



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO
FACULTAD DE CIENCIAS Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO



**“CIRCUITO TURÍSTICO PARA LA PRÁCTICA DEL ENDURO EN EL DISTRITO DE
SANTA TERESA-CUSCO, AÑO 2019”**

Tesis para optar al título profesional de:

Licenciado en Turismo

Presentado por:

Bach. Faure Washington Cruz Tica

Asesora:

Mg. Karen Cornejo Conza

CUSCO - PERÚ

2019



DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi pasión que es el ciclismo que me inspiró a hacer este trabajo, a mi padre que me apoyo económicamente durante el transcurso de toda mi carrera y confío en mí.

Faure



AGRADECIMIENTO

A la Universidad Andina del Cusco por haberme dado la oportunidad de seguir superándome.

A los docente de la Universidad Andina del Cusco que me asesoraron especialmente a la Mg. Karen Cornejo Conza por su valiosa orientación y contribución en mi trabajo de investigación para alcanzar mis sueños.

También agradezco a todo las personas que participación durante la aplicación del presente trabajo.

A todos mis familiares y amigos que me apoyaron emocionalmente y me incentivan a seguir estudiando para ser una persona de bien.

Faure



ÍNDICE

DEDICATORIA ii

AGRADECIMIENTO iii

PRESENTACIÓN..... ix

RESUMEN x

ABSTRACT..... xi

INTRODUCCIÓN xii

CAPITULO I 1

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 1

 1.1. Descripción del problema..... 1

 1.2. Formulación del problema 3

 1.2.1. Problema general. 3

 1.2.2. Problemas específicos. 3

 1.3. Objetivos de la investigación 4

 1.3.1. Objetivo general..... 4

 1.3.2. Objetivos específicos. 4

 1.4. Justificación de la investigación..... 4

 1.4.1. Conveniencia..... 5

 1.4.2. Relevancia Social..... 5

 1.4.3. Implicancia Prácticas. 5

 1.4.4. Valor Teórico..... 6

 1.5. Delimitación de la investigación..... 6

 1.5.1. Delimitación temporal. 6

 1.5.2. Delimitación espacial..... 6

 1.5.3. Delimitación conceptual 6

 1.6. Viabilidad..... 7

CAPITULO II..... 8

MARCO TEÓRICO..... 8

 2.1. Antecedentes de la investigación 8

 2.1.1. Antecedentes internacionales..... 8

 2.1.2. Antecedentes nacionales 9

 2.1.3. Antecedentes Locales..... 11



2.2.	Bases teóricas	14
2.2.1.	El turismo.....	14
2.2.2.	Clases de turismo	15
2.2.3.	Circuito turístico.	16
2.2.3.1.	Tipos de circuito turístico.....	16
2.2.3.2.	Características del circuito turístico.	19
2.2.4.	Recursos turísticos.	20
2.2.4.1.	Montaña.....	20
2.2.4.2.	Inclinaciones.....	21
2.2.4.3.	Caminos.....	21
2.2.4.4.	Valles	22
2.2.5.	La bicicleta.....	23
2.2.6.	Tipos de bicicleta	23
2.2.7.	Historia del ciclismo.	26
2.2.8.	La bicicleta en el turismo	30
2.2.9.	Turismo y ciclismo de montaña.....	31
2.2.9.1.	Origen y participación mundial.	32
2.2.10.	Beneficios del turismo de ciclismo de montaña	33
2.2.10.1.	Tipos de ciclismo de montaña.	33
2.2.11.	Enduro.....	35
2.2.11.1.	Técnicas de conducción de enduro MTB.	35
2.2.12.	Protección en el enduro MTB	37
2.3.	Normativa del gobierno y su participación para implementar rutas turísticas.	38
2.4.	Hipótesis de la investigación.....	39
2.4.1.	Hipótesis general.....	39
2.4.2.	Hipótesis específicos.....	40
2.5.	Operacionalización de variables.....	40
2.6.	Definición de términos	41
CAPITULO III.....		42
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN		42
3.1.	Enfoque de la investigación	42
3.2.	Nivel de investigación	42



3.3.	Diseño de investigación	42
3.4.	Población y muestra	43
3.4.1.	Población.....	43
3.4.2.	Muestra.	44
3.5.	Técnicas de recolección de datos	44
3.6.	Confiability de los instrumentos.....	46
3.7.	Cronograma de actividades	47
CAPÍTULO IV.....		48
RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....		48
4.1.	Presentación y fiabilidad del instrumento aplicado.....	48
4.1.1.	Presentación del instrumento.	48
4.1.2.	Fiabilidad del instrumento aplicado.....	49
4.2.	Resultados de las dimensiones de circuitos turísticos	50
4.2.1.	Recursos turísticos.	50
4.2.2.	Planta turística.....	53
4.3.	Resultado de la variable Circuitos turísticos	56
4.4.	Resultados de las dimensiones de práctica del enduro.....	57
4.4.1.	Técnica de conducción.....	57
4.4.2.	Equipamiento	60
4.4.3.	Técnicas de protección.....	62
4.5.	Resultado de la práctica del enduro.....	66
CAPITULO V.....		68
DISCUSIÓN		68
5.1.	Descripción de los hallazgos más relevantes	68
5.2.	Limitaciones del estudio.....	73
5.3.	Comparaciones críticas con la literatura existente	73
5.4.	Implicaciones del estudio	74
5.5.	Propuesta de circuito itinerario y mapa.....	74
5.5.1.	Objetivo.....	74
5.5.2.	Descripción general de cusco hacia el distrito de Santa Teresa.....	75
CONCLUSIONES		84
RECOMENDACIONES.....		85



BIBLIOGRAFÍA 87
ANEXOS 90

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Cuadro en orden cronológico de velocípedos antecesores a la bicicleta 28
Tabla 2: Distribución de los ítems del cuestionario..... 48
Tabla 3: Descripción de la Baremación y escala de interpretación 49
Tabla 4: Estadísticas de fiabilidad 50
Tabla 5: Indicadores de la dimensión recursos turísticos 50
Tabla 6: Recursos turísticos..... 52
Tabla 7: Indicadores de la dimensión planta turística 53
Tabla 8: Planta turística 55
Tabla 9: Circuitos turísticos..... 56
Tabla 10: Indicadores de la dimensión técnica de conducción..... 57
Tabla 11: Técnicas de conducción..... 59
Tabla 12: Indicadores de la dimensión equipamiento 60
Tabla 13: Equipamiento..... 61
Tabla 14: Indicadores de la dimensión técnicas de protección..... 63
Tabla 15: Técnicas de protección 65
Tabla 16: Práctica del enduro 66

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Boceto de la bicicleta de Leonardo.	27
Figura 2. Estructura de los velocípedos antecesores de la bicicleta	29
Figura 3. Ilustración completa de la historia de la evolución de la bicicleta.	30
Figura 4. Número de personas que participan en el ciclismo recreativo en los EE.UU.	32
Figura 5. Mapa de participación de la bicicleta de montaña en el mundo	33
Figura 6. Indicadores de la dimensión recursos turísticos	51
Figura 7. Recursos turísticos.....	52
Figura 8. Indicadores de la dimensión planta turística	54
Figura 9. Planta turística	55
Figura 10. Circuitos turísticos.....	56
Figura 11. Indicadores de la dimensión técnicas de conducción	58
Figura 12. Técnicas de conducción.....	59
Figura 13. Indicadores de la dimensión equipamiento	60
Figura 14. Equipamiento.....	62
Figura 15. Indicadores de la dimensión técnicas de protección	63
Figura 16. Técnicas de protección	65
Figura 17. Práctica del enduro	66
Figura 18. Plaza de armas Cusco	75
Figura 19. Mollepata.....	76
Figura 20. Soraypampa	76
Figura 21. Abra de Salkantay	77
Figura 22. Salkantay	78
Figura 23. Montañas y valles	78
Figura 24. Circuito bicicleta salkantay	83



PRESENTACIÓN

SEÑORA: DECANA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS Y HUMANIDADES,
ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO DE LA UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO:

En cumplimiento del reglamento de grados y títulos de la escuela profesional de Turismo,
ponemos a su consideración la siguiente tesis intitulada.

“CIRCUITO TURÍSTICO PARA LA PRACTICA DEL ENDURO EN EL DISTRITO DE
SANTA TERESA-CUSCO, AÑO 2019” para optar al Título profesional de licenciado en Turismo

Cuyo objetivo principal es describir la práctica del enduro en el circuito turístico del distrito
de Santa Teresa en el año 2019.

El presente trabajo de investigación tiene la finalidad de dar a conocer la práctica de
ciclismo de montaña MTB como una alternativa de turismo de aventura.

Faure



RESUMEN

El proyecto de investigación tiene como objetivo determinar las condiciones que presenta el circuito turístico para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa.

El distrito de Santa Teresa en La Convención – Cusco, tiene una geografía propicia para la práctica del enduro (ciclismo de montaña), por lo que se decidió realizar un estudio y ver las condiciones que favorecían esta práctica. Para ello la investigación se desarrolló con un enfoque cuantitativo, alcance correlacional, diseño no experimental, transversal. La muestra está constituida por 50 personas, donde se empleó la observación y la encuesta como instrumentos de investigación, para el análisis de datos se estableció Tabla de frecuencias, Gráfico de barras, Alfa de Cronbach, Programa Excel y SSPS.

La investigación llegó a las siguientes conclusiones: El 46% de los turistas que practican enduro indican que la geografía de las montañas son adecuadas para dicha práctica, el 42% de los turistas que practican enduro indican que los grados de inclinaciones califican y son adecuados para la práctica del enduro y el 44% de los turistas indican que los caminos para la práctica del enduro son adecuados. Esto gracias a la diversa orografía que existe en el distrito de Santa Teresa nevado de Salkantay con montañas, picos elevados e inclinaciones adecuadas que hacen posible realizar la práctica del enduro, a causa del gran desnivel que existe en el nevado de Salkantay el descenso inicia a los 4.600 m.s.n.m. y culmina a los 1,600 m.s.n.m. en el distrito de Santa Teresa, un aproximado de 3.000 metros de altura de descenso, con una variada geografía para el manejo de bicicleta, con terrenos rocosos y lodosos, presencia de ríos, llanuras, etc. junto al clima cálido de la zona. Los turistas tienen horas específicas para realizar el descenso en el circuito, los caminos donde se realiza el enduro en el circuito turístico hacia Santa Teresa.

Palabras Claves: Circuito turístico, enduro MTB.



ABSTRACT

The research project aims to determine the conditions presented by the tourist circuit for the practice of enduro in the district of Santa Teresa.

The district of Santa Teresa in La Convencion - Cusco, has a favorable geography for the practice of enduro (mountain biking), so it was decided to conduct a study and see the conditions that favored this practice. For this, the research was developed with a quantitative approach, correlational scope, non-experimental, cross-sectional design. The sample is made up of 50 people, where observation and survey were used as research instruments, for the analysis of data, a Frequency Table, Bar Chart, Cronbach's Alpha, Excel Program and SSPS were established.

The investigation reached the following conclusions: 46% of tourists who practice enduro indicate that the geography of the mountains are suitable for this practice, 42% of tourists who practice enduro indicate that the degrees of inclinations qualify and are suitable for Enduro practice and 44% of tourists indicate that the paths for enduro practice are adequate. This thanks to the diverse orography that exists in the snow-capped Santa Teresa district of Salkantay with mountains, high peaks and adequate inclinations that make it possible to practice enduro, due to the great difference in the snowfall of Salkantay, the descent begins at 4,600 masl and culminates at 1,600 m.a.s.l. in the district of Santa Teresa, an approximate of 3,000 meters of descent height, with a varied geography for the handling of bicycle, with rocky and muddy terrain, presence of rivers, plains, etc. next to the warm climate of the area. Tourists have specific hours to make the descent in the circuit, the roads where the enduro is made in the tourist circuit towards Santa Teresa.

Keywords: Tourist circuit, MTB enduro.



INTRODUCCIÓN

En la presente trabajo de investigación tiene la finalidad y la motivación identificar la práctica de enduro en la ciudad del Cusco, específicamente en el distrito de Santa Teresa, donde la práctica de enduro MTB (ciclismo de montaña) sea un factor deportivo muy importante para el beneficio de la población y para el turismo. El distrito de Santa Teresa tiene varios y múltiples tipos de recursos para conocer, teniendo la articulación de atractivos turísticos en forma ordenada y priorizada que facilita el conocimiento turístico del visitante. Es una ruta turística que abarca diferentes atractivos, terminando en el mismo lugar que inicio.

Actualmente hay varios países reconocidos por haber desarrollado el ciclismo de montaña como destinos turísticos de aventura, algunas de sus ciudades han apostado por la creación de infraestructura, estrategias de mercadeo y posicionamiento del lugar, a través de planes bien estructurados y diseñados para el mejor aprovechamiento de sus características topográficas. El Perú y la ciudad del Cusco también están en la posición para consolidar y aprobar nuevas rutas turísticas para la práctica de ciclismo de montaña.

El presente trabajo de investigación tiene los siguientes capítulos:

Primero: Determinación del planteamiento del problema, formulación del problema, objetivos, justificación y delimitaciones de estudio.

Segundo: Incluye los antecedentes, bases teóricas y conceptos básicos, hipótesis y sistema de variables.

Tercero: Está constituida por la metodología de investigación, diseño de investigación, población y muestra, recolección de información, confiabilidad de los instrumentos, cronograma, presupuesto, matriz de consistencia y referencias bibliográficas.



Cuarto: Resultados de la investigación con la presentación del instrumento, la fiabilidad del instrumento aplicado y los resultados de cada una de las dimensiones de las variables de estudio, interpretación y análisis.

Quinto: Discusión donde se describen los hallazgos más relevantes, las limitaciones de estudio, la comparación crítica con la literatura existente, las implicaciones de estudio y la propuesta del circuito de enduro en el distrito de Santa Teresa.



CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del problema

En Perú en los últimos años es un destino turístico de actividades de aventura y deportes extremos de alto riesgo, como son el rafting, kayak, escalada en roca, escalada en nevados, bicicleta de montaña, parapente, y otros. En el Cusco se cuenta con una geografía variada y recursos convenientes para este deporte, en este sentido nos planteamos si se podría realizar en el distrito de Santa Teresa esta práctica deportiva que podría atraer a más turistas especializados y diversificar la Oferta Turística. (DIRCETUR, 2018)

Según el estudio realizado por Chan (2005) menciona que: Existen lugares donde la geografía se caracteriza por ser variada y diversa como por ejemplo el Huascarán en la cordillera blanca de Ancash o Salkantay en la cordillera de los andes en Cusco conocidos como los nevados más altos del Perú; ambos forman un lugar especial para la práctica del ciclismo más conocido como enduro MTB o enduro mountain bike, esta modalidad de ciclismo se volvió masiva en países como Canadá, Francia, Estados Unidos y Chile. Llegando así a convertirse en lugares ideales para la competencia cronometrada a nivel mundial de ascensos y descensos en una bicicleta especialmente diseñada para este tipo de terrenos. (Chan, 2005)

En la ciudad de la Plata capital de Buenos Aires – Argentina, la mayoría de personas montan bicicleta, Canadá y Estados Unidos cuenta con diferentes bike park o parques de ciclismo donde un teleférico te lleva a la parte más alta de la montaña, allí encuentras rutas de ciclismo donde existen drops, rampas peraltes de diferentes grados de dificultad todos diseñados por un



experto, México posee rutas de ciclismo en los estados de Chihuahua, Oaxaca, Baja California estas son a causa de las montañas, bosques y otros. (Torre, 2015, p. 101)

Como consecuencia de la masificación del ciclismo de montaña en países que cumplen con las características de tener montañas elevadas, picos, ríos y paisajes únicos, Perú se posiciono como uno de los países para la práctica de este tipo de deportes de aventura, específicamente las ciudades de Huaraz y Cusco se convirtieron en principales destinos para la práctica del enduro MTB, en Cusco con rutas como Patacancha en la comunidad de Willoq cada año en el mes de setiembre se organiza una competencia de enduro MTB con corredores nacionales y extranjeros, el distrito de Andahuaylillas es otro lugar al sur del Cusco que cuenta con varias rutas para la práctica del enduro MTB la más conocida es la del radar bautizada así por la agencia Perú Biking que operan ese lugar, en el Valle Sagrado esto llevo a que ciclistas peruanos experimentados en esta modalidad comenzaran a operar rutas de enduro MTB alrededor del Cusco empezando así un nuevo segmento de mercado. (Chan, 2005, p. 130)

El distrito de Santa Teresa se cuenta con potencial para la práctica del enduro (ciclismo de montaña), y junto con otros lugares turísticos como Lares y Quellouno, montaña de Salkantay, Valle Sagrado de los Incas, etc. según la agencia de Fer Tur Perú (Travel) y la agencia Perú Biking, estas ofertas son muy limitadas y de poco acceso a los turistas que buscan este tipo de entretenimiento, y no se ha establecido la ruta, los accesos y facilidades del circuito para la práctica del enduro.

