la ciclovía es establecer el cierre parcial de algunas vías por las que transitan los carros, y habilitarlo para el uso exclusivo de personas en bicicleta, patines, trotando o caminando. Ha ido creciendo y evolucionando, con el pasar de los años y de las diferentes administraciones, se ha ampliado al punto que hoy en día, la ciclovía capitalina cuenta con más de 116 kilómetros que conectan el sur con el norte de la ciudad, y el oriente y el occidente, más de 1'500.000 personas en promedio asisten a cada jornada, disfrutando de las diferentes actividades que el distrito ofrece en puntos estratégicos de la ciudad (León, M. 2017).

Este tipo de iniciativas, además de la compleja estructura y red de ciclorrutas de Bogotá, ya cercanas a los 400 kilómetros (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2018) incentivan y empoderan a los ciudadanos a apropiarse de la ciudad y realizar recorridos en bicicleta con diferentes temáticas. Actualmente, hay 22 grupos, colectivos y empresas dedicadas a ofrecer recorridos turísticos por Bogotá. Las empresas validadas por el IDT para realizar este tipo de actividades se encuentran en el sitio web de Bici Travesías Bogotá²

² Página web: <http://bicitravesiasbogota.gov.co/operadores>

A nivel nacional, ciudades como Cali (50 km), Valledupar (43 km), Medellín (33 km), Popayán (15 km) y Santa Marta (13 km) cuentan con infraestructura e iniciativas similares a las de Bogotá, las cuales pretenden incentivar a sus habitantes a que se movilicen en bicicleta por la ciudad, entre semana y los días habilitados para la ciclovía (Correa, M. 2016, párr. 3).

Además, en el departamento de Antioquia se ubica la empresa Pedaleando Alma, la cual es líder en ofrecer tours en bicicleta por la región. Su fundador, Carlos Carvajal, es un experimentado cicloviajero que ha recorrido más de 25.000 kilómetros por 8 países, pedaleando 529 días (Pedaleando Alma, s.f). La información del sitio web de Pedaleando Alma será guía para desarrollar de la mejor manera la ruta, consultando las historias de viaje y diferentes consejos que allí se detallan.

Retomando el estado del ciclismo urbano en Bogotá. la ciudad está comprometida con el cambio climático, pues durante la administración de Gustavo Petro se intentó difundir estrategias y políticas que mitiguen el impacto ambiental del hombre. Petro (2014, p.9) afirma que

Las ciudades del siglo xxi deben quitarle el espacio al carro particular y entregarlo a los peatones, los ciclistas y el transporte público, involucrando nuevas y limpias tecnologías como estrategia en este nuevo modelo que se plantea la agenda mundial de las urbes modernas.

Ahora bien, durante la actual administración de Enrique Peñalosa, el balance entorno a uso de la bicicleta y movilidad sostenible es positivo, y parece que se mantendrá. Peñalosa (2015, p.14) establece que

El ciclista urbano es un héroe cívico: contribuye a que haya menos tráfico, menos contaminación y más seguridad; por esto apoyaremos a los grupos que promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Profundizando en las acciones cívicas de Enrique Peñalosa, con el fin de incentivar la movilidad urbana en bicicleta y el turismo en este medio de transporte; la Alcaldía Mayor

de Bogotá liderada por la secretaría de Desarrollo Económico, el Instituto de Recreación y Deporte y el IDT, ponen en marcha la iniciativa **BiciTravesíasBogotá**. Tienen la auténtica intención de incentivar el turismo en bicicleta como una manera alterna de conocer los paisajes que rodean a Bogotá. Hay una gran variedad de salidas y tours, los cuales están clasificados para ciclistas principiantes, aficionados y experimentados. Por ejemplo, se puede disfrutar de los caminos reales del páramo el Verjón, hacer un circuito y rodear el embalse del Sisga, ir a Villavicencio por la vía La Calera, visitar el municipio de Guasca y conocer los Lagos de Siecha, ruta por la sabana de Bogotá, entre otros destinos.

En suma, esta iniciativa pretende ser una integración regional para contribuir al crecimiento local de los municipios cercanos, y complementar la oferta turística de la región. (BiciTravesíasBogotá, s,f).

Por otra parte, el Municipio de Villa de Leyva se encuentra en el Departamento de Boyacá, en la Cordillera Oriental colombiana, entre los 2000 y 3000 metros sobre el nivel del mar (Villa de Leyva, 2012). Este municipio “vive las consecuencias de un acelerado cambio en su vocación, de pasar de una economía rural con un pequeño centro histórico se ha convertido en uno de los referentes de la industria turística del país con un acervo patrimonial diverso” (Alcaldía de Villa de Leyva, 2012, p. 154).

A su vez, dentro del marco regulatorio y legal donde se enmarcará la actividad turística, se tendrán presentes la ley 1101 de 2006, por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 - Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones, además de la ley 1558 de 2012.

Junto con lo anterior, se tendrán en cuenta casos de éxito sobre la implementación de la bicicleta como medio de transporte alternativo sostenible y verde. Entre estos, se encuentra la Guía de Turismo de Naturaleza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, un estudio sobre el biciturismo, el cual analiza oportunidades económicas para el Estado de Montana, el informe de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía el cual analiza el impacto económico del cicloturismo en Europa para el año 2014, y finalmente

la red de rutas cicloturísticas del Bajo Guadiana, de la Empresa de Diversificación Industrial del Andévalo, S.L., y la Diputación Provincial de Huelva.

2 La bicicleta como transporte turístico: hacia una movilidad verde

Los medios de transporte son esenciales para el desarrollo de la actividad turística ya que, según de la Torre (2000), “permiten al turista desplazarse desde su lugar de origen al lugar de destino, cuya finalidad es disfrutar el atractivo que motivó el viaje” (p. 14). En otras palabras, Vilorio afirma que “las relaciones del transporte con el sector turismo son ineluctables, es por esto que su conexión es determinante o es un condicionante importantísimo, porque el turismo es inseparable de viajar y de esta actividad depende” (2012, p. 29).

A su vez, bajo las premisas anteriores, las cuales le dan importancia y carácter al transporte dentro del sector turístico, y aunque se dice que el turismo es la “industria sin chimeneas” (Castro, 2000, p. 120), si se observa cuidadosamente el transporte turístico, según UN-Habitat (2011) a nivel global el transporte es responsable del 13% de las emisiones de gases de efecto invernadero (p. 40).

Así pues, considerando el impacto que causa el transporte en la industria turística, en las comunidades locales y en el ambiente, en el presente capítulo se exponen, a lo largo de tres ejes clave: la historia de los viajes turísticos en la antigüedad, desde una mirada del tiempo libre; los medios de transporte tradicionales y su evolución, para finalmente considerar como medio de transporte alternativo limpio y ecológico, la bicicleta.

2.1 Viajes turísticos en la antigüedad; Imperio Griego y Romano.

Si bien se conoce que el hombre viaja desde hace milenios, el concepto de turismo, viajes y ocio no se desarrolló sino hasta finales del siglo XVIII en Inglaterra, debido a los cambios en las costumbres y valores de las personas provocados por la Revolución Industrial (Mazón, 2001, p. 49). A pesar de ello, si se mira hacia atrás desde el surgimiento de la

civilización humana se puede ver que, según Laine (1980), “las migraciones se constituyen en necesidades vitales que obligan a grandes desplazamientos de comunidades enteras sobre otras tierras u otros continentes” (en Mazón, 2001, p. 50).

Estas necesidades vitales pueden suponerse, de acuerdo con Cioce (2004) en desplazamientos que su fin sea coordinar la búsqueda de hospedaje, alimentación y esparcimiento (p. 293). Bajo el mismo orden de ideas, Fernández afirma que desde épocas prehistóricas los hombres han tenido que desplazarse en busca de climas más favorables, de otras tierras siguiendo la huella de sus presas. Podría decirse que estos fueron los primeros viajes cuya principal motivación era la sobrevivencia (s.f., p. 45)

Lo anterior ocurre antes de que la humanidad pasara de un estilo de vida nómada a una forma de vida sedentaria. Cuando esto sucede, el ser humano se ve obligado a emplear el tiempo en tareas para poder sobrevivir; como construcción de casas, cultivo y labrado de tierras, atender el ganado, etc. Sin embargo, Argyle (s.f.) afirma que el tiempo empleado se transforma, para invertirlo en la vida comunitaria, la música, los juegos y un equilibrio entre el trabajo y el ocio (en Mazón, 2001, p. 50).

Hablar sobre los viajes, los desplazamientos que el hombre ha hecho durante milenios, el ocio y el desarrollo del turismo resulta una actividad compleja. Por un lado, debido a su larga trayectoria histórica y, por otro lado, por los diferentes puntos de vista que surgen dependiendo de a qué civilización se tenga como referencia. Por ejemplo, Marinoff en su libro *El Poder del Tao* (2012) establece que en algunas partes de la cultura occidental se han desarrollado diferentes incentivos para el trabajo; y se hace referencia a la ética protestante del trabajo. Aquí, él explica que para la ética protestante del trabajo el ocio es pecaminoso en esencia. En otras palabras, Marinoff lo resume así: “mantente siempre ocupado, pero nunca disfrutes con tu trabajo” (p. 112).

Contrario a esta forma de pensamiento, para la civilización griega el ocio, tiempo libre y el trabajo constituyen actividades separadas que no buscaban el enriquecimiento monetario.

Se alude a la filosofía griega en cuanto al trabajo y el ocio, y Mazón (2001) afirma que solo aquella persona que podía disponer del ocio era libre. Más aún, para esta civilización el poder emplear el tiempo libre y las horas de ocio en diversas actividades se constituía como el fin de una vida digna y elevada; mientras que, si el tiempo fuese empleado con el objetivo de conseguir dinero y fortuna, esta actividad y por ende la persona misma era considerada como lo más indigno y despreciable (p. 54).

El ocio en la cultura y civilización griega resulta ser el catalizador que permitiría futuros viajes a tierras y parajes desconocidos; como bien Castillo (2000) lo expone, “el desarrollo de la cultura griega favorecería el traslado por el mediterráneo de filósofos y poetas, fuertemente motivados por conocer directamente los lugares más prósperos y descubrir, si acaso, algún mecenas que se prestara a su protección” (en Mazón, 2001, p. 57).

Es más, se escribe que en Grecia se produjo una evolución en lo referido al viaje “preturístico”, ya que durante el Imperio los viajes cobraron otra dimensión tanto cualitativamente (en número y forma), como desde el punto de vista cualitativo-en función y significado-(Beltrami, s.f., p. 63). Tanto así que Acerenza, entre otros autores, menciona que “La Odisea se pone de manifiesto la gran vocación que tenían los griegos por viajar, quienes asiduamente concurrían a fiestas de carácter religioso, en las cuales se celebraban simultáneamente competencias atléticas” (2003, p. 53).

Entre las competencias atléticas la más reconocida son las famosas Olimpiadas, en la antigua Olimpia. Un ejemplo de los viajes helénicos son los peregrinajes que hacían los futuros espectadores a la ciudad de Olimpia; podían durar semanas e incluso un mes- dependiendo de dónde se originaba el viaje-hasta llegar al Coliseo. Se empieza a mencionar medio de transporte turístico, y para el caso de Grecia y los peregrinos, éstos llegaban en barco desde Sicilia o Alejandría (Sesé, 2008, p. 209).

Así pues, Mazón insiste en que las personas que viajaban lo hacían motivados por asuntos particulares, generalmente por el comercio, o asistir a las fiestas o juegos solemnes;

a veces, también los viajes correspondían a causas políticas o al mero deseo de aventuras (2001, p. 58).

Por otra parte, así como el Imperio Griego hizo sus aportes al estudio del turismo bajo actividades de ocio, comercio y deporte, también lo hizo el Imperio Romano, aunque el contexto del ocio y los viajes tienen un contexto económico, social y político diferente (Mazón, 2001, p. 60). Por un lado, debido a los espectáculos y fiestas organizados por el propio Estado, es en Roma donde el tratamiento y la valoración del tiempo libre toman un aire protagónico dentro del estilo de vida de los romanos. Por otro lado, Mazón destaca que “en la época de mayor esplendor de Roma se realizaban grandes viajes-muy semejantes a los que hoy denominaríamos turismo cultural-, cuyo principal objetivo era el de visitar aquellos lugares de interés histórico y cultural” (2001, p. 63).

Asimismo, Acerenza (2003) considera importante los lugares que los romanos visitaban, que aparte de templos y santuarios, asistían a festividades y concurrían a baños termales. Lo anterior, aunque el Imperio Romano no identificaban estas actividades como turísticas, de acuerdo con la concepción actual de turismo, es indudable que estas fuesen los pilares básicos para el desarrollo del turismo (p. 54).

En definitiva, tanto los griegos como los romanos vieron en el ocio y los viajes la necesidad vital para el desarrollo personal, espiritual y profesional. Por ejemplo, para un médico era indispensable viajar y ser reconocido por la mayor cantidad de personas posibles, pues genera reconocimiento y confiabilidad. Como Norval (1935) relata

Los médicos ambulantes eran muy apreciados por los residentes porque los viajes eran un signo de distinción en la carrera de quienes ejercían la antigua medicina. Incluso los curanderos eran conscientes de la importancia que confería la realización de viajes, y de esta forma competían en movilidad con los médicos realmente calificados a fin de poseer la necesaria experiencia y formación.

(Kornstanje, 2012, p. 208).

2.2 Bases del turismo y del transporte turístico moderno

En el primer eje se mencionó de manera muy general y breve la motivación de los griegos y romanos para emprender sus viajes a lo desconocido; la mayoría de las veces inspirados en beneficios comerciales, otros por buscar la erudición y el conocimiento y otros viajes fueron por con el fin de sentir la sensación de aventura y peligro de realizar un viaje a parajes inhóspitos.

Ahora bien, ahondando en las bases del turismo moderno y la evolución del transporte turístico, conviene destacar que desde el siglo XVIII se empieza a hablar de turismo de una manera formal. Así, en Inglaterra se empleaba la frase *Faire le grand tour* para referirse a aquellas personas que, por motivos académicos, o como por interés de aprender y entender diversas culturas, organizaban largos recorridos por diferentes países del continente europeo (de la Torre, 1980).

Es preciso aclarar que, de acuerdo con Gartner (1996) hay un cambio de motivación para emprender un viaje, ya que, mientras en la Antigüedad y la Edad Media las principales razones para viajar fueron “el comercio, los negocios, las guerras y las peregrinaciones religiosas, la justificación del viaje era ahora la de alcanzar un mayor enriquecimiento cultural” (en Mazón, 2001, p. 69). Este cambio de motivación formaba a los jóvenes en dos grandes aspectos: por un lado, la parte académica y educativa; pues estaban en la capacidad de conocer el mundo desde otra perspectiva, la economía de otras comunidades y sus costumbres habituales. Por otro lado, se encuentran los aspectos trascendentales de cualquier sociedad; la política y la economía. Esto permitía a los jóvenes viajeros estrechaban relaciones con importantes gobernantes y comerciantes de otros países, los cuales serían contactos estratégicos a futuro (Mazón, 2001, p. 70).

El *grand tour* resultaba un viaje largo con diferentes motivos, tanto personales como profesionales; desplazamiento que en palabras de Knebel, podía durar de uno a tres años, este era preparado y planeado con la anticipación suficiente y seguía una ruta predeterminada, normalmente por los padres de los jóvenes. Estos viajes, aún si se realizaban en solitario o bajo la guianza y protección de un jefe de ruta o mentor, tenían como principal objetivo la

conservación de los intereses de la nobleza dominante (1974, p. 17); o bien, mantener el *statu quo* de los gobernantes y poderosos.

Los países a los cuales los jóvenes y burócratas visitaban en busca de mayor conocimiento académico y cultural incluían a Italia, Londres, París, Amsterdam y Madrid. Durante la época siempre fue necesario viajar, ya que “sólo en el extranjero era posible conocer los adelantos en el campo del arte, la cultura y la ciencia que en el mundo...tenían lugar” (Knebel, 1974, pp. 18-19). A estos viajeros, según de la Torre (1980) se les empezó a conocer con el nombre de “turistas”, concepto que se utilizaría después en Francia para designar a toda persona que viajaba por placer, curiosidad o motivos culturales (p. 13).

Del viaje educativo y controlado que pretendía conservar las tradiciones de la nobleza en el poder-*grand tour*-surgen dos nuevas formas de viaje: el tour enfocado en el arte y la cultura para personas artísticas y aficionados cultos, y los viajes a los balnearios que sirven de solaz y esparcimiento (Knebel, 1974, p. 20). Del mismo modo, Mazón afirma que, contrario a lo que era el *grand tour*, los viajes a los balnearios exigían pocos preparativos, no tenían el mismo riesgo que un viaje de tan larga duración y resultaban comparativamente más económicos (2001, p. 74).

Los viajes a los balnearios datan, como lo menciona Knebel (1974), aproximadamente desde el inicio del siglo XVIII. En un principio estos desplazamientos eran motivados por viajes de placer, donde lo individual tiene prioridad y las normas tradicionales restan importancia. Sin embargo, debido a la época de la industrialización, la creencia general de progreso y un aumento de horas invertidas en el trabajo, surge la necesidad de esparcimiento. Así, estos viajes fueron aceptados; y mientras los jóvenes buscaban la diversión, las personas adultas recurrían a los balnearios ansiosos de poder librarse de enfermedades y malestares corporales. Más aún, estos potenciales atractivos turísticos estaban ahora al alcance de todas las clases sociales (1974, pp. 22-23-24).

Décadas después, un hombre visionario con talante empresarial vio en estos desplazamientos rudimentarios y cotidianos como una oportunidad a futuro, que debía

aprovechar. Jiménez (1990) recuenta que para 1841 Thomas Cook-un visionario-empieza a organizar desplazamientos que transformarían el hecho social turístico, haciendo la transición de viajes puramente elitistas y de único acceso a la burocracia, a un hecho social masivo (p. 30). Este personaje marcó un hito en la industria de los viajes y el turismo, ya que como lo menciona de la Torre, Cook logró organizar el primer viaje colectivo con motivo del Congreso Antialcohólico de Leicester, utilizando como medio de transporte el ferrocarril, movilizandando cerca de 570 personas (1980, p. 14).

Posteriormente, Stangen-un inspector de correos-fundó en 1863 la primera agencia de viajes alemana, con sede en Breslau. Stangen fue uno de los pioneros en la industria turística, ya que realizó el primer viaje alrededor del mundo, así como el primer viaje a las regiones polares (Knebel, 1974, p. 30).

Para resumir lo mencionado, de la Torre (1980, pp. 20-21-22) destaca tres épocas fundamentales del turismo. En primer lugar, identifica la época del turismo incipiente o elitista. Aquí, la práctica turística queda reservada para grupos minoritarios que disponen del tiempo libre para viajar, las líneas férreas son escasas, los medios de transporte son rudimentarios, limitados, inseguros e incómodos y el barco es el único medio de transporte capaz de transportar grupos de personas. En segunda instancia, se encuentra la época de transición; en este período los viajes por motivos de recreo, salud, descanso o cultura lo practican los individuos que provienen de sectores más vastos de la población. Asimismo, Thomas Cook toma una importancia histórica al realizar la primera excursión de carácter comercial, se inventa el automóvil y el avión y, finalmente, al generalizarse los medios de transporte, la práctica del turismo es cada vez mayor. Finalmente, la época del turismo en desarrollo o masivo consiste en actividades complejas pues los viajes son accesibles a la mayoría de la población, sobreviene la expansión del automóvil, se construyen en masa los establecimientos de hospedaje, los medios de transporte con itinerarios se vuelven rápidos, cómodos y seguros, se crea la figura de agente de viajes y, no menos importante, los organismos turísticos oficiales y privados planifican y desarrollan profesionalmente sus funciones en cuanto al sector turístico.

Lo anterior no hubiera sido posible sin un eficiente sistema de transporte que permitiera la movilización y desplazamiento de centenares de personas de un lugar de origen a un lugar de destino. Por ello, resulta importante destacar los principales medios de transporte turísticos, los cuales han ido evolucionando y han permitido, a su vez, la evolución del sistema turístico.

Históricamente el desarrollo del turismo ha estado íntimamente ligado al desarrollo del transporte; ya que, por definición, el turismo implica desplazamientos fuera del lugar de residencia habitual (Organización Mundial del Turismo, 1998, p. 109). Junto con lo anterior, Lundberg (1977) establece una relación inseparable entre el turismo y los viajes, pues de ellos se basa el primero. Aún más, el turismo implica el viaje de placer, por tierra, mar o aire (p. 55). Asimismo, de la Torre considera que el transporte ofrece un servicio de doble vía, “pues a la vez que constituye un *servicio turístico*, es un *servicio público*; es decir, que están destinados al uso pleno y extensivo de cualquier persona, aun cuando el uso no tenga necesariamente un propósito turístico” (2006, p. 16).

Su importancia radica en que, en primer lugar, sin importar el destino turístico ni sus atractivos que tenga, una región no podrá nunca desarrollarse completamente como zona turística si carece de la infraestructura necesaria y, asimismo, inaccesible para los medios de transporte (OMT, 1998, p. 109).

En segundo lugar, de la Torre menciona la importancia del transporte turístico bajo tres parámetros: la importancia económica, la social y la política. La primera (económica), explica la relación directa entre el transporte y la producción de riqueza, ha favorecido la división del trabajo y creación de empleo, así como este sistema coadyuva al desarrollo económico de un país al transportar mercancía, materia prima, productos agrícolas, así como las personas que requieren de estos servicios. El segundo factor (social), está directamente vinculado con el desarrollo del transporte, puesto que la movilización constante de grupos humanos afecta la demografía de un territorio; este sistema hace posible la movilización de la población hacia zonas locales, nacionales o internacionales. El tercer factor (político) ve en el transporte un aliado estratégico, ya que son en sí mismos el instrumento ideal de

publicidad e información, razón por la cual ha sido utilizada y tergiversada por diferentes corrientes políticas y económicas de diferentes naciones para causar daño y sufrimiento a la humanidad (2006, pp. 21-22).

Determinar con exactitud el origen del transporte turístico es complejo; sin embargo, la OMT (1998) menciona que desde 1840 durante la Revolución Industrial, el invento de la máquina de vapor dio un giro importante a cómo se transportaban las personas. La primera red transcontinental en los Estados Unidos, el *Orient Express* que unió París con Estambul, y los primeros barcos a vapor facilitaron y estimularon los viajes entre distintos países y continentes (p. 111).

Décadas más adelante, a comienzos del siglo XX el automóvil y el autobús empezaron a ganar el terreno y participación que había tenido el ferrocarril como vehículo principal del turismo; y años más tarde, después de la Segunda Guerra Mundial la tecnología desarrollada dio vida al avión comercial. De aquí que fuere el medio de transporte más rápido, cómodo y seguro hasta el momento (Lundberg, 1977, p. 55).

Mencionando ahora de manera puntual los medios de transporte turísticos, de la Torre (2006) considera que estos se pueden clasificar en: transporte acuático, transporte aéreo y transporte terrestre. El primero puede ser marítimo, fluvial o lacustre; ejemplos de este pueden ser los cruceros, transoceánicos, embarcaciones deportivas, entre otros. El segundo medio de transporte está compuesto por servicios regulares, servicios fletados (*chárter*), aviones particulares y helicóptero. Finalmente, el transporte terrestre consiste en ferrocarriles, autobuses, automóviles, casas rodantes, motocicletas y bicicletas (pp. 14-15).

Según McIntosh, Goeldner & Ritchie (1999), el avión se caracteriza por ser utilizado en viajes o desplazamientos de larga y mediana distancia, y en contraste, el automóvil particular domina los viajes más cortos, al tiempo que es el medio de transporte más popular y más utilizado. Los viajes en barco se han popularizado, y aunque es un segmento del turismo que ha ido creciendo, sigue siendo un mercado poco explorado y aprovechado (p.

113). Lo mencionado se puede observar en Anexo 2, el cual muestra con mayor detalle los tipos de transportación turística.

A pesar de que los medios de transporte tradicionales sean utilizados principalmente por su rapidez, comodidad y seguridad, impactan negativamente al ambiente. Según UN-Habitat (2011) a nivel global el transporte es responsable del 13% de las emisiones de gases de efecto invernadero (p. 40), y de acuerdo con la *Figura 2*, el transporte por carretera es el principal emisor de gases CO_2 al ambiente en la Unión Europea.

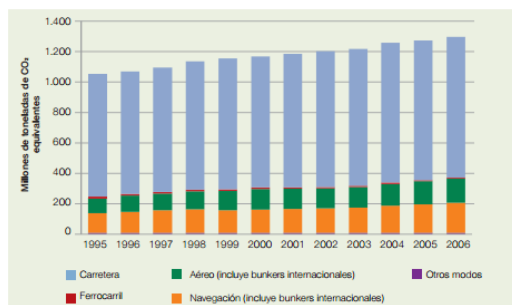


Figura 2. Evolución de la emisión de gases CO_2 en la UE. Fuente: Comisión de Transportes Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2010.

Asimismo, la *Figura 3* puede constatar la participación del sector transporte como la segunda fuente de gases de efecto invernadero.

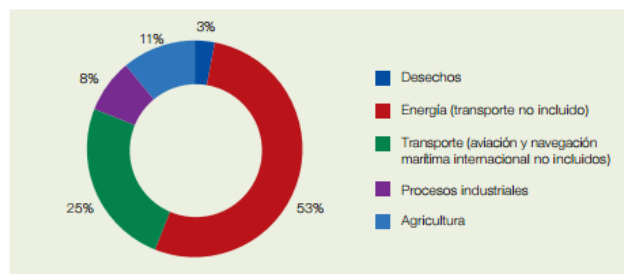


Figura 3. Principales fuentes de efecto invernadero en España para el 2006. Fuente: Comisión de Transportes Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2010, p. 28

De lo anterior, se puede concluir que, en primer lugar, el medio de transporte que es más democrático y que cuenta con una mayor participación dentro de todo el sistema turístico es el terrestre; mediante el autobús, el automóvil, la motocicleta, vehículos utilizados como alojamiento y el ferrocarril. Por el contrario, la bicicleta ocupa un espacio minoritario y, al parecer, sin mucha relevancia e importancia dentro del transporte turístico actual, probablemente por su grado de esfuerzo que requiere movilizarse en ella, o porque no ha sido ampliamente estudiado el cicloturismo.

En segundo lugar, se espera dar vía libre a nuevos medios de transporte alternativos, en este caso la bicicleta, como medio ideal para viajar, visitar y conocer lugares turísticos. Por ello, en el tercer eje se pretende ahondar y comentar de manera más profunda el surgimiento de la bicicleta como medio de transporte alternativo limpio, seguro y accesible para todos.

2.3 Medios de transporte alternativos: la bicicleta en el turismo

Como se ha abordado hasta el momento, el turismo es un gran sistema dinámico y abierto, donde el componente que toma protagonismo en este capítulo es el transporte. Aquí, de acuerdo con diversos autores, se estableció la importancia del transporte turístico y su relevancia para el turismo global. Empero, los diferentes medios para viajar no están exentos de contaminar el ambiente (Ver *Anexo 3*). Incluso, Pardo, G. Y Villavicencio, B. (s.f.) resaltan lo anterior considerando que, “si bien el turismo ha representado una actividad importante para la economía mundial [...] se ha convertido en un constante deteriorador del medio ambiente natural y social” (en Lucarini, 2002, p. 370).

Es por esto que se ha planteado en la investigación la necesidad de promover un turismo que emplee medios de transporte alternativos, con baja huella de carbono y reducido impacto ambiental y social. Para ello, se ha decidido como medio ideal para recorrer la ruta turística y conocer los diferentes atractivos que se van a mencionar, la bicicleta.

Establecer el origen y otorgarle mérito un único inventor de la bicicleta es una tarea larga y dispendiosa. Sáenz (2014) afirma que “contar la historia de la bicicleta es contar la historia de la humanidad desde la época en la que el hombre, movido por un instinto de no permanecer en un mismo sitio, comenzó a idear artilugios capaces de desplazarse por sí solos, sin la ayuda de los animales de tiro” (p. 8).

No obstante, Meléndez (2013) considera a algunos personajes de la historia como los más relevantes en la invención de la bicicleta. Entre los que el cita, está el francés De Sivrac, que inventó la *célérifère*, antecesora de la bicicleta en 1790. Décadas posteriores, Macmillan Kirkpatrick construyó en Gran Bretaña la primera bicicleta con pedales, en 1869. A pesar de existir evidencia sobre los personajes que aportaron a la construcción y evolución de la bicicleta como se conoce en la actualidad, otros sostienen que los antiguos egipcios, los aztecas o el propio Leonardo Da Vinci ya habían ideado bicis con pedales (pp. 1-3). Aunque la historia dicta que ha habido un gran número de personas que aportaron al diseño de la bicicleta, mediante su creatividad y libre pensamiento, son también muchos los académicos, investigadores, teóricos, funcionarios y personas de diferentes áreas del conocimiento, que han promovido una movilidad más sostenible, más humana.

Es posible evidenciar, en los diferentes medios de comunicación y las propuestas de políticas públicas aplicadas a la sostenibilidad de las ciudades, la tendencia a sustituir la movilidad (tanto urbana como turística) basada en los vehículos impulsados por combustibles derivados del petróleo, por modalidades más diversificadas y asequibles para una mayor proporción de la población.

Lo anterior cobra especial importancia en los destinos turísticos y en lugares con presencia de algún atractivo, ya que es caminando cuando surgen relaciones más directas y vinculantes, que es lo que generalmente el turista busca durante su estancia en un determinado destino (Álvaro & de la Fuente, s.f., p. 8). En suma, se comprende

con claridad el territorio; sus habitantes, sus costumbres, el patrimonio del lugar, la historia y la cultura que allí habita.

Junto con lo anterior, Álvaro & de la Fuente confirman que existen lugares que promocionan la bicicleta y, por tanto, estos vehículos constituyen un atractivo por sí mismos. Simultáneamente, la conexión entre el turista y el territorio, entendido como el disfrute del entorno natural o artificial, puede potenciarse mediante sistemas de infraestructuras y servicios relacionados con la bicicleta (s.f., p 9). Es el caso de imponentes carreteras con adecuada infraestructura vial para el cicloturismo en Europa (Ver *Anexo 4*), las cuales por medio de estas se realizan tours o rutas de larga distancia. El Tour de la Borgoña, en la región francesa de *Bourgogne*, cuenta en la actualidad con 800 km, y se proyecta que tendrá un total de 1200 km. Otra opción para los amantes del pedal es la Ruta de los dos Mares. Este recorrido llama la atención de los amantes de la naturaleza, pues es principalmente una vía verde de aproximadamente 500 kilómetros que une la costa atlántica con la mediterránea, trayecto que se lleva a cabo principalmente por los caminos de servicio adyacentes al Canal del Garona, entre Burdeos (cerca de la costa Atlántica) y Toulouse, y por el Canal de “Midi”, entre Toulouse y Sète, en el Mediterráneo (Palós & Troyano, 2014, p. 31).

Para el caso de Colombia, y específicamente en la región metropolitana de Bogotá, el número de viajes que se realizan diariamente en bicicleta son más de 600.000 trayectos (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2014, Figura 1, p. 3). Esto representa la oportunidad de aprovechar el número de personas que están prefiriendo este medio de transporte para movilizarse. Entre los beneficios que se pueden observar, Dekoster y Schollaert (2002) consideran que es una opción económica, ya que disminuye el presupuesto destinado a la mantención del automóvil, y lo que es más importante, hay una reducción en los costos relacionados con la salud debido a los efectos del ejercicio practicado regularmente. Hay que mencionar, también, el beneficio ecológico hacia la comunidad y la naturaleza. Esto

es, distinguir los efectos locales a corto plazo (relacionado con el concepto de medio ambiente), y los efectos no locales a largo plazo, es decir, equilibrio ecológico (p 15).

Es importante agregar que los cicloturistas tienden a gastar en alojamiento y comidas en negocios locales, por lo que hay una mayor probabilidad de que ese dinero permanezca en el territorio, aportando a la economía local un bienestar económico, social y ambiental. Otro rasgo del cicloturismo es que esta modalidad de turismo puede ayudar a calmar el tráfico rural, evitando congestiones y contaminación auditiva causada por los automóviles y buses, beneficiando tanto a la población local como a los turistas (Sustrans, s.f., p.3).

Por otra parte, conviene subrayar la importancia de entender la relación entre el deporte y la actividad turística. Sustrans (1999, p. 1) entiende el cicloturismo por aquellas visitas de carácter recreativo, durante un día o más días, que implican el ciclismo de ocio como parte fundamental e importante del trayecto (en Palós & Troyano, 2014, p. 26). Cabe señalar que el ciclismo de competición se excluye de la ruta turística, pues el elemento esencial del trayecto es el ocio. Incluso, autores como Palós & Troyano afirman que la bicicleta no solo es el medio de transporte, sino también es parte integral de la experiencia. Con precisión y claridad dicen que el viaje es tan importante como el destino y, en algunos casos, el viaje es el destino (2014, p. 27).

Las observaciones y definiciones anteriores se relacionan también con el aporte de Standeven y DeKnop (1999) definen el turismo deportivo como todas las formas de participación activa y pasiva en la actividad deportiva, participando de manera organizada, cuya motivación no son con fines comerciales o empresariales, sino el placer de viajar lejos de casa (en Lamont, 2009, p. 14).