Ante toda implantación turística, es importante considerar los sucesos climáticos extremos susceptibles de poner en peligro la vida y los bienes de los turistas, así como los equipamientos e infraestructuras turísticas. El turista que practica una determinada modalidad debe de tener en cuenta las condiciones meteorológicas del momento para tomar de practicar, o no, de una forma



satisfactoria su actividad, es decir, practicar procurando unos niveles óptimos de seguridad, disfrute y confort. (Gómez, 2013).

Santa Teresa se ubica en lo que se conoce como “franja transicional”, una transición de la Amazonia y los Andes, hace posible la presencia de climas locales tan diversos como su propia geografía. En el contexto del cambio climático y a partir de los estudios del SENAMHI (2011), la información disponible del distrito de Santa Teresa indica que las precipitaciones se están incrementando y los episodios de lluvia intensa se vienen presentando de manera más recurrente, lo cual podría configurar un patrón de riesgo potencial. (PRAA PERU, 2012)

A partir de esta problemática y poder aprovechar el recurso turístico geográfico y natural del distrito de Santa Teresa es que se pretende implementar un circuito turístico para la práctica de enduro (ciclismo de montaña).

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general.

¿El circuito turístico para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa cumple con las condiciones adecuadas?

1.2.2. Problemas específicos.

- a. ¿Existen adecuados recursos turísticos para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa?
- b. ¿Cuál es la situación actual de la planta turística para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa?



- c. ¿Cuáles son las condiciones técnicas para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año?
- d. ¿Existe la reglamentación y/o la regulación adecuada por parte del gobierno local o regional para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general.

Determinar si las condiciones que presenta el distrito de Santa Teresa son las adecuadas para un circuito turístico donde se practique enduro.

1.3.2. Objetivos específicos.

- a. Determinar si los recursos turísticos en el distrito de Santa Teresa se vinculan a la práctica del enduro.
- b. Determinar si la situación actual de la planta turística afecta la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa.
- c. Evaluar cuáles son las condiciones técnicas de los individuos en la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa.

1.4. Justificación de la investigación.

El presente estudio busca dar a conocer un circuito turístico para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa, beneficiando a la población ya que esta ruta conllevará a aumentar la afluencia del turismo convirtiendo a Santa Teresa en un destino turístico principal de aventura.



En nuestro entorno existen pocas rutas o circuitos para la práctica de ciclismo de montaña, y si las existen son informales, no ofreciendo medidas de seguridad y exponiendo a las personas que lo practican a poner en riesgo su salud o incluso su vida.

Esta investigación brinda nuevas alternativas de rutas turísticas dejando de lado las convencionales como son Machupicchu; teniendo en cuenta el perfil del turista de aventura que busca solo hacer ciclismo de montaña mas no visitar algún complejo arqueológico.

1.4.1. Conveniencia.

El proyecto es importante para la implementación de ciclismo de montaña, así como para el beneficio económico a través de la demanda por parte de turistas nacionales e internacionales, todo a mención en el distrito de Santa Teresa.

1.4.2. Relevancia Social.

El ciclismo de montaña en la modalidad de enduro MTB beneficiará directamente al distrito de Santa Teresa, debido a la demanda de nuevas experiencias del turista que la población podrá cubrir; estas vienen dadas desde el camping, gastronomía, cultura; así como la apreciar la flora y fauna de la zona. La mayor concentración económica será en el distrito de Santa Teresa.

1.4.3. Implicancia Prácticas.

La propuesta planteada implementará la accesibilidad a la montaña de Salkantay a través de un ciclismo de montaña, esto puede conllevar a un futuro desarrollo de actividades deportivas con relevancia competitiva nacional e internacional.



1.4.4. Valor Teórico.

El trabajo de investigación se sustentará de varias teorías y estudios sobre el circuito turístico y la práctica de enduro, donde se generará reflexión y debate académico sobre el conocimiento existente, confrontar una teoría, contrastar resultados, hacer epistemología del conocimiento existente o cuando se busca mostrar las soluciones de un modelo.

Mostrará la importancia de las aportaciones teóricas actuales respecto del tema de investigación, recuperara los antecedentes teóricos que se han enunciado en distintos contextos y explora los retos, dilemas o controversias teóricas de su objeto de estudio.

1.5. Delimitación de la investigación.

1.5.1. Delimitación temporal.

Con relación a los hechos, fenómenos y sujetos a la realidad el presente trabajo de investigación se realizará con la información comprendida entre el periodo de septiembre a noviembre del año 2019, tiempo en el cual se realizarán las encuestas.

1.5.2. Delimitación espacial

Esta investigación se realizará el distrito de Santa Teresa, provincia de La Convención, departamento del Cusco.

1.5.3. Delimitación conceptual

La presente investigación se realizará sobre el concepto de comunicación organizacional y todas las dimensiones e indicadores de la variable de estudio.



1.6. Viabilidad

La viabilidad del estudio se debe a: La colaboración de los encuestados, que brindan su tiempo sin repercusiones pues consideran que la ruta ya debe de ser implementada bajo cierta regulación para que les brinde mayor seguridad en caso de algún accidente; así como el acceso al entorno, que al no estar regulado es de acceso libre.

Considerando también los materiales como los de escritorio y equipos como cámara fotográfica, artículos y revistas, etc. Sumado al presupuesto, que, para el desarrollo del estudio viene dado por pasajes, impresiones, y algún otro gasto menor (no superior a los s/. 1000.00 incluyendo las impresiones de ejemplares).

Por lo que dentro de estas menciones no existe inconveniente alguno y se da por viable la ejecución de la investigación.



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales.

Monserrate, A (2015). En su Tesis “Evaluación del Uso de la Ciclovía de la Ruta de Puerto Azul como Recurso Turístico” Universidad de Guayaquil Facultad de Comunicación Social Carrera Turismo Y Hotelería, Tesis Previa a la Obtención del Título de Licenciatura en Turismo Y Hotelería.

Cuyo resumen del proyecto de investigación es: El objetivo principal es Evaluar el uso de la ciclovía como recurso turístico en la Ruta de Puerto Azul, para la implementación de rutas turísticas. Se evaluó las características que vinculan la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, aplicando el método con enfoque mixto; el universo estudiado fue de 147 ciclistas que evidenció como se encuentra la infraestructura, la poca señalización, la falta de educación vial que comprometa la seguridad, y el poco uso de la bicicleta como un medio alternativo de movilización, pese a estas contrariedades, se demuestra la factibilidad de la implementación de rutas turísticas que permiten aprovechar el gran potencial que posee la ciclovía para la práctica del cicloturismo, alternativa que busca la concienciación de un mundo más habitable mediante actividades que no deterioren al medio ambiente y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, alejarlos del estrés, la rutina y el sedentarismo al realizar ejercicio mientras se divierten y conocen la hermosa ciudad de Guayaquil.

La Conclusión fue: Las imprudencias por parte de peatones y conductores mediante la evaluación alcanzan un grado alto de incomodidad; y para aprovechar el potencial turístico que



posee un recorrido en bicicleta, como medio recreativo y turístico, es necesario su buen uso para una convivencia armónica, segura y satisfactoria del sector ciclismo. (Monserrate-Gayas, 2015)

2.1.2. Antecedentes nacionales

Salas, M (2015) en su Tesis “El Turismo Alternativo (Ciclismo y Trekking) y Su Importancia para el Desarrollo Sostenible del Distrito de Pachacámac” Universidad de San Martín de Porres, Facultad de Ciencias de la Comunicación, Turismo y Psicología Escuela Profesional de Turismo y Hotelería Sección de Posgrado-Lima- Perú.

La investigación se propuso evaluar el turismo alternativo que se desarrolla en la zona rural del distrito de Pachacámac y su posibilidad de plantearlo como impulsor del desarrollo sostenible de la zona. Se construyeron dos encuestas, una para ser respondida por los excursionistas que van a practicar los fines de semana, deportes de ciclo turismo y trekking; la otra dirigida a los pobladores de la zona. Asimismo se estructuró un formato de entrevista a las autoridades de la municipalidad.

Tanto las encuestas como la entrevista se propusieron conocer el perfil del excursionista y de los pobladores, conocer las necesidades que ambos grupos tienen, indagar sobre la percepción que tienen de la zona, de las rutas para practicar los deportes de aventura, de las consecuencias que genera el creciente número de excursionistas, del papel que cumple la municipalidad y las posibilidades que existen para desarrollar el turismo sostenible a partir de lo que la zona puede ofrecer a los excursionistas y a sus potenciales acompañantes. La investigación es exploratoria y cualitativa, se encuestaron a 75 excursionistas, a 27 pobladores y se entrevistó a dos funcionarios de la municipalidad. A partir de los datos obtenidos se puede considerar que el propósito final es perfectamente viable, y es concordante con los propósitos de la municipalidad para el año 2018.



Los excursionistas tienen un buen nivel económico, son personas con instrucción superior, que buscan ambientes naturales, tienen necesidades de seguridad y de servicios higiénicos, de orientación en las rutas, de servicios de salud y una mejor infraestructura que les permita desarrollar actividades turísticas por el día completo o por el fin de semana. Tienen buena relación con los pobladores, a pesar de que en éste momento los pobladores no sienten que su situación haya mejorado por efectos de ese tipo de actividades, pero, no consideran que ha llevado consecuencias negativas. La municipalidad debe comprometerse no solamente a realizar actividades de impacto, sino que debe hacer un trabajo más elaborado con la población, con los propios turistas y en la gerencia encargada del área. (Salas-Carrera, 2015)

Loret, J (2015) en su tesis “Diseño de Ruta Turística de ciclismo Vivencial en el Distrito de San Pedro de Cajas – Tarma” Universidad Nacional del Centro del Perú Facultad de Ciencias Aplicadas Escuela Académico Profesional de Administración de Empresas Especialidad de Hotelería y Turismo.

El turismo es una actividad de vital importancia para aquellos lugares, que cuentan con recursos y atractivos propios de su entorno natural, cultural, etc., que para el presente caso, se plantea la investigación con el nombre de “Diseño de Ruta Turística Vivencial en el Distrito de San Pedro de Cajas – Tarma”, desarrollada en el Distrito de San Pedro de Cajas, perteneciente a la Provincia de Tarma, en la Región Junín.

Cuyo objetivo principal es diseñar y caracterizar una ruta turística vivencial en el Distrito de San Pedro de Cajas, con objetivos específicos de caracterizar la oferta turística del distrito, identificar y caracterizar la demanda actual y potencial del turismo Vivencial y diseñar una ruta turística acorde con las exigencias del mercado objetivo y con la oferta de los empresarios turísticos de San Pedro de Cajas.



Cuya metodología fue la siguiente: tipo aplicada, nivel descriptivo, método general, diseño no experimental, con instrumentos de recopilación de datos con las encuestas y análisis de recursos turísticos. El aporte que se puede recoger de la investigación, concluye en que existe .posibilidad de realización de turismo vivencial, lo cual nos indica que el turismo rural es una modalidad de turismo que se practica y repercute favorablemente sobre las condiciones de vida de los microempresarios prestadores de servicios turísticos del Distrito de San Pedro de Cajas. (Loret de Mola-Dávila, 2015)

2.1.3. Antecedentes Locales

Callo, J (2017) en su Tesis “Calidad del Servicio y Satisfacción del Turista en la excursión a la montaña Vininkunca 2017” Universidad Andina del Cusco Facultad de Ciencias y Humanidades Escuela Profesional de Turismo.

Se ha determinado que el nivel de la calidad del Servicio pool de las agencias de viaje del Cusco y la satisfacción del turista en la excursión a la montaña Vininkunca en relación a la confiabilidad es mala, debido a la escaza información que brindan las agencias de viaje del Cusco acerca de los requerimientos y el desarrollo de la excursión a la montaña Vininkunca.

El objetivo es describir y analizar el nivel de la calidad del servicio pool de las agencias de viaje del Cusco y el nivel de satisfacción del turista en la excursión a la montaña Vininkunca con el fin de identificar las deficiencias y proponer un plan para mejorar y lograr una alta satisfacción del turista. La metodología de investigación es de tipo básico de enfoque cuantitativo.

Se aplicaron encuestas a los turistas que visitaron la montaña Vininkunca en el servicio pool. Los resultados del presente trabajo de investigación demostraron deficiencias relevantes como la información escasa o tergiversada que brinda el personal de ventas de la agencia de viajes



al turista. Durante la excursión se detectó algunas deficiencias considerables como el precario equipamiento y el incumplimiento de lo prometido por las agencias de viajes durante la excursión a la montaña Vininkunca. Para concluir se propone la ejecución de un plan de capacitación y concientización al personal de ventas de las agencias de viaje del Cusco sobre los requerimientos y el desarrollo de la excursión a la montaña Vininkunca en el servicio pool, el cual será organizada por la Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo Cusco – DIRCETUR. (Callo-Delgado, 2017)

Soto, L (2018) en su tesis “Informalidad del Servicio de Restaurantes y Su Influencia en la Actividad Turística en el Distrito de Machupicchu” Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco Facultad de Ciencias Administrativas, Contables, Económicas y Turismo Escuela Profesional de Turismo.

Cuyo resumen es: El presente trabajo académico tiene como objetivo principal de Evaluar la influencia de la informalidad del servicio de restaurantes en la actividad turística en el distrito de Machupicchu, presente trabajo de investigación es de enfoque cuantitativo y cualitativo, es decir mixto. Se pretende comprender contextos, realidades o puntos de vista de los actores sociales, siendo éstas características cualitativas. Así mismo se utilizará herramientas estadísticas que permitirán cuantificar y proporcionar información de una realidad que podemos explicar y predecir. Esta información recopilada, en base a mediciones numéricas aporta valor de análisis cuantitativo por medio de gráficas. Es una parte o fragmento representativo de la población cuyas características esenciales son las de ser objetiva y reflejo fiel de ella, de tal manera que los resultados obtenidos en la muestra puedan generalizarse a todo los elementos que conforma dicha población.



Cuya conclusión es: La informalidad del servicio de restaurantes influye de forma negativa la Actividad turística del distrito de Machu Picchu. Las quejas presentadas a las oficinas y los datos obtenidos lo demuestran. Existen cobros indebidos, no entregar comprobantes de pago, evadir impuestos, acogerse a regímenes tributarios que no les corresponde, no contar con los registros de control de asistencia, no registrar a los trabajadores en planilla, la falta de personal calificado, fomentar la competencia empresarial desleal. (Soto-Quea, 2018)

Inca Jungle “Turismo de Aventura” Ciudad del Cusco. El tour Inca Jungle es un circuito que combina deportes de aventura como bicicleta de montaña, canotaje, canopy (tirollesa) y una larga pero hermosa caminata durante 4 días hasta llegar a Machu Picchu. De manera opcional (siempre que haya disponibilidad) se puede acceder a una de las montañas adicionales: “Montaña Vieja” o “Huayna Picchu”. La versión Premium del tour Inca Jungle es un servicio optimizado y/o personalizado que permite hacer el recorrido en grupos pequeños (7 personas en promedio). Asimismo esta versión incluye sustanciales mejoras en todos los servicios (transporte, alojamiento, comida, guía, entre otros). (<https://inkajungletour.com/>)

El tour empieza alrededor de las 6 a.m. con el recojo y transporte de los participantes en dirección al paso o Abra Málaga (4.300 metros sobre el nivel del mar) donde iniciaremos el descenso en bicicleta (biking). Luego de aproximadamente 3 horas de bajada disfrutando de hermosas vistas y atravesando varios pisos altitudinales llegaremos al poblado de Huamán Marca donde termina la primera actividad para luego continuar en bus en dirección al poblado de Santa María donde degustaremos un succulento almuerzo en un restaurante local. (<https://inkajungletour.com/>)

Por la noche alojaremos en un comfortable hostel con agua caliente, Internet y una bonita vista en plena ceja de selva cusqueña.



- Comidas: almuerzo, cena
- Alojamiento: Hostal
- Altitud mínima: 1.200 metros sobre el nivel del mar
- Altitud máxima: 4.316 metros sobre el nivel del mar
- Distancia recorrida: 21 kilómetros aproximadamente

2.2. Bases teóricas

2.2.1. El turismo.

La Organización Mundial de Turismo lo define como un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico. (OMT, 2017)

El turismo es un fenómeno social, territorial y económico eminentemente extravertido y dirigido a la captación de flujos de divisas internacionales. Es un fenómeno singular de exportación porque es la demanda la que se desplaza para conseguir una oferta, que se halla habitualmente más allá de las fronteras nacionales y no viceversa, como es lo convencional en el tráfico de bienes y servicios en el comercio mundial”, este concepto aporta una visión del turismo como un producto que beneficia positivamente a la balanza de pagos de las localidades al momento de proponer al turismo como una actividad de exportación ya que genera ingreso de divisas. Por otro lado la Universidad de Murcia (2012) define al turismo como una ciencia o conocimiento interdisciplinar por las múltiples relaciones que esta actividad conlleva entre las cuales se encuentran las



económicas, ecológicas, jurídicas, entre otras donde sobresalen las humanas. (Magadán-Díaz & Rivas-García, 2015)

2.2.2. Clases de turismo

Magadán Díaz & Rivas García (2015) señalan la clasificación del turismo en:

- *Turismo emisor:* Son los viajes que realizan los residentes de un país hacia otros países.
- *Turismo receptor:* Son las visitas que recibe un país desde otros países
- *Turismo de sol y playa:* Este tipo de turismo está referido a la elección de destinos costeros con el propósito de buscar buen clima descansar, relajarse y divertirse.
- *Turismo cultural:* Es el tipo de turismo que satisface el deseo de conocer la historia del lugar y admirar atractivos culturales, sitios arqueológicos, monumentos arquitectónicos, inmuebles históricos y museos, así como también conocer el arte y las manifestaciones culturales contemporáneas.
- *Turismo de naturaleza:* Es el tipo de turismo que permite estar en contacto con las áreas naturales, para admirar la flora y fauna del lugar, así como también la biodiversidad y el medio ambiente.
- *Turismo de aventura:* Es el tipo de turismo que permite estar en contacto con la naturaleza, pero realizando grandes esfuerzos y actividades de alto riesgo, desafiando la geografía del lugar.
- *Turismo urbano:* Es el tipo de turismo que se desarrolla en el entorno urbano de un destino, con la finalidad de visitar y conocer sus principales atractivos turísticos (plazas, parques, avenidas y calles importantes) y comerciales (centros comerciales, grandes tiendas, ferias, etc.). (p. 10)



2.2.3. Circuito turístico.

Para Pinedo-Ramírez & Pizarro-Minchan (2017) “Es la articulación de atractivos turísticos en forma ordenada y priorizada que facilita el conocimiento turístico del visitante. Es una ruta turística que abarca diferentes atractivos, terminando en el mismo lugar que inicio”. (p. 27)

2.2.3.1. Tipos de circuito turístico.

Para Chan (2005) los circuitos turísticos se clasifican en:

- a. **Circuitos cerrados o circulares:** Se llama al recorrido que parte de un centro emisor y que cuenta con atractivos y facilidades pero que no necesariamente tiene un retorno al mismo lugar y puede pasar dos veces por el mismo sitio, pero solo como trayecto al recorrido que no retorna al sitio de origen, se le conoce también como corredor turístico, siendo este de tipo lineal y que une distintas instalaciones turísticas. (p. 16)
- b. **Circuito abierto o lineal:** Es la ruta organizada por una empresa o facilitador turístico especializado, que tiene definido el itinerario, incluye el alojamiento y la alimentación durante el recorrido, todo ello a un precio estipulado que sirve para comprar el conjunto de los servicios. Según la nueva ley general de turismo 29408 se tratará de un conjunto de diversos destinos que se unen en forma articulada y programada. Contemplan dentro de esos recursos naturales, culturales y humanos, así como un conjunto de servicios ofrecidos al turismo teniendo como punto final de destino el de origen. (p. 16)

Mientras que por ámbito geográfico lo clasifica como

- a. **Circuito local:** Con una duración no mayor de 1 día. De interés relevante para la corriente interna y junto con otros destinos puede ser de interés para la corriente receptiva. Articula distintos y atractivos de la localidad. Cuenta con planta turística



- capaz de atender a la corriente que lo demanda. En el Perú el ámbito geográfico sería distrital y provincial. Ejemplo: City tour Lima Colonial y Moderna. (p. 16)
- b. **Circuito Regional:** De una duración de uno a tres días. De interés relevante para la corriente interna y para la corriente receptiva. Articula distintos atractivos de distintas Regiones y/o localidades. Cuenta con planta turística capaz de atender a la corriente que lo demanda, inclusive la especializada. En el Perú el ámbito geográfico sería provincial ejemplo: Tour a Ica Días / 1 Noche. (p. 16)
- c. **Circuito Nacional:** De 3 días o más de duración. De interés para la corriente interna y con mayor frecuencia la corriente receptiva. Articula distintos atractivos de varias regiones y/o localidades. Cuenta con planta turística amplia capaz de atender a la corriente que lo demanda, Inclusive la especializada. En el Perú el ámbito geográfico sería Nacional. Ejemplo: Tour Lima Cusco Puno/ Tour Ica Arequipa Cusco. (Amparo, 2016) (Pinedo-Ramírez & Pizarro-Minchan, 2017)
- d. **Circuito continental:** De 6 días o más de duración aproximadamente. De interés para la corriente interna e Internacional. Articula distintos atractivos de varios países de un mismo continente. Cuenta con planta turística amplia completa y capaz de atender a todo tipo de corriente. Ejemplo El ámbito geográfico sería Sudamericano, Europeo/ Tour Ecuador Perú y Bolivia. (Amparo, 2016) (Pinedo-Ramírez & Pizarro-Minchan, 2017)
- e. **Circuito intercontinental:** De 10 días o más de duración aprox. De interés para las corrientes interna e Internacional. Articula distintos atractivos de varios países de distintos continentes. Cuenta con planta turística amplia completa y capaz de atender a



todo tipo de corriente Ej.: El ámbito geográfico sería Mundial. Eje.: Tour Perú y Bolivia. (Amparo, 2016) (Pinedo-Ramírez & Pizarro-Minchan, 2017)

Según (Ortíz, 2009) “Breve Diccionario de turismo” menciona que los circuitos pueden ser:

- a. **Local:** Duración no mayor a un día. De interés sólo para la población interna y articula atractivos de la misma localidad.
- b. **Regional:** Tiene una duración máxima de 3 días y durante el recorrido se visitan atractivos de distintas regiones o localidades.
- c. **Nacional:** Duración mínima de 3 días, cuyo recorrido se hace dentro de un mismo país en varias regiones y/o localidades.
- d. **Continental:** Duración de 6 o más días, de interés interno o internacional y se realiza en países de un mismo continente.
- e. **Intercontinental:** Duración de 10 o más días y se realiza en diferentes países o continentes.

Por su ámbito de motivación: Según Cervantes (2015)

- Cultural (histórico, monumental, artístico, arqueológico)
- Recreacional (aventura, deportivo, ecoturismo de naturaleza, descanso)
- Actividades populares o comerciales
- Otras (salud, de eventos, místico, esotérico) (Cervantes-Beltrán, Beltrán-Ramirez, & Montaña-Salas, 2015)



2.2.3.2. Características del circuito turístico.

Programa turístico:

“Glosario de términos hoteleros, turísticos y relacionados” Se define en turismo, planificación ordenada de las distintas partes o actividades que componen una actividad a desarrollar”. (Momo, 2016, p. 120) (Pinedo-Ramírez & Pizarro-Minchan, 2017)

“Circuito turístico, programación y cotización”, se define como un producto o servicio ofrecido al turista. La precisión del concepto dependerá de lo que lo pensemos en un contexto macro (comunidad) o micro (empresa o emprendimiento)”. (Chan, 2005, p. 73)

Desde el punto de vista macro, el programa turístico es efectivamente un producto que forma parte de una mayor: el destino. Desde el micro contexto será el producto o servicio elaborado por una empresa o prestador de servicios turísticos y compuesto por sub- productos o servicios como por ejemplo el alojamiento, el transporte, la gastronomía, las actividades recreativas, etc. “Dicha teoría nos lleva a la determinación de dos grandes tipos de productos: los bienes tangibles, cuya utilidad es indirecta (son útiles por el servicio que brindan al usuario) las intangibles (es directa) El programa turístico tiene como objeto satisfacer las necesidades y motivaciones del visitante, ya sea turista o excursionista.

Un programa turístico es un producto o servicio ofrecido al turista, desde dos Puntos de vista macro y micro macro: El programa turístico forma parte del Destino MICRO: Ser elaborado por una empresa y compuesto por sub productos, alojamiento, transporte, gastronomía. Los servicios pueden darse en tres maneras: tangible, intangible, intermedios”.



2.2.4. Recursos turísticos.

Recursos turísticos son “todos los bienes y servicios que, por intermedio de la actividad del hombre y de los medios con que cuenta, hacen posible la actividad turística y satisfacen las necesidades de la demanda”. (Amparo, 2016, p. 43) (Pinedo-Ramírez & Pizarro-Minchan, 2017)

Según la OMT “Un patrimonio es turístico en el momento en que los visitantes se interesan por él, y es recurso turístico cuando mediante la intervención humana es utilizable turísticamente”. (p. 121) (Organización Mundial del Turismo, 2017)

Para que exista turismo debe haber un recurso a consumir y una motivación por parte del visitante para consumirlo, por lo que es necesario que primero exista el recurso, de forma que éstos se consideran como la materia prima del turismo.

2.2.4.1. Montaña.

Es la elevación o grupo elevaciones originadas por fuerzas endógenas (orogénesis) y modeladas y divididas por fuerzas exógenas.

Escobar (2016) menciona que las montañas se clasifican:

- a. **Según su altura:** “Se distinguen entre montañas medias, de formas generalmente redondeadas a consecuencia de diferencias de altura escasas, y montañas altas, de formas agudas y pendientes abruptas, consecuencia de una erosión intensa determinada por el carácter enérgico del relieve (los Alpes)”. (p. 81)
- b. **Según su forma y extensión.:** “Se distinguen montañas en cadena (cordillera, cadenas montañosas), con una serie de cadenas paralelas alargadas, y montañas-macizos, en las que la extensión es, más o menos, igual en todas las direcciones”. (p. 81)



- c. **Según su origen:** Se distinguen montañas volcánicas, surgidas por la actividad volcánica, y montañas tectónicas, que, a su vez, pueden ser plegadas (en ellas los pliegues determinan aún las formas y el agrupamiento de las cadenas), falladas o fracturadas (en ellas las fracturas y fallas son las que determinan los rasgos esenciales de la estructura) y plegado-fracturadas (los plegamientos están entremezclados en fallas). Algunos montes se formaron por la confluencia de placas tectónicas en desplazamiento y la afluencia de las rocas en sus límites. En este proceso las rocas sedimentarias originarias del fondo oceánico se elevan y forman mesetas intermontañas donde enormes capas horizontales son levantadas, como el Tíbet en el Himalaya a 4200. (p. 170) (Duque-Escobar, 2017)

2.2.4.2. Inclinaciones.

Los procesos de modelado de las vertientes dependen de la inclinación de éstas y una pendiente límite (de unos 45° , aunque variable según la índole de la roca), a partir de la cual se superan las fuerzas de rozamiento que retienen a los materiales sueltos en las vertientes. Por lo general existe un cambio de pendiente más o menos brusco entre la vertiente y el talud de derrubios que se forma en su base; la pendiente límite de ese talud suele ser de unos 35° . Tras un largo proceso de modelado, una vertiente puede tener una pendiente de equilibrio cuya inclinación ya no cambiará sensiblemente mientras duren las mismas condiciones climáticas y biológicas. (Lopez-monné, 2006)

2.2.4.3. Caminos.

Se entiende por caminos tradicionales aquellas vías de comunicación preindustriales, construidas para el uso de un tránsito no motorizado. Se trata de un término que no se deriva de



ninguna clasificación legal. Por su parte, el conjunto de vías que no han sido adaptadas al tránsito de vehículos motorizados constituyen lo que denominamos viario tradicional. (Lopez-monné, 2006)

2.2.4.4. Valles

Definidas por Escobar (2016) como “Una llanura entre montañas o alturas, una depresión de la superficie terrestre entre dos vertientes, con forma inclinada y alargada, que conforma una cuenca hidrográfica en cuyo fondo se aloja un curso fluvial”. (p. 200) (Duque-Escobar, 2017)

a. Planta Turística:

La Planta Turística es aquella empresa que facilita al turista la permanencia en el lugar de destino (alojamiento, restauración, esparcimiento, desplazamiento, etc.). Estos servicios suelen darse en el destino a excepción de las agencias de viajes emisoras, que actúan en el lugar de origen. (Esobar, 2016, p. 120) (Duque-Escobar, 2017)

Restaurantes

Un restaurante o restorán es un establecimiento comercial, en el mayor de los casos públicos, donde se paga por la comida y bebida para ser consumidas en el mismo local. Hoy en día existe una gran variedad de modalidades de servicio y tipos de cocina. (Escobar, 2016, p. 120)

Hoteles

Un hotel es un edificio planificado y acondicionado para otorgar servicio de alojamiento a las personas y que permite a los visitantes sus desplazamientos. Los hoteles proveen a los huéspedes de servicios adicionales como restaurantes, piscinas y guarderías. (Escobar, 2016, p. 160)



Algunos hoteles tienen servicios de conferencias y animan a grupos a organizar convenciones y reuniones en su establecimiento.

Transporte

El transporte es un conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación. Para poder llevar a cabo dichos procesos se emplean diferentes medios de transporte (automóvil, camión, avión, etc.) que circulan por determinadas vías de comunicación (carreteras, vías férreas, etc.) El conjunto de vías constituye la red de transporte (Escobar, 2016, p. 162) (Duque-Escobar, 2017)

2.2.5. La bicicleta

La bicicleta como la conocemos es una patente de 1885. La Rover Safety Bicycle, desarrollada por el londinense John Kemp Starley.