Así pues, se establece que las necesidades turísticas relacionadas con el deporte se componen principalmente del ocio, en donde las actividades recreativas y la visita a atractivos turísticos es la prioridad, dejando por fuera el ambiente de

competencia entre los participantes. Además, la salud como componente transversal a la ruta, pues se evidencia “el efecto beneficioso que tiene el uso de la bicicleta sobre la salud del usuario, tanto a nivel físico como psicológico. Si adoptásemos el uso de la bicicleta en nuestros desplazamientos cotidianos, de forma general, cumpliríamos con facilidad la recomendación de la Organización Mundial de la Salud que todos conocemos; practicar 30 minutos de ejercicio físico moderado cada día” (Palós & Troyano, 2014, p. 18).

Finalmente, a pesar de que las ciudades más destacadas del país, como Bogotá y Medellín, han sido pioneras en adoptar medidas globales entorno a la transformación de las áreas metropolitanas tradicionales en ciudades sostenibles e inteligentes, en la región y específicamente en Colombia no hay estudios contundentes ni específicos que aborden el cicloturismo como modalidad turística. Además, pocos estudios se han dado a conocer con el fin de estudiar las dinámicas sociales, económicas y culturales entorno a esta modalidad de turismo, aparentemente nueva en Latinoamérica.

Es por ello que, a la luz de esta investigación, se abren oportunidades para incentivar la investigación y comprensión de este fenómeno turístico, al tiempo que pueda servir de guía para los diferentes actores de la cadena de valor.

3 DIAGNÓSTICO

La metodología que se eligió para realizar la ruta turística de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta es la cadena de valor, herramienta que permitirá elaborar la ruta cicloturística de Bogotá a Villa de Leyva. Esta consta de dos macro procesos, los cuales permitirán identificar, caracterizar y elaborar de manera integral la ruta turística. El primero es un análisis de los componentes sostenibles de la ruta, el ambiental-social y el empresarial-económico.

El segundo proceso consta del diagnóstico general y territorial de la oferta y demanda turística por donde pasará la ruta. En el primero se incluyen los atractivos turísticos y los prestadores de servicios que servirán de apoyo a las necesidades de los viajeros, y en el segundo se estudia la demanda del cicloturismo; por un lado internacional, y por otro la demanda nacional y local.

3.1 Componente ambiental social

En las líneas siguientes se mencionarán los elementos que hacen parte de las interacciones sociales y ambientales, tanto del cicloturismo en el mundo como de la ruta planteada a nivel local. Como no hay un estudio de impactos directos en materia social ambiental y económica del cicloturismo en Colombia, se pretende recolectar información de otros países que permitan acercar al lector a esta nueva actividad turística.

Antes de entrar en materia, exploremos la relación que se percibe al viajar en bicicleta; la interacción entre el sujeto y la sociedad que lo rodea. La bicicleta responde al ritmo dominante de sociedades que parecen estar obsesionadas con alcanzar mayor velocidad y ritmo de vida. Considerando su velocidad relativamente lenta y de corta distancia, la bicicleta encaja en los compromisos ambientales (y sociales) de disminuir la excesiva velocidad de la vida contemporánea (Illich, 1974; Virilio, 1997; Urry, 2000; citado por Horton, 2006, p. 45).

Para responder el costo ambiental y social de vivir en grandes ciudades, donde predomina la velocidad y el estrés, líderes mundiales están aunando esfuerzos para reducir el ritmo de vida de las grandes capitales; Bogotá no es la excepción. Acuña (2014), considera que la bicicleta es el elemento más revolucionario de la historia. Disminuye las diferencias (económicas, sociales y espaciales) entre ricos y pobres, construye ciudadanos solidarios al compartir el mismo espacio público y promueve la equidad social (p. 15). Es por esto que diferentes actores de la esfera pública nacional, Gustavo Petro en su momento y actualmente Enrique Peñalosa, promueven e incentivan el uso de la bicicleta. Este último, se expresa a favor de la bicicleta, confirmando que “mientras que los carros son un medio de diferenciación social, las bicicletas juntan a los seres humanos como iguales: palpitantes,

vulnerables y solidarios. En una sociedad que se moviliza en bicicleta, son muchos menos los que se sienten inferiores o excluidos” (Peñalosa, 2017, p. 7).

De manera semejante, Lumsdon (1996) citado por Faulks, Ritchie & Fluker (2007) considera que la implementación de seguras y atractivas ciclorutas ha estimulado la demanda del cicloturismo y ha apoyado a la creación de oportunidades para los turistas y la comunidad local (p. 10). Por ejemplo, en el Anexo 5 muestra información sobre las rutas, la distancia de la ruta y el país en que se encuentra dicho tramo, en Europa.

Como se aprecia en el anexo, las distancias de las rutas plasmadas son considerablemente largas, por no decir muy largas. Las que llaman más la atención, son las Eurovelo, aquellas que no reconocen fronteras político-administrativas. En efecto, Jackson y Morpeth (1999) notaron que las rutas cicloturísticas facilitaron la cooperación fronteriza entre las divisiones políticas de la República de Irlanda e Irlanda del Norte. A nivel regional, también fue un facilitador de procesos fronterizos (Faulks, Ritchie & Fluker, 2007, p. 11).

Ahora bien, en Colombia también están sucediendo cosas interesantes. El 28 de febrero del presente año, el Gobierno Nacional presentó a los viajeros nacionales y extranjeros 38 rutas para recorrer Colombia en bicicleta. Estas bicirutas atraviesan 18 departamentos³ y se podrán visitar los diferentes Parques Nacionales Naturales y Pueblos Patrimonio que las componen. Además, la Ministra de la cartera, María Lorena Gutiérrez, extendió la invitación a nacionales y extranjeros para recorrer el país en bicicleta. Conocer y disfrutar de la biodiversidad, acercarse a la gastronomía local, aprender de la cultura y vivir experiencias únicas (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2018, párr. 2-3).

Volviendo al tema que ocupa esta investigación, en cuanto a los aspectos e impactos ambientales del cicloturismo, es pertinente, primero que todo, entender y comprender que la vida como se conoce, los microorganismos, organismos y cualquier forma de vida que habitan La Tierra son interdependientes uno del otro, cohabitan un mismo hogar. Marinoff

³ Los departamentos habilitados son: Antioquia, Bogotá, Bolívar, Boyacá, Caldas, Casanare, Chocó, Cundinamarca, Huila, La Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Putumayo, Quindío, Risaralda, Tolima y Valle del Cauca.

(2012) se basa en la filosofía China del Tao y afirma que nada existe de manera aislada y opuesta a otra cosa. La separación es una ilusión; todas las cosas forman parte de un todo (p. 12). Cosa parecida sucede también con los planteamientos del botánico alemán Alexander von Humboldt. Wulf (2015) en su libro que explora y desnuda la vida, aventuras y descubrimientos científicos del explorador alemán, resalta que:

La naturaleza era la maestra de Humboldt. Y la mayor lección que le había enseñado era la de la libertad. «La naturaleza es el terreno de la libertad», decía, porque su equilibrio estaba basado en la diversidad, que también podía servir de modelo para la verdad política y moral. Todo, desde el musgo o el insecto más humilde hasta los elefantes o los robles gigantes, tenía su función, y juntos formaban la totalidad. La humanidad no era más que una pequeña parte. La propia naturaleza era una república de la libertad.
(p. 146)

Profundizando, es preciso tener en cuenta que el ecosistema es un sistema abierto. Es decir, tiene canales de entrada y salida para la libre circulación de energía y materiales. Analizando La Tierra desde una visión planetaria, es un gran ecosistema que recibe energía del Sol (entrada), y produce desechos que se pierden en el infinito espacio exterior (salida). Ahora bien, el Hombre toma los recursos del planeta para alimentarse (entradas) y con su uso y actividad cotidiana pierde energía –salidas- (Molina, 1982, p. 47).

Todas estas observaciones se relacionan también con los planteamientos holísticos de Swarbrooke (1999) el cual considera que el medio ambiente es un fenómeno complejo, construido a través de una serie de interrelaciones entre el ambiente físico y las especies de flora y fauna; los seres humanos son parte de esas especies (p. 54). Hay que mencionar, además, que en esta investigación se tendrá en cuenta el planteamiento de felicidad humana de Marinoff: “la felicidad humana no es fruto de la conquista de la naturaleza, sino más bien de saber vivir en armonía con ella” (2012, p. 262).

Hecha la salvedad de considerar la naturaleza como un todo, del cual el ser humano hace parte, el siguiente paso es entender los beneficios, ventajas e impactos ambientales del

cicloturismo. En primer lugar, en la Tabla 2 se pueden observar las ventajas y beneficios de utilizar y movilizarse en bicicleta ya sea en la ciudad o para cicloturismo.

Tabla 2.

Ventajas ambientales y sociales del uso de la bicicleta

Ambientales	Recreativas
Benéfica para la Salud	Divertida
Liviana	Proporciona Libertad
No contamina	Permite el esparcimiento
Conservación del medio ambiente	Benéfica para la Salud
Bajo consumo de energía	Autosuficiencia
No necesita combustibles	Brinda un sistema alternativo de movilidad
Vivificante: Permite un mayor contacto con la gente y con la naturaleza	
No genera ni se ve afectada por los embotellamientos.	
Genera cultura ciudadana	
No genera ruido	
Proporciona Equidad	
Brinda un sistema alternativo de movilidad	

Nota. Fuente: Suero, P. 2010, p. 55.

Ahora bien, a pesar de las numerables y cuantificables ventajas que supone la bicicleta en las ciudades y en el mundo, es necesario un análisis juicioso de los impactos ambientales que supone la actividad humana, pues toda acción conlleva a una reacción, o lo que equivaldría a la huella ecológica del cicloturismo. Así pues, se muestra en la tabla 3 los posibles y más recurrentes factores humanos que implican un impacto ambiental en el ecosistema que se visita.

Tabla 3.

Impacto ambiental del turismo por los visitantes

FACTOR	IMPACTO AMBIENTAL
Mucha gente en el mismo lugar	Estrés en el medio ambiente, cambio de comportamiento de los animales
Conducción fuera de los caminos	Destrucción del suelo y la vegetación
Marchas a pie	Destrucción de la flora
Camping/Picnic	Erosión del suelo; daños en la vegetación; ruidos, molestias a la fauna; basuras, contaminación; uso de detergentes, polución
Ruidos	Irritación de los animales por sonidos no naturales

Tirar basura	Deterioro del lugar y peligro para la salud animal
Uso descuidado del fuego	Riesgo de incendios, graves daños al ecosistema
Alimentación de animales	Cambios de comportamiento en la fauna, dependencia

Nota. Fuente: De las Heras, P. M., (2003), pp. 94-95

De lo anterior, los factores (en orden descendente) dos al sexto serán tenidos en cuenta durante la planificación y desarrollo del trayecto. Por ejemplo, la mayoría del recorrido en bicicleta desde Bogotá hasta Villa de Leyva se llevará a cabo mediante el uso de carreteras primarias, secundarias y terciarias. Considerando que ya están pavimentadas, y en algunos casos ya tiene delimitación asignada, la conducción fuera del camino asignado y el posible ruido generado se verá delimitado por la misma definición de cicloturismo y motivaciones del viajero: respeto hacia la naturaleza y un ambiente donde se pueda disfrutar del silencio y la calma.

Otro rasgo a tener en cuenta son las marchas a pie, el ruido y la basura. Durante la visita al Páramo de Guacheneque, la cual será bajo la guianza de una persona autorizada, se dará una charla educativa por parte del guía. Este contará la historia del lugar, el origen del río Bogotá y los servicios ambientales que presta, la observación y reconocimiento de flora y fauna presentes, cuáles son las problemáticas del ecosistema y alternativas para su recuperación. Es por esto que todos los factores que contribuyan a impactar negativamente el ambiente serán minimizados al máximo; cada persona haciendo el debido silencio y, los elementos, objetos y alimentos que se lleven al viaje, deberán ser devueltos al lugar de origen, o depositarlos en los lugares correspondientes.

Ahora bien, de acuerdo a lo que se ha venido planteando, el cicloturismo es una actividad donde las personas viajan en grupos de no más de 6 a 8 personas. Además, la realización de fogatas de manera autónoma y la alimentación de animales se evitará al máximo. Así pues, los factores (en su orden) primero, séptimo y octavo tendrán relevancia secundaria.

Lo mencionado va de la mano con la necesidad de entender y comprender el uso del suelo en las áreas donde se realizará el viaje. Razón por la cual, a continuación, se exploran los usos del suelo en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, como parte fundamental para promover la educación ambiental y sensibilización hacia los problemas que acogen estas regiones.

Antes de entrar en detalle, datos generales sobre el contexto territorial de Cundinamarca y Boyacá:

- Cundinamarca (Gobernación de Cundinamarca, 2013) (Ver Anexo 6):
 - Cundinamarca viene de las palabras quechuas Kuntur marka, que significa nido del cóndor.
 - Superficie: 22.605 km² (sin incluir Bogotá)
 - Año de creación: 1886
 - Gentilicio: Cundinamarqués
 - Municipios 116, sin incluir la capital
 - Capital: Bogotá, D.C.
 - Parques Nacionales Naturales: Chingaza y Sumapaz

El departamento se encuentra ubicado en la cordillera Oriental y hace parte de la región Andina, la cual cuenta con un relieve variado en sus paisajes, los cuales van a alturas desde los 300 a los 3.500 msnm. En lo que respecta a su riqueza hídrica, el territorio de Cundinamarca contiene 7 lagunas: Guatavita, Fúquene, Chisacá, Sibaté, La Regadera, El Hato y Tominé y tres represas: Chingaza, Néusa y Sisga. Dos de estos cuerpos de agua, el Tominé y Sisga son atractivo turístico de la ruta.

En lo que respecta al trazo de la ruta, éste pasará por el altiplano Cundiboyacense, situado en el centro del departamento, exactamente se extiende desde las estribaciones del páramo de Sumapaz, al sur, hasta los límites con el departamento de Boyacá; el clima de la región es frío, con una condición de humedad semihúmedo. Además, el uso del uso en el

territorio está dado principalmente por pastos manejados, cultivos transitorios de hortalizas y maíz e invernaderos de flores. (pp. 12-33)

- Boyacá (Gobernación de Boyacá, s.f., pp. 1-6); IGAC, 2005, p. 103) (Ver Anexo 7):
 - El nombre Boyacá viene del vocablo chibcha Bojacá, que significa cercano del cacique o región de la manta real.
 - Año de creación: Ley del 15 de junio de 1857
 - Superficie: 23.189 km²
 - Gentilicio: Boyacense
 - Municipios: 123 (11% del total nacional)
 - Capital: Tunja
 - Parques Nacionales Naturales: Pisba y El Cocuy

De manera similar al departamento de Cundinamarca, Boyacá se encuentra en la cordillera Oriental y también hace parte de la región Andina de Colombia. La característica orográfica es esencialmente montañosa, aproximadamente el 70%; el resto del territorio cuenta con relieves planos, lomas y valles. Debido al dominio del relieve de montaña en el departamento, la altimetría va desde los 180 msnm hasta los 5400 msnm.

La región por la cual atraviesa la ruta corresponde al altiplano Cundiboyacense, que como se verá adelante en el mapeo de la ruta, no constituye una meseta continua ni contiene la uniformidad de desnivel que presenta la Sabana de Bogotá, sino que se caracteriza por valles intercalados, lo que representa fertilidad del suelo y, además, paisajes montañosos ideales para el ciclismo deportivo y cicloturismo.

Hecha esta breve caracterización del territorio, se hace necesario esbozar el contexto del uso del suelo con el fin de comprender sus problemáticas, y cómo el diseño de producto turístico del cicloturismo puede aportar al contexto, social, ambiental y económico.

El uso del suelo es más complejo y adquiere diferentes dimensiones. Como lo plasma Juan Antonio Nieto Escalante, director general del Instituto Geográfico Agustín Codazzi

[IGAC], la mitad de Cundinamarca presenta conflicto de uso de suelos (2014). Según el documento, el departamento es uno de los más agropecuarios del país; con 1.541.595 hectáreas-de 2.400.600 hectáreas- dedicadas a la producción agrícola, ganadera y explotación de recursos naturales. El conflicto de uso de suelos se caracteriza por un “empate técnico”, pues mientras el 51% del territorio cuenta con conflictos de uso, tanto sobreutilización como subutilización, el 49% restante presenta un uso adecuado (IGAC, s.f., p. 1).

Como se puede observar en el Anexo 8, para el año 2012 el 33,5% de Cundinamarca presenta una sobreutilización del suelo. Es decir, se realizan actividades con un aprovechamiento intenso de los recursos naturales, sobrepasando su capacidad natural productiva.

Los conflictos en el uso del suelo en Cundinamarca se presentan porque, en gran medida, la deforestación, el uso indiscriminado de las tierras de montaña y la ganaderización afectan el tiempo de recuperación de la capa vegetal (IGAC, 2014, p. 2).

Ahora bien, en el departamento de Boyacá, otro informe del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Ver Anexo 9) establece que “de las 2.317.600 hectáreas de Boyacá, el 43 por ciento (990.449 hectáreas) presenta sobreutilización en sus suelos: se presiona a la naturaleza más allá de su capacidad, por lo cual se agotan recursos como las capas productivas del suelo, agua y bosques” (s.f., p. 1).

Aunado a las problemáticas enunciadas, Ayala (2005) considera otros problemas ambientales, como la contaminación de las fuentes hídricas por la utilización de químicos en los cultivos, falta de tratamiento de las aguas servidas a nivel urbano y rural, pérdida de sostenibilidad del suelo de uso agropecuario, pérdida de la flora y fauna por la expansión de la frontera agrícola, deforestación y, además, falta de cultura ambiental de la comunidad (pp. 3-4).

Como se observa, en ambos departamentos el conflicto del uso del suelo es bastante común, afectando la manera en que los locales se relacionan con su entorno y la forma en

que perciben el paisaje. Por lo tanto, con el fin de consolidar las buenas prácticas en sostenibilidad, se espera generar espacios de reflexión y pedagogía en los atractivos turísticos que se visiten. En cada parada, tendremos conversaciones sobre la importancia histórica de cada atractivo y su valor para la comunidad, donde se promoverá el libre pensamiento como herramienta para alcanzar un conocimiento holístico del atractivo, y en general, de la ruta.

En definitiva, el componente ambiental-social lo explora Horton (2006) al afirmar que la bicicleta demanda la participación del cuerpo, y ambos (bicicleta y cuerpo) producen y ejercen salud y belleza. El esfuerzo físico requerido demuestra el compromiso ético y político hacia el medio ambiente; al ir en bicicleta no sólo se demuestra la responsabilidad personal del propio cuerpo (amor propio), sino también para las demás personas pertenecientes a una comunidad, y para los seres interconectados e interdependientes del planeta (p. 46).

De manera análoga, Simonsen & Jorgenson (1996) concluyen que los cicloturistas prefieren que el alojamiento sea amigable con la naturaleza. Además, causan el menor daño al entorno, pues los niveles de consumo de energía, de agua, la basura producida, el tráfico, y la contaminación auditiva, visual y ambiental es mucho menor (Faulks, Ritchie & Fluker, 2007, p. 11).

Así pues, dentro del componente ambiental-social, se espera obtener los siguientes beneficios durante el recorrido:

- Dar la oportunidad de ver nuevas partes del mundo y expandir los horizontes mentales
- Mejora la interacción social de la comunidad, y entre la comunidad y el turista
- La relajación y esparcimiento, como antídoto al estrés de la vida moderna
- Bienestar mental y físico, como salud, estética y sensación de logro
- Escapar del trabajo, rutinario y monótono

(Swarbrooke, 1999; Blackwell, 2011, citado por Faulks, Ritchie & Fluker, 2007, p.

11)

Como resultado y, en síntesis, en el curso del componente ambiental social se abordó de manera teórica las dinámicas sociales entre los sujetos que interactúan en un mismo espacio y la importancia de ver la naturaleza como un sistema vivo, complejo y en continuo cambio. Se plasmaron los factores humanos y los impactos ambientales posibles (y a minimizar) durante el trayecto y los conflictos en el uso del suelo. El siguiente componente es el empresarial económico, vehículo en el que se abordará la oferta desde la perspectiva empresarial. Esto es, los diferentes negocios de alojamiento, de A&B, parques temáticos, y diversas empresas asociadas al turismo.

3.2 Componente empresarial económico

El segundo eslabón de la cadena es el componente empresarial económico. A continuación, se mencionarán los impactos y beneficios empresariales y económicos del turismo y, en particular, del cicloturismo. En paralelo, se identificarán las diferentes actividades económicas, comerciales y mercantiles que, a lo largo de la ruta, contribuyan a una mejor experiencia para la comunidad local. Para ello, se tendrán en cuenta los servicios de alojamiento, gastronomía, recreación y otros, pues son servicios paralelos a la actividad turística, al tiempo que permite el buen uso del tiempo libre y ocio, con fines recreativos, culturales y de apropiación del territorio.

Para empezar, el momento histórico en el que Colombia es testigo y partícipe tiene un efecto multiplicador en la sociedad a nivel local, nacional e internacional. El sector del turismo es el segundo generador de divisas del país, que, además, genera aproximadamente 1'820.000 empleos directos. Cabe señalar que estas cifras confirman la importancia de esta actividad para el mejoramiento económico y social en las regiones. El turismo es un motor de desarrollo para el país, cada vez más atractivo para los extranjeros. Esto ha sido posible, entre otras razones, por las nuevas condiciones de seguridad del país, procedente del fin del conflicto armado con las Farc y el proceso de implementación de los acuerdos, así como los avances en infraestructura y confianza económica, lo que ha mejorado la imagen de Colombia en escenarios internacionales (Dinero, 2018; MinCIT, 2018)

Como se aprecia en la Tabla 4, es evidente un aumento del 24,69% de llegada de visitantes extranjeros a Colombia. Esto es, un incremento de 640.105 viajeros.

Tabla 4.

Número de extranjeros que llegaron a Colombia

	2016	2017	Var 17/16
Diciembre	250.496	345.173	37,80%
Enero - Diciembre	2.593.057	3.233.162	24,69%

Fuente: Migración Colombia, cálculos OEE

Nota. Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2017, p. 6

Dentro de los principales orígenes, Venezuela ocupa el primer lugar con una participación del 23,7%, seguido de Estados Unidos con 16,4% y Brasil con 6,5%. Hay que hacer una salvedad, y es comprender que las cifras de Venezuela están dadas, en mayor medida, por el contexto social y económico que se vive en el vecino país. Razón por la cual, es importante tener en cuenta las motivaciones de los viajeros venezolanos al ingresar a país (MinCIT, 2017 p. 7).

Hecha la salvedad, el impacto económico del cicloturismo se desglosará en dos ítems. El primero, hace parte de la economía de la bicicleta en Colombia. Es decir, qué aportes y beneficios se encuentran en el uso y venta de este medio de transporte. En segundo lugar, se hará un análisis de la economía del cicloturismo a nivel global y nacional.

En primer lugar, en términos cuantitativos, para el 2017 el mercado de las bicicletas estaba estimado en más de 300.000 millones de pesos colombianos, con una venta media anual entre 1 y 1.2 millones de unidades (Sectorial, 2017, párr. 1). Por ejemplo, Bike House, la empresa de venta de bicicletas y accesorios para ciclismo, vendieron en 2016 aproximadamente 440.000 bicicletas, con un estimado en ventas en dinero por \$52.500 millones (La República, 2017, párr. 3, 15). Otro caso es la marca Specialized, la cual asegura que durante julio de 2016 y julio de 2017 vendieron 19.000 unidades (Dinero, 2017, párr. 25).

El mercado se mantiene en alza; a pesar del nuevo gravamen a las bicicletas, el cual se compone, para bicicletas con un valor inferior a \$1.5 millones de pesos, el IVA es de 5%, y si la bicicleta es superior al valor mencionado, el IVA es del 19%, Fenalco muestra que la venta de estos elementos aumentó en 30% entre 2015 y 2016. (Dinero, 2017, párr. 5-7).

Una voz experta en el tema, Jaboo Agüello, director Comercial de Specialized para Colombia, afirma que para el 2011 se importaban cerca de 1.200 unidades al año. Para el 2017 se importan alrededor de 17.000 bicicletas, un crecimiento de más del 1.000% (Elnuevosiglo, 2017, párr. 2).

Aunado a lo anterior, la Tabla 5 muestra las principales ventajas económicas (y sociales y ambientales) de utilizar la bicicleta como medio de transporte.

Tabla 5.

Ventajas y beneficios económicos de la bicicleta

Económicas
Rápida
Proporciona Comodidad
Flexible, bajo costo en su valor, impuestos y uso.
Versatilidad y autosuficiencia
Básicamente no requiere de áreas de estacionamiento
Menor espacio ocupado en las vías
No crea la dependencia tecnológica
Transporte de puerta a puerta
Mecánica fácil y accesible
Disminución de los costos monetarios y sociales, directos e indirectos, de los accidentes de circulación.

Nota. Fuente: Suero, P. 2010, p. 55.

En segundo lugar, en lo concerniente al cicloturismo, al gasto hecho por el visitante en el territorio donde realiza la actividad, se le llamará impacto económico directo o retorno económico (Palós & Troyano, 2014, p. 48).

Según el estudio de los mismos autores, los cicloturistas que viajaron y durmieron al menos un día, realizaron un **gasto promedio de 57,08€/ día**. El rango de gasto es entre 50€ y 70€/día, con una **estancia promedio de 7,7 días** y, **el gasto promedio de todo el viaje, está en 439€**. Los gastos se distribuyen así: 40% alojamiento, 30% en alimentación y otro

30% en compras, transporte o actividades locales. De manera paralela, los excursionistas (los que viajan sólo un día), realizaron un gasto medio de 15,39€/día, con un rango de gasto entre los 10€ y 20€/día, de los cuales el 60 al 75% se destina a la alimentación (Palós & Troyano, 2014, p. 48).

Hay que mencionar, además, que debido a la adecuada infraestructura y el acceso a servicios básicos para el cicloturista, en Europa se realizan aproximadamente 2.300 millones de viajes en bicicleta cada año; 20 millones corresponden a motivaciones turísticas en sentido estricto (con pernoctaciones). **El impacto económico directo que producen estos viajes es de alrededor 44.000 millones de euros;** 9.000 millones corresponden al sector turístico (Weston, et al., 2012, citado por Palós & Troyano, 2014, p. 49).

De los ejemplos más relevantes de rutas exitosas en Europa es la Ruta del Danubio. Esta serpiente hídrica, la cual nace en la confluencia de los ríos *Brigach* y *Breg* en Alemania y desemboca en el Mar Negro, atraviesa diez⁴ países de Europa y tiene una longitud de 2860 kilómetros. Desde los años 80 se ha ido popularizando como la más antigua y más conocida de las rutas cicloturísticas existentes en Europa. El crecimiento es notable. En 1994 se registraron aproximadamente 80.000 pernoctaciones/año; para 2010 el número de pernoctaciones/año fue de 145.000 y, además, 146.000 excursionistas (viaje de 1 día), con un retorno económico 71,8 millones de euros. Rutas como la del Danubio les han dado nuevas oportunidades a destinos turísticos rurales, los cuales actualmente confían en este tipo de turismo. Y no es para menos, pues la ocupación hotelera de los cicloturistas está entre el 60% y el 80% en algunas ciudades del Danubio (Lumsdon, 2000; ARGE Donau Österreich, 2011; Bernhofer & Miglbauer, 2008; Palós & Troyano, 2014).

Sobre los impactos económicos indirectos del cicloturismo, no hay suficientes estudios que evalúen este rubro. El único hace parte del análisis realizado a las rutas del Loire y de los Dos Mares. Se identifican como impactos económicos indirectos los siguientes: desplazamiento para el acceso a la región donde se hará el viaje, alquiler de apartamentos, gastos en Francia antes de viajar, y el ahorro en salud y seguridad. Este último, a nivel

⁴ Alemania, Austria, Eslovaquia, Hungría, Croacia, Serbia, Rumania, Bulgaria, Moldovia y Ucrania

cuantitativo, representa un ahorro en gasto público para salud de 9,2 millones de euros anuales, por los 7,8 millones de kilómetros recorridos anualmente por los cicloturistas en la ruta de los Dos Mares. A su vez, en la ruta del Loire, se recorren 8,8 millones de km, lo que representa un ahorro de 10,5 millones de euros anuales (Mercat et al., 2011, citado por Palós & Troyano, 2014, pp. 59-60).

3.3 *Análisis de la Oferta*

En esta parte se explorará la situación de la oferta turística durante el recorrido. Esto es, tener en cuenta y mencionar los posibles establecimientos prestadores de servicios turísticos que participarían y se verían involucrados en el trayecto, con el fin de adaptar la ruta a las necesidades de los cicloviajeros de acuerdo con la información disponible, y variar la visita a diferentes atractivos, dependiendo de su disponibilidad y oferta turística.

Según datos suministrados por el Plan de Desarrollo Turístico “Cundinamarca Turística: más unida, más reconocida y competitiva 2017-2027” elaborado mediante el esfuerzo conjunto de la Gobernación de Cundinamarca, el Instituto Departamental de Cultura y Turismo de Cundinamarca [IDECUT] y la Fundación para el Desarrollo Sostenible de la cultura, el Patrimonio y el Turismo [FUNDACUTLA] se observa en el Anexo 10 los prestadores de servicios turísticos de Cundinamarca por categorías.

Como se observa, se encuentran 805 prestadores registrados en el RNT a febrero de 2017, de los cuales: el 62% corresponden a los establecimientos de alojamiento y hospedaje (482), el 24% son agencias de viajes (194), seguido de un 5% de participación de guías de turismo (42).

De lo anterior, teniendo en cuenta la amplia participación de los establecimientos de alojamiento y hospedaje en el departamento y para mayor comodidad de los turistas que accedan a participar en la ruta, se tendrán en cuenta los diferentes negocios que ofrezcan alojamiento, de ser posible, en habitaciones compartidas, y establecimientos que ofrezcan

alimentos y bebidas, pues éstos son indispensables para una adecuada alimentación e hidratación durante el viaje.

Por otra parte, en el Departamento de Boyacá, de acuerdo con cifras reveladas por el Sistema de Información Turística de Boyacá [SITUR], en su sitio web se encuentran registradas, en su orden: 124 establecimientos de alojamiento y hospedaje, 24 establecimientos de alimentos y bebidas, 21 agencias de viaje y 3 empresas de transporte.

Junto con lo anterior, de acuerdo con el Plan de Desarrollo Turístico Sostenible del Departamento de Boyacá (2012) se identifican 505 establecimientos registrados con RNT, en donde la mayoría se encuentran concentrados en municipios altamente turísticos como Villa de Leyva, Tunja, Sogamoso, Paima y Duitama (p. 179).

Como lo muestra el Anexo 11, se identifican los tipos de prestadores turísticos y la proporción dentro del departamento.

Es evidente la dominación de los establecimientos de alojamiento y hospedaje en el mercado dentro de la región. Llama la atención, del mismo modo, que los establecimientos de gastronomía, bares y negocios similares solo cuentan con un 1% de participación del mercado, porcentaje realmente bajo. Esto no significa que no haya establecimientos de alimentos y bebidas, pues en la caracterización de oferentes que se realizará más adelante demuestra que hay variedad de restaurantes, sino que, es probable, dichos establecimientos no cuenten con el Registro Nacional de Turismo.

A continuación, se enumerarán los principales atractivos gastronómicos y establecimientos de alojamiento a visitar, además de contar con una plataforma virtual que permitirá una experiencia más amena durante el recorrido.

3.3.1 Atractivos Turísticos

El inventario de atractivos turísticos (ver Anexo 12) muestra los diferentes lugares que cuentan con “recursos naturales y atributos culturales que podrían hacer parte de la oferta

turística” (López, Murillo & Ochoa s.f., p. 73) a lo largo de la ruta en bicicleta. A pesar de que se enumeren todos los atractivos, hay que subrayar que por limitaciones de tiempo y salud de las personas no es posible visitarlos todos, pues tomaría más tiempo del planeado, y la visita de todos los atractivos supone un esfuerzo físico considerable.

Como se puede observar en el anexo, el esquema de inventario propone dos tipos de atractivos, los focales y los complementarios. Son atractivos focales todos aquellos que se encuentran cercanos (no mayor a 2 kilómetros) a la vía principal por la cual pasará la ruta, y que cuentan con delimitación de acceso adecuada. Por otra parte, los atractivos complementarios son aquellos “elementos de patrimonio natural o cultural, que se encuentran en un área determinada, pero que no poseen el grado de importancia o singularidad en cuanto a atracción turística de los atractivos focales. Constituyen motivos de interés adicional y valor agregado para el ecoturista, contribuyendo a una experiencia de mayor riqueza y diversidad, al inducir al visitante a que permanezca más tiempo en el área” (López, Murillo & Ochoa s.f., p. 75).

A continuación, se explica brevemente las razones por las cuales es atractivo visitar los lugares propuestos.