Según varios autores existen indicios sobre la existencia de la bicicleta desde el antiguo Egipto, China, India e incluso en el territorio Azteca, se considera que existían algunas máquinas rudimentarias parecidas a esta. (Brabo, 2015, p. 108)

Para Meléndez (2013) los diseños de las bicicletas están basados en su funcionalidad: tipo de terreno, desarrollo de velocidad, menor peso o mayor fortaleza, etc. (p. 08)

2.2.6. Tipos de bicicleta

- a. Bicicletas de Montaña (MTB)** Las bicicletas de montaña (también conocidas como MTB) están diseñadas para «fuera de ruta» por lo que son bastante resistentes. Están equipadas con llantas anchas con dibujos marcados para mejorar el agarre en terrenos



suelos. Regularmente usan manubrios rectos o de doble altura. (Meléndez, 2013, p. 132)

Las MTB se pueden encontrar sin suspensión (rígidas), con suspensión delantera (hardtail) o con doble suspensión (full-suspension) dependiendo de su especialidad:

- Cross country
- Enduro
- Downhill
- Freeride

b. Bicicletas de Ruta: Son bicicletas orientadas a obtener velocidad en pavimento, de construcción más ligera que otras bicicletas, están dotadas con ruedas más grandes, delgadas y provistas de llantas angostas y con dibujo liso. Las bicis de ruta utilizan manubrios dropbar para lograr una postura más aerodinámica. (Meléndez, 2013)

c. Bicicletas Híbridas: Las bicicletas híbridas son bastante versátiles ya que combinan características de las bicis de montaña y de las de ruta. Estas bicicletas nacieron como una solución para quienes necesitan una bicicleta para la ciudad, pero que tenga la flexibilidad de ser usada en diferentes terrenos. Los cuadros son resistentes y con una geometría que permite adoptar una posición cómoda que permite relajar los brazos y el cuello. (Meléndez, 2013)

d. Bicicletas Urbanas: En este caso nos referimos como bicicleta urbana a las bicis estilo holandés (Dutch). Estas bicicletas fueron concebidas para la ciudad, por lo que son de construcción bastante sólida tanto en su cuadro como en sus ruedas. Están perfectamente adecuadas para soportar las condiciones de una ciudad (baches, banquetas, topes, etc.). Por lo general cuenta con guardabarros para días de lluvia,



portaequipaje y/o canasta para transportar todo lo que necesitas para ir al trabajo, al supermercado, etc. Una característica común en este tipo de bicicletas es la presencia de luces para mantenernos siempre visibles a los conductores. Normalmente tienen una sola velocidad, o sistema de cambios internos de ser necesario. Estas bicicletas permiten una posición relajada de torso y brazos. (Meléndez, 2013)

- e. **Bicicletas plegables:** La gran mayoría de estas bicicletas usan ruedas pequeñas, siendo 16 y 20" las más comunes, aunque es posible encontrar plegables con rodados más convencionales. Casi todas las plegables están diseñadas para uso urbano, no obstante existen modelos que aguantan viajes largos sin problemas. (Meléndez, 2013) Un inconveniente de las ruedas pequeñas es que son más sensibles a las imperfecciones del camino, aunque si lo que necesitas es una bici que puedes llevar contigo en todo momento no hay como una plegable. En general vienen equipadas con 18- 20 cambios.
- f. **Fixies y single speed:** Si bien su concepto es el de ser una bicicleta sencilla, se han convertido en algo así como las bicicletas de culto para el ciclismo urbano. Su principal característica es su diseño simple y en muchos casos minimalistas, sumamente eficientes y funcionales. Esta familia de bicis viene en varias formas y estilos; las hay con manubrios rectos, de doble altura, drop bars, bullhorns, etc. Están equipadas con una sola velocidad por lo que requieren mucho menos mantenimiento que otras bicicletas. La diferencia entre las single-speed y las fixies es que en las single-speed utilizan una rueda libre, mientras que las fixies utilizan un piñón fijo. (Meléndez, 2013)
- g. **Cruisers:** Este tipo de bicicletas están diseñadas para trayectos cortos y sobre pavimento preferencialmente. Su geometría y manubrio característico permiten una postura sumamente relajada. Estas bicicletas suelen ser pesadas y usan llantas anchas



lo que las hace poco eficientes en trayectos de más de 10 km. Normalmente tienen una sola velocidad aunque algunos fabricantes tienen modelos con tres velocidades. Otra característica común en las cruiser son los frenos de contrapedal. (Meléndez, 2013)

- h. Bicicletas utilitarias:** Al ser utilizadas para mover carga, esta familia de bicis utilizan cuadros sumamente fuertes, con un buen sistema de frenos (frenos de disco, tambor, son comunes) y una relación de velocidades adecuada para mover el peso extra. Existen bicis cargo de diferentes tipos y diferentes capacidades dependiendo de lo que se vaya a mover. Son de reciente aparición y su uso principal es sobre terrenos con nieve o arena, grandes piedras, raíces, et. La principal característica de estas bicicletas son sus llantas rodado 26" sumamente anchas (normalmente de entre 3 y 3.6 pulgadas). La geometría de su cuadro es muy similar a una bicicleta de montaña con la diferencia de que usa tijera/horquilla y vainas con holgura adecuada para las ruedas gordas. Estas bicis están equipadas con velocidades múltiples y frenos de disco. (Meléndez, 2013)

2.2.7. Historia del ciclismo.

Según Brabo (2015) en las antiguas civilizaciones de Egipto, China e India aparecen los testimonios más antiguos sobre los antecedentes de este vehículo (la bicicleta). Pero se puede señalar como su antecesor directo, al celerífero, que era un aparato de dos ruedas de madera unidas por una barra o palo de un metro de largo, y que se desplazaba por impulso de los pies en el suelo, y que fuera inventado por el francés De Sivrac, y presentado en la Corte de Versalles en 1790.

La bicicleta, que dio origen a este deporte en las épocas modernas, apareció en Alemania en 1817; y hoy hay en el mundo más de 800 millones en el mundo, el doble que la cantidad de automóviles. La primera bicicleta de 1817 fue llamada " máquina de correr" y "Caballo de

diversión". Desde sus orígenes, se consideró no sólo medio de locomoción sino también elemento de competición e ideal para ejercitarse físicamente.

La primera carrera en carretera fue en 1870, en Italia, desde Florencia a Pistoia, con un recorrido de 33 km, donde ganó el estadounidense Rynner van Neste. El primer Campeonato del Mundo en pista cubierta tuvo lugar en Aylestone Roads (Leicester, Gran Bretaña) en 1883. Allí ganó el francés Frédéric de Civry.

En la última década del siglo XIX nacieron las primeras publicaciones deportivas consagradas al ciclismo en especial y, también, la mayoría de las que se dedicaron al deporte en general.

Ya en los albores del Siglo XX nacieron las grandes carreras en ruta por etapas: el Tour de Francia (el 1 de julio de 1903, ideado por Henri Desgranges), el Giro de Italia (creado por Costamagna, Cougnet y Morgagni en mayo de 1909) y, más adelante, la Vuelta Ciclista a España (cuya primera edición se celebró en 1935, ideada por Juan Pujol). La principal prueba en ruta por etapas sudamericana, la Vuelta Ciclista a Colombia, no se celebró hasta 1951. (p. 50)

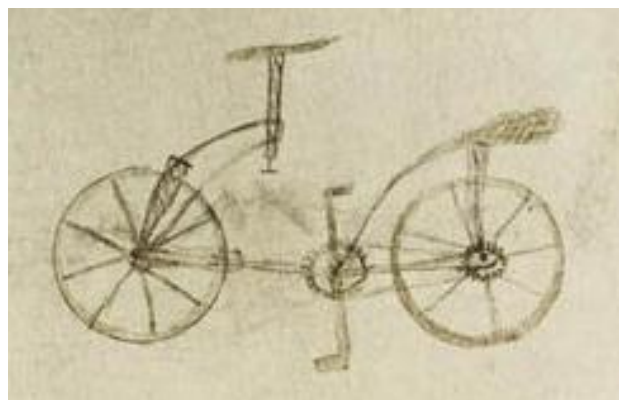


Figura 1. Boceto de la bicicleta de Leonardo.

Fuente: Xkuty electric bikes(s.f)

En 1790 se tiene registros de inventos que anteceden a la bicicleta tal como hoy la conocemos. En la tabla siguiente se ordena de forma cronológica los artefactos inventados que eran conocidos como velocípedos, antecesores de la bicicleta.

Tabla 1:

Cuadro en orden cronológico de velocípedos antecesores a la bicicleta.

Año	Inventor y nacionalidad	Nombre	Características
1790	El francés De Sivrac	Célérifère	Velocípedo primitivo, consiste en un cuerpo de caballo de madera, cuyas patas delanteras y traseras giraban de forma de una culebra.
1869	Macmillan Kirk Patrick - Gran Bretaña	Velocípedo. Primera bicicleta con pedales	Se introdujo neumáticos de goma maciza, el primero en ser patentado con nombre de bicicleta.
1873	En 1873, James Starley, un inventor inglés.	Velocípedo primera máquina con casi todas las características de la famosa bicicleta común o de rueda alta	La rueda delantera de la máquina de Starley era tres veces más grande que la de atrás.
1817	El barón alemán Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbronn	Velocípedo Laufmaschine (“máquina de andar”, en alemán)	No tiene pedales y se propulsa con la fuerza del conductor empujando con el pie en el suelo.
1867	Herrero francés Michaux	Velocípedo	Aumenta el radio de la rueda delantera y utiliza el hierro.

Fuente: Brabo, 2015.

Para un mejor entendimiento de la estructura de los velocípedos antecesores de la bicicleta adjuntamos la siguiente figura en la que se detalla la historia de la bicicleta y como fue evolucionando desde el aparato conocido como velocípedo que tiene sus primeros orígenes en Alemania. (Melendez, 2013)

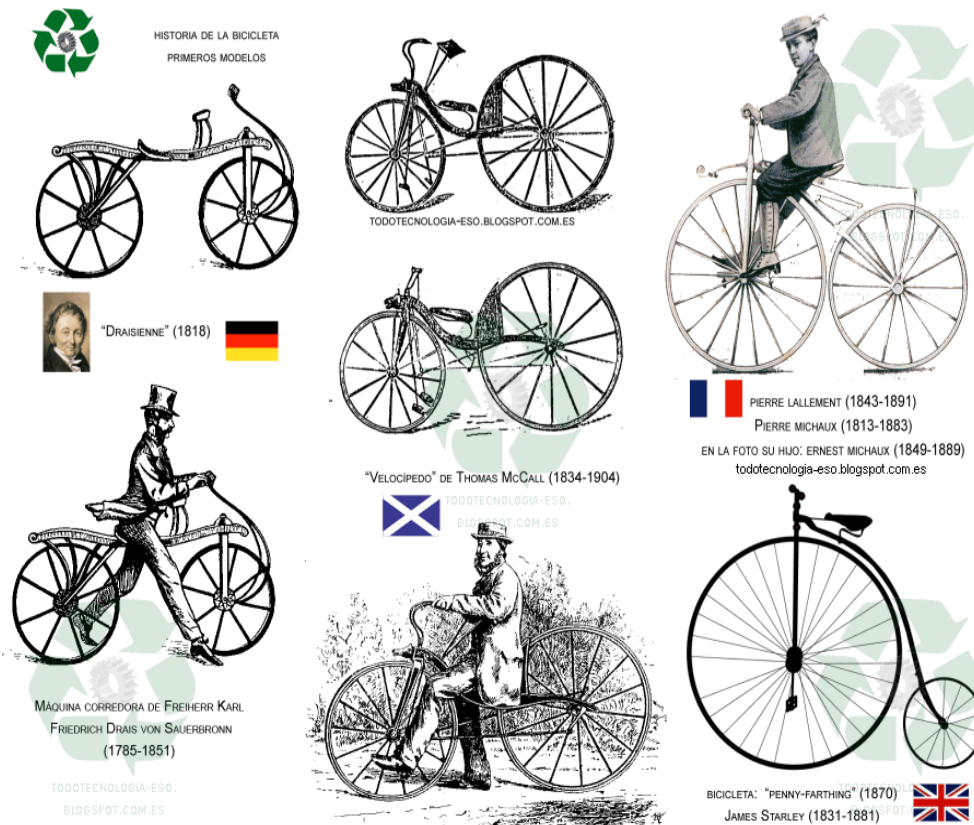


Figura 2. Estructura de los velocípedos antecesores de la bicicleta

Fuente: Grañon, 2014.

En la figura N° 03 podemos encontrar la ilustración completa de la historia de la evolución de la bicicleta, ya con su estructura moderna desarrollada a partir de la bicicleta de Starley en 1885, hasta los modelos que se utilizan en la actualidad, como son las de ruta, montaÑeras, urbanas, bmx, etc.



Figura 3. Ilustración completa de la historia de la evolución de la bicicleta.

Fuente: Grañón, 2014.

2.2.8. La bicicleta en el turismo

Para poder entender la relación de la bicicleta en el turismo es importante tratar el uso de la bicicleta en las ciudades, uso que pasa desde la necesidad recreativa de los habitantes, hasta la de movilizarse. Esta relación que renace entre la bicicleta y la ciudad acarrea importantes consecuencias en el desarrollo integral de las urbes. (Grañón, 2014, p. 15)

Los estudios no solo muestran que los proyectos sobre el uso de bicicletas son rentables y beneficiosos para la calidad de vida de los habitantes, sino que también requieren una integración sustancial a los planes de desarrollo urbano para poder evitar problemas futuros. A medida que las ciudades emergentes siguen creciendo, han comenzado a encontrar muchos de los desafíos asociados a las poblaciones numerosas y la presencia abrumadora de vehículos motorizados de sus vecinos más grandes. (Baumann et. al, 2013)



Existen varios estudios donde se evidencian los múltiples beneficios que genera fomentar el uso de la bicicleta como una alternativa de movilidad en las ciudades, tomando en cuenta ejemplos de ciudades que han desarrollado ya hace varias décadas esta políticas como Ámsterdam y Copenhague principalmente, sin embargo en América latina hay ciudades que se están preocupando de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte entre ellas una de las primeras ha sido Bogotá que cuenta en la actualidad con 376 kilómetros de ciclo vías según la Secretaría de Movilidad de Bogotá pero existen otras ciudades en la tarea. (Baumann, 2013, p. 102)

El uso de la bicicleta como medio de transporte y, más aun, como recurso turístico, ha sido tradicionalmente, de carácter marginal. A nivel mundial en 1997 existían 297 empresas que ofertaban servicios de cicloturismo en diferentes países según el Specialty Travel Index (Ritchie, W. B., 1998), lideradas por Gran Bretaña (27), Francia (21) y Canadá (19). España contaba ese año con nueve empresas, aproximadamente un 3% del total mundial” (Torre, 2015, p. 120)

2.2.9. Turismo y ciclismo de montaña

En la actualidad varios países son reconocidos por haberse desarrollado como destinos para la práctica del ciclismo de montaña, donde algunas de sus ciudades han apostado por la creación de infraestructura, estrategias de mercadeo y posicionamiento del sitio, a través de planes bien estructurados y diseñados para el mejor aprovechamiento de sus características topográficas. Para el desarrollo de destinos turísticos de ciclismo de montaña es importante analizar información como la cantidad de practicantes de ciclismo de montaña, sus características demográficas, niveles de ingresos y educación. El turismo de ciclismo de montaña genera ingresos económicos y un conjunto de beneficios para los territorios que apuestan a esta actividad y por su puesto. (Baumann, 2013, p. 520)

2.2.9.1. Origen y participación mundial.

De acuerdo al Hall of Fame del ciclismo de montaña en Crested Colorado en EE.UU, uno de los posibles orígenes del ciclismo de montaña como ahora se lo conoce puede ser rastreado al condado de Marin en Carolina del Norte a finales de 1970, también se establece que el “Velo Cross Club Parisien” practicaba un deporte muy parecido al ciclismo de montaña en los años 1950, en la actualidad existen más de 50 millones de practicantes solamente en EE.UU. (Torre, 2015, p. 120)

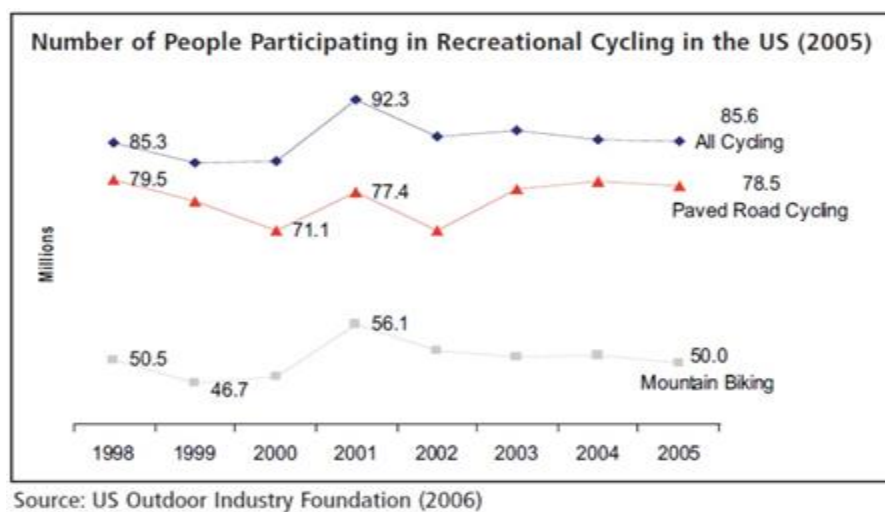


Figura 4. Número de personas que participan en el ciclismo recreativo en los EE.UU.

Fuente: Tourism British Columbia Canada (2008-13)

La participación del ciclismo de montaña a nivel mundial se refleja principalmente en Norte América y Europa seguido del continente Australiano, esto según la mayoría de estudios y planes anglosajones.