- Puente del Común (Burgos, A., s.f):
 - Construcción arquitectónica del siglo XVIII. Fue partícipe de tres hechos significativos para la comunicación entre pueblos, la consolidación y el reconocimiento cultural y social para la construcción de la nación.
 - **1.** El puente era la única entrada o salida de la capital en su parte norte... El puente está ubicado sobre el Río Funza (hoy en día conocido como Bogotá) y permitía, en aquel entonces, el paso y la comunicación entre la capital y provincias como Tunja y Bucaramanga
 - **2.** El Puente fue una importante vía de comercio entre Santafé y las provincias del norte durante el siglo XVIII

- 3. El suceso más trascendental que ocurrió en el puente, fue el histórico encuentro entre el ejército de los Comuneros (encabezados por Juan Francisco Berbeo y José Antonio Galán) y los representantes de la corona española (el Alcalde Ordinario, el Señor Eustaquio Galvis, el oidor Joaquín Vasco y Vargas y el Arzobispo Don Antonio Caballero y Góngora). La importancia de ese encuentro radica en que fue la primera expresión de descontento o inconformidad popular ocurrida en el virreinato del Nuevo Reino de Granada (p. 2).
 - El tiempo estimado para visitar el atractivo y recorrerlo es de 15 a 20 minutos.
- Río Teusaca (Martínez, 2008; García, 2014; Monsalve, 2016).
 - Las fuentes y cuerpos hídricos no reconocen fronteras político-administrativas. Se tiene así que diferentes territorios como Bogotá, La Calera, Sopó, Toncancipá, Chía, Choachí, Ubaque y Guasca comparten la cuenca del Río Teusaca.
 - El río Teusaca presta diferentes servicios a las comunidades cercanas.
 - Servicio de provisión de agua. Es el servicio más común, el cual permite llevar a cabo procesos económicos y sociales del sistema andino.
 - Permite la provisión de alimento mediante el cultivo, principalmente de papa, y, en menor proporción, cubios e hibus.
 - La ganadería es una actividad que, si bien es muy importante para la economía campesina, el pastoreo y pisoteo afectan la vegetación paramuna, el suelo, la fauna nativa, la dinámica hídrica y el flujo de nutrientes.
 - Servicio de provisión de productos bioquímicos, medicinas naturales y productos farmacéuticos.
 - Servicios culturales. Dentro de estos, están los valores espirituales y religiosos de las comunidades, valores estéticos, recreación y ecoturismo y servicio de sentido de pertenencia al territorio
 - Esto último es importante tenerlo en consideración. El cicloturismo se embarca en paisajes normalmente naturales, con poca presencia de

aglomeraciones y ruido. Así, cuando un elemento natural se conserva y es atractivo para las personas, se vuelve un lugar que las personas quieren visitar.

- La Cabaña Alpina
 - Con una puntuación excelente del 46%, y excelente en un 33% según Tripadvisor (2018), la Cabaña de Alpina en el municipio de Sopó es el N° 1 dentro de 23 lugares en esta red social para comer en Sopó.
 - Acogedor parador para descansar, degustar una gran variedad de productos lácteos y disfrutar del ambiente rural de las instalaciones.
 - Dentro de los productos que se pueden encontrar, hay una gran variedad de productos lácteos, como quesos, avena, yogurt, tortas y pasteles, además de productos de sal, como sánduches, y diferentes snacks.
 - Se considera un atractivo turístico,

- Guatavita (Alcaldía de Guatavita, s.f.)
 - Capital religiosa para los Muisca. La laguna más próxima era símbolo sagrado para la cultura muisca, la cual era el templo donde se veneraba a Chie (agua), y mediante las ceremonias se da origen a la Leyenda del Dorado.
Ceremonias
 - Consta de dos partes: la familiar, que es un conjunto de casas donde vive a población nativa, y la pública o cívica, donde se encuentran los edificios del Gobierno, plazas, almacenes y todo lo relacionado con el comercio

- Páramo de Guacheneque (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016; Pinzón, J, s.f.)
 - El paraíso natural llamado Páramo de Guacheneque, está ubicado en el municipio de Villapinzón, y es el ecosistema que le da nacimiento al río Bogotá, el cual bordea la capital de Colombia y recibe más de 100 vertimientos de desechos de urbanizaciones e industrias

- Bajo actividades industriales, ganaderas y agropecuarias la ciudad capital y los municipios cercanos al río Bogotá se ven beneficiados por los servicios que presta.
- “Allí, en un paisaje glacial y bendecido por el vapor de agua que en forma de neblina cubre sistemáticamente su particular geografía, se declaró una reserva natural de 6.343 hectáreas, con el fin de proteger este santuario que da vida al río de los capitalinos”, relata el investigador Javier Pinzón
- Puente de Boyacá (Gobernación de Boyacá, s.f.; Molano, 2015; Colombia.com, s.f.)
 - Se le denomina el “Altar de la Patria”, reconocido por ser el lugar donde nació la República y la Democracia Colombiana
 - Lugar de importancia histórica para el país. Fue en ese lugar, donde Simón Bolívar atajó las fuerzas realistas que pretendían llegar a Santa Fe (Bogotá), y aunque actualmente es un lugar que inspira paz y tranquilidad, en su momento fue un campo de guerra.
 - Hay varios atractivos a contemplar dentro del complejo del Puente de Boyacá:
 - Monumento a Simón Bolívar
 - Estatua del General Francisco de Paula Santander
 - El Arco del Triunfo
 - La llama de la Libertad
 - El ciclorama y la capilla
- Villa de Leyva (Rodríguez, M., Cano, D., Grisales, M., Fajardo, C. 2013; Cantor & Gómez, s.f.)
 - Ubicada en el Departamento de Boyacá, es una ciudad cada vez más visitada por turistas nacionales e internacionales. Su crecimiento a todo nivel la hace apta para recibir en sus fines de semana a personas interesadas en conocer su valor histórico, geológico, arquitectónico y cultural
 - Villa de Leyva fue elevado a la categoría de Monumento Nacional en 1954, debido al valor histórico y cultural que ofrece. Esto conlleva al surgimiento

de un centro de gran atractivo turístico y cultural, convirtiéndolo en el municipio líder del desarrollo turístico del Alto Ricaurte

- Villa de Leyva cuenta con gran variedad de atractivos turísticos, entre los cuales están:
 - Plaza Mayor de Villa de Leyva
 - Casa Terracota
 - Casas y Museos histórico-culturales (Museo del Fósil, Museo Paleontológico, Casa Museo Antonio Nariño, entre otros)
 - Pozos Azules
 - Santuario de Flora y Fauna de Iguaque
 - Festivales y eventos sociales para la recreación y el ocio (Festival del Viento y de las Cometas, Festival de Luces, Festival de Astronomía, entre otros)

Es pertinente recalcar que la motivación de los seres humanos rara vez se lleva a cabo solo en la conducta del sujeto, pues ésta se ve afectada y atrapada en el entorno del sujeto, y de las personas que lo rodean. Aún más, los diferentes estímulos de la persona se ven influenciados por la determinación cultural del espacio que lo rodea (Maslow, 1991, p. 14). Esto permite aceptar que sucesos aleatorios durante la ruta; como es el caso fortuito que el neumático de una llanta se pinche; averías técnicas y/o mecánicas de la bicicleta; condiciones meteorológicas que afecten el buen desempeño y rendimiento de los cicloturistas, y condiciones internas del cuerpo humano (algún dolor muscular, cansancio, fatiga, e inclusive necesidades fisiológicas como ir al baño o de alimentarse) reflejen el hecho de interrumpir la continuidad del trayecto, haciendo las paradas correspondientes y necesarias para que todos los participantes de la ruta tengan la oportunidad de recuperarse, y lo que es más importante, de gozar la actividad turística sin mayores complicaciones.

Así pues, el detalle de los atractivos mencionados no significa que se deban visitar todos, pues por cuestiones de tiempo y como se explicó en el párrafo anterior, depende de las circunstancias, motivaciones y en común acuerdo con el grupo visitar uno u otro atractivo turístico. Es decir, si por decisión unánime del grupo se decide no realizar el descanso

requerido en el lugar propuesto, se continuará con el trayecto, y será en campo que se decidirá el mejor lugar para descansar, retomar energías, almorzar o dormir, según sea el caso. Esto es importante comprenderlo y tenerlo presente, pues la incertidumbre hace parte de la magia del cicloturismo.

Recordemos que aquel que decida hacer parte de la ruta cicloturística tendrá sus motivaciones personales. De manera genérica, se afirma que el principal factor para practicar el cicloturismo es estar en contacto con la naturaleza y el disfrute de los paisajes y entornos naturales. El segundo factor para desarrollar esta actividad es por la incidencia en la salud de quien lo practica, seguido del disfrute del uso de la bicicleta como instrumento de ocio, que conduce a la realización de una actividad relajada y agradable (Ho et al., 2015; Kulczyckia y Halpenny, 2014; Serra, 2016; Weston et al., 2012, en Moral, 2016).

3.3.2 Ofertantes de Servicios Turísticos

En la salida de Bogotá, después del peaje se encuentra la bomba Mobil. Este es un lugar ideal para parar, reagrupar a todos los ciclistas y revisar que las bicicletas estén en óptimas condiciones. Además, en el lugar hay un local de sandwiches famoso, **Rumbos** (Ver Anexo 13), para retomar energías y visitar el Puente del Común.

Los sandwiches tienen un precio promedio de 16.000 pesos colombianos. El recomendado del lugar es el sándwich de pavo, con salsa de la casa. Además, venden otros alimentos y bebidas para el camino.

Veinte kilómetros después, se visitará el municipio de Sopó, con una parada para reagrupar al grupo y disfrutar del ambiente rural en la **Cabaña de Alpina** (Anexo 14), donde sus productos frescos se podrán disfrutar, en compañía de un café y del verde de sus prados.

Otro lugar recomendable para descansar y reponer energías, el cual ofrece productos de alimentos y bebidas es en la panadería y pastelería el **Imperio del Pan** (Anexo 15), ubicada

en el pueblo de Guatavita. La gran variedad de panes, empanadas, sandwiches y refrescos serán un gusto al paladar.

A escasos 26 kilómetros de Guatavita, dependiendo del ritmo y las condiciones pactadas por el grupo durante la ruta, se realizará otra parada en el mirador y puente de la Represa el Sisga. En el lugar se puede admirar el paisaje y descansar unos minutos. Aquí, el restaurante *El Refugio del Sisga* es la mejor opción; ubicado en el kilómetro 68 en la vía Bogotá – Tunja, es un “lugar ideal para las personas que disfrutan la buena comida acompañados de una vista espectacular... La misión de ‘El Refugio del Sisga’ es brindar un excelente servicio a la mesa con calidad y frescura en cada uno de los platos. Además, contribuir con el desarrollo de la región empleando personal local y ofreciendo productos elaborados con materias primas de la zona” (El Refugio del Sisga, s.f., Nuestro Restaurante).

Del mismo modo, en el departamento de Boyacá se encuentra una gran variedad de establecimientos gastronómicos posibles a visitar. En el municipio de Ventaquemada se encuentran, entre las diferentes opciones, el restaurante Sumerce Siga Pa Dentro y La Puerta Boyacense. Lugares ideales para descansar y recomponer las energías gastadas durante el trayecto.

En el Puente de Boyacá se podrá parar con el fin de reagrupar a los integrantes del viaje, y de paso, descansar y contemplar el paisaje en el restaurante *Pizza Nostra*, con un mirador de toda la extensión del Puente (Ver Anexo 16).

Junto con lo anterior, en el municipio de Villa de Leyva es posible encontrar gran variedad en cuanto a oferta gastronómica y alojamiento. En cuanto a dónde comer, se recomienda visitar los lugares más autóctonos y representativos de la cocina boyacense, evitando así restaurantes lujosos y carta excesivamente costosa. Por ejemplo, La Tienda de Teresa y La Feria Piqueteadero son dos opciones, aunque se deja a la libertad del grupo decidir dónde comer.

En cuanto a opciones de alojamiento, considerando el desgaste físico y la importancia y una buena recuperación mental y corporal se proponen a continuación dos opciones de alojamiento. Por un lado, **en el municipio de Villapinzón se encuentra el Hotel Chiguala**. Es un lugar para pernoctar ideal, ya que permitirá descansar adecuadamente, al tiempo que permite organizar la logística necesaria para visitar el Páramo de Guacheneque, atractivo focal e importante para la ruta.

Por otro lado, en el departamento de Boyacá, en el municipio de Turmuqué, a aproximadamente 13 kilómetros de Ventaquemada y de la vía principal, se encuentran tres opciones diferentes de alojamiento (Ver Anexo 17). En este punto, se deja a disposición del grupo, dependiendo de las necesidades de los cicloturistas y factores como el tiempo y dinero, la decisión de hospedarse en un lugar determinado.

Ya en Villa de Leyva, **el alojamiento recomendado por su precio es la Estancia El Olivo⁵, Bed & Breakfast**. Este establecimiento cuenta con una habitación con ocho camas, permitiendo a todo el grupo dormir y descansar juntos, a un módico precio de 35 mil pesos la noche, con baño compartido entre los integrantes del dormitorio.

Otra opción es alojarse en la Red Social y plataforma virtual Warm Showers (Ver Anexo 18). Esta red social es “un intercambio, a nivel mundial, gratuito de hospitalidad para cicloturistas. Las personas que estén dispuestas a acoger a cicloturistas que están de viaje pueden registrarse y proporcionar información de contacto. Así, de vez en cuando, puede que acojan a gente, además de compartir historias y tomar algo” (Warm Showers, s.f., FAQ).

Esta plataforma se encuentra disponible en Colombia, con cobertura limitada en el territorio nacional. En Villa de Leyva sólo dos anfitriones están registrados en la plataforma y disponibles a alojar a cicloviajeros, los cuales están sujetos a aceptar un grupo mayor a seis personas, como lo muestra el Anexo 19.

⁵ Sitio web: <http://www.estanciaelolivo.villadeleyva.com.co/>

A pesar de haber considerado diferentes oferentes de servicios turísticos durante la ruta, se pretende, por lo tanto, dejar a libre disposición del grupo las decisiones de parar, descansar, alimentarse y dormir donde sea más conveniente.

Finalmente, se prescindirá de los servicios de las agencias de viajes, ya que, uno de los motivos por los cuales se realiza esta ruta turística en bicicleta es la independencia y libertad de poder viajar a casi cualquier destino sin la intervención de terceros.

3.4 Análisis de la Demanda

3.4.1 Análisis de la Demanda Internacional

En aras de aportar conocimiento e información acerca de esta práctica, el estudio de quién es el usuario y su comportamiento en la ruta se divide en dos escenarios; el macro, basado en estudios internacionales en países con alta presencia de cicloviajeros⁶, y el micro o nacional, el cual se fundamenta en encuestas realizadas a ciclistas con interés en el uso de la bicicleta como forma de transporte turístico.

En este orden de ideas, de acuerdo con el estudio elaborado por CicloturismoChile (2016) el origen de los cicloturistas, que es también donde hay más presencia de este tipo de turismo, es en **Norteamérica** y **Europa** (p. 11). El perfil de los cicloviajeros en estos dos destinos se puede clasificar de la siguiente manera:

- **Autoguiado de bajo presupuesto.**
 - Son los más jóvenes entre todos los que realizan esta actividad

⁶ La información encontrada acerca del perfil del cicloturista internacional se encuentra detallada y resumida en el Anexo 24

- Gastan diariamente entre US\$15 y US\$30 (un monto bajo para el gasto promedio de los demás ciclistas) y es un segmento con una participación considerable en el mercado de cicloviajeros independientes.
 - Debido su bajo presupuesto, pedalean entre 120 a 160 kilómetros por día, lo que les permite recorrer largas distancias (a un gran esfuerzo físico) al tiempo que reducen noches de alojamiento.
 - Prefieren pernoctar en camping o bien quedarse en cuartos compartidos; el hotel no es una opción para ellos. Otra opción la ofrece la plataforma virtual www.warmshowers.org, es una comunidad virtual que comparte alojamiento gratis para cicloturistas.
 - Hay que mencionar, además, que su principal gasto es la alimentación, por lo cual la cocina es su mejor aliado. Recurren a mercados locales o ferias para adquirir sus alimentos, y prepararse autónomamente la comida.
- **Autoguiado de presupuesto medio.**
 - Es un intermedio entre el de presupuesto bajo y el de presupuesto alto.
 - Lo que les interesa es el concepto de cicloturismo, donde los recorridos por donde transiten tengan elementos que les llamen la atención.
 - Son personas flexibles y entienden la dinámica del cicloturismo; no se apegan a un itinerario y fluyen con las circunstancias.
 - Su gasto diario es aproximadamente de UD\$50. Aun así, su gasto no es constante, pues un día este tipo de turista puede viajar en bicicleta y pernoctar en camping para disfrutar de una noche estrellada en la naturaleza, pero si llueve y no desean mojarse o pasar frío, no hay inconveniente en pagar por una habitación donde puedan acceder a duchas y estar calientes.
 - Este tipo de turistas pedalea, en promedio, entre 80 y 140 kilómetros por día.
 - Al igual que los cicloturistas de bajo presupuesto, éstos viajan con su propio equipo de cocina; tienen la opción o bien abastecerse en mercados locales y cocinar, o bien visitar restaurantes y comer (lo que no sucede con el primer perfil de viajeros).

- Este tipo de viajero es difícil de identificar, pues es el intermedio de los dos extremos. A pesar de ello, es conservador en sus gastos y siempre preferirá la opción económica.
- **Viajero (autoguiado) con alto presupuesto.**
 - Representan más o menos la mitad del mercado autoguiado.
 - Es común que sean los de mayor edad y, como su perfil lo indica, disponen de un presupuesto mucho mayor al de los demás (US\$75 a US\$100).
 - Pedalean entre 80 kilómetros y 120 kilómetros diarios, y prefieren hospedarse en moteles (concepto americano), hoteles y bed & breakfast (alojamiento familiar y hogareño, que como su nombre lo indica, incluye alojamiento y desayuno).
 - Estos viajeros viajan libres de equipaje pesado; como elementos de camping y cocina.
 - Están dispuestos a gastar su dinero en actividades complementarias que no tengan relación con el ciclismo (CicloturismoChile, 2016, pp.29-31).

En concordancia con lo anterior, el estudio de Palós & Troyano (2014) analiza el **perfil del cicloturista en Europa**, la cual se organiza de la siguiente manera:

- La edad promedio de los practicantes está entre los 45 a los 55 años;
- El 60% son hombres y el 40% mujeres;
- El 50% prefiere viajar con acompañante, 20% en grupos de hasta 5 personas y otro 20% prefiere viajar solo;
- Poseen estudios secundarios y universitarios
- El nivel de sus ingresos está entre los €24.000 a los €36.000 por año (p. 35).

En otro estudio, el cual explora el cicloturismo en las **Vías Verdes (España)**, establece que el 41% de los viajeros han cursado estudios universitarios, el 74% son

asalariados y un 15% son empresarios. Se caracterizan por haber logrado la independencia de sus padres, haber formado familia, mostrar un elevado nivel educativo y cultural, y se desarrollan en ocupaciones que requieren niveles profesionales medios y altos (Mercedes, 2008, p. 31).

Todas estas observaciones se relacionan también con la estacionalidad (climática), pues inciden en los patrones de conducta de los viajeros. En el *Anexo 20* se detalla la proporción de personas que viajan en bicicleta por Europa, teniendo en consideración las condiciones climáticas y meteorológicas del lugar de origen y de destino.

Como se observa, y de acuerdo con Palós & Troyano (2014) en **Alemania** y **Reino Unido**, el 79% del cicloturismo se realiza entre mayo y finales de agosto (primavera – verano); en **Holanda**, el 74% se produce en primavera y verano (de abril a agosto) y el 19% en otoño; en **Francia**, la proporción de cicloturistas respecto a ciclistas de un día aumenta considerablemente en verano (julio-septiembre) (p. 38). En **España**, hay mayor afluencia de viajes en verano (33%), primavera (32%), otoño (22%) e invierno, 13% (Mercedes, 2008, p. 20).

La importancia y visibilidad de estos países está dada por la estrecha relación histórica del uso de la bicicleta en Europa (Zarco, s.f., p. 15). Además, no es despreciable que en Alemania, Dinamarca, Holanda, Suecia e Italia se realicen el mayor número de viajes urbanos en bicicleta, llegando a representar el 55% de todos los viajes de los diferentes medios de transporte disponibles (Villareal, 2010). Esto último se explica mediante las buenas condiciones de infraestructura para trasladarse en bicicleta en Europa.

A través del proyecto EuroVelo, una compleja red de más de 20.000 kilómetros de vías, carriles y senderos que atraviesan Europa, y con 15 itinerarios ciclistas, son miles los europeos que se motivan a recorrer el continente en este tipo de vehículos (Merino, 2016, párr. 1).

Otro factor para tener en cuenta es el tiempo de pedaleo y distancia recorrida promedio por día. Los autores Weston, Davies, Lumsdon, McGrath, Peeters, Eijgelaar, Piket

(2012) concluyen en su análisis que el 65% de **los cicloturistas prefieren pedalear 7 o más horas al día**, mientras que el 65% de los excursionistas prefieren entre 1 hora y 4 horas de pedaleo por día. En cuanto a la distancia recorrida, **la media de kilómetros recorridos es de 60km al día entre los cicloturistas** y 41km entre los excursionistas (Palós & Troyano, 2014, p. 41). Lo mencionado queda consignado de manera visual en el *Anexo 21*

Junto con lo anterior, el *Anexo 22* muestra el número de días que los cicloturistas prefieren viajar y su porcentaje. Se observa que **el 62% de los cicloviajeros prefieren que el viaje sea de varios días**. La explicación a los resultados de la tabla se halla en que la actividad de montar en bicicleta es con fines recreacionales y deportivos, por lo que, al no tener la carga competitiva, la percepción del tiempo no es limitada, por lo que no hay necesidad de recorrer grandes distancias.

Por otra parte, el tipo de alojamiento elegido por el cicloturista varía de acuerdo al tipo de perfil del viajero. La Tabla 9 muestra el tipo de alojamiento elegido y el promedio de uso para ciclistas europeos.

Tabla 9.

Preferencia de los cicloviajeros en cuanto a alojamiento

Tipo de alojamiento	Promedio de uso
Hotel	30 - 60%
Pensiones / B&B	30 - 60%
Camping	10 - 20%
Albergue juventud	5 - 13%
Habitaciones privadas	2 - 27%
Otros	5 - 15%

Fuente: Altermodal (2007), ETI (2007), Fietsplatform (2009a), Ickert et al. (2005), MANOVA (2007), Öhlschläger (2007), TMBLM (ed.) (2008), Trendscape (2010) citado por Palós & Troyano (2014)

Como se puede inferir en la tabla, **el hotel, el bed & breakfast y el camping son las principales opciones para los cicloviajeros**; opciones que se adaptan a los tres perfiles ya vistos. De la misma manera, la elección de dónde pernoctar también depende del perfil psicosocial del ciclista, elemento a indagar a continuación.

Conviene subrayar que, en términos psicosociales, el cicloturista (europeo) da preferencia a las zonas y áreas con alto contenido de naturaleza y que son poco concurridos por las personas. Ven el cicloturismo como una oportunidad de alejarse de las multitudes, pero con la compañía de otros ciclistas mientras se recorre el lugar; además, lo consideran un eficaz método de relajamiento (Bloy, s.f., p. 2). De manera semejante, el estudio elaborado por Ritchie (1998) establece que disfrutar de un ambiente lejos del tráfico pesado y de las multitudes, y experimentar un entorno que prevalezca el paisaje natural hacen parte de las motivaciones para realizar cicloturismo (pp. 10-12).

De lo anterior se infiere que, considerando las motivaciones psicosociales propuestas por Crompton (1917) citado por Castaño (2005) se identifican en un cicloturista las siguientes: 1. **Escaparse del ambiente cotidiano**. El turista busca destinos que sean diferentes con respecto a su entorno habitual, tanto física como socialmente. 2. **Relajación**. Se refiere a la relajación mental que deriva en la práctica de hobbies e intereses que no se pueden desarrollar en la vida diaria. 3. **Regresión**. El turista está motivado a regresar a épocas donde el estilo de vida era más simple, lejos de la complejidad e incertidumbre actual de la sociedad. 4. **Novedad**. La persona se identifica por ser curioso, aventurero y explorador. 5. **Prestigio**. El viaje es símbolo de un estilo de vida elevado (este último solo aplica al cicloturista de alto presupuesto).

Para terminar el perfil del cicloviajero internacional, es preciso considerar las actividades que están dispuestos a realizar estos turistas. La figura 14 ofrece mayor claridad al respecto.

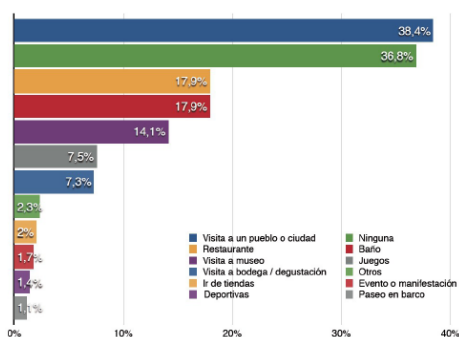


Figura 14. Actividades realizadas por cicloturistas durante sus viajes. Fuente: Mercat 2011c, Ruta de los dos Mares. Citado por Palós & Troyano (2012), p. 45

Como bien se puede leer en la gráfica, la principal actividad es la visita a un pueblo o ciudad, seguido de ninguna actividad específica, realizado por un 36% de cicloturistas aproximadamente. Seguido por visita a restaurantes (comprensible) y luego por la asistencia a baños. Como complemento, Gantar, Kočiš & Pehnec (2012) consideran que el cicloviajero están interesados en monumentos, atractivos locales y lo que tenga algún elemento diferenciador; áreas por su importancia histórica, museos, tiendas peculiares de la zona, campos vitivinícolas, granjas, galerías de arte, restaurantes, áreas naturales y otras actividades de ocio (p. 24).

3.4.2 Análisis de la Demanda Local

Como se ha mencionado a lo largo de la investigación, el producto de cicloturismo en el país es aún incipiente, y no cuenta con estudios de perfiles de turistas nacionales en este tipo de turismo. Es por esto que, con el fin de explorar y visualizar de manera general el terreno de esta actividad a nivel local, se abordaron a los ciclistas que llegaron al **peaje Alto de Patios, en la vía Bogotá-La Calera**, durante dos domingos del mes de abril, el 08 de abril y el 22 de abril y se les realizaron varias preguntas. Se decidió realizar las encuestas en este atractivo deportivo y turístico, debido a que dentro de la cultura bogotana y los hábitos de la ciudad está en subir los fines de semana al Alto de Patios, un trayecto de poco más de 6 kilómetros. Allí suben tanto mujeres como hombres, solos, en grupos de amigos y familia, y lo más importante, es que muchas veces Patios es el entrenamiento habitual de ciclistas que esperan mejorar su rendimiento, y que tienen el potencial de viajar varios días en bicicleta.

El método estadístico que mejor responde a las necesidades del estudio corresponde al muestreo no probabilístico. Para esta técnica, según Ochoa (2015), “se seleccionan elementos para la muestra basándose en hipótesis relativas a la población de interés, lo que se conoce como criterios de selección” y por esta razón no es posible establecer márgenes de error y niveles de confianza (párr. 11). No obstante, este método es utilizado en estudios de mercados

turísticos en donde los elementos no tienen una probabilidad conocida de ser seleccionados; y a estas muestras se les conoce como intencionales o circunstanciales (Cárdenas, 1991, p. 169).

Para la presente investigación se aplicó el muestreo intencional, el cual Cárdenas lo define como aquella técnica que, de acuerdo con la muestra que fija el diseñador, ésta sea representativa de la población de donde se obtiene, pero esta representatividad depende de su particular opinión (1991, p. 170). Así pues, **la muestra total** para identificar el perfil del ciclista (y cicloturista) que realizaría un viaje en bicicleta de Bogotá a Villa de Leyva **fue de 85 personas**. Se realizaron en diferentes puntos del peaje, como restaurantes, cafeterías e incluso en la calle, y se priorizaba a los grupos de personas que contaban con equipo y accesorios adecuados para el ciclismo (guantes, uniformes y calzado para ciclismo), y que además contaran con presencia de mujeres en el grupo. Esto último, con el fin de obtener información lo más heterogénea y diferente posible, recabando datos de diferentes perspectivas. El instrumento en el cual se recolectó la información es el formato de encuesta como se muestra en el *Anexo 23*.

Dentro de los objetivos que se pretenden cumplir, está el conocer los aspectos demográficos, sociodemográficos y capacidad de gasto durante un viaje en bicicleta de varios días. *El Anexo 24* muestra de manera concisa y resumida los resultados de las encuestas.

Avanzando en el análisis del perfil el turista, dentro de los datos demográficos que se tuvieron en cuenta, se puede observar que, como lo muestra la Figura 14, en la subida a Patios hay un alto porcentaje de hombres (66%), y las mujeres representan un 34% del total.

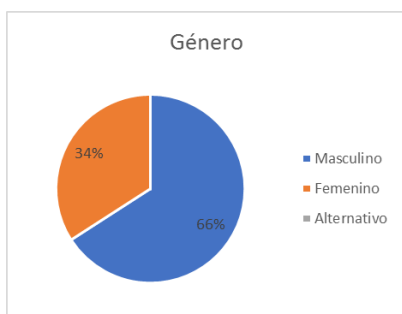


Figura 14. Distribución de los ciclistas entrevistados por género. Fuente: Elaboración propia (2018).

Es preciso anotar que esta cifra varía, y es circunstancial a diferentes elementos. Como se mencionó, se priorizaron a los grupos de personas que llegaban al peaje de Patios que, por un lado, tuvieran el equipo y accesorios adecuados para practicar ciclismo, pero también que hubiera presencia de una o más mujeres en el grupo. Esto, debido a que sí hay más presencia de hombres que de mujeres en el ciclismo, pero es importante considerar a la mujer como parte de este deporte, y cuya opinión e información suministrada es igual de valiosa. Así pues, si bien el hombre predomina en cantidad en esta actividad, se tendrán por igual las necesidades y la información suministrada por estos dos grupos.

En la Figura 15 se puede observar el rango promedio de edad de las personas entrevistadas que practican ciclismo en Bogotá y alrededores.

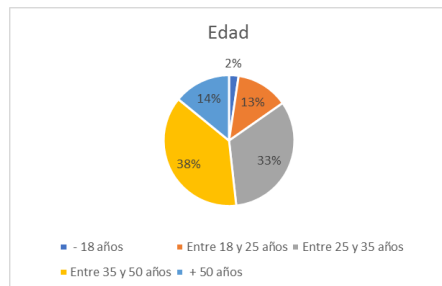


Figura 15. Distribución de los ciclistas por rango de edad. Fuente: Elaboración propia (2018).

Como se ve en el gráfico/figura, las personas entre los 25 y los 50 años representan el 71% de la muestra, seguido por los mayores de 50 años, con un 14% de participación. Lo anterior es útil para considerar el perfil del turista a quien irá dirigido el producto, considerando que las personas mayores son quienes tienen mayor poder adquisitivo, y están dispuestos a invertir su tiempo en actividades que les den sentido y propósito en su día a día.

Lo anterior se puede cruzar con encuestas realizadas en Villa de Leyva, donde se obtuvo que este destino recibe principalmente turistas entre los 18 y los 25 años (con un

45,71% de participación), y le sigue los adultos jóvenes entre los 25 y los 35 años; con un 34,29% (Ver Anexo 25).

Si se toma en cuenta las edades que predominaron entre los ciclistas en Bogotá y las edades de los turistas entrevistados en Villa de Leyva, se tiene que **las personas entre los 25 y 50 años corresponden a un grupo potencial, con oportunidades y dispuestos a invertir de la mejor manera posible su tiempo libre.**

En cuanto al origen de los ciclistas entrevistados en Alto de Patios, se obtuvo que **la gran mayoría (62%) provienen de la capital del país**, y un 17% del departamento de Boyacá (solo tres especificaron lugar de procedencia: Tunja y Sogamoso), y un 12% del municipio de La Calera. Ver Figura 17.

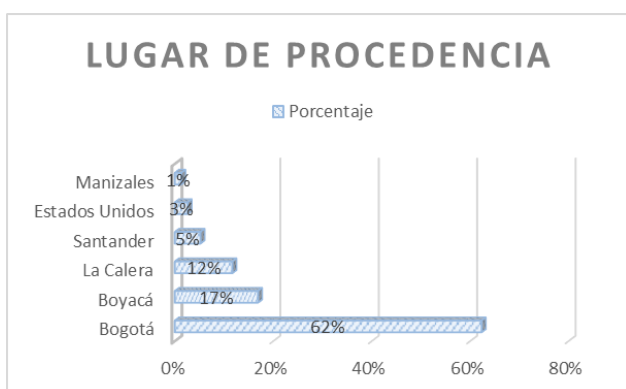


Figura 17. Proporción de ciclistas que subieron a Alto de Patios por lugar de procedencia. Fuente: Elaboración propia (2018).

Es de esperarse este resultado, pues este atractivo turístico y deportivo es un “paso obligado” para aquellos ciclistas interesados en mejorar su rendimiento, pero también para acceder a La Calera, el Embalse San Rafael y al Parque Nacional Natural Chingaza, y debido a su cercanía y nivel de exigencia física, son principalmente los bogotanos los que recurren a esta vía para practicar ciclismo.

Por otra parte, conocer el nivel educativo de los ciclistas permitirá tomar decisiones acertadas y que apunten a suplir las necesidades del perfil del turista potencial. Como se

observa en la figura 18, **el 51% de las personas entrevistadas cuentan con un título profesional**, un 18% tienen como posgrado una especialización, y un 14% aseguran ser bachilleres.

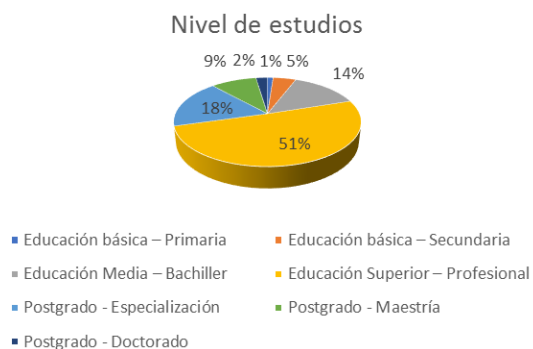


Figura 18. Nivel de estudios por los ciclistas entrevistados. Fuente: Elaboración propia (2018).

Si se compara esta información con la obtenida en el análisis de la demanda internacional, la cual afirma que el 41% de los cicloturistas europeos y de Estados Unidos poseen estudios secundarios y universitarios, se obtiene que el perfil del cicloturista tanto internacional como nacional, ha tenido oportunidades para invertir en su educación, los cuales se ven reflejados en que la mayoría de la muestra cuenta con un título profesional.

Cabe mencionar que el cicloturismo es una actividad inclusiva, por lo que no tener un título profesional excluye a los participantes, sino es una forma de conocer mejor a aquellos que practican esta actividad.

Ahora bien, se puede observar en la Figura 19 los motivos por los cuales las personas se movilizan en bicicleta. En esta pregunta los ciclistas podían elegir una o más opciones, siendo el deporte no competitivo la opción que más tuvieron en cuenta los entrevistados (26%), seguido de preservar la salud (20%), un 15% tuvo en cuenta la diversión y el 10% se sintió identificado con el poder estar en contacto con la naturaleza y el entorno.

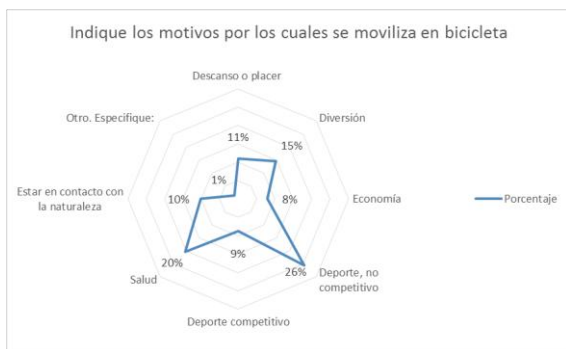


Figura 19. Motivación del ciclista para movilizarse en bicicleta. Fuente: Elaboración propia (2018).

De manera paralela a lo anterior, la figura 20 muestra las motivaciones del turista que visita Villa de Leyva, en una encuesta realizada en 2016.

¿Qué actividades ha realizado o piensa realizar en Villa de Leyva?

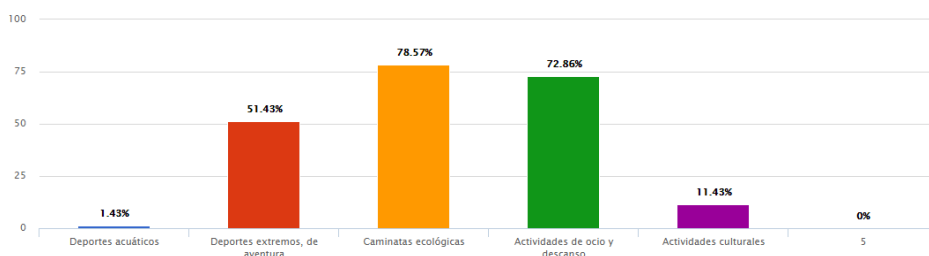


Figura 20. Actividades turísticas de interés para los turistas en Villa de Leyva Fuente: Elaboración propia (2016).

Se puede establecer que los turistas que visitan Villa de Leyva prefieren actividades que involucren la naturaleza y propendan por la conservación y protección del ambiente (78,57%), seguido de actividades de ocio y descanso (72,86%) y en tercer lugar se encuentran las actividades de aventura y deportes extremos, con una aceptación general del 51,43%.

Estos turistas viajaron a Villa de Leyva por diferentes motivos y razones; aun así, dentro de la más destacadas y usuales se encontró que el turista viajó al destino para descansar, darle un respiro a la semana y relajarse. Otra motivación turística corresponde al sentimiento de descubrir cosas nuevas, territorios aún no explorados; por ello, el turista que

visita el pueblo es un curioso innato, le gusta visitar lugares que no ha ido (como el Ecce Homo, Casa Terracota, Parques Temáticos, entre otros.).

Así pues, las necesidades del ciclista bogotano se complementan con las motivaciones de los turistas que visitan Villa de Leyva, pues las caminatas ecológicas y actividades de ocio y descanso hacen parte de actividades deportivas no competitivas, al tiempo que propenden por mantener un buen estado de salud y de intensificar experiencias para la diversión, descanso y ocio.

Desde otro punto de vista, podría afirmarse que existe una relación entre el deporte no competitivo y el número de días que las personas están dispuestas a viajar en bicicleta hasta Villa de Leyva (Ver figura 21).



Figura 21. Días dispuestos a viajar de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta. Fuente: Elaboración propia (2018).

Como su motivación principal es realizar deporte de manera lúdica y sin la presión de llegar a una meta en un tiempo determinado, es también comprensible que los ciclistas estén dispuestos a viajar dos días de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta (47%), mientras que un 36% considera poder llegar al destino en 1 día.

Si bien esto último es posible realizarlo, no es la finalidad de la investigación, pues como se ha mencionado a lo largo del documento, lo que define al ciclo turismo es una actividad no competitiva donde se busca conocer lugares y personas, en un ambiente natural y donde el tiempo no es limitante.

Junto con el número de días dispuestos a viajar en bicicleta, se encuentra también la variable del gasto turístico total del viaje (Ver Figura 22).

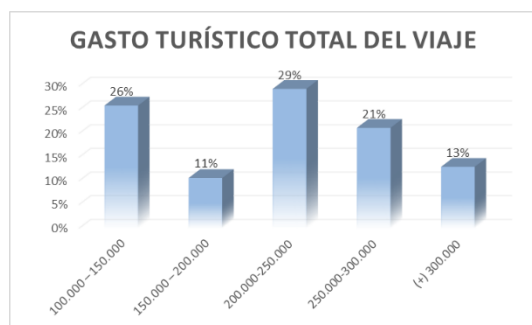


Figura 22. Gasto turístico de los ciclistas entrevistados. Fuente: Elaboración propia (2018)

Al realizar la encuesta, se les aclaró que este punto iba relacionado con la respuesta que hayan marcado en el número de días que creían conveniente viajar en bicicleta. Así pues, se obtiene que la mitad de la muestra (50%) está dispuesta a gastar entre 200.000 y 300.000 pesos en el viaje de Bogotá a Villa de Leyva. Un 26% respondió que gastaría entre 100.000 y 150.000 mil, y puede estar relacionado con las personas que seleccionaron un solo día de viaje.

Otro elemento importante que considerar es la cantidad de kilómetros que están dispuestos a recorrer los ciclistas diariamente. Recordemos que el cicloturista europeo y estadounidense está dispuesto a recorrer entre 80 km a 140 kilómetros diarios. La Figura 23 muestra que la mayoría de la muestra recorrería entre 60 y 100 kilómetros diarios (66%), una distancia ideal para los fines de esta investigación, pues como se detallará más adelante en el mapeo de la ruta, la distancia recorrida por día será de aproximadamente 80 kilómetros.

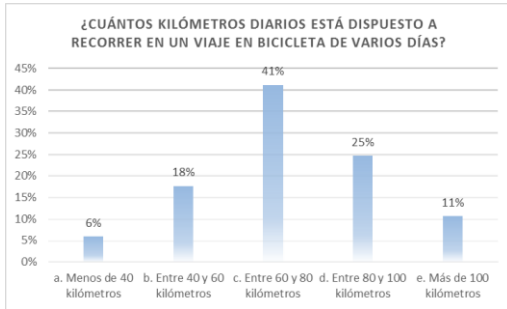


Figura 23. Kilómetros diarios dispuestos a pedalear. Fuente: Elaboración propia (2018)

Por otra parte, al realizar el análisis de la demanda nacional, se va descubriendo pequeñas similitudes entre el cicloturista nacional y el cicloturista europeo y estadounidense. Como se observa en la Figura 24, los ciclistas afirmaron que, al salir y practicar ciclismo, el 65% prefiere estar acompañado y/o viajar en grupos de hasta 5 personas, un 15% le gustaría viajar en grupos más grandes, entre 5 y 10 personas, el 11% lo haría solos, y un 9% no le molestaría viajar en grupos de más de 10 personas.



Figura 24. Cantidad de personas con quien el ciclista prefiere compartir su deporte. Fuente: Elaboración propia (2018).

Finalmente, en el Tabla 12 se evidencia las preferencias de alojamiento de las personas encuestadas.

Tabla 12.

Preferencia de alojamiento

13. En un viaje de varios días en bicicleta, usted prefiere alojarse en:	Porcentaje
Camping	9%
Hostal habitación privada	24%
Hostal habitación compartida	24%
Hotel	44%
TOTAL	100%

Nota. Fuente: Elaboración propia (2018).

Así pues, se obtiene que la mayoría prefiere alojarse en hotel (44%), y un 48% prefiere el hostel por su economía, pero la mitad (24%) prefiere habitación compartida, y la otra mitad (24%) en habitación privada. Solo el 9% respondieron que se alojarían en camping.

Lo anterior corresponde de manera coherente con el perfil del turista que se desea llegar, pues como se ha venido mencionando, de acuerdo con la clasificación del cicloturista internacional, esta investigación y el producto turístico derivado se enfocará en el cicloturista con presupuesto medio y medio alto. Aquellos que por sus logros académicos logrados tengan una calidad de vida que les permita buen uso del tiempo libre, donde inviertan en hoteles y hostales de calidad, con el fin de satisfacer sus necesidades de deporte no competitivo, salud, diversión y recreación y, además, se conectarse con la naturaleza a través de diferentes vías de transporte y acceso a atractivos naturales.

Por consiguiente, se espera incentivar en la población joven este tipo de turismo, con el fin de promover, por un lado, el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, y por otro lado realizar un análisis de tiempo libre y ocio abordando prácticas sostenibles en el turismo.

En este orden de ideas, se parte de que existen empresas dedicadas no solo al cicloturismo en Villa de Leyva y sus alrededores, sino también ofrecen actividades de naturaleza y aventura (empresas como Ciclotrip tours, Velociraptor Aventura Extrema, entre otros), fueron las prestadoras de servicios turísticos que mayor utilizaron las personas. Además de esto, hay que mencionar que estas empresas alquilan bicicletas de montaña a las personas. Esto genera un efecto positivo; no es necesario que las personas tengan bicicletas,

sino que las alquilan, con sus respectivos elementos mecánicos y de seguridad, lo que permite una rodada más tranquila y segura.

3.5 *Análisis DOFA cicloturismo en Colombia*

El panorama del cicloturismo en el mundo, como se ha evidenciado en diferentes apartados de la investigación, es un segmento relativamente evolucionado y ampliamente desarrollado en algunos países europeos, en América por Estados Unidos y Canadá, y en menor medida, Australia.

En Colombia, este tipo de actividad es aún incipiente, poco estudiada y desarrollada. A pesar de que a finales de febrero de 2018 el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en cabeza de la Ministra María Lorena Gutiérrez invitaron a que los colombianos y extranjeros conozcan y viajen por las 38 rutas para recorrer Colombia en bicicleta, no hay una plataforma oficial del Gobierno donde se puedan consultar estas rutas con más detalle, ni es posible acceder a información importante como prestadores de servicios turísticos. Cabe señalar también que la información académica y científica en torno al cicloturismo en Colombia es escasa, razón por la cual se espera que esta investigación pueda arrojar nuevos datos e información sobre esta actividad turística.

Así pues, con el fin de entender y proyectar de la mejor manera posible proyectos de cicloturismo en Colombia, se creará una matriz de Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas, cruzando información de documentos internacionales que aborden el cicloturismo, y documentos que aborden el cicloturismo y el ciclismo como actividad recreativa en Colombia.

Debilidades

- Escasa investigación académica y científica del sector. Esto se ve reflejado en pocos productos turísticos con limitaciones de promoción y difusión

- No hay rutas que se adapten específicamente a esta actividad turística. Por lo tanto, las necesidades de los cicloturistas difícilmente se verán totalmente satisfechas.
- Aun es poco el conocimiento que tienen las entidades de turismo ante esta nueva actividad turística
- Falta de información clara y accesible para las personas sobre las rutas disponibles por el MinCIT.
- Inexistencia de políticas públicas con lineamientos claros sobre la reglamentación, promoción, uso y creación de producto turístico entorno al cicloturismo
- Poca integración y articulación de diferentes empresas que gestionan el cicloturismo en Colombia.
- Falta ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista en ambientes urbanos. Si bien Bogotá es líder con más de 400 kilómetros de ciclorutas (Movilidad Bogotá, s.f.), Medellín cuenta con poco más de 25 kilómetros de ciclorutas, y Pereira, 3.4 kilómetros (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2014, Gráfico 3, p. 3).
- Falta de interconexión entre diferentes medios de transporte. En Bogotá, no hay una adecuada conexión intermodal, lo que dificulta la armónica movilidad en la ciudad.

Oportunidades

- La coyuntura global entorno al cambio climático permea en la sensibilidad de las personas. Esto permite que la bicicleta sea el catalizador hacia un cambio de movilidad en las ciudades, y turísticamente, en la manera en que se movilizan los turistas.
- El cicloturismo expande la actividad turística por el territorio. Hay muchos territorios, sin atractivos especiales, que por el hecho de ser atravesados por una ruta cicloturista han desarrollado actividad económica en este sector (Palós & Troyano, 2014, p. 92).

- En Europa, el cicloturismo es un medio ideal para contribuir al crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo de los países de la Unión Europea (Palós & Troyano, 2014, p. 92)
- Los cicloturistas suelen apreciar la gestión sostenible de los equipamientos y servicios turísticos, incentivando así que los empresarios turísticos locales adopten medidas más respetuosas con el medio natural (reciclaje, producción ecológica, consumo kilómetro cero...) (Palós & Troyano, 2014, p. 92).
- La UE reconoce al cicloturismo como un medio para mejorar las condiciones de bienestar y de vida de una manera sostenible para las generaciones presentes y futuras. (Commission of the European Communities, 2006, p. 10, citado por Palós & Troyano, 2014, p. 91).
- El cicloturismo anima a las personas a conocer y acercarse al patrimonio local; la gastronomía, artesanías, atractivos culturales y naturales.
- Las competencias profesionales de ciclismo, tanto internacionales como nacionales, son un factor potencial para atraer nuevos adeptos al cicloturismo.
- Campañas probici en áreas metropolitanas del país como estrategia para combatir el sedentarismo y mejora de calidad del aire en las ciudades.

Fortalezas

- Iniciativas públicas y privadas, como el sitio web de BiciTravesías Bogotá de la Alcaldía Mayor, las 38 rutas para recorrer 18 Departamentos de Colombia en Bicicleta e iniciativas de particulares entorno al cicloturismo son fuente de inspiración y motivación para articular y desarrollar este producto turístico
- La conciencia ecológica y económica del ciclismo urbano en Colombia, principalmente en Bogotá, permite expandir el uso de la bicicleta más allá de la ciudad, y llevarla a las zonas rurales mediante el cicloturismo
- El reconocimiento internacional de los ciclistas permite visibilizar la oferta turística del país, abriendo camino a productos como el cicloturismo.
- Por sus características, crea empleo y fortalece el tejido social entre la comunidad local y los visitantes.

- El cicloturismo emite entre un 50 y un 80% menos gases de efecto invernadero en relación al transporte convencional (Palós & Troyano, 2014, p. 91).
- Requiere inversiones relativamente bajas, especialmente cuando se reutilizan antiguas infraestructuras en desuso como trazados ferroviarios y caminos de servicio de canales, así como espacio vial compartido con carreteras de muy baja intensidad de tráfico (Palós & Troyano, 2014, p. 91).
- El clima en Colombia favorece el cicloturismo, al ser un país cercano al Ecuador, el clima tropical y su temperatura poco variable permiten la actividad constante del cicloturismo.
- A pesar de no haber rutas pensadas exclusivamente en los cicloturistas, existe una numerosa cantidad de prestadores de servicios turísticos (formales e informales) a largo y ancho de Colombia
- Las rutas terciarias de Colombia permiten apreciar mejor la inmensa diversidad ecológica y paisajística del país.

Amenazas

- A nivel global, las dificultades diplomáticas y de conectividad entre países (por ejemplo, en América) impiden incentivar el turismo transfronterizo.
- Mercados turísticos internacionales (como la red Eurovelo en Europa) ya desarrollados y mejor adaptados que las rutas nacionales, podrían ocasionar que las personas viajen a Europa a realizar cicloturismo y no lo realicen en el país.
- Pueda darse el caso que personas extranjeras vean el potencial turístico del cicloturismo en Colombia, y decidan aprovechar el boom turístico que vive el país. Lo anterior no es malo, pero sí es ideal que sean los locales los que promuevan este tipo de turismo.
- El escaso apoyo de algunos gobiernos en el desarrollo del cicloturismo. Especialmente en apoyo legislativo y de inversiones en desarrollo de infraestructuras (Palós & Troyano, 2014, p. 91).

Hasta este momento de la investigación se ha realizado el diagnóstico de la cadena de valor, y el estado actual de la ruta turística. Se abordaron las características de la demanda,

como el perfil del turista que visita Villa de Leyva, y los componentes de la oferta turística; esto es, el componente ambiental social y el componente empresarial económico.

A continuación, se aborda la propuesta de la ruta cicloturística bajo el enfoque de cadena de valor. Se compone de los siguientes elementos: definición de la estructura de la cadena, mapeo de la ruta con ayudas gráficas y visuales, propuesta de implementación de buenas prácticas en sostenibilidad y, finalmente, la cadena de valor y ficha técnica de la ruta.

4 PROPUESTA DE LA RUTA CICLOTURÍSTICA BAJO EL ENFOQUE CADENA DE VALOR

En este capítulo se aborda integralmente la propuesta de la ruta turística en bicicleta, desde Bogotá al municipio de Villa de Leyva, bajo el enfoque de cadena de valor. Para ello, son cinco los elementos a desarrollar en esta sección, con el fin de que la cadena de valor sea lo más completa y sostenible posible. En primer lugar, se define la estructura de la cadena, compuesta por las entidades de apoyo, los oferentes de servicios turísticos (ver Análisis de la Oferta en capítulo III) y los atractivos turísticos cercanos a la ruta. En segundo lugar, mediante el mapeo de la ruta cicloturística se obtendrá la visualización y panorámica del trayecto, con la caracterización de altimetrías y dificultad.

Posterior al mapeo de la cadena, se realizará un análisis de Fortalezas y Debilidades del cicloturismo, y seguidamente, comprometido con la visión ecológica de la ruta, se establecen propuestas de capacitación e implementación de buenas prácticas en sostenibilidad. Finalmente, se dedica un último elemento a las estrategias de promoción de la ruta, esto último para potencializar las oportunidades del cicloturismo en Colombia.

4.1 Definición de la estructura de la cadena

La estructura de la cadena turística se compone de actores sociales, económicos y políticos de carácter público y privado, que se complementan e interrelacionan unos a otros.

La adecuada identificación de las entidades que participan, directa o indirectamente, será el elemento principal para construir la cadena de valor.

La clasificación de los actores está dada por tres elementos; entidades de apoyo, los oferentes y prestadores de servicios y los atractivos turísticos (ver Capítulo III). Estos últimos se agrupan de acuerdo con el tipo de atractivo (focal y complementario), al tiempo que se aborda la importancia de este, mediante la identificación de la infraestructura, accesibilidad y si presta algún servicio en campo (López, Murillo & Ochoa s.f., p. 73).

4.1.1 Entidades de apoyo

Como se ha mencionado a lo largo del documento, recordando el contenido del marco teórico y conceptual de la investigación, uno de los factores llamativos del cicloturismo es el factor de la expectativa. Es en este estado mental y en reconocer la imposibilidad de tener control sobre situaciones externas, que cobra importancia contar con servicios (entidades de apoyo) que acompañarán en todo momento al turista durante la ruta, procurando garantizar su seguridad e integridad si llegase a suceder un imprevisto.

Así pues, se contará durante el transcurso del viaje el servicio de asistencia médica, transporte privado tipo van y seguridad privada en motocicleta. Cabe señalar que estos servicios no son nuevos, y en Colombia es común que las agencias de viajes operadores brinden servicio de paramédico e incluso, de fotógrafo, con el fin de mejorar la experiencia del turista.

Por lo tanto, en el área de seguro médico se contará con el seguro de asistencia médica en caso de accidentes de la entidad Colombiana de Asistencia (Colasistencias), con el producto específico de aventura, pues como se mencionó, esta investigación se basa en el cicloturismo, el cual lo componen elementos de ciclismo de ruta como también ciclismo de montaña, el cual conlleva riesgos. El costo del seguro vale 3.068 pesos por día por persona, el cual se adquirirá cuando se tenga el número de personas que tomarán la ruta. Además, de acuerdo con lo pactado con Colasistencias, este seguro también cubre a los viajeros

internacionales; sólo deben identificarse con su pasaporte vigente y se aplicará el proceso correspondiente.

Asimismo, con el fin de prestar un servicio que garantice la seguridad y comodidad de los ciclistas, se ha contactado a la empresa Bike Van, la cual presta el servicio de transporte durante todo el recorrido. Así, en dado caso de que algún ciclista presente signos de cansancio, fatiga, o decida que no quiere pedalear más, podrá descansar y seguir el recorrido en el carro escoba.

La capacidad de la van está diseñada para que puedan estar cómodos 11 personas junto con sus respectivas bicicletas. Adentro de la van, habrá lugar para descansar, tomar algún refrigerio e hidratarse, además de recibir acompañamiento médico por parte de un paramédico y el servicio de mantenimiento de bicicletas, por parte de un mecánico especializado. Este último será el “paramédico de la bicicleta” en caso de presentarse alguna falla o incomodidad de este medio de transporte.

Junto con lo anterior, se contempla la posibilidad de tener, además del servicio de transporte personalizado, el servicio de seguridad privada que brinda la empresa Safe Bike. Esta empresa brinda acompañamiento de escolta durante los recorridos en bicicleta en Bogotá y alrededores.

Se considera que el estado de las vías y la seguridad por donde los ciclistas transitarán son seguros, sin complicaciones de orden público ni crimen organizado, razón por la cual se menciona esta opción, pero no es prioridad tenerlo en cuenta durante la ruta.

De manera indirecta, o en la superestructura de la ruta, estarán las entidades públicas que suministran información y detalles sobre los atractivos turísticos a visitar.

La Alcaldía de Bogotá, con el apoyo de la Secretaría de Desarrollo Económico, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte y el Instituto Distrital de Turismo, ha creado la iniciativa BiciTravesíasBogotá, la cual se puede consultar en el sitio web

<http://bicitravesiasbogota.gov.co/>. Es una apuesta al turismo en bicicleta, como una manera diferente y alternativa de conocer el paisaje que rodea a Bogotá. Permite la integración regional y espera contribuir al desarrollo local de los municipios, al tiempo que complementa la oferta turística de la región (BiciTravesiasBogotá, s.f). Además, es el medio ideal para consultar diferentes rutas en Bogotá y alrededores, junto con ser una fuente confiable de consulta sobre eventos y noticias de actualidad sobre el cicloturismo en Bogotá.

Como se mencionó arriba, el Instituto Distrital de Turismo [IDT], apoya diferentes proyectos, iniciativas, emprendimientos y actividades con relación al turismo. Esta entidad se encarga de impulsar el desarrollo económico de Bogotá, a través de la promoción de la actividad turística y de gestionar las mejores condiciones de competitividad y sostenibilidad del destino (IDT, s.f.). Aunque el IDT tiene como misión “liderar la ejecución de políticas, planes y proyectos orientados a promocionar y posicionar a Bogotá como destino turístico” (Misión, s.f.), esta entidad provee información valiosa para la investigación, proporcionando datos pertinentes sobre atractivos turísticos y sitios de interés alrededor de Bogotá, y de Cundinamarca, como mapas, folletos, e inventario turístico.

Otra entidad de apoyo es el Instituto Departamental de Cultura y Turismo de Cundinamarca, abreviado IDECUT, el cual está comprometido con la transformación de las comunidades municipales a través de la valoración, preservación, recuperación y difusión del patrimonio cultural y turístico en sus diversas manifestaciones. A su vez, mediante la ejecución y generación de proyectos contribuyen al desarrollo cultural y turístico, la promoción del arte, el fomento de valores que propicien la paz y la convivencia ciudadana, al igual que la gestión de políticas, planes, programas y proyectos que permitan el desarrollo de éstas actividades (IDECUT, s.f.).

La Secretaría de Turismo de Villa de Leyva está presente para “garantizar y desarrollar planes, programas y políticas relacionados con los procesos turísticos del municipio y su manejo de acuerdo con la normatividad vigente” (Secretaría de Turismo, s.f.). Esta entidad ha proporcionado información valiosa sobre los diferentes atractivos turísticos y actores oferentes y prestadores de servicios turísticos en Villa de Leyva y en la zona

periférica del municipio. Como ente rector el turismo del municipio, regula y aconseja sobre las mejores maneras de abordar la ruta turística en bicicleta, con el menor impacto social y ambiental.

4.1.2 Atractivos Turísticos

La descripción de los atractivos turísticos se encuentra en el Análisis de la Oferta, Capítulo 3. Se visitará el Páramo de Guacheneque, ya que es el único atractivo de la ruta que necesita previa autorización y reservación.

Para la visita del Páramo de Guacheneque, es necesario enviar un correo electrónico a info@humedalesbogota.com con la siguiente información: ecosistema a visitar, número de personas, edad promedio, fechas y horarios tentativos, servicios a incluir (transporte, alimentación, entre otros), institución a la que pertenece el grupo y un número de contacto de la persona encargada. Con la información anterior, se recibe un documento que especifica las características del recorrido guiado. El tiempo estimado es de 4 horas, el clima es frío, y el grupo estará en una altitud máxima de 3400 msnm.

En el recorrido se cubre la historia del lugar, la importancia del Río Bogotá y los servicios ambientales que presta, habrá observación y reconocimiento de flora y fauna, se hablará de las problemáticas que enfrenta el ecosistema y finalmente actividades para su recuperación.

Dentro de las **recomendaciones** que da Humedales Bogotá están: ropa cómoda, vestuario para lluvia y sol, ropa de cambio, llevar morral con agua, frutas y otros alimentos, botas de caucho, no dispersarse del grupo, los equipos de valor (celulares y cámaras) protegidos contra la humedad y siempre seguir las indicaciones del guía. **El costo** al páramo con servicio guiado es de 240.000 pesos colombianos por grupo de 6 personas e incluye: servicio de guianza, seguro de accidente, logística para el ingreso a la Reserva, recorrido por el Páramo de Guacheneque y explicación del temario ya mencionado.

4.2 Mapeo de la ruta cicloturística

La ruta de Bogotá a Villa de Leyva consta de tres etapas, distribuidas de la siguiente manera: la etapa uno (día 1) se viajará de Bogotá hasta el municipio de Villapinzón. Allí, el grupo descansará en el hotel Chiguala, y al día siguiente será la caminata al Páramo de Guacheneque. La etapa dos va desde la salida del Páramo de Guacheneque (Villapinzón), hasta llegar a Villa de Leyva. En la etapa tres, es un recorrido turístico por Villa de Leyva y alrededores, visitando La Casa Terracota, el Museo del Fósil, el Parque Temático Gondava y Pozos Azules. Durante el viaje se visita la oferta turística mencionada en el Capítulo III, dando la posibilidad al grupo para que descanse, recupere energías y conozca los paisajes rurales y naturales de la región.

Antes de entrar en materia, es importante considerar, al momento de planificar la ruta y con el fin de que la información sea lo más clara posible, el grado de dificultad y exigencia física que tiene cada trayecto y la totalidad del viaje. Así pues, para clasificar de la mejor manera esta ruta, se utilizará el sistema de clasificación de rutas por dificultad (TDRS – Trail Difficulty Rating System), disponible en el sitio web de la Asociación Internacional de Ciclismo de Montaña (IMBA, por sus siglas en inglés), y de la clasificación adaptada que propone la plataforma online Colombia en Bicicleta, la cual es la versión en español de la IMBA.

Este sistema es un modelo básico que permite categorizar la dificultad técnica de los senderos y vías recreacionales para hacer ciclomontañismo, a través de factores subjetivos y cualitativos. Esta metodología permitirá, entre otras cosas (IMBA, s.f., párr. 2):

- Ayudar a los ciclistas y usuarios de los caminos tomar decisiones informadas
- Alentar a los visitantes a que usen los senderos y caminos que mejor se adapten a sus habilidades y condiciones físicas
- Controlar el riesgo y minimizar accidentes
- Mejorar la experiencia al aire libre para diferentes tipos de visitantes
- Ayudar en la planificación de senderos

Por lo tanto, en lo que respecta a la dificultad general de la ciclotravesía de 172 kilómetros, se clasifica como nivel intermedio, cuyo símbolo es un cuadrado azul. En la Tabla 13 se puede observar la caracterización de esta clasificación, y, además, en el Anexo 26 se encuentran todas las clasificaciones con sus respectivas descripciones. Junto con lo anterior, durante el mapeo de la ruta se podrá observar que al inicio de cada etapa se encuentra un cuadro donde se resumen las actividades del día, cada una con sus respectivos detalles técnicos y dificultad.

Tabla 13.

Sistema de Clasificación de Rutas por Dificultad

Intermedio	
Cuadrado Azul	
Descripción	Carretera secundaria o de herradura, o trocha con ascensos y descensos moderados y obstáculos ocasionales y superficie variable. Se puede usar en ambos sentidos.
Apta para	Ciclomontañistas de experiencia media. Bicicletas de montaña adecuadas
Nivel de Estado Físico	Personas con estado físico promedio
Ancho de la Ruta	Secciones con el ancho para el timón de dirección
Superficie y Obstáculos	Posibles secciones rocosas o de tierra suelta. La ruta tendrá obstáculos como piedras, raíces o troncos.
Inclinación	Ascensos y descensos moderados pero la ruta puede incluir secciones empinadas

Nota. Fuente: Trail Difficulty Rating System (s.f.). Disponible en: <http://www.colombiaenbicicleta.com/clasificacion.php>

Se ubica en el cuadrante azul, ya que si bien hay tramos de la ruta de exigencia alta, como es el caso del cerro Pionono, la cual se podría ubicar en Doble Diamante Negro por su dificultad y grado de inclinación (más de 30%), la mayoría de la ruta se realiza por vías secundarias y primarias, y en algunos casos vías terciarias, con pendientes no tan pronunciadas y superficie que, aunque no esté pavimentada está en buen estado.

Así pues, la ruta de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta es ideal para personas que tengan experiencia media en ciclomontañismo, con habilidad para montar en terrenos irregulares y que posean una buena bicicleta de montaña. Además, el estado físico debe ser promedio, es decir, no tiene que ser un atleta profesional pero sí una persona que realice deporte de manera regular y periódica.

Ahora sí, en relación con el viaje, sin paradas ni desviaciones, tiene una **distancia aproximada de 172 kilómetros**, con un desnivel ascendente total de 2.671 metros y un desnivel descendente de 3.087 metros. **El punto más alto alcanzado es de 3.041 msnm** en el cerro Pionono, y el más bajo es a 2.137 msnm, en la Plaza de Villa de Leyva. En la figura 25 se puede observar la totalidad del viaje, trazado por medio de la plataforma Wikiloc⁷ y visualizado en Google Earth (los nombres en el mapa corresponden a los atractivos turísticos), y en la Figura 26 las especificaciones técnicas.