Figura 5. Mapa de participación de la bicicleta de montaña en el mundo

Fuente: Aliance Action Sports Experts (2015)

2.2.10. Beneficios del turismo de ciclismo de montaña

El turismo de ciclismo de montaña es un generador de beneficios en varios aspectos, en la mayoría de planes y estudios se pueden apreciar ventajas para la comunidad como: beneficios económicos, medio ambientales y sociales. (Torre, 2015, p. 230)

2.2.10.1. Tipos de ciclismo de montaña.

En el plan “Mountain Bike Tourism” desarrollado por Tourism British Columbia Canadá (2008) se menciona que los principales tipos de ciclismo de montaña son la siguientes: (Torre, 2015, p. 231)

- a. **Cross Country (XC):** Es aquel que se desarrolla en senderos y carreteras de tercer orden alrededor de las montañas. Es el tipo de ciclismo de montaña más común. Los recorridos para realizar Cross Country suelen tener un promedio entre 10 y 80 kilómetros. Es tal la



relevancia que tiene que en el año 1996 fue introducido por primera vez como deporte olímpico en Atlanta. (Baumann, 2013, p. 120)

- b. Downhill (DH):** Como su nombre lo indica en inglés es el descenso de colinas por senderos y caminos de tercer orden. La práctica de este deporte requiere habilidades avanzadas en el manejo de la bicicleta y contempla mayor riesgo. Las rutas o circuitos elaborados para llevar a cabo esta práctica generalmente tienen un promedio de 1 a 2 kilómetros de recorrido. Los practicantes de este deporte vuelven a ascender a la montaña a través del uso de vehículos o telesillas en el caso de resorts para esquiar o bike parks. (Baumann, 2013, p. 121)
- c. Freeride (FR):** Es una práctica no competitiva que combina el cross country y downhill, se lo realiza tanto en escenarios naturales como en aquellos contruidos artificialmente. (Tourism British Columbia Canada, 2008:7).
- d. DirtJump (DJ):** Es muy popular en los jóvenes, se trata de la realización de saltos utilizando elevaciones naturales o contruidas. (Tourism British Columbia Canada, 2008).
- e. All Mountain:** Es el tipo de ciclismo de montaña más reciente se basa en el uso de bicicletas de tecnología actual que ofrecen la versatilidad para poder realizar tanto XC como DH la doble suspensión que estas bicicletas tiene facilitan al deportista realizar largos recorridos que además contengan terreno con retos técnicos. (Tourism British Columbia Canadá, 2008).
- f. Trials:** Este tipo de ciclismo de montaña consiste en pasar y saltar con la bicicleta sobre distintos obstáculos sin tocar los pies en el suelo (State of NSW and Office of Environment and Heritage, 2011).



2.2.11. Enduro

Enduro es una disciplina deportiva cuyo objetivo es realizar recorridos al aire libre o en circuitos controlados. Es equivalente al rally raid de automóviles y camiones, en los que los competidores deben realizar los recorridos por rutas establecidas en intervalos de tiempos indicados. El término enduro proviene del inglés “endurance” que significa resistencia, por lo que deducimos que se trata de un deporte de resistencia física elevada (Franco, 2011). Es imprescindible llevar las herramientas como:

- a. **Inflador Portable:** Igual que sucede con los coches, la presión de las ruedas de tu bicicleta puede ser el factor diferencial entre pasar un buen rato y poner en peligro tu vida. La presión de las ruedas es la clave para que puedas manejarte sin
- b. **Llave Hexagonal:** Es una herramienta básica, que sirve para atornillar cuya finalidad es asegurar un objeto.

2.2.11.1. Técnicas de conducción de enduro MTB.

Según Brabo (2015) son las siguientes:

- a. **Desarrolla tu equilibrio:** El equilibrio es una de las primeras habilidades que tendrás que mejorar. No basta con poder mantener el equilibrio para conducir la bicicleta. El equilibrio va más allá. Esta habilidad es la base para poder desarrollar otras destrezas útiles en la bicicleta.
- b. **Cuida la posición del cuerpo:** Tener una buena posición del cuerpo sobre la bicicleta hará que tu manejo y control sean mejores. Son diferentes las posiciones que debes tener en la subida como en la bajada, aquí te decimos cómo:



- c. **Posición del cuerpo en subida:** Si vas en un tramo llano, el cuerpo va lo más natural posible, sentado sobre el sillín, sosteniendo el manubrio/manillas con ambas manos y con los brazos ligeramente flexionados.
- d. **Posición del cuerpo durante el descenso:** La posición del cuerpo en el descenso es muy importante, de ella dependerá que disfrutes la bajada o no.
- e. **Usa los frenos adecuadamente:** El uso de los frenos debe ser de manera dosificada, para poder evitar el bloqueo total de la bicicleta. En plano, puede no suceder nada si la bloqueas en su totalidad. Pero si te encuentras en un descenso, bloquear al frenar la bicicleta puede costarte un gran accidente. Las ruedas al ser bloqueadas por completo hacen que pierdas el control en la dirección e incluso en la tracción de la bicicleta.
- f. **Control de respiración:** Debemos saber respirar bien. Esto aplica para cualquier deporte, incluyendo el ciclismo de montaña. Para mejorar la respiración debemos elevar la eficiencia del gasto energético en la apertura de las costillas y permitirle al diafragma trabajar sin tensiones adicionales. Esto es: una respiración completa.
- g. **Desarrolla tu fuerza:** Si haces algunos ejercicios para fortalecer los músculos del cuerpo, podrás tener un mejor control y manejo de la bicicleta, podrás aguantar más tiempo los descensos largos y te cansarás mucho menos en la ruta. Te recomendamos realizar rutinas de ejercicios que involucren tu propio peso. Realiza ejercicios constantemente y cuando regresas a la montaña notarás notoriamente la diferencia.
- h. **Aprende a cambiar de velocidad a tiempo:** Como lo hemos estado diciendo, todo depende de la práctica que tengas. Así que sal a conocer tu bicicleta. Aprende a usar los cambios, meterlos a tiempo. Notarás que tu técnica mejorará solo por saber usarlos.



2.2.12. Protección en el enduro MTB

- a. **Tobillos:** Brabo, (2015) “Las tobilleras 661 de Race Brace Pro son legendarias. Se trata de un producto excelente si arrastras una vieja lesión. Ofrecen un enorme apoyo que se agradece sobre todo en los saltos más grandes. Una buena manera de evitar molestas lesiones”. (p. 308)
- b. **Rodilleras:** Brabo, (2015) “Las rodilleras Grenade de Scott son perfectas en lo que se refiere a protección y comodidad. Resguardan la rodilla y al mismo tiempo permiten una gran flexibilidad. Hay modelos más duros (menos flexibles) que lo único que hacen es empujar la rodilla cuando se produce un impacto”. (p. 308)

Brabo, (2015) “Puedes optar por una protección completa (rodilla y espinilla), aunque ya no se usan mucho en mountain bike porque no favorecen el pedaleo. Para los descensos te recomendamos las Hybrid EXT de Leatt”. (p. 308)

- c. **Caderas y parte superior de las piernas:** Hay muchos pantalones cortos de protección en el mercado. Uno de los más recomendables son los Sequence Pro Short de Alpinistas, que no solo resguardan sino que además son delgados y flexibles. Los muslos, las caderas y el coxis están protegidos. Te olvidarás que los llevas puestos. (Brabo, 2015, p. 310)
- d. **Espalda y parte superior del cuerpo:** Una protección superior completa puede ser bastante restrictiva a la hora de estar todo el día dando pedales. Pero en los senderos es imprescindible ir con el pecho, la espalda y la columna vertebral protegidos. El ARG Como de Bliss Protección es uno de los mejores, al ofrecer un gran blindaje y ser al mismo tiempo delgado. Es algo pesado pero te acostumbrarás y agradecerás el llevarlo



cada vez que sufras una caída. El Trailknit Pro Armor Tee de Dainese protege la espina dorsal y los hombros. Una prenda ideal para el verano. (Brabo, 2015, p. 310)

- e. **Codos y Guantes:** (Brabo, 2015) “Los codos no son fáciles de proteger, pues es complicado que las protecciones no se muevan en esa parte del cuerpo. Además las más rígidas pueden hacer que te duelan los antebrazos en los descensos más largos”. (p. 311)
- f. **Cabeza o casco:** Por supuesto, no hay nada más importante que un buen casco. Nunca debes salir de casa sin llevar uno puesto y si has sufrido un golpe con él cámbialo por uno nuevo. En el mercado hay una gran cantidad de modelos excelentes. Una de las claves es optar por uno que se adapte bien a la forma de tu cabeza y sea lo más seguro posible. (Brabo, 2015, p. 311)
- g. **Cuello:** Lo primero que tiene que quedar claro es que los collarines solo funcionan con cascos integrales. Su misión es reducir el impacto sobre el cuello en caso de accidente. (Brabo, 2015, p. 312)

2.3. Normativa del gobierno y su participación para implementar rutas turísticas.

Se toma en cuenta la reglamentación establecida por el gobierno en materia turística respecto al tema de estudio que se está planteando, para que se este modo se concrete este proyecto.

- Ley N° 29408, Ley General de Turismo, declara de interés nacional el tratamiento del Turismo como política prioritaria de Estado y tiene como objetivo promover, incentivar, y regular el desarrollo sostenible de la actividad turística.
- Ley N° 27790, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR, señala que este es el ente rector en materia de comercio exterior y turismo.



- DECRETO SUPREMO N° 005-2016-MINCETUR, Reglamento de Seguridad para la Prestación del Servicio Turístico de Aventura, que establece las disposiciones administrativas para la seguridad en la prestación del servicio de turismo de aventura. (MINCETUR, 2016)
- RESOLUCION MINISTERIAL N° 083-2018-MINCETUR, que aprueba modalidades de turismo de aventura: ala delta, barranquismo, buceo, cabalgata, canopi/zipline, **ciclismo**, esquí, escalada, espelología o exploración de cuevas, kayak, kite surf, parapente, puentismo, rapel, sandboard y tabla a vela. (MINCETUR, 2018)

Mencionar también que en Cusco, DIRCETUR es el ente rector y regulador de servicios turísticos, en representación de MINCETUR.

Según la norma legal MINCETUR otorga el permiso de una ruta turística a través de sus direcciones regionales, en Cusco este trámite se coordina con DIRCETUR, quien establecerá los lineamientos y requisitos bajo los cuales se desarrollaría.

Se debe considerar también la participación de la municipalidad distrital de Santa Teresa pues el terreno donde se pretende establecer este circuito turístico queda en su jurisdicción y son ellos los que deben de celebrar el trámite ante DIRCETUR.

2.4. Hipótesis de la investigación

2.4.1. Hipótesis general

El circuito turístico para la práctica de enduro en Santa Teresa si cumple con las condiciones y la normativa adecuada.

2.4.2. Hipótesis específicos

1. Los recursos turísticos son suficientes para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.
2. Existe la planta turística adecuada para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.
3. Las condiciones técnicas para la práctica del enduro son de un nivel intermedio en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.
4. Si existe la reglamentación y regulación adecuada por parte del gobierno local y nacional para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa.

2.5. Operacionalización de variables

Tabla N° 2

Operacionalización de las variables

Variables	Dimensiones	Indicadores
Condiciones locales para el circuito turístico	Recursos Turísticos	Montañas
		Inclinaciones
	Planta turística	Caminos
		Valles
Requerimientos para la práctica de enduro	Técnica de conducción	Restaurantes
		Hoteles
		Transporte
		Posición de ascender
	Equipamiento	Posición de descender
		Técnicas de respiración
		Bicicleta de enduro
		Herramientas (llave hexagonal)
Técnicas de protección	Inflador portable	
	Tobilleras	
	Rodilleras	
		Protección de caderas y espalda
		Coderas y guantes
		Casco integrado cuello

Fuente: Elaboración Propia



2.6. Definición de términos

- **Turismo:** El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico. (OMT, s.f).
- **Circuito turístico:** Es la articulación de atractivos turísticos en forma ordenada y priorizada que facilita el conocimiento turístico del visitante. Es una ruta turística que abarca diferentes atractivos, terminando en el mismo lugar que inicio. (Chan, 2005,p. 16)
- **Recursos turísticos:** Todos los bienes y servicios que, por intermedio de la actividad del hombre y de los medios con que cuenta, hacen posible la actividad turística y satisfacen las necesidades de la demanda. (OMT, p. 17)
- **Bicicleta:** Es un medio de desplazamiento independiente, donde el único motor son las piernas y, en algunos casos, también lo pueden ser los brazos. (Solórzano-Madrid, 2015)
- **Ciclismo de montaña:** Para el desarrollo de destinos turísticos de ciclismo de montaña es importante analizar información como la cantidad de practicantes de ciclismo de montaña, sus características demográficas, niveles de ingresos y educación. El turismo de ciclismo de montaña genera ingresos económicos y un conjunto de beneficios para los territorios que apuestan a esta actividad y por su puesto. (Torre, 2015, p. 310)



CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Enfoque de la investigación

La investigación será de enfoque cuantitativo por que utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de establecer pautas de comportamiento y probar teorías. (Sampieri et. al, 2014, p. 4)

De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se traza un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas utilizando métodos estadísticos, y se extrae una serie de conclusiones. (Sampieri, 2014, p. 4)

3.2. Nivel de investigación

La presente investigación será de alcance correlativo.

Asocian variables mediante un patrón predecible para un grupo o una población. (Sampieri, 2014, p. 93)

Este tipo de estudios tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto en particular. En ocasiones sólo se analiza la relación entre *dos variables*, pero con frecuencia se ubican en el estudio vínculos entre tres, cuatro o más variables. (Sampieri, 2014, p. 93)

3.3. Diseño de investigación

La presente investigación será de diseño no experimental, transversal es aquella que no se realiza manipulación deliberadamente las variables. Se basa fundamentalmente en la observación



de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para analizarlos con posterioridad.

Transversal porque recopila datos en un momento dado. (Fernandez, 2016, p. 126)

No experimental, según Hernández, Fernández, Baptista (2010) quienes señalan que se trata “observar fenómenos tal como se dan en un contexto natural, para posteriormente analizarlos.” (p. 100) Transversal, según Hernández, Fernández, Baptista (2010) “recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado”. (p, 151)

Donde:

M: Muestra de la investigación

Ox: Circuito Turístico.

Oy: Practica de enduro MTB

Oy: Correlación entre las 2 variables.

3.4. Población y muestra

3.4.1. Población.

Martel & Diez (2013). “Población se designa a cualquier conjunto de elementos que tienen una característica en común, Cada uno de los elementos que integra el conjunto es un individuo” (p, 95). (Pizarro-Ramos, 2018)

Se ha considerado la población de turistas que practican enduro en la ruta más popular del Cusco, que es el paso de la montaña Abra Málaga hasta Ollantaytambo en la competencia Megavalanche, con un aproximado de 105 participantes (Mistyc Land Peru, 2019); esto debido a



que no existe data de la cantidad de turistas que hacen ciclismo de montaña en el distrito de Santa Teresa. (<https://www.mysticlandsperu.com/>)

3.4.2. Muestra.

$$n = \frac{z^2 N p q}{E^2 (N - 1) + Z^2 p q}$$

Donde:

n = tamaño de la muestra (?)

N = población (105)

Z = nivel de confianza (1.96)

p = tasa de prevalencia de objeto de estudio (0.5)

q = (1 - p)

E = error de precisión (0.1)

Según Sierra (1995) “se puede definir las muestras como parte de un conjunto o población debidamente elegida que se somete a observación científica en representación del conjunto, con el propósito de obtener resultados válidos, también para el universo total investigado” (Pizarro-Ramos, 2018)

Instrumento de recolección de datos

Los instrumentos de recolección de datos son las encuesta a los turistas que acuden a practicar el deporte de enduro al distrito de Santa Teresa.

3.5. Técnicas de recolección de datos

Las técnicas empleadas en el estudio han sido la observación, la encuesta, y la revisión documental.



Según Marshall y Rossman (1989), definen la observación como “la descripción sistemática de eventos, comportamientos y artefactos en el escenario social elegido para ser estudiado”. (Pizarro-Ramos, 2018)

Además se empleó equipos electrónicos para el registro de la información como cámara fotográfica.