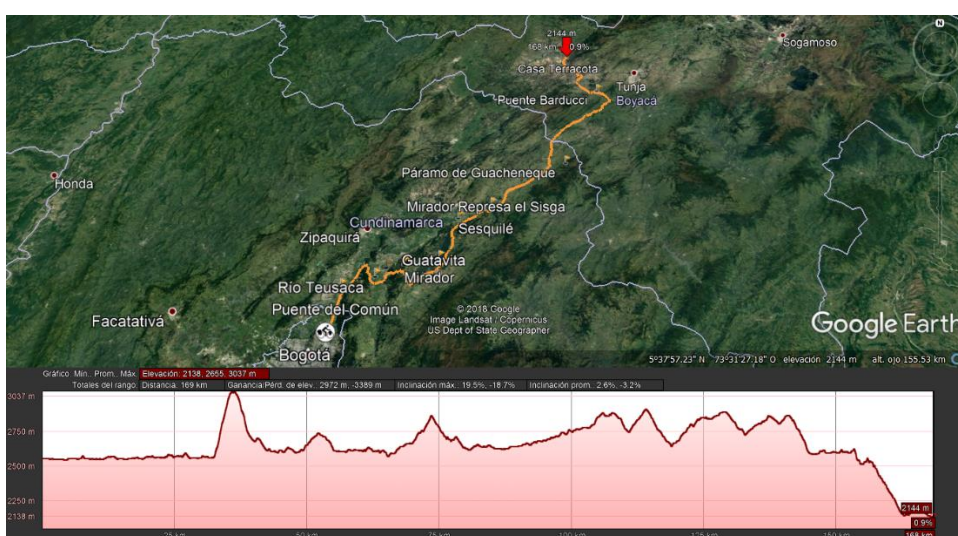
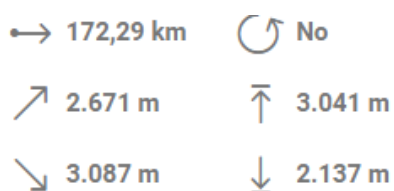


Figura 25. Mapa satelital de la ruta cicloturística Bogotá – Villa de Leyva. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)



Dificultad técnica

● Moderado

Figura 26. Detalles técnicos de la ruta Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

⁷ Plataforma online que permite a personas crear una comunidad de usuarios que comparten rutas y puntos de interés vía GPS.

A continuación, se expone, en forma de itinerario, el mapeo en detalle de cada trayecto de la ruta, con su dificultad, especificaciones técnicas y atractivos a visitar. La tabla 13 muestra el resumen de las actividades que se realizarán en la primera etapa (día 1) del viaje.

Tabla 13

Itinerario día 1

Itinerario y detalles técnicos												
Día	Hora	Salida	Llegada	Distancia (km)	Tiempo de Pedaleo	Velocidad promedio (km/h)	Tiempo de permanencia en atractivo	Desnivel ↗ (m)	Desnivel ↘ (m)	Punto más alto ↑ (m)	Punto más bajo ↓ (m)	Clasificación
1	08:00 a.m.	Bogotá; Éxito de la 170	Puente del Común	12,41	30 minutos	25	20 minutos	27	33	2.579	2.549	
	08:50 a.m.	Puente del Común	Sopó	22,34	1h:07m	20	20 minutos Plaza de Sopó; 40 minutos La Cabaña de Aplina	134	117	2.595	2.550	
	11:00 a.m.	Sopó	Guatavita	19,38	1h:50m	15	1 hora	679	544	3.039	2.582	
	01:50 p.m.	Guatavita	Sesquilé	15,29	35 minutos	25	25 minutos	93	219	2.739	2.575	
	02:50 p.m.	Sesquilé	Represa del Sisga	9,90	50 minutos	8	20 minutos	271	169	2.859	2.597	
	04:00 p.m.	Represa del Sisga	Villapinzón	21,68	1h:15m	17	Se pernocta en el municipio de Villapinzón	194	168	2.720	2.618	
Llegada 05:15 p.m.		Tiempo libre para descansar		101	6h:12m	18,33		1398	1250			

Fuente: Elaboración propia (2018)

Etapa I.

En la ruta del agua (Bogotá-Villapinzón)

Tiempo estimado: 6 horas 12 minutos

Kilómetros día: 101

8:00 am

El punto de partida y de encuentro es en el Éxito de la Calle 170 en Bogotá. Se dará inicio al viaje rodando a través de la Ruta Nacional 45ª, o la comúnmente conocida Bogotá-La Caro. Avanzados unos kilómetros, se llega a una serie de intersecciones viales, dando posibilidad de tomar diferentes vías. En este punto se realizará la primera parada: el Puente del Común, a **12,41 kilómetros** del punto de partida, con un tiempo estimado de **30 minutos** a buen ritmo (yendo a una **velocidad promedio de 25km/h**). En la Figura 26 se puede detallar que el trayecto hasta el primer atractivo es relativamente irregular, es decir, algunos metros de subida y otros de bajada, pero sin pendientes ni descensos pronunciados.



Figura 27. Trazo satelital del trayecto hasta el Puente del Común. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

8:50 am

Luego de un breve descanso, de conocer la historia del lugar y de admirar el paisaje, se seguirá por la Ruta Nacional 55, o como se conoce por el decreto 1735 de 2001, la Troncal Central del Norte. Esta carretera bordea sutilmente al Río Bogotá, y a escasos metros después de pasar el complejo de clubes vía La Caro – Tocancipa (Hato Grande, Club Militar de Golf y Britania Country Club), **se tomará un desvío, la cual hace parte de una vía veredal de la zona.** En esta vía el grupo estará acompañado por un paisaje rural, y podrá disfrutar de un ambiente natural al tiempo que contempla el libre serpenteo del **Río Teusaca**. Este camino conduce a la vía La Calera – Sopó, medio por el cual se llegará a Sopó (Ver Imagen 11). Hasta Sopó **es un recorrido que no presenta mayores complicaciones.** Por un lado, porque la condición de la vía así lo permite, **al tener una berma de 1.5 metros para los ciclistas**, lo que significa que el ciclista estará “protegido” simbólicamente por la pintura de la vía. Por otro lado, como se puede observar en la Figura 28, el camino hasta el segundo atractivo, La Cabaña de Alpina, en Sopó, sigue siendo irregular, pero sin ascensos ni descensos pronunciados. Los desniveles en subida son de 20 metros en una distancia de más de 300 metros, por lo que la exigencia física hasta este punto no debería ser una molestia. **Con una**

velocidad constante de 20 kilómetros por hora, en aproximadamente 1 hora y 7 minutos se llega a Sopó.

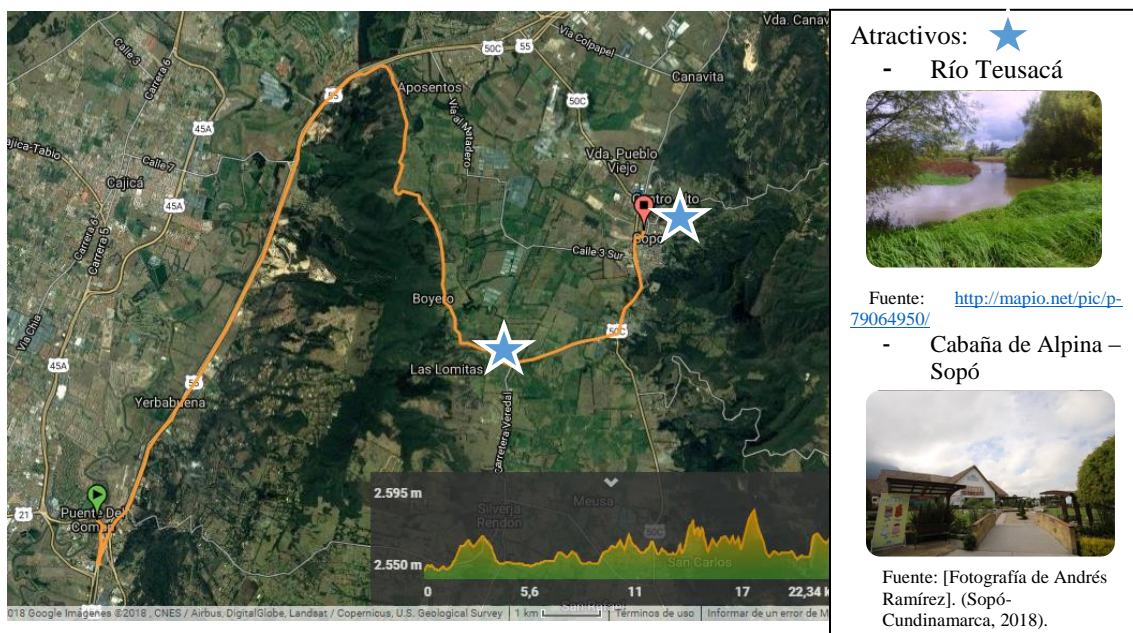


Figura 28. Trazo satelital del trayecto hasta Sopó. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

Ya en el destino, se visitará la Plaza Principal (un recorrido breve en bicicleta) y luego se visitará La Cabaña de Alpina; se podrá descansar en el ambiente rural de la cabaña, mientras se degustan los diferentes productos que se ofrecen.

11:00 am

Posteriormente, en Sopó se tomará la Carrera 3ra (que más adelante se llama Vía Pionono/Embalse de Tominé); con una **elevación aproximada de 457 metros durante los primeros 3,5 kilómetros**. Ya culminado el ascenso, estando a **3039 msnm**, empieza el descenso, hasta llegar a la vía Guatavita – Bogotá. En la bajada es posible parar en diferentes miradores para admirar el paisaje del Embalse de Tominé, tomar fotos y respirar aire puro.



Figura 29. Trazo satelital vía Pionono, hasta Guatavita. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

Como se detalla en la Figura 29, hay que coronar una exigente subida en la vía Sopó al parque ecológico Pionono. **Es una subida de 4 kilómetros, con pendiente de más del 30%, por lo que está la posibilidad de subirla caminando, si la bicicleta (de montaña) no da para el ascenso.** Acá, es muy probable que las bicicletas de ruta, o de carreras, no tengan la adecuada relación de cambios para adaptarse a las fuertes pendientes (altimetriascolombia.blogspot, 2015, párr. 3).

Después del exigente ascenso a Pionono, y de recorrer los **19,38 kilómetros en más o menos 1 hora y 50 minutos**, se llega al pueblo de Guatavita. Aquí, como se mencionó en la caracterización de la oferta, hay una panadería y pastelería recomendada, donde se podrán recuperar las energías, descansar y admirar las artesanías del lugar.

1:50 pm

Después de almorzar y recuperar energías en Guatavita, se sigue por la misma vía que llevó al grupo al pueblo de la Leyenda del Dorado, y al final de la vía, **a 15 kilómetros de distancia y a 35 minutos** el pueblo de Sesquilé dará la bienvenida a los aventureros (Ver Figura 30). Es un trayecto corto, de exigencia física baja, pues **el desnivel de bajada es de 219 metros, con una leve inclinación ascendente de 93 metros.** En la parada habrá tiempo para descansar y consumir alimentos.

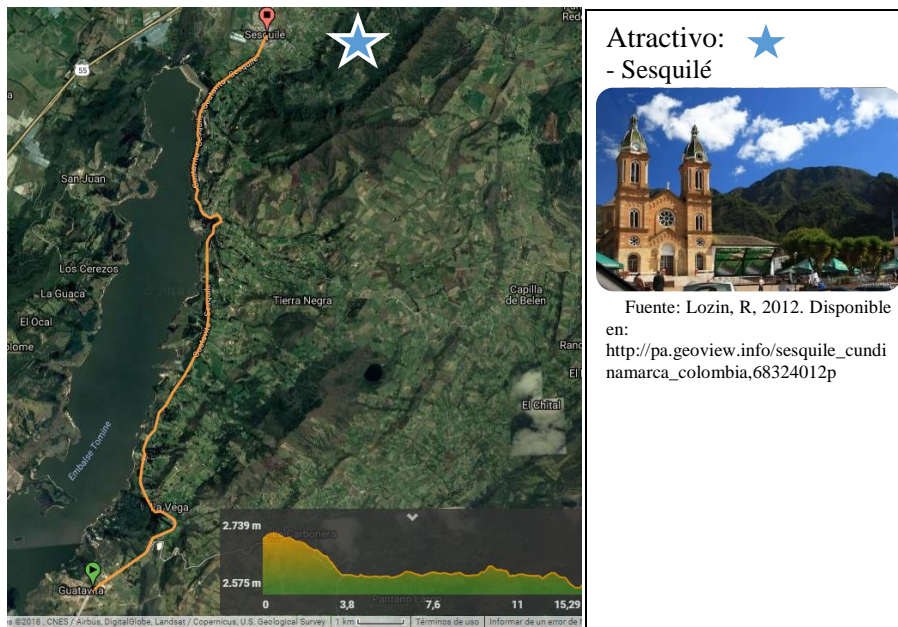


Figura 30. Trazo satelital Guatavita a Sesquilé. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

2:50 pm

Luego, en Sesquilé se toma una ruta alterna, paralela a la carretera principal o Ruta Nacional 55, y a escasos 3 kilómetros de distancia conecta con la vía principal, y el grupo se dirigirá hasta la próxima parada; la Represa del Sisga. Este es un buen punto para descansar, admirar el paisaje al tiempo que se reponen las energías. **Este tramo del viaje es corto en distancia pero exigente, con 9.9 kilómetros de longitud, los primeros 7 kilómetros son en desnivel ascendente de 271 metros en total. El tiempo promedio hasta la represa es de 50 minutos.** Ver Figura 31 para mayor detalle.

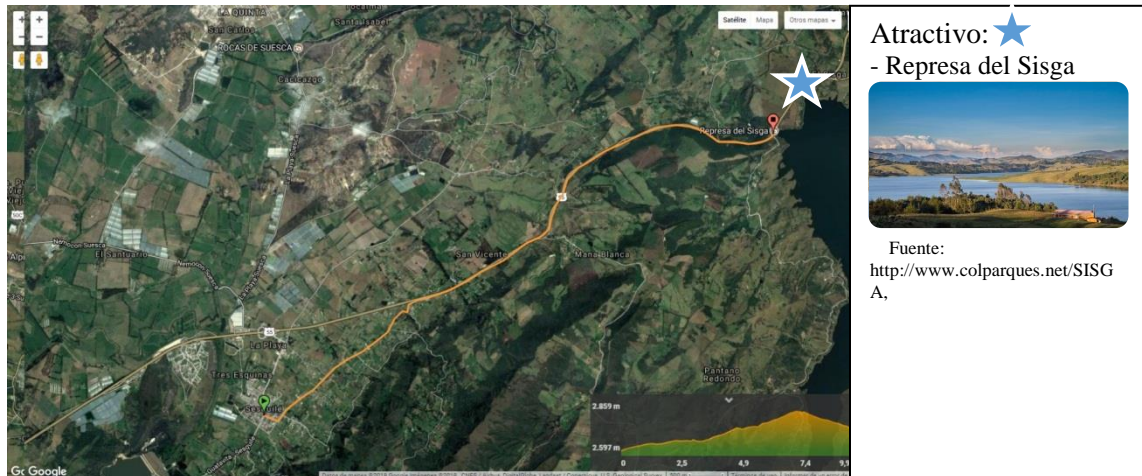


Figura 31. Trazo satelital hasta la Represa del Sisga. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

4:00 pm

En seguida, se sigue la Ruta Nacional 55, se visita el pueblo de Chocontá y se llega al destino con el que finaliza la etapa 1 del viaje, Villapinzón. En este último se pernoctará y al día siguiente, en la mañana, se visitará el Páramo de Guacheneque, importante ecosistema que da vida al Río Bogotá. Como se ve en la Figura 32, **hay un desnivel descendente de 168 metros a lo largo de 2.5 kilómetros, y un desnivel en subida de 194 metros, durante los 9 kilómetros restantes hasta Villapinzón. El tiempo aproximado de llegada al hotel es a las 5:15 de la tarde.** En total, fueron 6 horas (sin contar el tiempo en los atractivos turísticos) haciendo ejercicio físico.

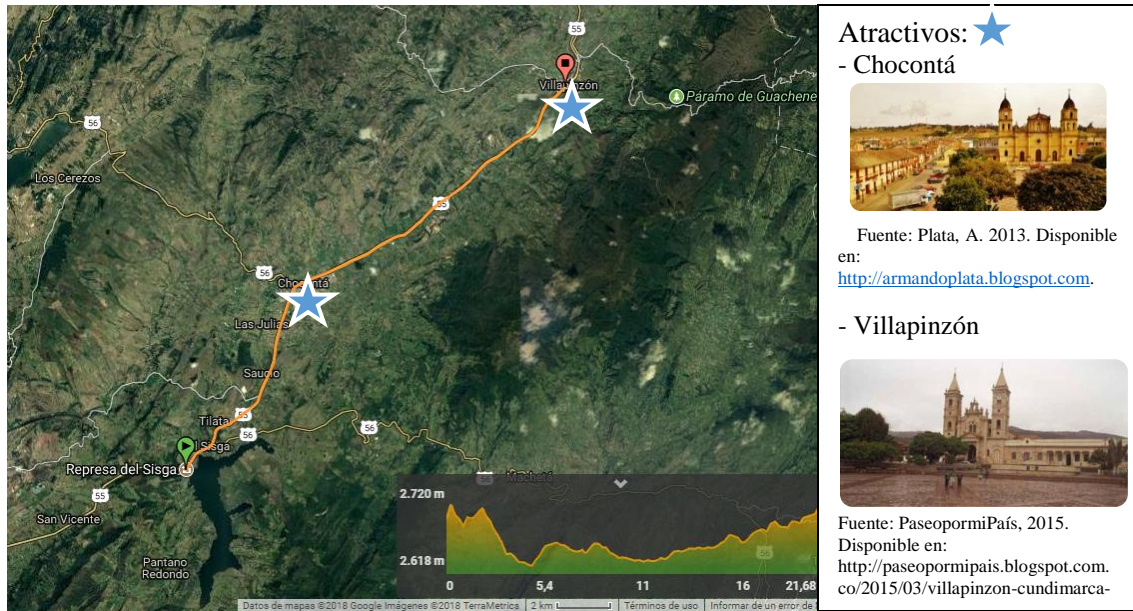


Figura 32. Trazo satelital hasta Villapinzón. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

Etapa II





Ruta colonial y libertadora (Villapinzón-Villa de Leyva)

Tiempo estimado: 4 horas 10 minutos

En la segunda etapa del viaje se recorrerán los **74.88 kilómetros restantes** para llegar a Villa de Leyva. Las actividades del día se encuentran en la Tabla 14.

Tabla 14.

Itinerario del día 2

Día	Hora	Salida	Llegada	Distancia (km)	Tiempo de Pedaleo	Velocidad promedio (km/h)	Tiempo de permanencia en atractivo	Desnivel ↗ (m)	Desnivel ↘ (m)	Punto más alto ↑ (m)	Punto más bajo ↓ (m)	Clasificación
	07:00 a.m.	Villapinzón	Páramo de Guacheneque	6,8	La visita al atractivo se realiza con guía de la Funcación Humedales Bogotá, con transporte incluido. La duración del recorrido es de aproximadamente 4 horas			618	620	2.911	2.648	
	11:30 a.m.	Villapinzón	Puente de Boyacá	36,39	2h:30m	15	45 minutos			2.911	2.648	■
	03:00 p.m.	Puente de Boyacá	Puente Barducci	9,63	40 minutos	15	20 minutos			2.866	2.717	■
2	04:00 p.m.	Puente Barducci	Samacá	4,52	15 minutos	20	30 minutos			2.867	2.603	●
	04:45 p.m.	Samacá	Villa de Leyva	24,29	45 minutos	32	Se pernocta en Villa de Leyva			2.623	2.137	●
Llegada 05:30 p.m.		Tiempo libre para descansar		82	4h:10m	20,50		1144	1725			

Fuente: Elaboración propia (2018)

7:00 am

A esta hora empieza el recorrido guiado con la Fundación Humedales de Bogotá, el cual incluye el transporte desde Villapinzón hasta la entrada al Páramo, y vuelve a dejar al grupo en Villapinzón.

En la visita al área protegida se conocerá sobre la historia del lugar, la importancia del Río Bogotá y los servicios ambientales que presta; además, habrá observación y reconocimiento de flora y fauna, se hablará de las problemáticas que enfrenta el ecosistema y finalmente qué acciones se pueden hacer para su recuperación.

La duración del recorrido es de 4 horas.



Figura 33. Páramo de Guacheneque. Fuente: Cunditurismo (s.f.). Disponible en: <http://www.cunditurismo.com/html/paramo-guacheneque.html>

11:30 am

Después de la visita al Páramo de Guacheneque, desde Villapinzón se saldrá hasta el Puente de Boyacá (Ver Figura 34). **Es un recorrido de 36 kilómetros, considerablemente exigente**, pues cuenta con un desnivel positivo prolongado de 618 metros, y un desnivel descendente de 620 metros, en tramos cortos del trayecto. Se espera que la duración del pedaleo sea de aproximadamente **2 horas y 30 minutos**; es importante descansar la noche anterior.



Figura 34. Tramo Villapinzón – Puente de Boyacá. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

En el Puente de Boyacá se erigen varios monumentos y esculturas dedicadas a personajes históricos, entre las cuales se pueden observar: Monumento a Simón Bolívar, Estatua del General Francisco de Paula Santander, El Arco del Triunfo, la llama de la Libertad, entre otros.

3:00 pm

Después de recorrer el Puente de Boyacá, conocer acerca de su importancia y almorzar en el restaurante, se tomará la vía Samacá-Tunja, y se tomará un desvío hasta el Puente Barducci. **El recorrido hasta este punto es corto, con una distancia de 9.3 kilómetros, se llegará al puente después de pedalear aproximadamente 40 minutos.** Ver Figura 35.

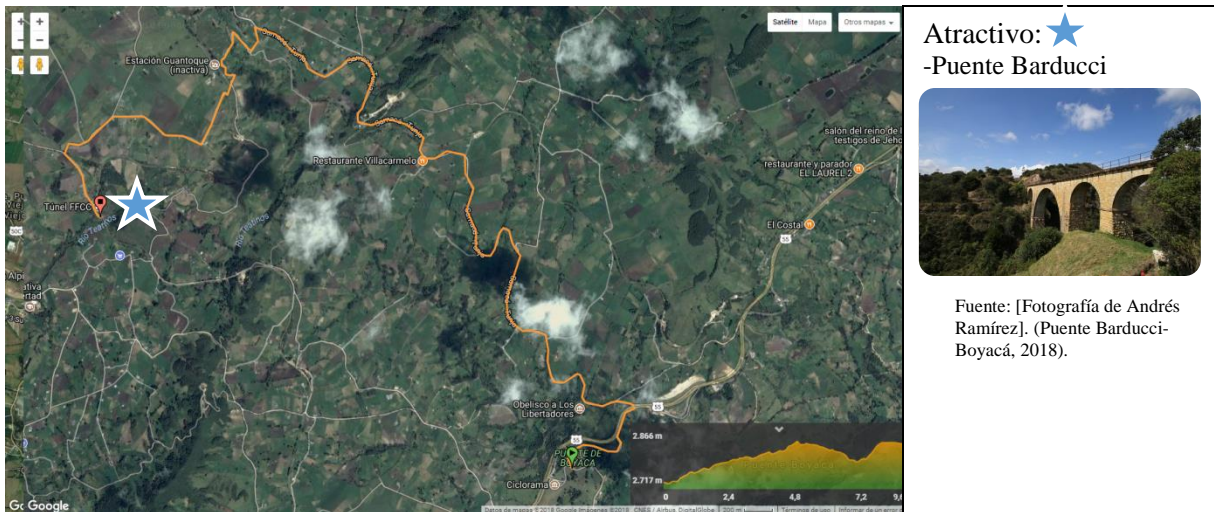


Figura 35. Trayecto hasta el Puente Barducci. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

4:00 pm

Del puente Barducci se toma la vía veredal que lleva al pueblo de Samacá. Con una **distancia de 4.52 kilómetros**, y a una velocidad promedio de 20 km/h, **se llega al pueblo en 15 minutos**, donde se podrá parar en la plaza central, admirar su arquitectura y tomar algún refrigerio. El recorrido es sencillo, sin mayores complicaciones. Ver Figura 36

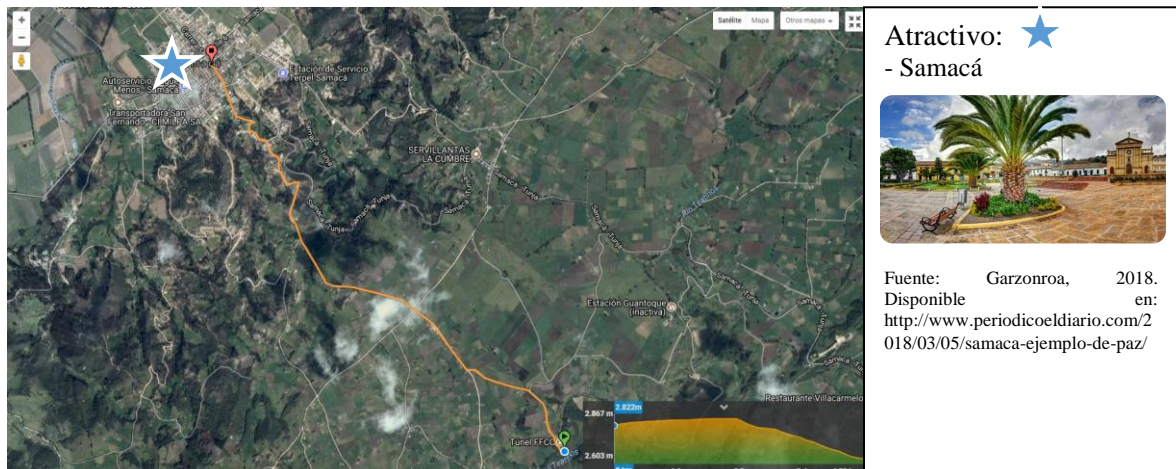


Figura 36. Trayecto del Puente Barducci a Samacá. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018).

4:45 pm

Finalmente, la vía veredal Sáchica-Samacá conecta con la Ruta Nacional 60, trayecto que permitirá llegar al destino final, Villa de Leyva. Este último tramo de esta segunda etapa es la más fácil, pues son **24.29 kilómetros con un desnivel acumulado bajando de 733 metros** (Ver Figura 37), por lo que llegar a Villa de Leyva en bajada y disfrutando del aire en el rostro será una grata recompensa. **El tiempo de pedaleo estimado es de 45 minutos, por lo que se estará llegando a Villa de Leyva a las 5:30 de la tarde.**

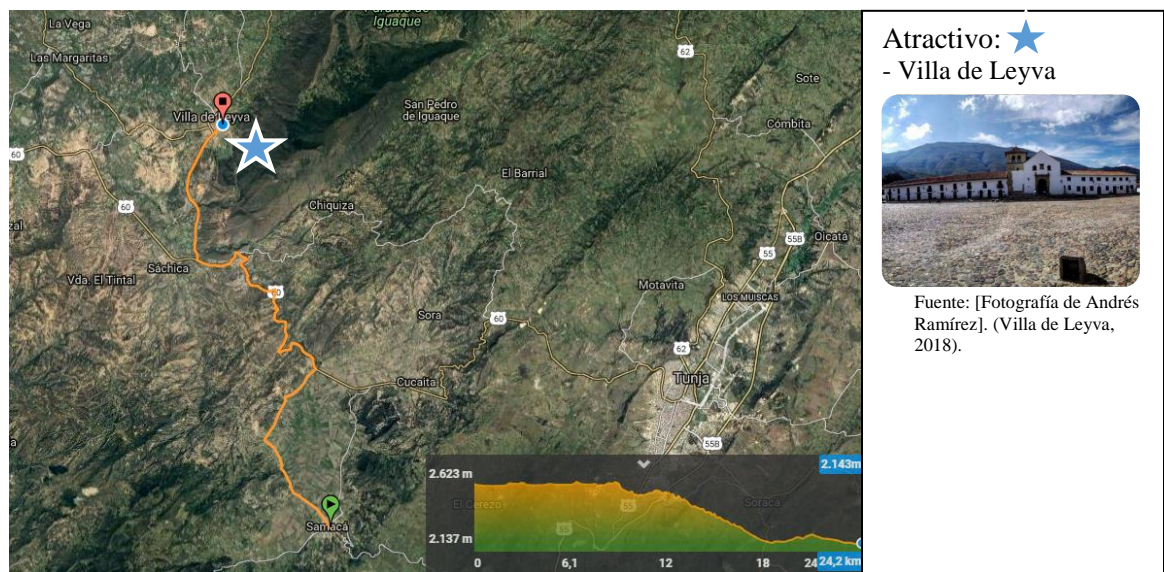


Figura 37. Tramo final hasta Villa de Leyva. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

Como se mencionó en el análisis de la oferta, **el alojamiento recomendado es la Estancia El Olivo**, un establecimiento que cuenta con dos opciones de alojamiento. O bien el grupo se puede hospedar en una habitación modo cuarto compartido, con ocho camas y baño compartido, o bien **habitación privada, con un 50% de descuento sobre el precio de la habitación**⁸.

⁸ Se obtiene el 50% de descuento por mutuo acuerdo entre las dos partes

Etapa III

El reino jurásico (Villa de Leyva)

Tiempo estimado: 1 hora 02 minutos

Kilómetros día: 16

Esta última etapa, la cual corresponde al día 3 del viaje, consiste en visitar algunos de los atractivos turísticos más representativos de Villa de Leyva. En la Tabla 15 se puede observar el itinerario y los trayectos a realizar.

Tabla 15

Atractivos turísticos a visitar en Villa de Leyva

Día	Hora	Salida	Llegada	Distancia (km)	Tiempo de Pedaleo	Velocidad promedio (km/h)	Tiempo de permanencia en atractivo	Desnivel (m)	Desnivel (m)	Punto más alto ↑ (m)	Punto más bajo ↓ (m)	Clasificación
	09:00 a.m.	Villa de Leyva	Casa Terracota	1,89	5 minutos	20	45 minutos	0	18	2.142	2.120	<input type="radio"/>
	09:50 a.m.	Casa Terracota	Museo del Fósil	3,77	12 minutos	20	45 minutos	9	42	2.123	2.077	<input type="radio"/>
3	11:00 a.m.	Museo del Fósil	Parque Temático Gondava	3,01	9 minutos	20	1 hora	20	16	2.094	2.079	<input type="radio"/>
	12:10 p.m.	Parque Temático Gondava	Pozos Azules	4,37	25 minutos	10	1 hora	74	58	2.163	2.080	<input checked="" type="radio"/>
	01:30 p.m.	Pozos Azules	Villa de Leyva	3,54	10 minutos	20	Descanso, organizar todo y regreso a Bogotá	76	40	2.170	2.105	<input type="radio"/>
Llegada 05:00 p.m.		Llegada a Bogotá en transporte privado		16,58	1h:02m	18		179	174			

Fuente: Elaboración propia (2018)

9:00 am

A las 9:00 de la mañana se hará brevemente una pausa en la Plaza Mayor de Villa de Leyva, con el fin de explicar la dinámica del día. Luego, **la carrera 12 permitirá al grupo salir del destino y a escasos trescientos metros se encuentra un desvío, para llegar al primer atractivo, la Casa Terracota.**

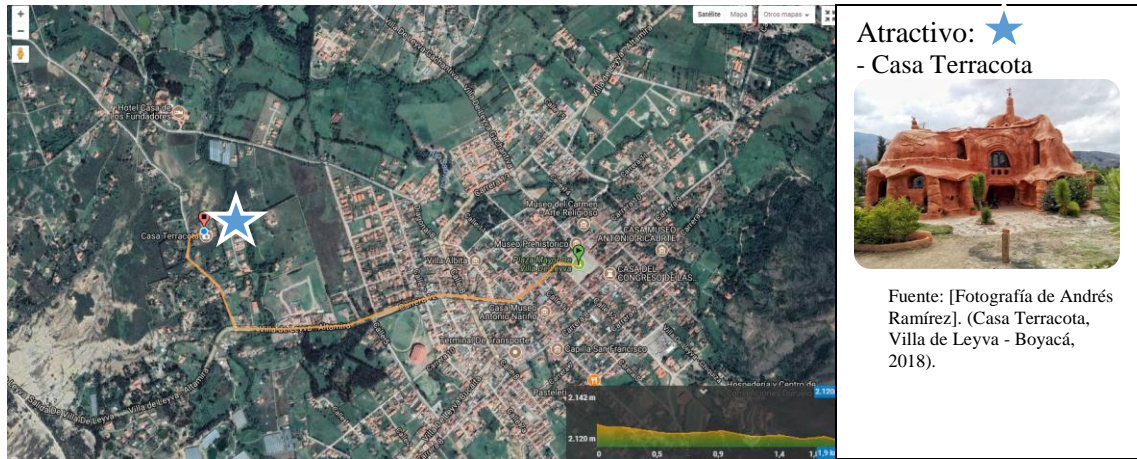


Figura 38. Vía a la Casa Terracota. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

Como se observa en la Figura 38, el primer atractivo es la Casa Terracota. Por su cercanía y facilidad de llegar, es el primero en visitar. **Al grupo le tomará 5 minutos recorrer los 1.89 kilómetros**, y el tiempo promedio de permanencia será de 45 minutos. **Precio entrada: 10.000**

9:50 am

El siguiente destino es el Museo del Fósil, a 3 kilómetros del centro de Villa de Leyva. Esta exhibición tiene aproximadamente 110 millones de años, cuya longevidad se debe a los vestigios de un reptil marino llamado *kronosaurus boyacensis hampe*, el cual se encuentra en la vereda de Moniquira (ExpoVilla, s.f., párr. 1). Ver Figura 39.

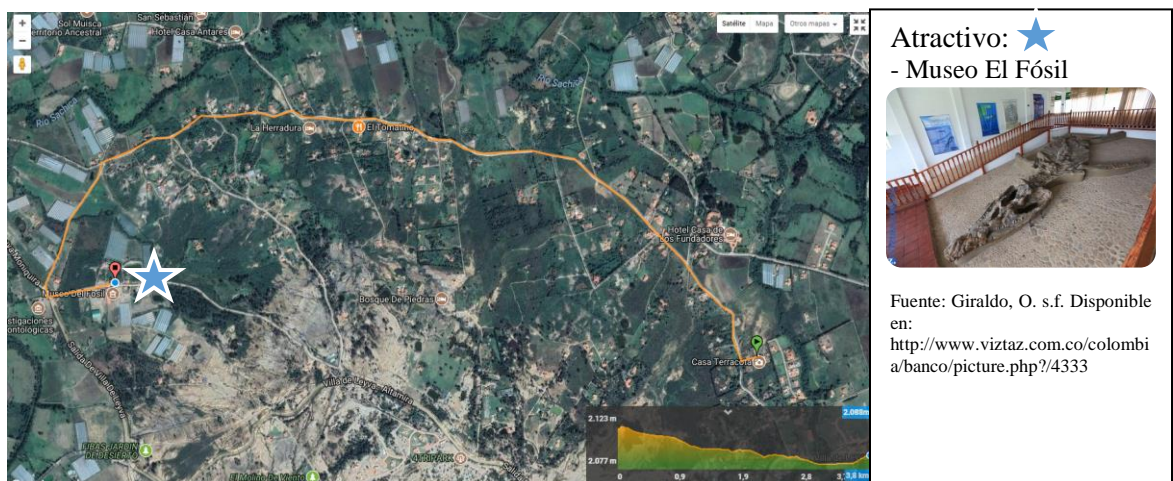


Figura 39. Recorrido hasta el Museo El Fósil. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

El recorrido hasta este atractivo también es fácil, sin mayores complicaciones. Como se ve en el diagrama de elevación, la vía presenta en su mayoría un grado de descenso suave, por lo que se recorrerán los **3.77 kilómetros en 12 minutos. El tiempo estimado en el atractivo es de 45 minutos.**

11:00 am

La siguiente parada es en el Parque Temático Gondava, un lugar excepcional para el visitante, pues la existencia misma de la especie humana era todavía inimaginable. El Gran Valle de los Dinosaurios espera a los visitantes con extraordinarios y mágicos lugares de helechos gigantes y grandes coníferas, rocas gigantes, caminos áridos y lagos cristalinos (GranValle, s.f. párr. 3)

Para llegar al lugar (ver Figura 40), se toma la vía Sutamarchán-Villa de Leyva, y **a 3 kilómetros del Museo del Fósil y 9 minutos de pedaleo se llega al destino.** Es un recorrido fácil, sin subidas ni bajadas pronunciadas.

El tiempo estimado en el atractivo es de 1 hora. La entrada cuesta 16.000



Figura 40. Parque Temático Gondava. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

12:10 pm

El último destino del día es Pozos Azules, ubicado en la vereda de Sopotá. Como se ve en la Figura 41, **Del Gran Valle hasta Pozos Azules son 4.37 kilómetros, con un ascenso de 74 metros a lo largo de casi 2 kilómetros, se llega al lugar en 25 minutos.**

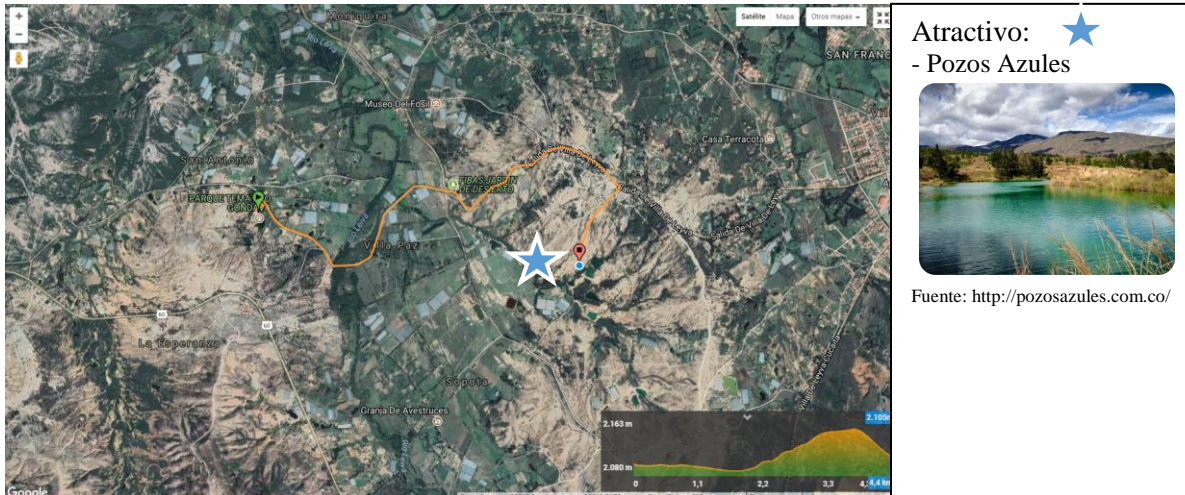


Figura 41. Ruta a Pozos Azules. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

La entrada vale 6.000 por persona, y la duración del recorrido es de 1 hora.

1:30 pm

El final de la travesía en bicicleta culmina en Pozos Azules, cuyos colores y tonos se pueden apreciar gracias a la presencia de selenio, azufre y otros minerales en las cárcavas por donde desciende el agua lluvia (Pozos Azules, s.f., párr. 1).

Después de visitar este atractivo, se regresa a Villa de Leyva en bicicleta (ver Figura 42), en donde se podrá descansar, organizar el equipaje y en **transporte privado se regresa a Bogotá.**

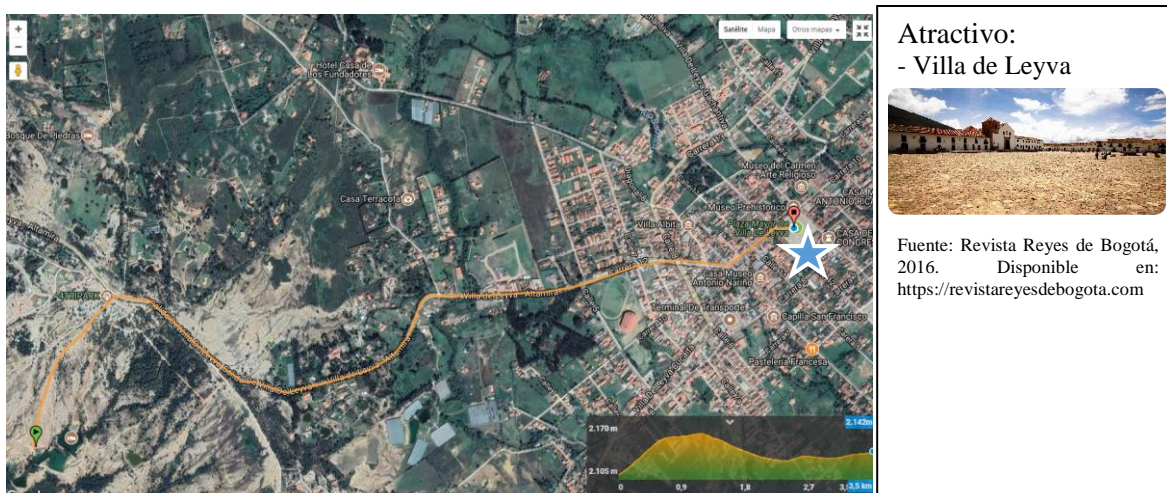


Figura 42. Regreso a Villa de Leyva. Fuente: <https://es.wikiloc.com> (2018)

4.2.1 Estado de las vías y señalización

En los primeros cinco kilómetros de la ruta no hay una vía exclusiva para los ciclistas. Debido a falencias en la actual y pasadas administraciones, la salida de Bogotá por la Autopista Norte no cuenta con una vía que priorice y proteja a los ciclistas, por lo que el grupo se verá obligado a compartir la vía con los automóviles que transiten por la vía, hasta llegar al peaje. *Ver Anexo 27.*

Es sólo en la salida de Bogotá que no existe una vía donde los ciclistas puedan transitar donde se sientan seguros. En el *Anexo 28* se observa una berma, donde los ciclistas pueden transitar, lo suficientemente ancha para que dos ciclistas pedaleen uno al lado del otro, de manera segura. Esta berma se encuentra en todo el recorrido, siempre que se transite por la Carretera Principal.

Seguidamente, en el *Anexo 29* y *Anexo 30* se observa el estado de la vía tanto en la subida a Pionono y el descenso hasta el Embalse de Tominé, como la vía que conecta al pueblo de Guatavita con Sesquilé, para empatar y salir a la Ruta Nacional, o carretera principal.

Finalmente, el estado de las vías en Boyacá, específicamente en las vías veredales de Samacá, son vías sin berma y en algunos casos, por ejemplo para acceder al Puente Barducci,

es una vía de gravilla suelta (sin pavimentar), que no representa ningún riesgo. La entrada a Villa de Leyva cuenta con una cicloruta exclusiva para ciclistas, ver *Anexo 31*

En cuanto a la señalización, se observaron algunas señales de tránsito que daban aviso y prelación al tránsito de ciclistas en las vías principales y de alta velocidad, pero no hay presencia alguna en las vías terciarias o veredales, por lo que se recomienda pedalear con precaución.

4.3 Cadena de Valor y Ficha Técnica

A continuación se muestra la cadena de valor propuesta para la ruta cicloturística (Tabla 16) y, además, en la Figura 48 se observa la ficha técnica de esta investigación.

Tabla 16.

Cadena de valor propuesta para la ruta turística de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta

CADENA DE VALOR RUTA CICLOTURÍSTICA			
Atractivos: Puente del Común, Páramo de Guacheneque, Puente de Boyacá y Villa de Leyva			
Suministro de alimentación e hidratación			
Suministro accesorios bicicletas			
Alojamiento	Transporte	Alimentación	Prestadores de servicios turísticos
Hotel Chiguala Estancia el Olivo	Bicicleta Transporte privado (van)	Cabaña de Alpina Panaderías y pastelerías Venta de pasabocas y productos tradicionales de la región	Humedales Bogotá Parques y Atractivos turísticos en Villa de Leyva
Redes de Distribución			
Agencias de viaje: por medio de divulgación del producto turístico			
Portal Web BiciTravesíasBogota: se proporciona información en cuanto a las características y detalles del viaje			
Voz a voz: promoción de la ruta a través de las recomendaciones de ciclistas y participantes			
Oficinas de turismo: proporcionan información acerca del cicloturismo en Colombia y la región			
Servicios de apoyo			
Entidades y organismos de promoción turística			
Seguridad: Bike Safe			
Atención al participante: Carro escoba, servicio de paramédico y mecánico			
Factores del entorno			
Político	Económico	Sociocultural	Ambiental
Alcaldía de Bogotá Alcaldía de Villa de Leyva Gobernación de Boyacá Gobernación de Cundinamarca	Gasto turístico en la región Comercio de bienes y servicios	Incentivar el cicloturismo en el país Mejorar la calidad de vida de los ciclistas y la comunidad receptora	Sensibilizar a la comunidad sobre el uso de la bicicleta en entornos urbanos y rurales Capacitación por parte de Humedales Bogotá sobre los ecosistemas de páramo

Fuente: Medina & Gómez, s.f., modificado a partir del original (2018).



Figura 48. Ficha técnica ruta cicloturística. Fuente: Elaboración propia (2018)

4.4 Propuesta de implementación de buenas prácticas de sostenibilidad.

No se puede hablar de turismo sin hablar de sostenibilidad, al mismo tiempo que no se pueden mencionar los diferentes medios de transporte sin tener en cuenta la contaminación que generan. Para lograr el equilibrio entre los factores positivos y negativos del turismo en los territorios, se debe priorizar el turismo sostenible, el cual está diseñado para (de las Heras, 2004, p. 23):

- Mejorar la calidad de vida de la población local, la gente que trabaja y vive en el destino turístico
- Proveer mayor calidad de la experiencia para el visitante
- Mantener la calidad del medio ambiente del que dependen tanto la población local como los visitantes
- La consecución de mayores niveles de rentabilidad económica de la actividad turística para los residentes locales
- Asegurar la obtención de beneficios por parte de los empresarios turísticos

Dentro de las múltiples y más variadas razones para apostarle al turismo sostenible, de las Heras (2004) considera cuatro tipos de razones para apoyar esta práctica:

- **Razones éticas**

- El turismo se ha convertido en uno de los sectores de la economía más importantes del mundo, por el número de personas que trabajan en ella, y por la cantidad de turistas que se desplazan de un lugar a otro para visitar lugares, dejando a su paso conflictos ambientales
- Este 'boom' turístico supone una serie de riesgos sobre la salud del planeta, por lo que cabe preguntarse hasta qué punto el ser humano tiene derecho, con su actuación turística, a provocar un impacto sobre los recursos naturales.
- Desde un punto de vista ético, el turismo debe liderar el uso racional de los recursos, de manera que estos no se vean afectados de forma drástica en el presente, para que en el futuro las próximas generaciones puedan hacer uso y disfrutar de los mismos recursos.

- **Razones científicas**

- Desde este punto de vista, el camino que lleva esta actividad humana es insostenible.
- Considerando que el turismo es un fenómeno bastante frágil y sensible a factores externos (condiciones de mínima seguridad; estabilidad social, política y económica; naturaleza en condiciones de visitarla, entre otros), es de común interés fomentar el turismo sostenible, lo más respetuoso con el entorno y con la comunidad local, a fin de conservar que siga habiendo turistas, de lo contrario podría generar efectos más difíciles de corregir.

- **Razones ecológicas**

- Personas de diferentes sectores de la sociedad en todo el mundo han denunciado la problemática que existe en ver al turismo como una industria, la cual consume recursos, modifica ecosistemas, y amenaza

la flora y fauna de los lugares donde se implanta, hasta el punto de condenarlos a la desaparición.

- Hay que mencionar el impacto hídrico que tiene un turista al visitar un determinado lugar. Se calcula que un turista gasta siete veces más agua que un habitante del lugar, lo que supone un derroche considerable, y además de ser un factor de desigualdad económica y humana.
 - Ante esta situación, el turismo sostenible se ha elevado como una solución ante las presiones ambientales del turismo en los territorios donde hace presencia.
 - Hay que subrayar que lo que se busca no es prohibir, sino controlar, regular, limitar y, en definitiva, desarrollar un turismo que minimice al máximo los impactos ambientales, para así perdurar en el tiempo
- **Razones económicas**
 - En el mundo ambiental la frase “ser ecológico es ser económico” resulta apropiada para comprender y mejorar los procesos turísticos.
 - A largo plazo, por su fuerte inversión, pero fuentes de ahorro económico importante, pueden ser: la instalación de una depuradora, la transformación de un jardín tropical a uno autóctono del territorio, la instalación de paneles de energía solar fotovoltaicos son opciones
 - En el mediano y corto plazo, son opción las siguientes: dispositivos de ahorro de agua y luz, carteles informativos sobre el lavado de toallas y otros elementos del cuarto del hotel, y sistemas de detección de movimiento para ahorrar electricidad
 - El último elemento, que, aunque es de marketing no deja de ser importante, es la frase “lo verde vende”. Si no se defiende el turismo sostenible, es probable que al final del viaje, se pierda todo el sector, creando un problema mucho mayor (pp. 27-31).

Para materializar lo dicho sobre el turismo sostenible, en primer lugar, se tendrá en cuenta el Código Ético Mundial para el Turismo. Desde el cicloturismo hay una oportunidad invaluable para acercar a las personas de diferentes culturas, pues como se ha mencionado,

el viajar en bicicleta permite una conexión más fácil, rápida y directa entre los ciclistas que viajan y la comunidad receptora.

Así pues, uno de los elementos más trascendentales que se espera germinar en cada cicloviajero, es la “comprensión y la promoción de los valores éticos comunes de la humanidad, en un espíritu de tolerancia y respeto de la diversidad de las creencias religiosas, filosóficas y morales son, a la vez, fundamento y consecuencia de un turismo responsable” (OMT, 2001, p 4.)

La dinámica consta de una breve socialización de los artículos que componen el Código Ético Mundial del Turismo, pues como en el mismo se expresa, los agentes del turismo deben propender por la divulgación y aplicación del Código, esperando generar sensibilización y concientización acerca de los problemas que genera el turismo, y los medios para mitigar estos impactos. Además, considerar factores adicionales que permitirán una visita más genuina y un contacto respetuoso con la comunidad local.

Todas estas observaciones se relacionan también con el cicloturismo. Como se dejó explícito en el mapeo de la ruta, IMBA es la Asociación Internacional de Ciclismo de Montaña, que además de tener un sistema de clasificación para las rutas de ciclomontañismo, también cuenta con una sección de responsabilidad social y ambiental para los usuarios de las rutas.

Así pues, esta Asociación tiene unas reglas del camino, los cuales deben ser tenidas en cuenta, cumplidas y respetadas por los usuarios de las rutas, y, además, son reglas que también aplican a la presente investigación (IMBA, s.f.):

1. Montar únicamente en caminos permitidos

Seguir el camino establecido, respetar la propiedad privada y las limitaciones y prohibiciones de la zona.

2. No dejar huellas durante el recorrido

Dejar huella significa que el paso de la bicicleta deja rastro en el terreno. En algunos casos es inevitable, pero para minimizar la huella, se debe controlar la frenada y evitar los derrapes. Esta acción produce erosión innecesaria del terreno.

Sobra decir, no arrojar basura en donde no se debe.

3. Controlar la bicicleta

Adaptar la velocidad a las condiciones del camino y a la visibilidad del entorno. El control de la bicicleta permitirá evitar accidentes y derrapes.

4. Ceder el paso a otros usuarios

La base de la convivencia entre ciclistas y peatones reside en ceder el paso. Avisar a los compañeros la llegada o incorporación al grupo con tiempo, y reducir la velocidad (hasta detenerse) si es necesario.

5. Nunca espantar a los animales

Es posible que se interrumpa el entorno de los animales, pues el grupo estará en áreas rurales y naturales, por lo que es importante ser respetuoso y no hacer ruido innecesariamente.

6. Planificar la salida

Especialmente en caso de hacerlo por alta montaña, se debe ser autosuficiente en todo momento. Se debe escoger el recorrido en función del nivel (físico y técnico) de la ruta, del equipamiento necesario, y un elemento imprescindible: mantener la bicicleta en buen estado

7. Utilizar siempre el casco

Usarlo siempre por la seguridad propia y de los acompañantes

8. No utilizar auriculares

Disfruta de los sonidos de la naturaleza y advierte posibles peligros.

Conclusiones

La presente investigación se ha dedicado a diseñar la propuesta de una ruta turística de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta, bajo el enfoque de cadena de valor y que incluya buenas prácticas de sostenibilidad, la cual espera aportar significativamente a los actores que hacen parte de este producto, en los ámbitos sociales, ambientes y económicos.

En aras de promocionar turísticamente el turismo en bicicleta, es importante comprender que el núcleo de la propuesta está en considerar la bicicleta como un vehículo de transporte igual de importante que el transporte turístico tradicional y convencional, el cual hará de puente entre el viajero y la comunidad local.

Para lograr que la bicicleta sea visibilizada y reconocida como un medio de transporte turístico alternativo, el documento se apoya en diferentes enfoques teóricos; de como el concepto de motivación turística de Crompton y McKay (1997); el concepto y aplicación del tiempo libre, por autores y organismos como la OMT (1983), Lainé (1981), Jiménez (1990), Acerenza (2003), entre otros autores; el desarrollo sostenible, a través de documentos como el Informe Brundtland, y las investigaciones de Morin (1993), Swarbrooke (1999) Barquero (2007), Lowy (2011) Rodríguez, Martín & Cañón (2014) y Rainforest Alliance; y, finalmente, aportes al cicloturismo por intermedio de Timothy & Boyd (2015).

Junto con la estructura teórica, el trabajo está respaldado por el enfoque metodológico de cadena de valor, además de un eje conceptual y contextual, los cuales permiten dar respuesta y cumplimiento a dos de los objetivos específicos trazados para la investigación: la fundamentación de la investigación a través de diferentes enfoques teóricos, conceptuales y contextuales, y las necesidades turísticas relacionadas con la actividad del cicloturismo.

Este último punto, sobre las motivaciones y las necesidades turísticas, se logra mediante una revisión histórica sobre el origen de los viajes, y más formalmente el concepto de turismo, en donde el Imperio Griego y Romano sirvieron como referencia; el concepto del tiempo libre y ocio se verá reflejado en las motivaciones turísticas del cicloturista

internacional y nacional. Además, el origen del transporte turístico (y la desmitificación de la industria sin chimeneas) hace aparición, para llegar finalmente a la aparición de la bicicleta como medio de transporte turístico, que, además, sustenta las buenas prácticas en sostenibilidad.

Como el cicloturismo es un fenómeno relativamente nuevo e incipiente en América Latina, a través de los componentes ambiental-social y empresarial-económico se logra el diagnóstico parcial de los impactos y necesidades turísticas relacionadas con la actividad del cicloturismo, cumpliendo así el segundo y el tercer objetivo específico de la investigación.

De forma paralela, al haber caracterizado la oferta y la demanda del cicloturista europeo, estadounidense y en menor medida el ciclista local (Bogotá), se detalla con mayor exactitud algunos elementos y detalles importantes para lograr una óptima planificación de este tipo de producto. En la oferta: qué necesidades deben cubrirse durante un viaje en bicicleta, articulación de empresas y productos y servicios a ofrecer, y, en cuanto a la demanda, se obtuvo información acerca del perfil del cicloturista, y detalles como su edad, las motivaciones para transportarse en bicicleta, el comportamiento durante la actividad deportiva no competitiva, el gasto turístico, entre otros.

Este último componente permite responder a las motivaciones y necesidades turísticas del cicloturismo. Teniendo en cuenta el desarrollo del concepto de la demanda, se corresponde lo hallado, con las motivaciones psicosociológicas de Compron y McKay (1997) y la clasificación de turistas de Cohen (1972); este último catalogando al cicloturista como el explorador y el aventurero, ambos bajo la sombrilla del turismo no institucionalizado.

Lo mencionado sentó las bases para al final diseñar la propuesta de la ruta turística bajo el enfoque de cadena de valor. Esta metodología fue la más apropiada, ya que un producto turístico de naturaleza que no involucre a todos los actores, más aún cuando el cicloturismo es aún incipiente en el país, restará credibilidad y calidad al producto. Así pues, todos los actores del cicloturismo, tanto directos como indirectos están involucrados, dándole la oportunidad al país de crear y construir productos turísticos competitivos.

La metodología de cadena de valor permitió, asimismo, contrastar los cinco principios básicos de Acerenza (2007) sobre desarrollo sostenible enunciados en el marco teórico, con el desarrollo de la ruta cicloturística. A manera de resumen, se satisfacen las motivaciones y necesidades turísticas de quien viaja; se contribuye a la mejora de calidad de vida de la comunidad local, pues por un lado hay un flujo económico y social, y por otro se logra reconocimiento para el destino; se preserva el legado histórico y cultural del destino, en la medida en que se visitan atractivos turísticos a lo largo de la ruta; se conserva y preservan los ecosistemas, a través de la educación ambiental en la visita al Páramo de Guacheneque; y, finalmente, se mantiene la sostenibilidad económica de la actividad económica.

Por otra parte, un elemento a considerar y resaltar, es que si bien hay iniciativas del orden público y privado para incentivar el turismo en bicicleta en Colombia, se presentan graves inconvenientes en cuanto a la articulación del ecosistema turístico en los destinos. Es decir, por un lado, se evidencia el discurso promocional e invitacional de entidades públicas como el IDT, la Gobernación de Cundinamarca y ProColombia, a recorrer diversos destinos en bicicleta, y por otro lado es palpable observar la realidad económica y social de muchos destinos turísticos en Colombia. En una gran mayoría, la imagen del destino promocionado y difundido por estas entidades está muy por debajo de las expectativas y motivaciones de los turistas, principalmente por la falta de infraestructura turística y conectividad. Para mitigar y mejorar estos inconvenientes, es recomendable adoptar un enfoque ecosistémico en donde se aborde el producto de cicloturismo como el resultado del trabajo conjunto y comunitario de entidades locales, públicas y privadas, junto con las necesidades de la comunidad local y las expectativas y motivaciones de los turistas

Finalmente, se espera que las definiciones, conceptos y perfiles del cicloturista internacional (europeo y estadounidense) así como la caracterización del ciclista bogotano, permitan abordar a futuro el cicloturismo desde la creación de políticas públicas y de más productos turísticos que aborden la bicicleta como elemento esencial del turismo. Que sirva a modo de ejemplo y admiración las EuroVelo en Europa, cuyas rutas o “autopistas de bicicletas” permiten al ciclista viajar continuamente por cientos de kilómetros y visitar a su paso los países que conforman esta vía ciclista.

Recomendaciones

Uno de los mayores inconvenientes al momento de reunir información acerca del cicloturismo, es que si bien ésta se encuentra fácil en las bases de datos de diferentes universidades y entidades de otros países, en Colombia esta actividad no está lo suficientemente estudiada ni analizada, por lo que no hay documentos que exploren este tema en el país. Es por esto que se recomienda a los planificadores y gestores del turismo en ampliar el abanico de la oferta turística en el país, promoviendo por un lado la investigación de esta actividad en universidades y colegios, y por otra parte mediante políticas públicas e incentivos a empresas, agencias de viaje y emprendedores en llevar a cabo iniciativas que involucren la bicicleta en el turismo.

Lo anterior se debe llevar a cabo mediante la articulación de las diferentes leyes, códigos y documentos públicos que han sido elaborados para la promoción del uso de la bicicleta en el territorio nacional. En otras palabras, un escenario ideal es crear políticas públicas integradas, donde se articule lo mencionado en la Ley 1811 de 2016 (ley que otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta en Colombia) y los documentos elaborados por las administraciones de Gustavo Petro (El libro de la bici, 2014), Enrique Peñalosa (manual del buen ciclista, 2017) en Bogotá, y en Medellín por el entonces alcalde Aníbal Gaviria (manual del ciclista urbano, 2012), y otros documentos mencionados a lo largo de la investigación.

Con respecto a las iniciativas realizadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de promover 38 rutas turísticas para recorrer el país en bicicleta, además de la plataforma virtual BiciTravesiasBogota, de la Alcaldía Mayor de Bogotá en el periodo de Enrique Peñalosa, es pertinente mejorar los canales de comunicación de estas plataformas a los ciudadanos, pues son pasos tímidos para posicionar al país como un destino seguro y apto para recorrerlo en bicicleta. Además, son propuestas que surgen desde una sola vía (el sector público) y con escasa participación ciudadana, y a veces no existe participación de las

comunidades receptoras, como sucede en las rutas propuestas por el MinCIT, donde no existe más información acerca de las rutas sino en su página web, sin teléfonos de restaurantes, hoteles o líderes comunitarios.

En resumen, hay trabajo por hacer, por lo que aprovechar la buena imagen del país y ser reconocido por grandes ciclistas como Nairo Quintana y Mariana Pajón (por mencionar algunos), es una oportunidad para aunar esfuerzos y mejorar el tejido turístico para fomentar la práctica del cicloturismo de manera articulada, coherente y cohesionada.

Por otra parte, para exportar este producto turístico a nivel internacional, y poder estar hombro a hombro con Europa y Estados Unidos en esta práctica, se requieren estudios que profundicen en el perfil del cicloturista actual y potencial, con el fin de conocer mejor la situación de los ciclistas que viajan por Colombia y, así, dirigir la oferta a las necesidades que los turistas buscan y quieren suplir. Si bien se realizó un estudio del turista local en Bogotá, esta investigación se queda corta si lo que se busca es fomentar el cicloturismo a nivel nacional. Para ello, se requieren esfuerzos multilaterales en diferentes frentes, entre la academia, el sector público y la iniciativa privada.

En lo que respecta a la infraestructura, si bien se mencionó brevemente la oferta disponible durante la ruta, representada por restaurantes y algunas cafeterías, establecimientos de alojamiento y hospedaje y una aplicación donde se halla la facilidad de hospedaje para cicloviajeros, se evidenció que en todo el trayecto no hay presencia de baños públicos para este tipo de turistas. Este elemento es importante para los ciclistas viajeros, pues esta estructura es amable con el viajero, le permite hacer paradas en lugares estratégicos y no solo hacer de sus necesidades, sino también le permitirá refrescarse y, en caso deseado, asearse mediante regaderas.

Junto con lo anterior, se recomienda de manera enfática mejorar la señalización en las vías, pues como se mencionó, la salida de Bogotá por la Autopista Norte hasta el peaje representa un peligro para los ciclistas, al verse obligados a compartir la vía con vehículos de carga pesada (camiones, tractomulas) los cuales generan en el ciclista miedo y zozobra

por el ruido que generan. Asimismo, instalar señales de tránsito durante la carretera y las vías primarias, secundarias y terciarias, donde se indique que por la vía podrían transitar ciclistas (y peatones) por lo cual son éstos los que tienen prelación y prioridad en la vía.

Finalmente, se recomienda a los interesados en elaborar el cicloturismo como producto turístico, estar en constante comunicación con el sitio web de la EuroVelo, <http://www.eurovelo.org/>, pues es allí donde se comparten noticias acerca del estado de las vías, informes sobre los perfiles de los cicloturistas y nuevos proyectos de inversión para fomentar esta nueva actividad económica y lúdica.

Referencias.

Acerenza, M. (2007). Desarrollo Sostenible y gestión del turismo. México: Editorial Trillas.

Acerenza, M. (2003). Administración del turismo. México: Editorial Trillas.

Acuña, L. (2014). El libro de la Bici. Secretaría de Recreación, Cultura y Deporte. Alcaldía Mayor de Bogotá. Disponible en:

http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2014.pdf

Alcaldía de Guatavita (s.f.). Nuestro Municipio: Disponible en: http://www.guatavita-cundinamarca.gov.co/informacion_general.shtml

Alcaldía de Villa de Leyva-Boyacá (2012). Nuestro Municipio: Información General.

Disponible en: http://www.villadeleyva-boyaca.gov.co/informacion_general.shtml

Alcaldía (2012). Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015. Marcamos la diferencia:

juventud, compromiso, trabajo y transparencia. Disponible en: [http://villadeleyva-](http://villadeleyva-boyaca.gov.co/apc-aa-files/31373566633939363463616664363564/PLAN_DE_DESARROLLO_2012_2015_aprobado.pdf)

[boyaca.gov.co/apc-aa-](http://villadeleyva-boyaca.gov.co/apc-aa-files/31373566633939363463616664363564/PLAN_DE_DESARROLLO_2012_2015_aprobado.pdf)

[files/31373566633939363463616664363564/PLAN_DE_DESARROLLO_2012_2015](http://villadeleyva-boyaca.gov.co/apc-aa-files/31373566633939363463616664363564/PLAN_DE_DESARROLLO_2012_2015_aprobado.pdf)

[5_aprobado.pdf](http://villadeleyva-boyaca.gov.co/apc-aa-files/31373566633939363463616664363564/PLAN_DE_DESARROLLO_2012_2015_aprobado.pdf)

Alcaldía Mayor de Bogotá (2016). ¡Créalo! Este es el nacimiento del Río Bogotá.

Disponible en: <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/ambiente/crealo-este-es-el-nacimiento-del-rio-bogota>

Altimetrías de Colombia (2015). “Muros” colombianos. Disponible en:

<http://altimetricolombia.blogspot.com.co/2015/07/muros-colombianos.html>

Álvaro, O., de la Fuente, P. (s.f.). Movilidad sostenible en entornos turísticos.

Singularidades y medidas. Disponible en: <http://oa.upm.es/20036/>

Asociación Colombiana de Agencias de Viaje y Turismo (ANATO) & Instituto Distrital de Turismo (IDT). (2007). Manual para el diseño de paquetes turísticos. Bogotá

Asociación Internacional de Ciclismo de Montaña (IMBA) (s.f.) Reglas del Camino. Disponible en: <https://www.imba.com.es/index.php/sobre-imba/reglas-del-camino>

Ayala, P. (2005). Plan de Ordenación y Manejo de la cuenca de Tota. Disponible en: <http://www.corpoboyaca.gov.co/cms/wp-content/uploads/2015/11/diagnostivo-problematika-ambiental-lago-tota.pdf>

Anselmi, F., Genna, V. (s.f.). *Sustainable Tourism Development: Guide for local planners*. Disponible en: http://www.ekf.vsb.cz/export/sites/ekf/projekty/cs/weby/esf-0116/databaze-prispevku/clanky_ERSA_2007/754.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). Ciclo-inclusión para América Latina y el Caribe. Disponible en: <https://publications.iadb.org/handle/11319/6808?locale-attribute=es>

Barquero, A. (2007). Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/289/28901109.pdf>

Beltrami, M. (s.f.). Ocio y viajes en la historia: antigüedad y medioevo. Disponible en: https://www.google.com/url?q=http://www.eumed.net/libros-gratis/2010a/646/LOS%2520VIAJES%2520EN%2520ANTIGUEDAD.htm&sa=U&ved=0ahUKEwj097Om_77MAhXEFh4KHdMAAVcQFggEMAA&client=internal-uds-cse&usg=AFQjCNGQUj2_FQTexwfx8ew3dGeXLIKMLg

BiciTravesíasBogotá (s.f.). Turismo en Bicicleta. Disponible en: <http://www.bicitravesiasbogota.gov.co/>

Bloy, D. (s.f.). *Understanding Cycle Tourists*. Sheffield Hallam University. Disponible en:
http://www.tourismhelp.co.uk/objview.asp?object_id=437

Bogotá Turismo (s.f.). Datos de Bogotá. Disponible en:
<http://www.bogotaturismo.gov.co/datos-de-bogota>

Burgos, A. (s.f.) El Puente del Común. Universidad Externado de Colombia. Disponible en:
<https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwispN7n47PTAhVKwiYKHVWQB6QQFghrMAk&url=http%3A%2F%2F186.113.12.182%2Fcatalogo%2F%2Fdlfile.php%3Fid%3D47885&usg=AFQjCNFQpGJz68Pw63RABRzLdpzMEFymgA>

Cantor, C. & Gómez, L. (s.f.). El turismo: una alternativa para el desarrollo sostenible de las comunidades rurales. Caso Villa de Leyva (Boyacá). Disponible en:
<http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/tursoc/article/download/2233/1977>

Cárdenas, F. (1991). *Producto turístico: aplicación de la estadística y del muestreo para su diseño*. México: Trillas.