Otro instrumento que se requiere es el cuestionario, una encuesta, es una investigación realizada sobre una muestra determinada con el deseo de capturar mediciones cualitativas de la población.

Como características fundamentales de una encuesta, Sierra (2002), destaca:

- La encuesta es una observación no directa de los hechos sino por medio de lo que manifiestan los interesados.
- Es un método preparado para la investigación.
- Permite una aplicación masiva que mediante un sistema de muestreo pueda extenderse a una nación entera.
- Hace posible que la investigación social llegue a los aspectos subjetivos de los miembros de la sociedad. (Estadística.mat) (Pizarro-Ramos, 2018)

Se realizaron 50 encuestas distribuidas entre los turistas que acuden a Santa Teresa a realizar el deporte de enduro.

Técnicas estadísticas para el procesamiento de datos

Para el cálculo de datos se realizó el siguiente procedimiento:

- Tabla de frecuencias
- Gráfico de barras



- Alfa de Cronbach
- Programa Excel.
- T student

A continuación se detalla el procedimiento para analizar los datos:

- **Conteo:** Se elaboró una base de datos en Excel 2013 y Word 2013 para ordenar las respuestas en cada instrumento.
- **Procesamiento:** Se realizaron los cálculos o agrupamientos de variables, según se requiera para la organización de resultados.
- **Tabulación:** Se elaboraron tablas en Excel para presentar los resultados estadísticos obtenidos.
- **Graficación:** se presentan los resultados estadísticos.
- **Análisis estadístico:** Se realizó el análisis estadístico utilizando medidas de estadística descriptiva, estadística inferencial.
 - Coeficiente de correlación de Pearson y regresión lineal.
 - Distribución t de student (prueba t).
- **Interpretación:** Se argumentó el significado de cada uno de los resultados obtenidos en la investigación.

3.6. Confiabilidad de los instrumentos

Tras aplicar el instrumento de recolección de datos, se procedió a realizar los análisis de fiabilidad (consistencia interna y estabilidad) de la misma como instrumento de medida.

Teniendo en cuenta que toda escala de medición debe ser válida (en el sentido de ser capaz de medir aquellas características que pretende medir y no otras) y fiable (con mínimo de error en la medida) para poder sacar conclusiones basándose en sus resultados.



Según George & Mallery el coeficiente del Alfa de Cronbach por debajo de 0.5 muestra un nivel de fiabilidad no aceptables, si tomara un valor entre [0.5 – 0.6] se podría considerar como un nivel pobre, si se situara entre [0.6 – 0.7] se estaría ante un nivel aceptable; entre [0.7 – 0.8] haría referencia a un nivel muy aceptable; en el intervalo [0.8 – 0.9] se podría calificar como un nivel bueno, y si tomara un valor superior a 0.9 sería excelente.

3.7. Cronograma de actividades

Actividades	Meses			
	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Revisión bibliográfica	02 - 30	01 – 31	01 – 30	01 - 31
Visitas a la zona de estudio		10 - 13	04 - 17	
Desarrollo de encuestas			04 - 17	
Análisis estadístico			18 - 22	02 - 08
Redacción y correcciones		01 – 31	01 – 30	01 – 31
Presentación de resultados				20-23
Sustentación				27

CAPÍTULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Presentación y fiabilidad del instrumento aplicado

4.1.1. Presentación del instrumento.

Para describir la práctica del enduro en el circuito turístico del distrito de Santa Teresa en el año 2019, se encuestó a 50 turistas que practican el deporte, en el que se considera 20 ítems distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 2

Distribución de los ítems del cuestionario

Variable	Dimensión	Indicador	Ítems
Circuitos turísticos	Recursos Turísticos	Montañas	1
		Inclinaciones	2
		Caminos	3
	Planta turística	Restaurantes	4
		Hoteles	5
		Transporte	6
Práctica del enduro	Técnicas de conducción	Posición de ascender	7
		Posición de Descenso	8
		Técnicas de Respiración	9
	Equipamiento	Bicicleta de enduro	10
		Herramientas (llave hexagonal)	11
		Inflador portable	12
	Técnicas de protección	Tobillos	13
		Rodilleras	14
		Caderas	15
		Espalda	16
Codos y Guantes		17	
Casco Integrado	18		
Cuello	19		

Fuente: Elaboración propia

Para las interpretaciones de las tablas y figuras estadísticas se utilizó la siguiente escala de baremación e interpretación.

Tabla 3

Descripción de la Baremación y escala de interpretación

Promedio	Escala de Interpretación
1,00 – 1,80	Muy inadecuado
1,81 – 2,60	Inadecuado
2,61 – 3,40	Ni adecuado no inadecuado
3,41 – 4,20	Adecuado
4,21 -5,00	Muy adecuado

Fuente: Elaboración propia

4.1.2. Fiabilidad del instrumento aplicado.

Para determinar la fiabilidad del cuestionario utilizado en la descripción de la práctica del enduro en el circuito turístico del distrito de Santa Teresa en el año 2019. Se utilizó la técnica estadística “Índice de consistencia Interna Alfa de Cronbach”, para lo cual se considera lo siguiente:

- Si el coeficiente Alfa de Cronbach es mayor o igual a 0.8. Entonces, el instrumento es fiable, por lo tanto, las mediciones son estables y consistentes.
- Si el coeficiente Alfa de Cronbach es menor a 0.8. Entonces, el instrumento no es fiable, por lo tanto, las mediciones presentan variabilidad heterogénea.

Para obtener el coeficiente de Alfa de Cronbach, se utilizó el software SPSS, cuyo resultado fue el siguiente:

Tabla 4**Estadísticas de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.860	19

Fuente: Elaboración propia

Como se observa, el Alfa de Cronbach tiene un valor de 0.860 por lo que se establece que el instrumento es fiable para el procesamiento de datos.

4.2. Resultados de las dimensiones de circuitos turísticos

Para describir el circuito turístico del distrito de Santa Teresa en el año 2019, se describe las dimensiones de: circuitos turísticos y la práctica del enduro. Los resultados se presentan a continuación:

4.2.1. Recursos turísticos.

El objetivo describir los recursos turísticos para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019

a. Resultados de los indicadores de la dimensión recursos turísticos**Tabla 5****Indicadores de la dimensión recursos turísticos**

	Montañas		Inclinaciones		Caminos	
	F	%	F	%	F	%
Muy inadecuado	1	2%	0	0%	0	0%
Inadecuado	05	10%	8	16%	4	8%
Ni adecuado no inadecuado	11	22%	12	24%	12	24%
Adecuado	23	46%	21	42%	22	44%
Muy adecuado	10	20%	09	18%	12	24%
Total	50	100%	50	100%	50	100%

Fuente: Elaboración propia

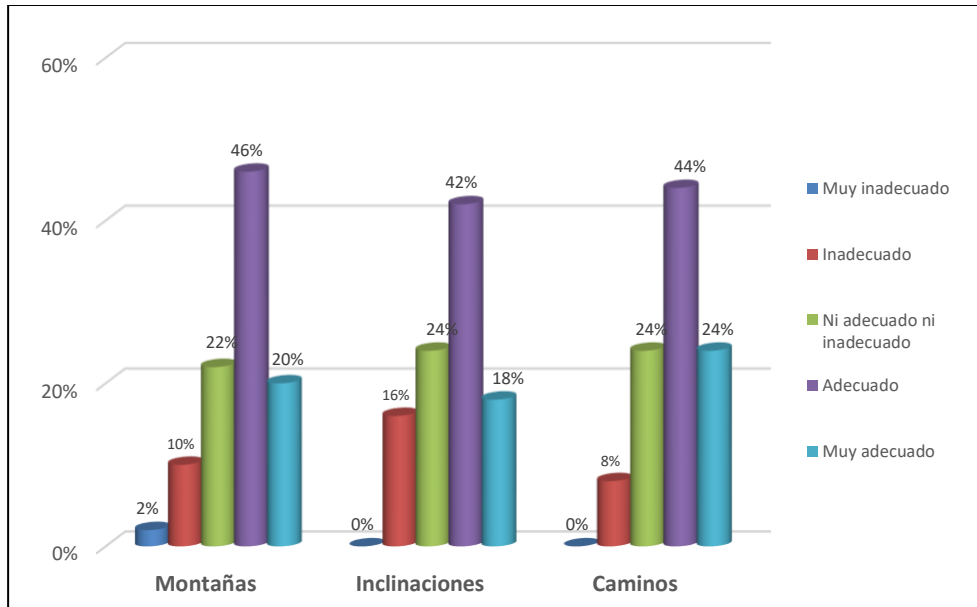


Figura 6. Indicadores de la dimensión recursos turísticos

Fuente: elaboración propia

Interpretación y análisis:

- En la tabla N° 5 y la figura N° 6 el 46% de los turistas que practican enduro indican que la geografía de las montañas son adecuadas para la práctica del enduro esto gracias a la diversa orografía que existe en el distrito de Santa teresa nevado de Salkantay con montañas y picos elevados que hacen posible realizar la práctica del enduro
- 42% de los turistas que practican enduro indican que los grados de inclinaciones califican y son adecuados para la práctica del enduro a causa del gran desnivel que existe en el nevado de Salkantay donde inician el descenso a 4.600 msnm y culminan en el distrito de Santa teresa que está a 1,600 msnm aproximadamente 3.000 de descenso
- 44% de los turistas indican que los caminos para la práctica del enduro son adecuados este resultado se logró gracias a la fluidez del camino para manejar bicicleta diferentes tipos de terrenos terreno de rocas, terreno de barro, terreno de ríos, terreno y clima de selva otro punto es que los turistas tienen horas específicas para realizar el descenso en el circuito ya que en los caminos donde se realiza el enduro el circuito turístico hacia Santa Teresa, circulan personas

que realizan trecking en grupos de quince es una ruta bien transitada por turistas nacionales y extranjeros aparte circulan también arrieros con caballos en grupos de diez o quince llevando las carpas y todo el campamento de los grupos o transportando hoja de coca pues es una ruta de transito de hoja de coca que conecta la Convención con Abancay y Cusco.

b. Resultados de la dimensión recursos turísticos

Tabla 6

Recursos turísticos

	F	%
Muy inadecuado	0	0%
Inadecuado	4	8%
Ni adecuado no inadecuado	13	26%
Adecuado	15	30%
Muy adecuado	18	36%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia

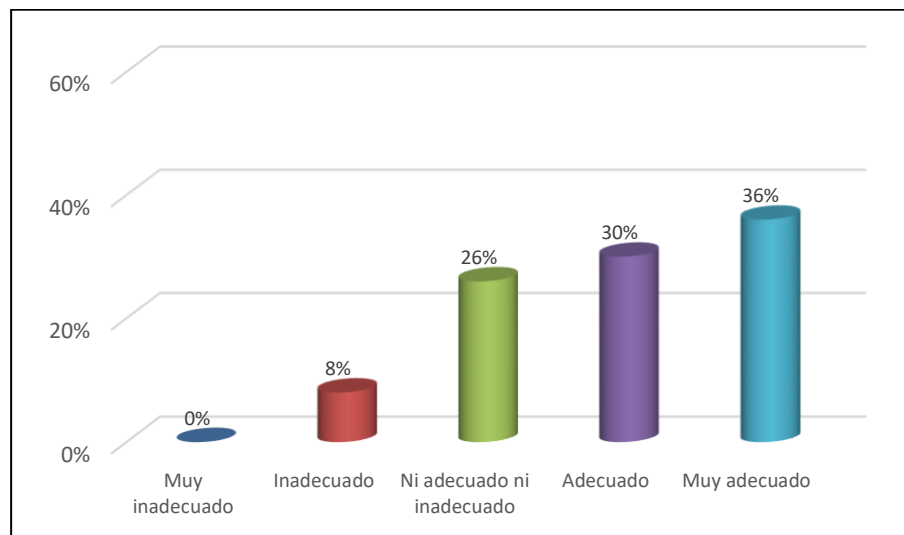


Figura 7. Recursos turísticos

Fuente: Elaboración propia

Interpretación y análisis:

En la tabla N° 6 y la figura N°7 el 36% de turistas encuestados que practican el enduro indican que los recursos turísticos que conforman las montañas las inclinaciones y los caminos son

muy adecuados y son propicias para la práctica del enduro seguido por el 26% de los encuestados que están en una posición neutral el 8% de los encuestados marcaron que no es inadecuado la ruta de Salkantay en bicicleta.

4.2.2. Planta turística.

El objetivo es describir la planta turística para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019

a. Resultados de los indicadores de la dimensión planta turística

Tabla 7

Indicadores de la dimensión planta turística

	Restaurantes		Hoteles		Transporte	
	f	%	f	%	f	%
Muy inadecuado	2	4%	0	0%	0	0%
Inadecuado	15	30%	18	36%	11	22%
Ni adecuado no inadecuado	20	40%	19	38%	17	34%
Adecuado	12	24%	12	24%	15	30%
Muy adecuado	1	2%	1	2%	7	14%
Total	50	100%	50	100%	50	100%

Fuente: Elaboración propia

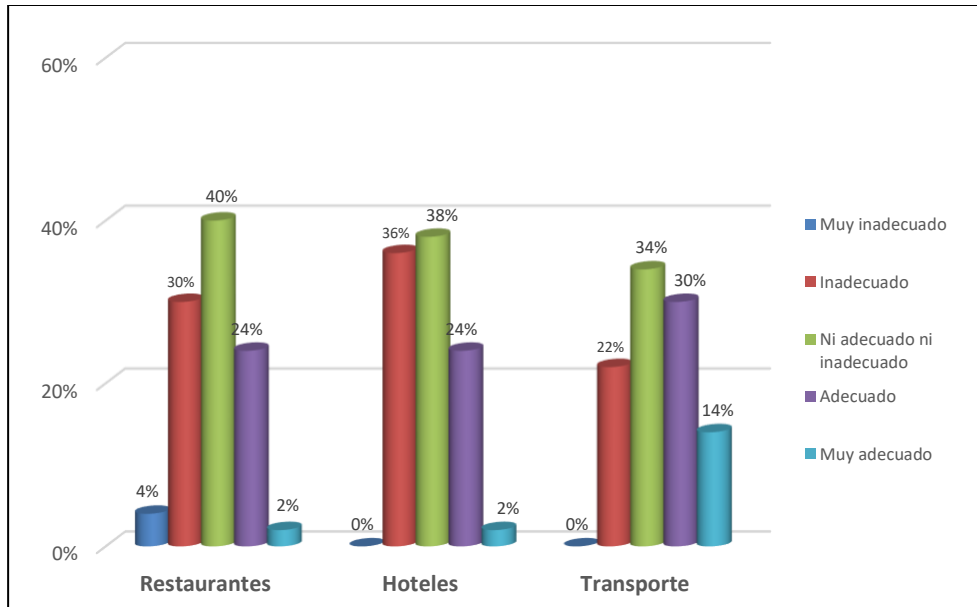


Figura 8. Indicadores de la dimensión planta turística

Fuente: elaboración propia

Interpretación y análisis:

- La tabla N° 7 y la figura N° 8 muestran que el 40% de los turista que practican el enduro indican que la satisfacción de los restaurantes durante el día son ni adecuados ni inadecuados, esto a consecuencia de los escasos de restaurantes, durante la ruta de Salkantay podemos encontrar dos o tres restaurantes sin categoría y a un precio elevado
- 38% de los turistas que practican el enduro indican que los hoteles o alojamientos son ni adecuados ni inadecuados nuevamente entramos a la interrogante de que los hoteles en el circuito turístico de Santa teresa aún no cumplen la calidad mínima requerida para huéspedes extranjeros claro esto a excepción del mountain lodge que se encuentra en Soraypampa donde es el inicio de la ruta Salkantay hacia Santa Teresa.
- 30% de los turista que practican el enduro indican que el transporte es accesible y adecuado para la práctica del enduro este resultado se logró pues los turistas van con una agencia y llevan las bicicletas en camionetas privadas de Cusco hasta Soraypampa donde inicia el circuito a