Castaño, J. (2005). *Psicología social de los viajes y del turismo*. Departamento de Ciencias Sociales. Universidad Rey Juan Carlos. España: Thomson.

CicloturismoChile. (2016). *Estudio de Mercado*. Proyecto: Bien público Cicloturismo autoguiado en Meso Región Lagos & Volvanes. Disponible en:
<http://www.indap.gob.cl/docs/default-source/turismo-rural-y-artesan%C3%ADa/clasificaci%C3%B3n-tur%C3%ADstica-chile/estudio-de-mercado-bp-cicloturismo-alianza-creativa.pdf?sfvrsn=2>

- Cioce, C. (2004). El turismo como fenómeno histórico. Disponible en: <http://server1.docfoc.com/uploads/Z2015/12/31/YCyzAXSU5y/c52be1e12764779456ce7d71e3f6bbf0.pdf>
- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., Wanhill, S. (1997). Turismo. Principios y práctica. México: Editorial Diana
- Correa, M. (2016). En 11 departamentos habrá 190km de ciclovías. *ElColombiano*. Disponible en: <http://www.elcolombiano.com/colombia/en-11-departamentos-habra-190-km-de-ciclovias-GC4073899>
- Portal de noticias de Colombia (s.f.) Puente de Boyacá. Recuperado de: https://www.colombia.com/turismo/sitio/puente_boyaca/
- De las Heras, M. (2004). Manual del Turismo Sostenible. Cómo conseguir un turismo social económico y ambientalmente responsable. España: Mundi-Prensa
- De la Torre, F. (2006). Sistemas de transportación turística. México, D.F.: Trillas
- De la Torre, O. (1980). El turismo. Fenómeno social. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica
- Dekoster, J. & Schollaert, U. (2002). En bici, hacia una ciudad sin malos humos. Disponible en: http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_es.pdf
- Desarrollo y Cooperación Económica Internacional (1987). Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/42/427>
- Dinero (2017). Al igual que los ciclistas, el mercado nacional de las 'bicis' vive una nueva era dorada. Disponible en:

<http://www.dinero.com/empresas/articulo/venta-de-bicicletas-en-colombia-durante-2017/248414>

Dinero (2018). 2017 fue un buen año para el turismo en Colombia. Disponible en: <http://www.dinero.com/edicion-impresa/negocios/articulo/balance-de-turismo-en-colombia-en-2017/255323>

Dinero (2018). Colombia rompe récord en llegada de turistas en 2017. Disponible en: <http://www.dinero.com/pais/articulo/record-de-turistas-en-colombia-2017/255180>

El Nuevo Siglo (2017). Crece el mercado de las bicicletas en Colombia. Disponible en: <http://elnuevosiglo.com.co/articulos/09-2017-crece-el-mercado-de-las-bicicletas-en-colombia>

Eurovelo (s.f.) Routes. Disponible en: <http://www.eurovelo.org/routes/#>

ExpoVilla (s.f.). Museo El Fósil. Disponible en: <http://www.expovilla.com/sitios-turisticos/museos-villa-de-leyva/museo-el-fosil>

Faulks, P., Ritchie, B., Fluker, M. (2007). *Cycle Tourism in Australia; an investigation into its size and scope*. Disponible en: <http://atfiles.org/files/pdf/Faulks-Australia-Cycle-Tourism.pdf>

Fernández, M. (s.f.). El hombre y el viaje. Hacia una reflexión ontológica del turismo. Disponible en: <http://www.umar.mx/revistas/5/elhombreylviaje.pdf>

FUNDECOMERCIO (2012). Plan de Desarrollo Turístico Sostenible del Departamento de Boyacá. Disponible en: http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=65912&name=PLAN_DE_DESARROLLO_TURISTICO_-_DEPARTAMENTO_DE_BOYACA.pdf&prefijo=file

García, L. (2014). *Análisis y evaluación del impacto ambiental de los procesos de urbanización campestre en el sector de la cuenca media-baja del río teusacá, municipios de la Calera, Guasca y Sopó*. (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana). Recuperado de: <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/15007>

Gantar, A. Kočič, D. & Pehneč, M. (2012). *How to develop cycle tourism?* Disponible en: http://www.bicy.at/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf

Gobernación de Boyacá (s.f.). Reseña del Campo Histórico Puente de Boyacá. Disponible en: <http://www.boyaca.gov.co/14-mi-boyaca/historia/32-el-puente-de-boyaca-y-sus-monumentos>

Gobernación de Cundinamarca (2013). Análisis de Situación en Salud con el Modelo de los Determinantes Sociales de Salud. Disponible en: http://www.cundinamarca.gov.co/wcm/connect/b295dc6d-9567-4706-b8cf-e88ef114627d/ASIS+Cundinamarca+2013++V3-06072014.pdf?MOD=AJPERES&CVID=kst6fBC&ASIS_DEPARTAMENTAL

Gobernación de Cundinamarca, IDECUT & FUNDACUTLA (2017). Plan de Desarrollo de Cundinamarca 2017-2027: “*Cundinamarca Turística: más unida, reconocida y competitiva*”. Disponible en: <http://www.idecut.gov.co/index.php/convocatorias/671-plan-de-desarrollo-turistico>

Gran Valle (s.f.). ¿Qué es GONDAVA? Disponible en: <http://www.granvalle.com/#gondava>

Horton, D. (2006). *Environmentalism and the Bicycle*. Disponible en: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09644010500418712>

International Mountain Cycling Association Canada (s.f.) *Trail Difficulty Ratings and Signs*. Disponible en: <http://www.colombiaenbicicleta.com/clasificacion.php9>

Instituto Departamental de Cultura y Turismo de Cundinamarca (s.f.). Misión y Visión.
Disponibile en: <http://www.idecut.gov.co/index.php/quienes-somos/mision-y-vision>

Instituto Distrital de Turismo (s.f.). Quiénes Somos. Disponible en:
<http://www.bogotaturismo.gov.co/quienes-somos>

Instituto Distrital de Turismo (s.f.). Quiénes Somos. Disponible en:
<http://www.bogotaturismo.gov.co/misi-n>

Instituto Geográfico Agustín Codazzi [IGAC] (2014). La mitad de Cundinamarca presenta conflicto de uso de suelos. Disponible en:
<http://www.igac.gov.co/wps/wcm/connect/293bfe0044311d359537f5714d6d35bd/La+mitad+de+Cundinamarca+presenta+conflicto+de+uso+de+suelos.pdf?MOD=AJPERES>

Instituto Geográfico Agustín Codazzi [IGAC] (2005). Estudio General de Suelos y Zonificación de Tierras del Departamento de Boyacá. Disponible en:
ftp://ftp.ciat.cgiar.org/DAPA/users/apantoja/london/Colombia/Suelos/00_shape_suelos/PROYECTO_DNP/MEMORIAS_SUELOS_OFICIALES/BOYACA/94864-Suelos%20Tomo%20II.pdf

Instituto Geográfico Agustín Codazzi [IGAC] (2014). El 43 por ciento del suelo de Boyacá está sobreutilizado; se estudiarán 103.900 hectáreas de humedales y páramos.
Disponibile en:
<http://www.igac.gov.co/wps/wcm/connect/2ccb5400434154a6b168f1034fab83ca/El+43+por+ciento+del+suelo+de+Boyac%C3%A1+est%C3%A1+sobreutilizado.pdf?MOD=AJPERES>

- Jiménez, L. (1990). *Teoría Turística. Un enfoque integral del hecho social*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Knebel, H. (1974). *Sociología del turismo. Cambios estructurales en el turismo moderno*. [Traducido al español de *Soziologische struktur-wandlugen im modernen tourismus*]. España: Hispano Europea.
- Kornstanje, M. (2012). La adivinación como forma de precaución en los viajes. Disponible en: <http://www.repotur.gov.ar/handle/123456789/3787>
- Benavides, L. (2017). Se venden 440.000 bicicletas al año en el mercado. *La República*. Disponible en: <https://www.larepublica.co/empresas/se-venden-440000-bicicletas-al-ano-en-el-mercado-2531118>
- León, M. (2017). La ciclovía: una historia en dos ruedas. *RevistaDC*. Disponible en: <http://revistadc.com/cultura/noticias/la-ciclovía-una-historia-en-dos-ruedas>
- López, L., Murillo, J., Ochoa, F. (s.f.). Aplicación del enfoque de Cadena de Valor en turismo sostenible para el municipio de Puerto Nariño, Amazonas, como aporte para la certificación de destinos turísticos sostenibles. Disponible en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/8920/7/9789589880609.parte2.pdf>
- Löwy, M. (2011). *Ecosocialismo. La alternativa radical a la catástrofe ecológica capitalista*. Buenos Aires: El Colectivo.
- Lundberg, D. (1977). *El negocio del turismo*. [Traducido al español de *The Tourist Business*]. México, D.F.: Diana.

Lumsdon, L. (1996). Cycle Tourism in Britain. En Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. Disponible en: http://epubs.scu.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=tourism_pubs

Mahieu, G., Bozzano, J., Toselli, C., & Hoeve, A. (2002). Comunidad Local, Patrimonio, Ocio y Desarrollo Sustentable. Disponible en: http://www.gestioncultural.org/ficheros/1_1316771043_CToselli-ComLocal.pdf

Marinoff, L. (2012). El poder del Tao. Traducción de Borja Folch. Barcelona, España.

Martínez, C. (2008). *Servicios ecosistémicos que provee el páramo de la cuenca alta del río Teusacá: Percepción de los actores campesinos y su relación con los planes ambientales en la vereda Verjón Alto, Bogotá D.C.* (Trabajo de Grado, Pontificia Universidad Javeriana). Recuperado de: http://oab2.ambientebogota.gov.co/apc-aa-files/57c59a889ca266ee6533c26f970cb14a/servicios_paramos_teusaca.pdf

Mathieson A., Wall G. (1982), Tourism Physical and Social Impacts. En Anselmi, F., Genna, V. (s.f.). Sustainable Tourism Development: Guide for local planners. Disponible en: http://www.ekf.vsb.cz/export/sites/ekf/projekty/cs/weby/esf-0116/database-prispevku/clanky_ERSA_2007/754.pdf

Maslow, A (1991). Motivación y Personalidad. Editorial Díaz de Santos. Madrid, España. Disponible en: https://books.google.com.co/books?id=8wPdJ2Jzqg0C&pg=PR7&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false

Maya, A. (2003). Desarrollo Sostenible o cambio cultural. Disponible en: <http://bdigital.uao.edu.co/bitstream/10614/27/1/T0003124.pdf>

Maya, A. (s.f.). Desarrollo Sustentable: aproximaciones conceptuales. Disponible en:

https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBsQFjAAahUKEwjwnIap3r_IAhVJkh4KHaCOCIg&url=http%3A%2F%2Foab.ambientebogota.gov.co%2Fapc-aa-files%2F57c59a889ca266ee6533c26f970cb14a%2Fdesarrollo_sustentable.pdf&usg=AFQjCNG4OwZs5Jtod8EchuFgTIAFAZzKXw

Mazón, T. (2001). Sociología del Turismo. España: Centro de Estudios Ramón Areces, S.A.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT) (2017). Boletín Mensual de Turismo. Diciembre 2017. Disponible en:

http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=83252&name=OEE_JR_Turismo_Diciembre__07-02-2018.pdf&prefijo=file

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT) (2018). Las divisas por turismo registraron récord en 2017. Disponible en:

<http://www.mincit.gov.co/publicaciones/40099/info@mincit.gov.co>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT) (2018). 38 rutas para recorrer Colombia en bicicleta. Disponible en:

http://www.mincit.gov.co/publicaciones/40029/38_rutas_para_recorrer_colombia_en_bicicleta

McIntosh, R. Goeldner, C. & Ritchie, J.R. (1999). Turismo. Planeación, administración y perspectivas. [Traducido al español de Tourism. Principles, practices and philosophies]. México, D.F.: Limusa Wiley.

Meléndez, J. (2013). La bicicleta. Disponible en:
<http://www.roquetasciclismo.com/noticias/2013/LA%20BICICLETA.pdf>

Melo, D. (s.f.). Opiniones sobre Empanadas Ana Gloria. Disponible en:
<http://www.minube.com.co/rincon/empanadas-ana-gloria-a2219847>

- Melo, D. (s.f.). Opiniones sobre El Mesón de los Ángeles. Disponible en:
<http://www.minube.com.co/rincon/el-meson-de-los-angeles-a2228345>
- Mercado, Comunicación y Desarrollo S.L. (2008). Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo Vías Verdes. Disponible en:
http://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Estudio_Ciclotur.pdf
- Merino, I. (2016). Las mejores rutas en bici por Europa. Disponible en:
https://elpais.com/elpais/2016/04/05/viajero_astuto/1459833720_145983.html
- Molano, E. (12 de mayo de 2015). Puente de Boyacá, la última batalla. *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15756076>
- Molina, S. (1982). Turismo y Ecología. México: Trillas
- Monsalve, M. (2 de marzo de 2016). Salvar un río con las propias manos. *El Espectador*. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/salvar-un-rio-propias-manos-articulo-619876>
- Montezuma, R. (s.f.). Ciudad y Transporte. La movilidad urbana. En Balbo, M., Jordán, R., & Simioni, D. (2003). La ciudad inclusiva. Chile: Cuadernos de la CEPAL.
- Moral, M. (2016). El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turística sostenible. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*. N° 21. Disponible en:
https://www.researchgate.net/publication/312898505_El_desarrollo_del_cicloturismo_como_una_modalidad_turistico_sostenible
- Nebel, B & Wright, R. (1999). Ciencias ambientales: ecología y desarrollo sostenible. Sexta edición. Disponible en:
<https://books.google.com.co/books?id=sy0dCa8xC5MC&pg=PA137&dq=impacto+de+la+sobrepoblaci%C3%B3n+mundial&hl=es->

419&sa=X&ved=0CEAQ6AEwCGoVChMI7bKB0NOsyAIVRh8eCh3Gsgy5#v=one
page&q=impacto%20de%20la%20sobrepoblaci%C3%B3n%20mundial&f=false

Ochoa, C. (2015). Muestreo probabilístico o no probabilístico. Disponible en:
<http://www.netquest.com/blog/es/muestreo-probabilistico-o-no-probabilistico-ii/>

Organización Mundial del Turismo (1983). Estudio sobre la evolución del tiempo libre y las vacaciones. En Jiménez, L. (1990). Teoría Turística. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Organización Mundial del Turismo (s.f.) Sustainable Development of Tourism. Disponible en: <http://sdt.unwto.org/es/content/definicion>

Organización Mundial del Turismo (1999). Guía para Administraciones Locales: Desarrollo Turístico Sostenible. España.

Organización Mundial del Turismo (2001). Código Ético Mundial para el Turismo. Disponible en:
http://www.cultura.gob.mx/turismocultural/documentos/pdf/codigo_etico_OMT.pdf

Organización Mundial del Turismo (2001). Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo. España

Organización Mundial del Turismo (1998). Introducción al Turismo. España: Egraf.

Osorio, C., & Pedraza J. (2004). Impactos socio-culturales del turismo en el municipio de Villa de Leyva (Departamento de Boyacá). (Trabajo de Grado). Universidad Externado de Colombia, Bogotá, Colombia.

Palma, O. (2008). Teorías y Enfoques del Desarrollo. Disponible en:
http://www.esap.edu.co/portal/wp-content/uploads/2015/08/5_teorias_y_enfoques_del_desarrollo.pdf

Palós, E., & Troyano, X. (2014). El impacto económico del cicloturismo en Europa. Disponible en:
http://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf

Pardo, G. & Villavicencio, B. (s.f.). El turismo y el desarrollo sostenible, una perspectiva diferente de desarrollo humano. En Meyer, D. (2002). Turismo y desarrollo sostenible. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, Colombia.

Pedaleando Alma (s.f.). Disponible en:
<https://pedaleandoalma.com/>

Peñalosa, E. (2015). Programa de Gobierno coalición Equipo por Bogotá - Cambio Radical: Recuperemos Bogotá. Disponible en:
http://www.registraduria.gov.co/IMG/pdf/PROGRAMA_DE_GOBIERNO_Enrique_Penalosa.pdf

Pinzón, J. (s.f.). Río Bogotá, una muerte en picada. Disponible en:
https://www.crq.gov.co/images/Premio-nacional-periodismo-ambiental-2011/Rio_Bogota.pdf

Population Reference Bureau (2015). 2015 World Population Data Sheet. Disponible en:
http://www.prb.org/pdf15/2015-world-population-data-sheet_eng.pdf

Restaurante El Refugio del Sisga (s.f.). Nuestro Restaurante. Disponible en:
<http://www.refugiodelsisga.com/index.php/nuestro-restaurante>

Ritchie, B. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0261517798000636>

Rodríguez, Martín & Cañón (2014). Desarrollo endógeno y Latinoamérica. Disponible en: <http://www.revistasjdc.com/main/index.php/deyso/article/download/373/364>

Sesé, J. (2008). Los juegos olímpicos de la antigüedad. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/1630/163017542008.pdf>

Rodríguez, M., Cano, D., Grisales, M., Fajardo, C. (2013). Identificación de dinámicas de turismo en la provincia de Gualivá, municipio de Villeta-Cundinamarca. (Trabajo de Grado). Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4235/1010196315-2013.pdf?sequence=3>

Sectorial (2017). ¿A qué se Debe el Auge del Mercado de Bicicletas en Colombia? Disponible en: <https://www.sectorial.co/articulos-especiales/item/52389-%C2%BFa-qu%C3%A9-se-debe-el-auge-del-mercado-de-bicicletas-en-colombia>

Secretaría Distrital de Movilidad (2017). Manual del Buen Ciclista. Disponible en: https://issuu.com/secretariadistritaldemovilidad/docs/digital_manual_del_buen_ciclista_2

Secretaría de Turismo de Villa de Leyva (s.f.). Secretaría de Turismo. Disponible en: <http://www.villadeleyva-boyaca.gov.co/NuestraAlcaldia/Dependencias/Paginas/Secretaria-de-Turismo.aspx>

Sessa, A. (1972). *Turismo e Terzo Mondo*. En Jiménez, L. (1990). *Teoría Turística*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Simonsen & Jorgenson (1998). *Cycle Tourism: An Economic and Environmental*

Sustainable form of Tourism? En Lamont, M. (2009). *Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism*. Disponible en:
http://epubs.scu.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=tourism_pubs

Sistema de Información Turística de Boyacá [SITUR] (2018). Prestadores de Servicios. Disponible en: <http://www.situr.boyaca.gov.co/operadores-turisticos-por-tipo/>

Suero, P. (2010). Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá. Bogotá: Universidad Libre. Disponible en:
http://www.unilibre.edu.co/revistaavances/avances_12/r12_art7.pdf

Sustrans (1999). *Cycle Tourism*. Disponible en :
https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&cad=rja&uact=8&ved=0CFwQFjAGahUKEwiorYGw_rIAhWL2B4KHcCoBZE&url=http%3A%2F%2Fadmin.ibt.org.il%2Ffiles%2F835238941124.pdf&usg=AFQjCNE_jz9tEcW5pLIJsiScdb3pmF3Nsw

Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable Tourism Management*. CABI Publishing: USA.

Timothy, D. & Boyd S. (2015). *Tourism and Trails. Cultural, Ecological and Management Issues*. Channel View Publications

Torre, F. (2000). *Sistemas de transportación turística*. México: Trillas.

Tourism Consulting S.A.S. & Fundación Universitaria Cafam (2012). Plan de Desarrollo Turístico de Cundinamarca. Disponible en:
<http://www.mincit.gov.co/minturismo/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=65678&name=CUNDINAMARCA-JULIO-2012.pdf&prefijo=file>

Tyblewski, T. (1982). *Affectivité et Tourisme*. En Jiménez, L. (1990). *Teoría Turística*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (2017). Estudio Uso del Suelo en Boyacá.

Disponible en:

<https://drive.google.com/file/d/121wwXtApKQO0npraRkHzy24gULSYf97U/view>

Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (2014). Estudio usos del suelo en Colombia.

Disponible en:

https://www.minagricultura.gov.co/Documents/UPRA_Oferta_Institucional.pdf

Un-Habitat (2011). *Cities and Climate Change: Global Report on Human Settlements 2011*. Disponible en:

http://issuu.com/unhabitat/docs/cities_and_climate_change_-_global_report_on_human

Villareal, J. (2010). Las ciudades en que más se usa la bicicleta. Disponible en:

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/11/11/las-ciudades-en-que-mas-se-usa-la-bicicleta/>

Viloria, N. (2012). Desarrollo turístico y su relación con el transporte. Disponible en:

<http://mingaonline.uach.cl/pdf/gestur/n17/art02.pdf>

Warm Showers (s.f.). Preguntas más Frecuentes (FAQ). Disponible en:

<https://es.warmshowers.org/faq#t23n23900>

Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Píket, P. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo*. Citado por Palós, E., &

Troyano, X. (2014). El impacto económico del cicloturismo en Europa. Disponible en:

http://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf

Wulf, A. (2015). La Invención de la Naturaleza; El nuevo mundo de Alexander von Humboldt. España: Taurus

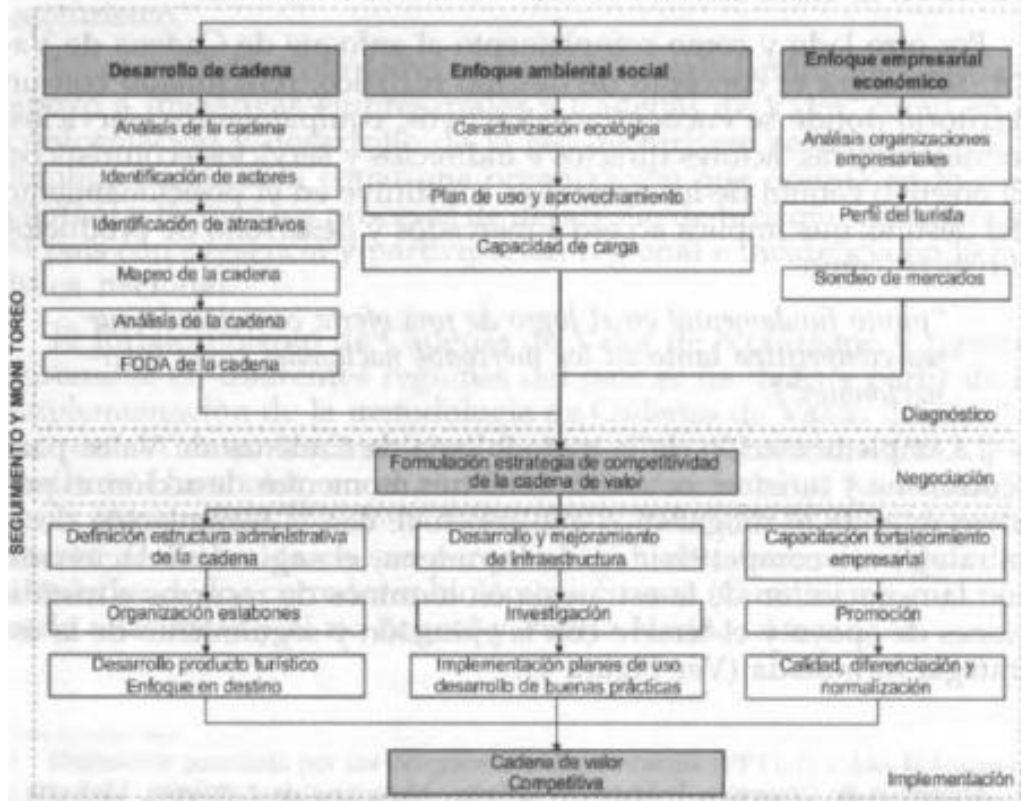
Zarco, J. (s.f.). Cicloturismo en la provincia de Alicante: análisis de la demanda y de los recursos sociales y territoriales. Disponible en: https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/48114/1/Cicloturismo_en_la_provincia_de_Alicante_analisis_de_l_GILABERT_ZARCO_JOSE.pdf

ANEXOS

Anexo 1.

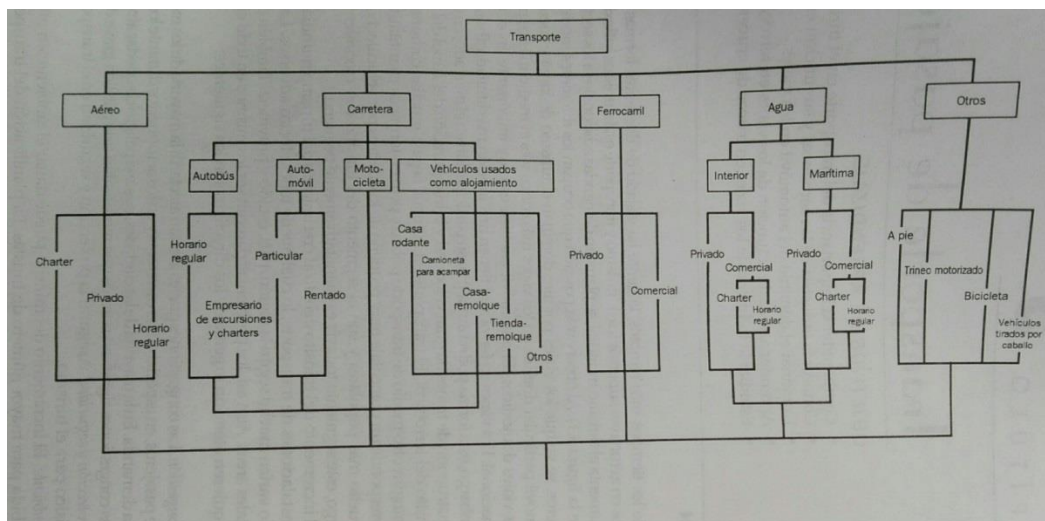
Diagrama metodológico para el trabajo en Cadenas de Valor de ecoturismo y turismo sostenible.

Figura 1.
Diagrama metodológico para el trabajo en Cadenas de Valor de ecoturismo y turismo sostenible.



Anexo 2.







Tipos de transporte




Fuente: McIntosh, Goeldner & Ritchie (1999).

Anexo 3.
Sostenibilidad comparada por medio de transporte

Sostenibilidad comparada por medio de transporte, Fig. 10

		 *				
Consumo de espacio:	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria:	100	100	30	0	405	34
CO	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno:	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos:	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente:	100	100	9	2	12	3

 * Coche con catalizador

(Modificado a partir del original)
Fuente: DG Medio Ambiente. Comisión Europea (2000)

Fuente: Palós & Troyano (2014).

Anexo 4.

Rutas y distancias de las vías ciclistas en Europa

Ruta	Km	País	Información
"Loire à Vélo"	800 km	Francia	www.francevelotourisme.com
"Le Tour de Bourgogne à vélo"	800 km	Francia	www.burgundy-by-bike.com
Ruta de los dos Mares	500 km	Francia	www.turismo-midi-pyrenees.es
Eurovelo 1: Ruta de la costa Atlántica: Cabo Norte – Sagres	8186 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 3: Ruta de los peregrinos: Trondheim – Santiago de Compostela	5122 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 5: Via Romea Francigena: Londres – Roma y Brindisi	3900 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 7: Ruta del Sol: Cabo Norte – Malta	7409 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 9: Báltico – Adriático	1930 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 11: Europa del Este: Cabo Norte - Atenas	5984 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 13: "Iron Curtain Trail" Mar de Barents – Mar Negro	10400 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 15: Ruta del Rin	1300 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 2: Galway – Moscú	5500 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 4: Roscoff – Kiev	4000 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 6: Atlántico – Mar Negro	4448 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 8: Ruta Mediterránea, Cádiz – Atenas y Chipre	5888 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 10: Circuito de la Hansa, Mar Báltico	7980 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 12: Ruta del Mar del Norte	5932 km	Varios	www.eurovelo.org

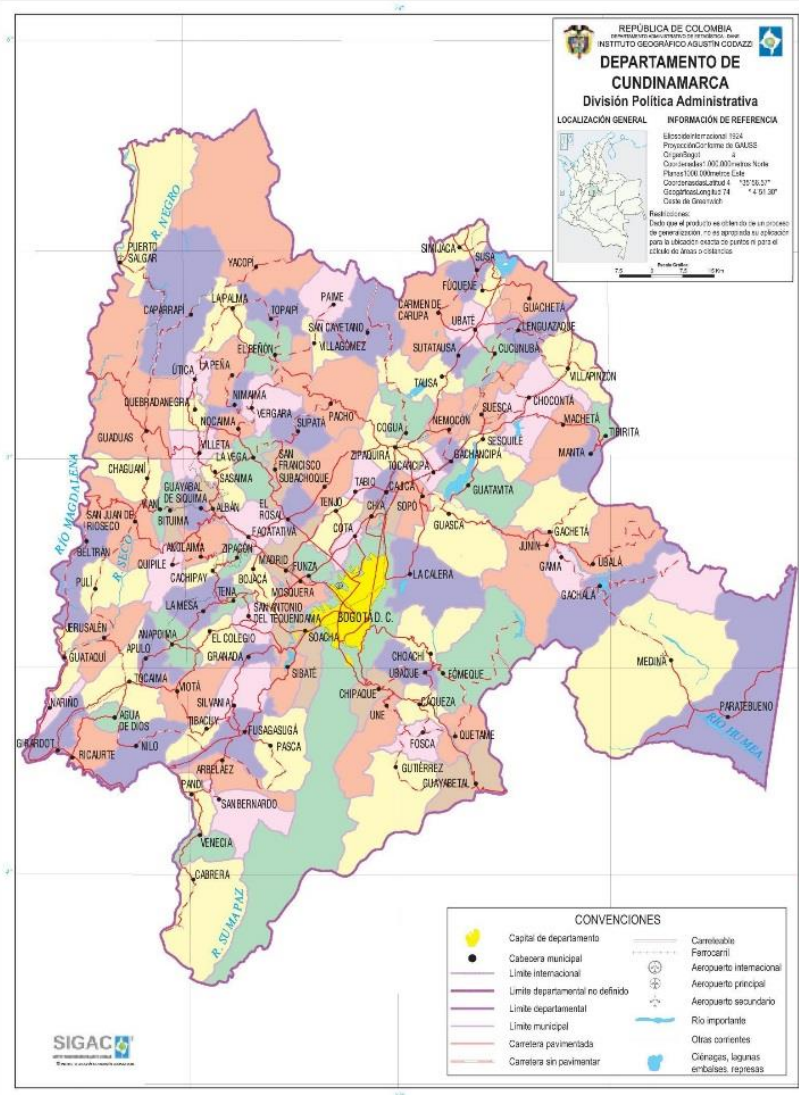
Fuente: Palós & Troyano (2014), p. 32

Anexo 5.
Rutas para cicloturismo en Europa



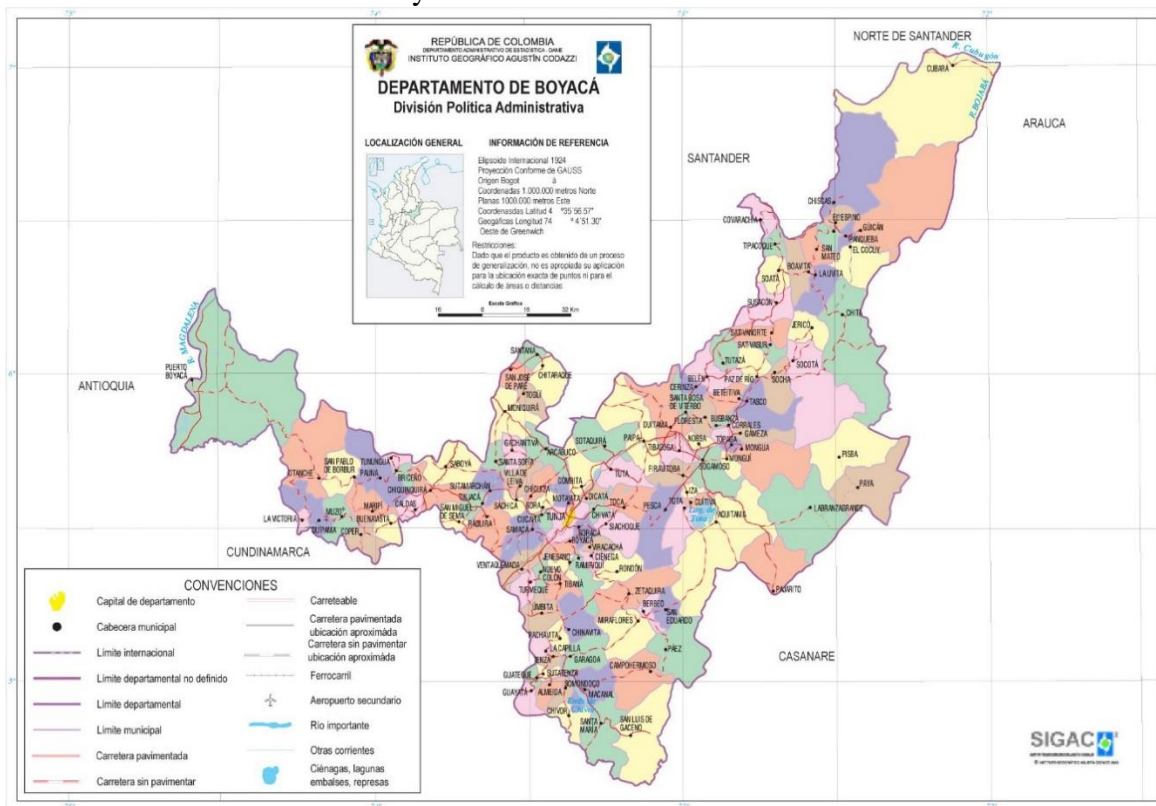
Fuente: Eurovelo (s.f.). Disponible en: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>

Anexo 6.
División Político Administrativa de Cundinamarca



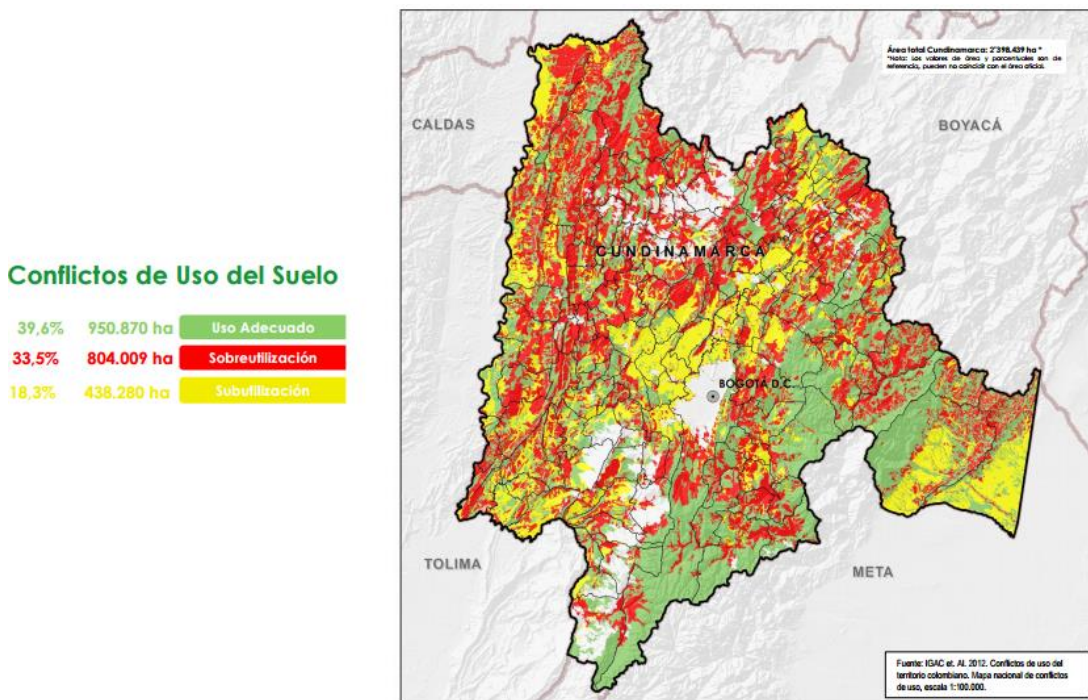
Fuente: SIGAC. Disponible en:
<http://www.colombiamania.com/mapas/departamentos/cundinamarca.html>
Anexo 6.
División Político Administrativa de Boyacá

Anexo 7.
División Político Administrativa de Boyacá



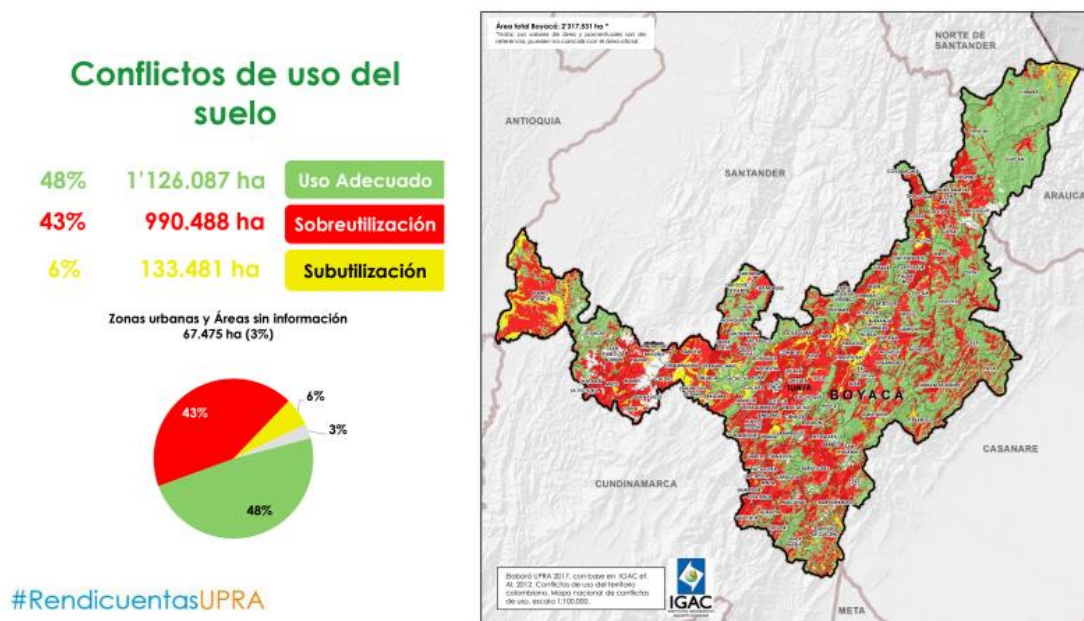
Fuente: SIGAC. Disponible en:
<http://www.colombiamania.com/mapas/departamentos/cundinamarca.html>

Anexo 8.
Conflictos uso del suelo de Cundinamarca



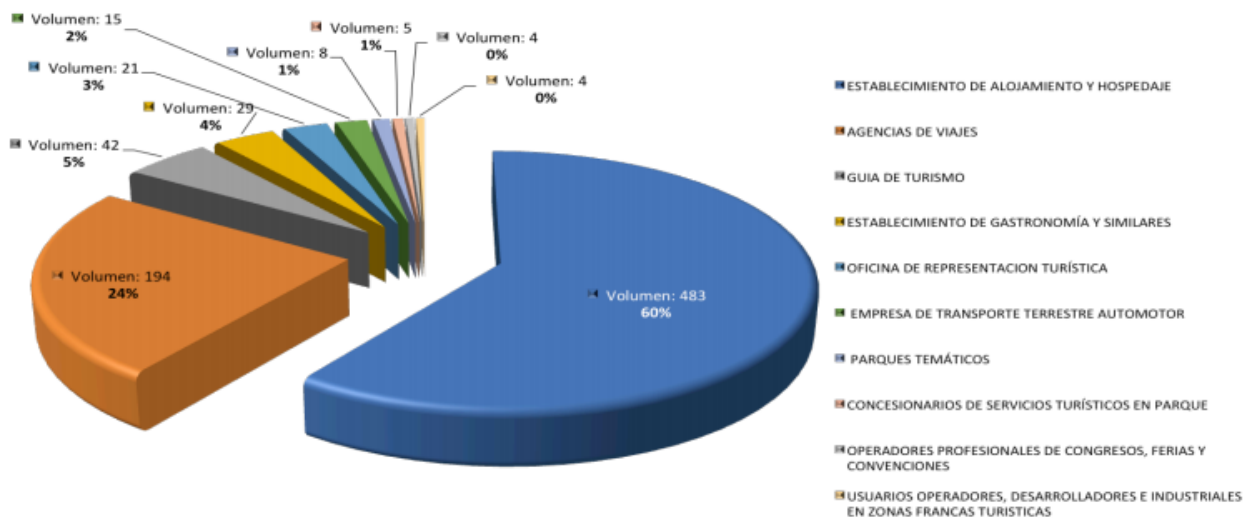
Fuente: Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (2014).

Anexo 9.
Conflictos uso del suelo de Boyacá



Fuente: Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (2017)

Anexo 10.
 Prestadores de servicios turísticos de Cundinamarca por categorías



Fuente: Gobernación de Cundinamarca, IDECUT & FUNDACUTLA (2017, p.10)

Anexo 11.
 Distribución tipos de prestador turístico



Fuente: FUNDECOMERCIO (2012)

Anexo 12.

Inventario de Atractivos Turísticos Ruta Bogotá-Villa de Leyva

Tipo de Atractivo	Atractivo	Accesibilidad	Infraestructura	Prestador de Servicios
Focales	Puente del Común	La ruta 45A, que va de Bogotá-Chía, permite llegar al atractivo con facilidad	Sí	No
	Río Teusaca	A escasos metros del complejo de clubes Hato Grande, en la Autopista Norte se toma una vía secundaria que bordea el río	Sí	No
	La Cabaña Alpina	La vía Calera - Sopó lleva al municipio de Sopó, donde se encuentra la Cabaña de Alpina	Sí	Sí
	Mirador Embalse de Tominé	Se llega después de coronar el cerro Pionono, en la vía terciaria que va hacia las veredas La Unión y El Placer	Sí	No
	Guatavita	Se encuentra sobre la vía Guatavita - Bogotá	Sí	Sí
	Embalse de Tominé	En Guatavita hay un mirador, o sobre la misma vía que lleva a Sesquilé se puede observar el Embalse	Sí	Sí
	Sesquilé	La misma vía (secundaria) que conecta a Guatavita se llega a Sesquilé	Sí	Sí
	Represa del Sisga	Se llega por la Ruta Nacional 55, la carretera principal	Sí	Sí
	Páramo de Guacheneque	La calle 5ta conecta con la vía Villapinzón - Umbita, que llega a la entrada al páramo	Sí	No
	Puente de Boyacá	Se llega por la Carretera Principal, o Ruta 55	Sí	Sí
	Puente Barducci	Por la vía Samacá - Tunja, metros después del Puente de Boyacá, inicia el trayecto	Sí	Sí
Villa de Leyva y alrededores	Por la Ruta Nacional 60, en Sáchica se desvía hacia Villa de Leyva	Sí	Sí	
Complementarios	Parque Jaime Duque	Hay una rotonda en el municipio de Briceño, que lleva a la Ruta N° 55c y llega al Parque	Sí	Sí
	Parque Agroecológico Macanú	Se encuentra a 2 kilómetros de la Plaza de Sesquilé, en la carretera principal N° 55	Sí	Sí
	Suesca	Al frente del Parque Macanú, está una vía secundaria que lleva al pueblo de Suesca	Sí	Sí
	Termales vía Machetá	La carretera El Sisga - Machetá lleva a un complejo de termales, con variedad de alojamiento y restaurantes	Sí	Sí

Nota. La proposición de los atractivos turísticos en la tabla se realizó mediante la investigación previa acerca de los puntos de interés turístico (bien sea un atractivo natural, cultural, histórico, religioso y/o gastronómico), y posteriormente se validó la importancia de estos atractivos en las salidas de campo realizadas; en algunos tramos en bicicleta, otros en carro y otros en transporte público. Fuente: Elaboración propia, 2018

Anexo 13.

Fotografía del Restaurante Rumbos, lugar ideal para parar y reagrupar al grupo



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Cundinamarca, 2018).

Anexo 14.

La Cabaña de Alpina como atractivo turístico en Sopó



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Sopó-Cundinamarca, 2018).

Anexo 15.

Oferente de alimentos y bebidas; panadería y pastelería el Imperio del Pan, en el pueblo de Guatavita



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Guatavita-Cundinamarca, 2018).

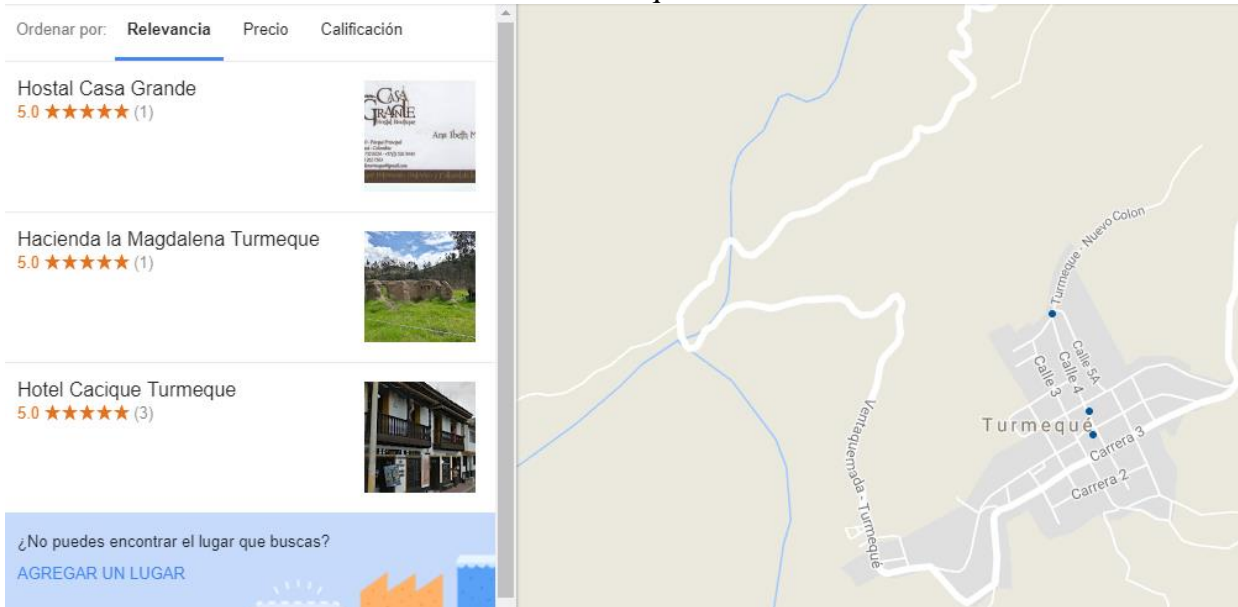
Anexo 16.

Establecimiento de alimentos y bebidas. Restaurante Pizza Nostra, ubicado en el Puente de Boyacá.



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Boyacá, 2018).

Anexo 17. Pantallazo/Visualización de los Hoteles en Turmequé



Fuente: Google Maps, Datos de Mapas, 2018.

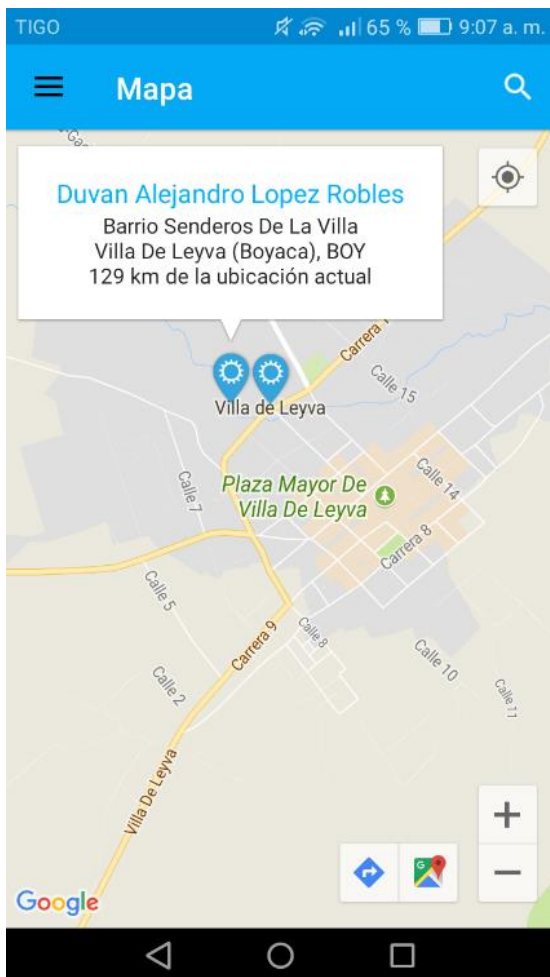
Anexo 18. Visualización de la red social Warm Showers.



Fuente: Warm Showers (s.f.). Disponible en: <https://es.warmshowers.org/>

Anexo 19.

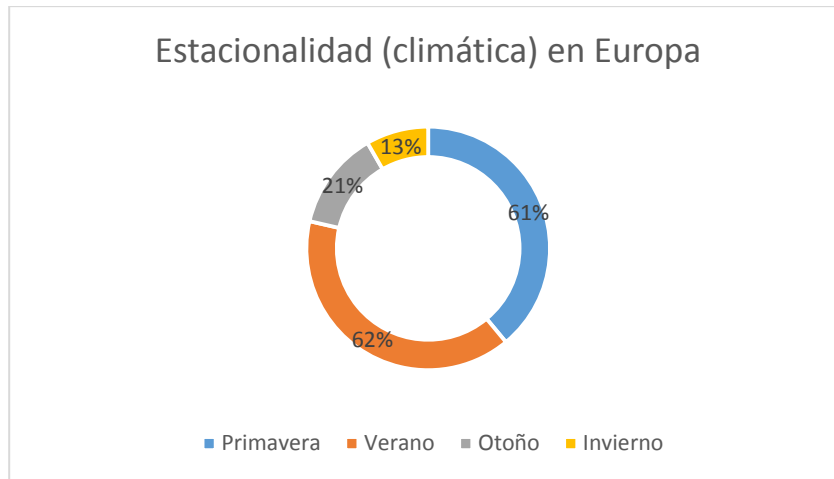
Detalles de los anfitriones *Warm Showers* Villa de Leyva



Nota: Visualización de la aplicación en un celular. Fuente: <https://es.warmshowers.org/>

Anexo 20.

Comportamiento de los cicloturistas con base en las condiciones climáticas/meteorológicas



Elaboración propia (2018), adaptado de Palós & Troyano, 2014, p. 38, Mercedes, 2008, p. 20.

Anexo 21.

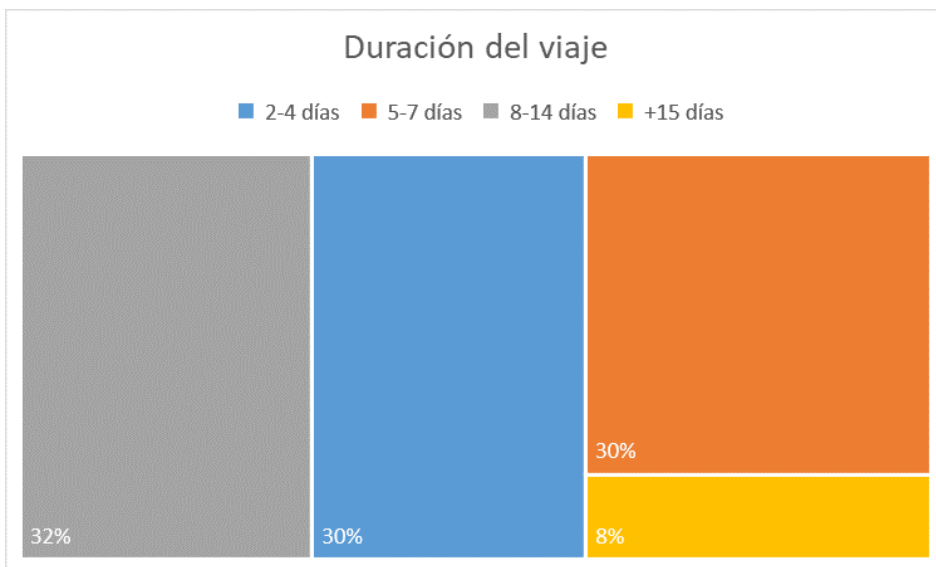
Comportamiento de los cicloturistas con base en las condiciones climáticas/meteorológicas

Tipo de viajero	Horas de pedaleo por día	Distancia por día
Cicloturista	+7 horas	60 km
Excursionista	1-4 horas	41km

Elaboración propia (2018), adaptado de Trendscape, 2008^a, citado por Palós & Troyano, 2014, p. 42

Anexo 22.

Duración del viaje preferido por los cicloturistas europeos



Fuente: Elaboración propia (2018), adaptado de Trendscape, 2008^a, citado por Palós & Troyano, 2014, p. 42

Anexo 23.

Encuesta para determinar el perfil del turista que realiza cicloturismo en Colombia

Tiempo máximo de realización: 2 minutos

Objetivo: Recolectar información precisa, clara y pertinente que permita identificar el perfil del turista nacional que realiza cicloturismo.

Fecha de aplicación: domingo 22 de abril

1. Indique su género

- Masculino
- Femenino
- Otro

2. Indique su rango de edad

- Menos de 18 años
- Entre 18 y 25 años
- Entre 25 y 35 años
- Entre 35 y 50 años
- Más de 50 años

3. Lugar de procedencia:

4. Nivel de educación:

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| a. Educación básica – Primaria | d. Educación Superior – Profesional |
| b. Educación básica – Secundaria | e. Postgrado – Especialización |
| c. Educación Media – Bachiller | f. Postgrado – Maestría |

g. Postgrado – Doctorado

5. Indique los motivos por los cuales se transporta en bicicleta (se pueden varios):

- | | |
|----------------------------|--|
| a. Descanso o placer | e. Deporte competitivo |
| b. Diversión | f. Salud |
| c. Economía | g. Estar en contacto con la naturaleza |
| d. Deporte, no competitivo | h. Otro. Especifique: |

6. ¿Qué tipo de ciclismo practica?

- | | |
|------------------------|----------------------|
| a. Urbano | d. Enduro |
| b. Montaña | e. Ciclismo de pista |
| c. Descenso (Downhill) | f. Cicloturismo |
| g. Ruta – Carretera | |

7. ¿Cuánto tiempo estaría dispuesto a viajar en bicicleta a Villa de Leyva?

- a. 1 día
- b. 2 días
- c. 3 o más días

8. ¿Cuántos kilómetros diarios estaría dispuesto a recorrer en un viaje en bicicleta de varios días?

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| a. Menos de 40 kilómetros | d. Entre 80 y 100 kilómetros |
| b. Entre 40 y 60 kilómetros | e. Más de 100 kilómetros |
| c. Entre 60 y 80 kilómetros | |

9. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar de Bogotá a Villa de Leyva en bicicleta, incluyendo alojamiento (3-4 estrellas), alimentación, carro escoba, servicio de guianza/mecánico y paramédico (no incluye bicicleta)?

- | | |
|----------------------|--------------------|
| a. 100.000 – 150.000 | d. 250.000-300.000 |
| b. 150.000 – 200.000 | e. +300.000 |
| c. 200.000-250.000 | |

10. ¿Cuánto tiempo lleva practicando ciclismo?

- a. Menos de un año
- b. Un año
- c. Entre 1 y 3 años
- d. Entre 3 y 5 años
- e. Más de 5 años

11. ¿Con cuántas personas suele salir a practicar ciclismo?
- Sólo
 - Entre 2 y 5
 - Entre 5 y 10
 - Más de 10
12. En un viaje de varios días en bicicleta, ¿con quiénes y cuántas personas le gustaría compartir la experiencia?
- Sólo
 - Amigos
 - Familia
 - Desconocidos
 - Entre 2 y 4
 - Entre 5 y 6
 - Entre 7 y 10
 - Más de 10
13. En un viaje de varios días en bicicleta, usted prefiere alojarse en:
- Camping
 - Hostal habitación privada
 - Hostal habitación compartida
 - Hotel
14. ¿Utilizaría la bicicleta para realizar turismo?
- Sí
 - No
15. ¿Si no fuera Villa de Leyva, qué otro lugar le gustaría visitar en bicicleta, bajo la modalidad de cicloturismo?

Anexo 24

Perfil del cicloturista local (Bogotá)

Elemento	Características del cicloturista local
Edad	25 - 50 años (71%) ; + 50 años (14%)
Gasto (US) / día	50% gastaría entre 200.000 y 300.000
Distancia recorrida por día	60 km - 100 km (66%)
Tipo de alojamiento	Hotel (44%); Hostal (48%); Camping (9%)
Alimentación	Visitas y paradas en cafeterías, panaderías y restaurantes
Otras consideraciones	Les motiva practicar ciclismo no competitivo, para mantener un buen estado de salud y divertirse. Prefieren estar acompañados de amigos y familiares
Ingresos anuales	-
Género	El 66% son hombres y el 34% mujeres
Tiempo de pedaleo por día	Seis horas en promedio
Duración del viaje	2 días (47%); 1 día (36%); +3 días (16%)
Estudios / Trabajo	51% posee formación profesional; 29% cuenta con posgrado
Compañía	65% viaja en grupos de 2 a 5 personas; 15% en grupos de 6 a 10 personas
Estacionalidad	Todo el año

Fuente: Elaboración propia (2018)

Anexo 24

Tabla resumen de los perfiles del cicloturista europeo y norteamericano

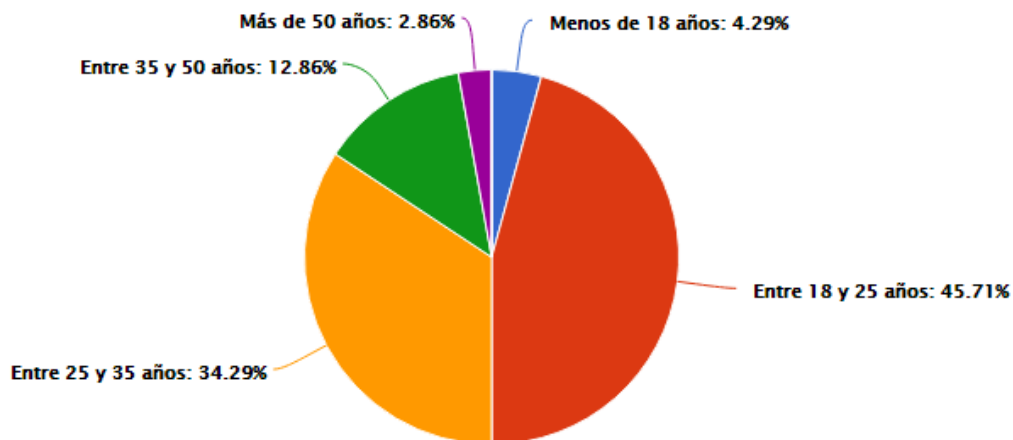
<i>Características del cicloturista Europeo y Norteamericano</i>			
Elemento	Presupuesto		
	Bajo	Medio	Alto
Edad	Los más jóvenes (18-25)	Rango medio (25-45)	Son los viajeros con mayor edad (+45)
Gasto (US) / día	\$15 - \$30	Aprox. \$50	\$75 - \$100
Distancia recorrida por día	120 km - 160 km	80 km - 140 km	80 km - 120 km
Tipo de alojamiento	Camping, hostel o plataformas virtuales	Híbrido. Tanto camping como hostel u hotel	Moteles (concepto americano), hoteles y bed & breakfast
Alimentación	Preparan su propia comida. Compran en mercados locales y ferias	Híbrido. Viajan con cocina portable y prepararse sus comidas, pero también pueden visitar restaurantes	Viajan sin exceso de equipaje, por lo que la cocina portable no es opción. Visitan restaurantes
Otras consideraciones	Cicloviajeros independientes. Minimizan gastos al máximo	Personas flexibles, no se apegan a un itinerario y fluyen con las circunstancias	Están dispuestos a gastar su dinero en actividades complementarias que no tengan relación con el ciclismo (museos, viñedos, tiendas)
Ingresos anuales		€24.000 - €36.000	
Género		El 60% son hombres y el 40% mujeres	
Tiempo de pedaleo por día		Cicloturistas: +7 horas; Excursionistas: 1-4 horas	
Duración del viaje		2 - 4 días (30%); 5 - 7 días (30%); 8 - 14 días (32%); +15 días (8%)	
Estudios / Trabajo		Poseen estudios secundarios y universitarios (41%); 74% son asalariados y 15% empresarios	
Compañía		Un 50% prefiere viajar con acompañante, otro 20% en grupos de hasta 5 personas, y otro 20% solos	
Estacionalidad		En Europa, viajan principalmente en la temporada de primavera y verano, con menor proporción en Otoño	

Fuentes
 CicloturismoChile, 2016, pp. 29-31
 Palós & Troyano, 2014, pp. 35-38
 Mercedes, 2008, pp. 20-31
 Weston, Davies, Lumsdon, McGrath, Peeters, Eijgelaar, Piket (2012)
 Trendscape, 2008, citado en Palós & Troyano, 2014, p. 42

Fuente: Elaboración Propia (2018), a partir de CicloturismoChile (2016), Palós & Troyano (2014), Mercedes (2008), Weston et al (2012) & Trendscape (2008).

Anexo 25.

Distribución de los turistas por rango de edad



Fuente: Elaboración propia (2016).

Anexo 26. Dificultad Rutas

	Muy Fácil  Círculo Blanco	Fácil  Círculo Verde	Intermedio  Cuadrado Azul	Difícil  Diamante Negro	Extremo  Doble Diamante Negro
Descripción	Carretera secundaria, pavimentada o semi-pavimentada, con ascensos y descensos suaves y libre de obstáculos.	Carretera secundaria, destapada, o adoquinada por secciones, con ascensos y descensos suaves y relativamente libre de obstáculos. Algunas secciones cortas pueden exceder estos criterios.	Carretera secundaria o de herradura, o trocha con ascensos y descensos moderados y obstáculos ocasionales y superficie variable. Se puede usar en ambos sentidos.	Trocha de ancho limitado para un solo ciclista, con ascensos y descensos pronunciados, superficie variable y muchos obstáculos. Se usa en una sola dirección y con pasos opcionales.	Trocha difícil de ancho limitado para un solo ciclista o menos, con ascensos y descensos fuertes, superficie muy variable y obstáculos infranqueables. Se usa en una sola dirección y sin pasos opcionales.
Apta para	Ciclistas novatos. Se requieren habilidades básicas de ciclismo. Todo tipo de bicicletas	Ciclomontañistas novatos. Se requieren habilidades básicas de ciclomontañismo. Todo tipo de bicicletas todo terreno	Ciclomontañistas de experiencia media. Bicicletas de montaña adecuadas	Ciclomontañistas de buena experiencia y habilidad. Bicicletas de montaña de buena calidad	Ciclomontañistas de alta experiencia y habilidad. Bicicletas de montaña de alta calidad
Nivel de Estado Físico	La mayoría de las personas con buena salud	La mayoría de las personas con buena salud y ejercicio regular	Personas con estado físico promedio	Personas con muy buen estado físico	Personas con muy buen estado físico
Ancho de la Ruta	Dos ciclistas pueden ir lado a lado	Secciones con ancho para un solo ciclista	Secciones con el ancho para el timón de dirección	Secciones con anchos inferiores al timón de dirección	Secciones con anchos inferiores al timón de dirección
Superficie y Obstáculos	Superficie pavimentada sin obstáculos de importancia	En la mayoría es superficie firme no pavimentada. La ruta puede tener obstáculos como piedras, raíces o troncos.	Posibles secciones rocosas o de tierra suelta. La ruta tendrá obstáculos como piedras, raíces o troncos.	Variable y retardora, la ruta tendrá obstáculos como piedras, raíces o troncos y saltos.	Muy variable e impredecible. Espere grandes obstáculos infranqueables.
Inclinación	Ascensos y descensos suaves	Ascensos y descensos suaves en su mayoría pero la ruta puede incluir secciones moderadas	Ascensos y descensos moderados pero la ruta puede incluir secciones empinadas	Ascensos y descensos empinados	Espere Ascensos y descensos empinados en terrenos sueltos.

Fuente: Trail Difficulty Rating System. Disponible en:

<http://www.colombiaenbicicleta.com/clasificacion.php>

Anexo 27.
Ciclista en la Autopista Norte



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Salida de Bogotá por Autopista Norte, 2018).

Anexo 28.
Ciclistas en la Carretera Principal



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Autopista Norte, 2018).

Anexo 29.

Vía no pavimentada bajando el Cerro Pionono



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Cundinamarca, 2018).

Anexo 30.

Vía sin berma, entre el pueblo de Guatavita y Sesquilé



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Cundinamarca, 2018).

Anexo 31.
Cicloruta hacia Villa de Leyva



Fuente: [Fotografía de Andrés Ramírez]. (Boyacá, 2018).