Santa Teresa y al llegar a Santa teresa tienen otra camioneta que los espera y los recoge para transportarlos a Cusco

b. Resultados de la dimensión planta turística

Tabla 8

Planta turística

	f	%
Muy inadecuado	0	0%
Inadecuado	9	18%
Ni adecuado no inadecuado	29	58%
Adecuado	12	24%
Muy adecuado	0	0%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia

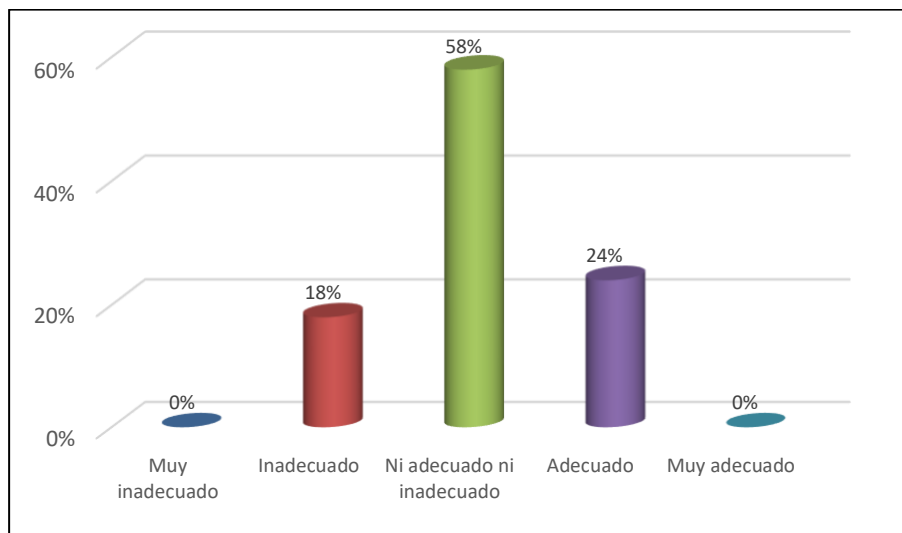


Figura 9. Planta turística

Fuente: Elaboración propia

Interpretación y análisis:

Como resultado en la tabla N° 8 y la figura N° 9 el 58% de los encuestados no sabe o no tiene conocimiento si la planta turística es óptima para la práctica del enduro seguido por el 24% de turistas encuestados afirma que la planta turística es óptima y adecuado para realizar la práctica del deporte del enduro en el circuito turístico de Santa Teresa, por último el 18% de los turistas

encuestados está convencido que la ruta de enduro alrededor del nevado Salkantay hacia Santa Teresa es inadecuado.

4.3. Resultado de la variable Circuitos turísticos

El objetivo es describir los circuitos turísticos para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.

Tabla 9

Circuitos turísticos

	f	%
Muy inadecuado	0	0%
Inadecuado	9	18%
Ni adecuado ni inadecuado	21	42%
Adecuado	18	36%
Muy adecuado	2	4%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia

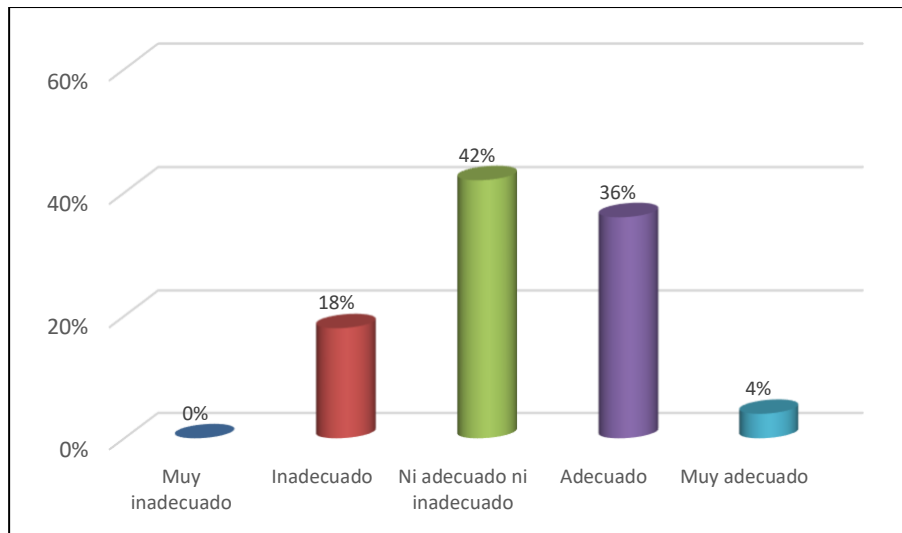


Figura 10. Circuitos turísticos

Fuente: elaboración propia

Interpretación y análisis:

La tabla N° 9 y la figura N° 10 muestra que el 42% de los turistas encuestados que practican el enduro se encuentran en una posición neutral seguido por el 36% de los turistas encuestados que están de acuerdo con el circuito para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa

4.4. Resultados de las dimensiones de práctica del enduro

Para describir la práctica del enduro en el circuito turístico del distrito de Santa Teresa en el año 2019, se describe las dimensiones de: circuitos turísticos y la práctica del enduro. Los resultados se presentan a continuación:

4.4.1. Técnica de conducción

El objetivo describir la técnica de conducción para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.

a. Resultados de los indicadores de la dimensión técnica de conducción

Tabla 10

Indicadores de la dimensión técnica de conducción

	Posición de ascender		Posición de descenso		Técnicas de respiración	
	f	%	f	%	f	%
Muy inadecuado	0	0%	0	0%	0	0%
Inadecuado	3	6%	12	24%	9	18%
Ni adecuado no inadecuado	20	40%	18	36%	14	28%
Adecuado	11	22%	17	34%	14	28%
Muy adecuado	16	32%	3	6%	13	26%
Total	50	100%	50	100%	50	100%

Fuente: Elaboración propia

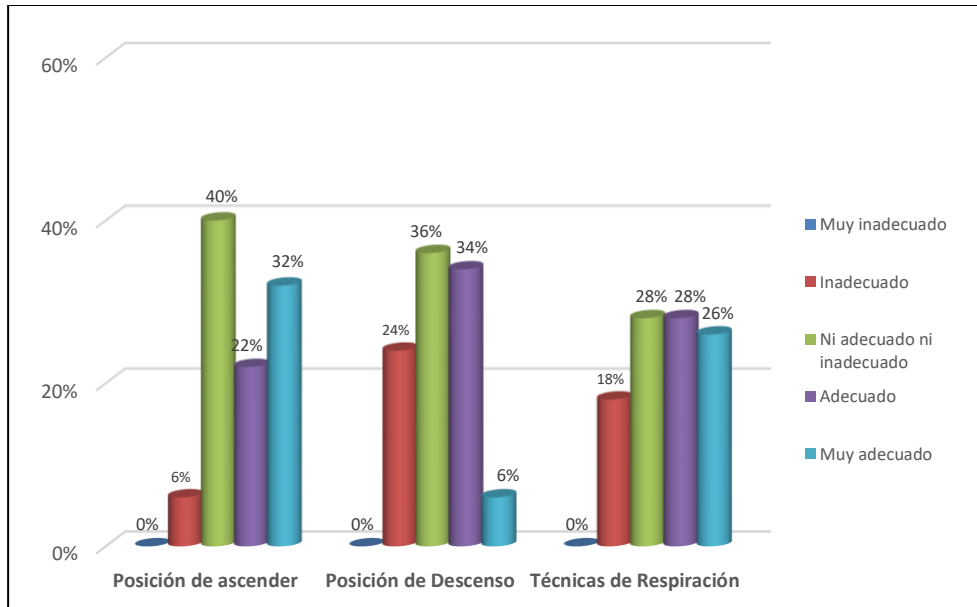


Figura 11. Indicadores de la dimensión técnicas de conducción

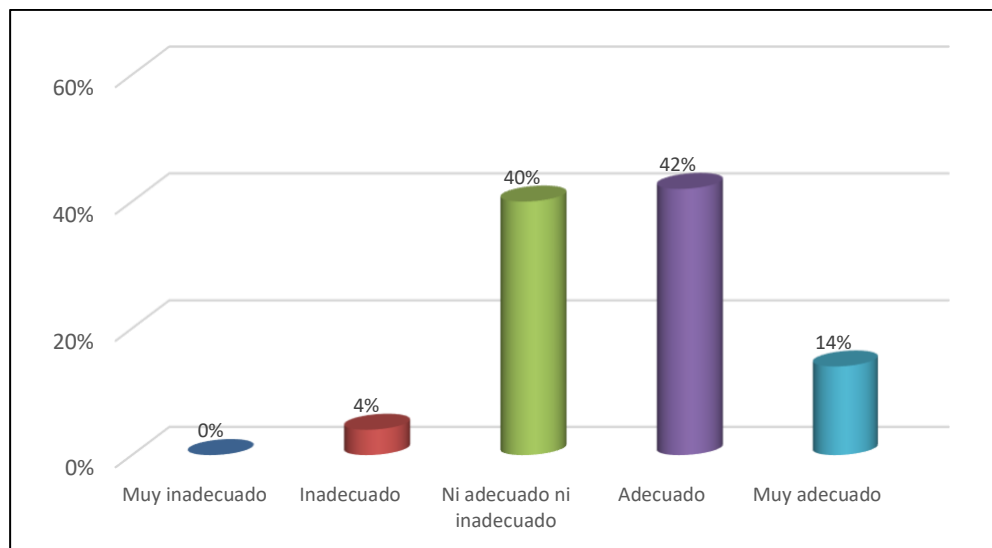
Fuente: elaboración propia

Interpretación y análisis:

- La tabla N° 10 y la figura N° 11 el 32% de los turistas que practican el enduro indican que al momento de ascender a la montaña es adecuado porque durante la ruta de Salkantay hacia Santa Teresa existen ascensos y descensos de nivel intermedio así como también zonas planas donde no existe ninguna inclinación
- 34% de los turistas encuestados indican que tienen una posición correcta y dominio al momento de descender por la montaña, las inclinaciones que existe se baja de los 4.200msnm a una altura de 1.600msnm aproximadamente 2600msnm de descenso
- 28% de los turistas encuestados tiene dominio de una respiración correcta ya que los turistas que realizan este deporte están en constante entrenamiento pero en el circuito Turístico de Santa Teresa el problema se da a falta de oxígeno pues en el punto más alto de la ruta existe poco oxígeno y como consecuencia el 18% de turistas que practican el enduro no tiene una respiración correcta a causa del oxígeno.

b. Resultados de la dimensión técnicas de conducción**Tabla 11****Técnicas de conducción**

	f	%
Muy inadecuado	0	0%
Inadecuado	2	4%
Ni adecuado no inadecuado	20	40%
Adecuado	21	42%
Muy adecuado	7	14%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia**Figura 12.** Técnicas de conducción**Fuente:** Elaboración propia***Interpretación y análisis:***

Los pilotos que practican esta modalidad de ciclismo están preparados para la conducción en terrenos con piedra suelta, ríos, o pendientes con inclinaciones elevadas y mientras más sea la dificultad del terreno se convierte más interesante poder sortear las rutas y tener el dominio por eso es que en la tabla N° 11 y la figura N°12 encontramos como resultado que el 42% de turistas ven el circuito turístico como adecuada para la práctica del enduro.

4.4.2. Equipamiento

El objetivo es describir el equipamiento para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019

a. Resultados de los indicadores de la dimensión equipamiento

Tabla 12

Indicadores de la dimensión equipamiento

	Bicicleta de enduro		Herramientas		Inflador portable	
	f	%	f	%	f	%
Muy inadecuado	0	0%	0	0%	0	0%
Inadecuado	4	8%	6	12%	5	10%
Ni adecuado no inadecuado	22	44%	19	38%	18	36%
Adecuado	16	32%	18	36%	14	28%
Muy adecuado	8	16%	7	14%	13	26%
Total	50	100%	50	100%	50	100%

Fuente: Elaboración propia

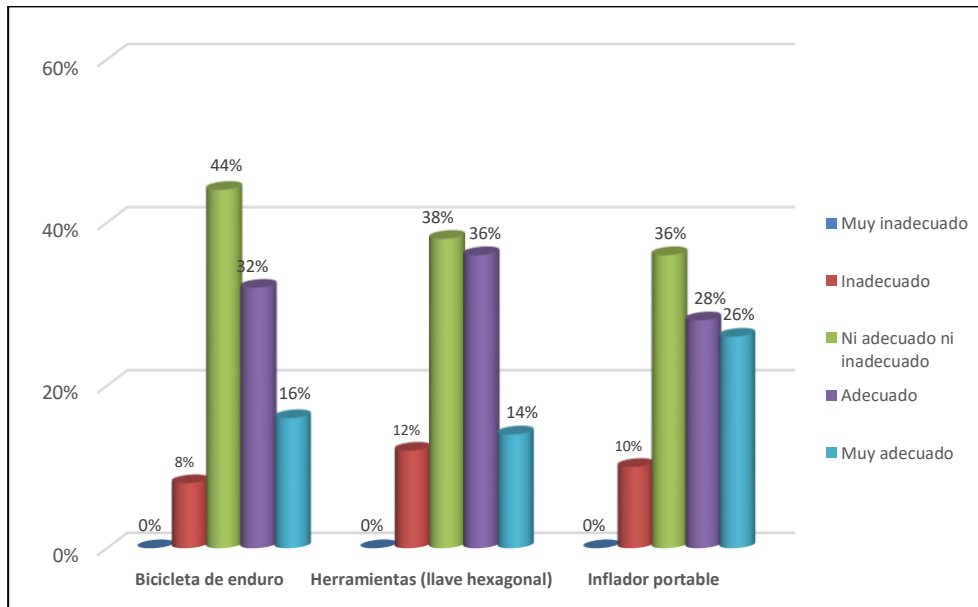


Figura 13. Indicadores de la dimensión equipamiento

Fuente: Elaboración propia

Interpretación y análisis:

- En la tabla n°12 y la figura N° 13 el 32% de los turistas encuestados poseen una bicicleta de enduro hecho a su medida y talla de su propio uso y no necesitan alquilar otra bicicleta para la práctica del enduro esta bicicleta te facilita pedalear en subidas o en partes planas sin ninguna dificultad tiene más cambios que facilita el pedaleo a diferencia de la bicicleta de donwhill que solo se usa para descensos y saltos
- 36% de los turistas encuestados marca que es necesario llevar las llaves hexagonales a todas partes pues es fundamental llevar tus herramientas en caso de que haya algún imprevisto esto puede variar pues cuando el turista realiza el tour mediante una agencia de viajes esta acompañado de un guía que va en una bicicleta de enduro y lleva todas las herramientas y un botiquín de primeros auxilios facilitando así que el turista no cargue nada de peso
- 28% de los turistas llevan el inflador portable a todo lado pues es una de las herramientas básicas que no debe faltar en cada salida

b. Resultados de la dimensión equipamiento

Tabla 13

Equipamiento

	f	%
Muy inadecuado	0	0%
Inadecuado	2	4%
Ni adecuado no inadecuado	19	38%
Adecuado	20	40%
Muy adecuado	9	18%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia

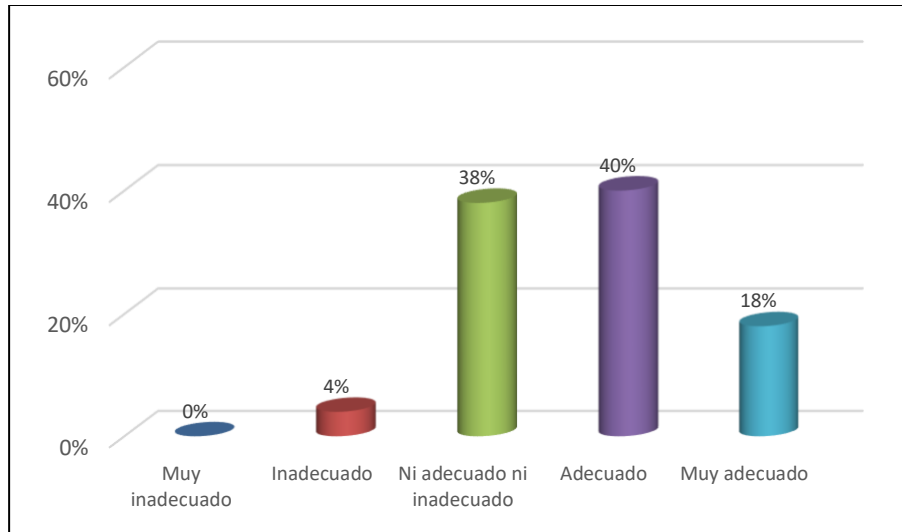


Figura 14. Equipamiento

Fuente: Elaboración propia

Interpretación y análisis:

En la tabla N° 13 el 40% de los turistas que practican el enduro andan con su propia bicicleta (figura N° 14) según su talla y con los componentes que el mas desee llevan sus herramientas a todas partes así vayan con un guía o no siempre están equipados con buenas herramientas y tienen conocimientos de cómo cambiar una llanta o cámara o calibrar la suspensión según tu peso

4.4.3. Técnicas de protección

El objetivo es describir las técnicas de protección para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019

a. Resultados de los indicadores de la dimensión técnicas de protección

Tabla 14

Indicadores de la dimensión técnicas de protección

	Tobillos		Rodilleras		Caderas		Espalda		Codos y Guantes		Casco Integrado		Cuello	
	f	%	F	%	F	%	f	%	f	%	F	%	f	%
Muy inadecuado	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Inadecuado	7	14%	12	24%	20	40%	13	26%	2	4%	7	14%	10	20%
Ni adecuado ni inadecuado	19	38%	19	38%	15	30%	17	34%	23	46%	15	30%	18	36%
Adecuado	14	28%	9	18%	9	18%	15	30%	11	22%	22	44%	15	30%
Muy adecuado	10	20%	10	20%	6	12%	5	10%	14	28%	6	12%	7	14%
Total	50	100%	50	100%	50	100%	50	100%	50	100%	50	100%	50	100%

Fuente: Elaboración propia

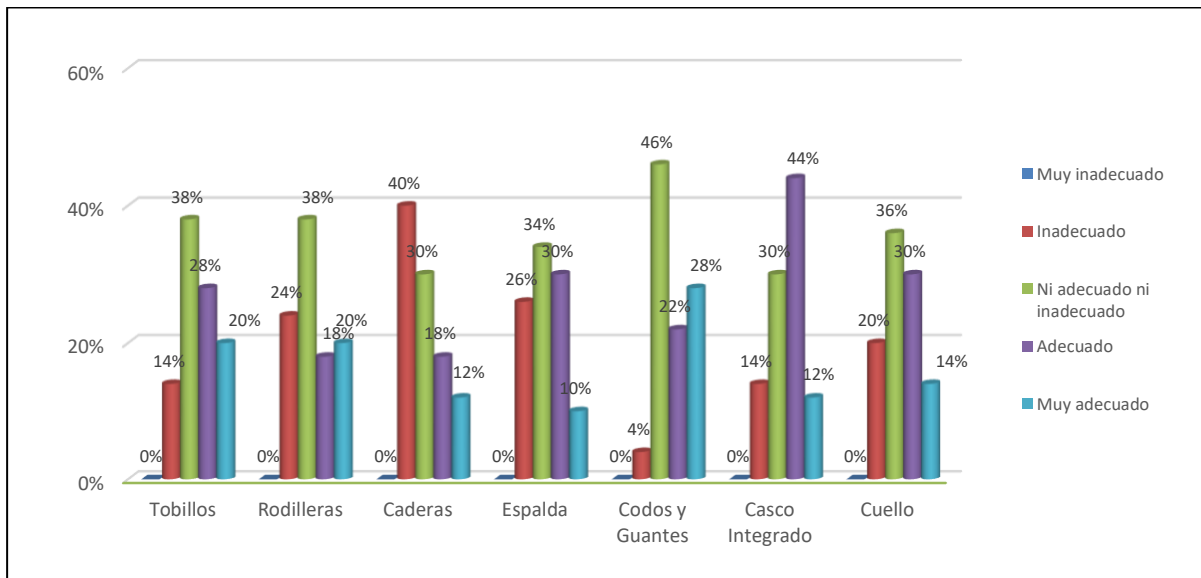


Figura 15. Indicadores de la dimensión técnicas de protección

Fuente: Elaboración propia



Interpretación y análisis:

- En la tabla N° 14 y en la figura N° 15, el 28% de los turistas que practican el enduro indican que es necesario el uso de tobilleras al momento de montar una bicicleta ya que cuida los tobillos de cualquier impacto o una mala postura en la bicicleta y el 38% de los turistas encuestado indican que no es necesario usarlas pues no es indispensable el portar este equipo
- 20% de los turistas indican que es muy necesario el uso de las rodilleras para montar una bicicleta de enduro ya que una caída se presenta en el momento menos indicado y las partes más vulnerables al momento de caer es la rodilla y el codo
- 40% de los turistas que practican el enduro indican que el uso de indumentaria para proteger las cadera no es necesario pues es una zona del cuerpo que no recibe tanto impacto al caer de la bicicleta y es incómodo al momento de pedalear o esquivar algún obstáculo
- 30% de los turistas que practican el enduro indican que es necesario e importante el uso de peto pues protege la espalda las costillas y los órganos internos al momento de recibir un impacto en una caída o un salto pero el problema es que agregas un poco de peso extra al momento de pedalear o subir alguna pendiente
- 28% de los turistas que practican el enduro indican que es muy importante el uso de guantes y coderas pues con los guantes tienes mejor agarre del manubrio e impide que se resbale tu mano del timón y mantiene tu mano caliente en temperaturas muy frías así mismo las coderas te protegen de impactos fuertes y es la parte más vulnerable al momento de caer de la bicicleta
- 44% de los turistas que practican el enduro indican que el uso de casco integrado es muy importante ya que se va a velocidades muy elevadas y una caída fuerte usando un casco normal implica que puedas romperte la mandíbula o los dientes

- 30% de los turistas que practican el enduro indican que es necesario el uso de collarín en partes de descenso de alta velocidad o rocas seguido del 20% que indican que no es necesario ya que este equipo se usa más para la modalidad de downhill o motocross donde las caídas son más fuertes y pueden ocasionar una rotura de cuello.

b. Resultados de la dimensión técnicas de protección

Tabla 15

Técnicas de protección

	F	%
Muy inadecuado	0	0%
Inadecuado	1	2%
Ni adecuado no inadecuado	27	54%
Adecuado	19	38%
Muy adecuado	3	6%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia

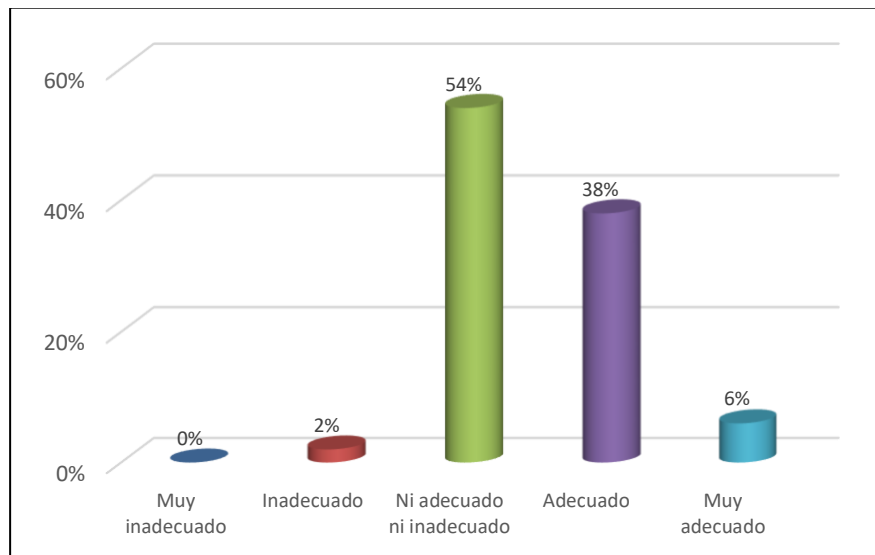


Figura 16. Técnicas de protección

Fuente: Elaboración propia

Interpretación y análisis:

El uso de indumentaria para proteger el cuerpo es necesario y básico pues de esto depende nuestra integridad física y nuestras vidas, llevar buena indumentaria es necesario y estas se debe renovar en máximo tres años por ello en la figura N° 16 el 38% de los turistas encuestados indican que es adecuado el uso de estos.

4.5. Resultado de la práctica del enduro

El objetivo es describir la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.

Tabla 16

Práctica del enduro

	F	%
Muy inadecuado	0	0%
Inadecuado	0	0%
Ni adecuado ni inadecuado	26	52%
Adecuado	23	46%
Muy adecuado	1	2%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia

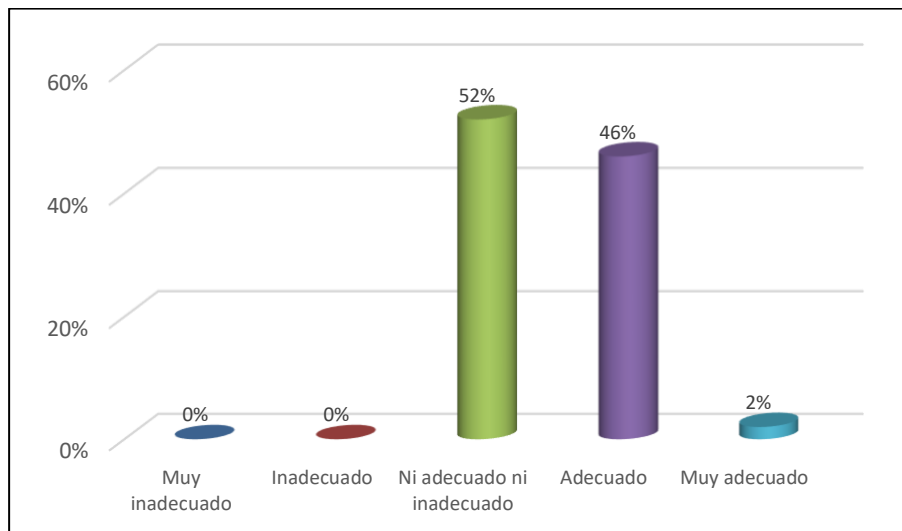


Figura 17. Práctica del enduro

Fuente: elaboración propia



Interpretación y análisis:

La práctica del enduro en el distrito de Santa teresa está incrementándose cada año más esto gracias a las pocas agencias que venden ese paquete. En la tabla N° 14 y la figura N° 17 el 46% de los turistas encuestados indican que el circuito turístico hacia Santa Teresa es adecuado por los paisajes y el cambio de pisos ecológicos.



CAPITULO V

DISCUSIÓN

5.1. Descripción de los hallazgos más relevantes

En el presente trabajo de investigación las respuestas y los resultados se determinaron a través de encuestas con un cuestionario, así como también mediante la observación; la muestra fue de 50 personas que practican enduro en el distrito de Santa Teresa, entre ellos se consideró a 30 personas nacionales y 20 personas extranjeras quienes garantizaron las respuestas que mencionamos a continuación:

El nivel de confiabilidad de nuestro instrumento fue de 0.860 donde implica un nivel muy bueno.

En la tabla N° 5 el 46% de los turistas que practican enduro indican que la geografía de las montañas son adecuadas para la práctica del enduro, el 42% de los turistas que practican enduro indican que los grados de inclinaciones califican y son adecuados para la práctica del enduro y el 44% de los turistas indican que los caminos para la práctica del enduro son adecuados. Esto gracias a la diversa orografía que existe en el distrito de Santa teresa nevado de Salkantay con montañas y picos elevados que hacen posible realizar la práctica del enduro. Sangalli (2016), quien elaboró una tesis denominada “El Andinismo y su Impacto en el Desarrollo Social de la Comunidad de Llaullini Aledaña al Nevado Huayna Potosí en el Año 2011”, precisa lo siguiente: “En las últimas décadas el Andinismo se ha convertido en una opción más de tiempo libre, actualmente en las montañas se busca descanso, recreo, contacto con la naturaleza. Un espacio para encontrarse con uno mismo, donde el sonido del silencio tiende hacer meditar a las personas”. Asimismo es importante mencionar lo manifestado por la Universidad de Ginebra (2014), quien elaboró una



investigación denominada “El Turismo en las Regiones de Montaña”, en la cual precisa que “Es importante mencionar que así como el turismo convencional o tradicional en algunos casos ha podido generar depredación del patrimonio cultural, natural, el turismo de montaña no está libre de cometer estos errores, por todo lo mencionado podemos decir que el turismo no es la única solución al problema, es importante recalcar que existen factores o condiciones que deberán tomarse en cuenta para que la actividad turística o el destino sean verdaderamente sustentables”. La OMT. (2014) en su publicación “El Turismo: Un Fenómeno Económico y Social”, en la cual lo precisa de la siguiente manera: “Durante décadas, el turismo ha experimentado un continuo crecimiento y una profunda diversificación, hasta convertirse en uno de los sectores económicos que crecen con mayor rapidez en el mundo. El turismo mundial guarda una estrecha relación con el desarrollo y se inscriben en él un número creciente de nuevos destinos. Esta dinámica ha convertido al turismo en un motor clave del progreso socioeconómico”. (Pizarro-Ramos, 2018)

En la primera variable, la dimensión Planta Turística se determina y se llega a lo siguiente: la tabla N° 7 indica que el 40% de los turista que practican el enduro indican si los restaurantes satisfacen las necesidades de alimentación durante el día. Son ni adecuados ni inadecuados esto a consecuencia de la escasas de restaurantes, durante el circuito turístico hacia Santa Teresa, podemos encontrar dos o tres restaurantes sin categoría y a un precio elevado , 38% de los turistas que practican el enduro indican que los hoteles o alojamientos son ni adecuados ni inadecuados nuevamente entramos a la interrogante de que los hoteles en el circuito turístico hacia Santa Teresa, aún no cumplen la calidad mínima requerida para huéspedes extranjeros claro esto a excepción del Mountain Lodge que se encuentra en Soraypampa donde es el inicio de la ruta Salkantay y el 30% de los turista que practican el enduro indican que el transporte es accesible y adecuado para la práctica del enduro este resultado se logró pues los turistas van con una agencia y llevan las



bicicletas en camionetas privadas de Cusco hasta Soraypampa donde la circuito turístico hacia Santa Teresa y al llegar a Santa teresa tienen otra camioneta que los espera y los recoge para transportarlos a Cusco. Contrastando con Robles (2016), quien elaboró la tesis denominada “Propuesta de Rutas Turísticas para Promover el Turismo Nacional en el Distrito de Calango, Provincia de Cañete”. En la cual precisa lo siguiente: “Los servicios turísticos que podemos adquirir en el Distrito de Calango como los establecimientos de hospedajes, restaurantes y afines no se encuentran correctamente implementados ni cumplen con algunos requisitos mínimos que se estipulan en los reglamentos de establecimientos de hospedajes o reglamentos de restaurantes. Asimismo los servicios ofrecidos omiten la práctica de la norma HACCP”. (Pizarro-Ramos, 2018)

En la segunda variable en la dimensión técnicas de conducción se determina y se halla lo siguiente; la tabla N° 10 muestra que el 32% de los turistas que practican el enduro indican que al momento de ascender a la montaña es adecuado porque durante el circuito Turístico hacia Santa , existen ascensos y descensos de nivel intermedio así como también zonas planas donde no existe ninguna inclinación, 34% de los turistas encuestados indican que tienen una posición correcta y dominio al momento de descender por la montaña en la ruta de Salkantay por las inclinaciones que existe se baja de los 4.200 m.s.n.m. a una altura de 1.600 m.s.n.m. aproximadamente 2600 m.s.n.m. de descenso y el 28% de los turistas encuestados tiene dominio de una respiración correcta ya que los turistas que realizan este deporte están en constante entrenamiento pero en la circuito turístico hacia Santa Teresa, el problema se da a falta de oxígeno pues en el punto más alto de la ruta existe poco oxígeno y como consecuencia el 18% de turistas que practican el enduro no tiene una respiración correcta a causa del oxígeno. En el artículo 7 del capítulo I del decreto supremo N°005-2016-MINCETUR que es el “Reglamento de seguridad para la prestación de servicios turísticos de aventura” se establece en el inciso “d” que el prestador de servicios debe de contar con una



relación de contenido de equipo para primeros auxilios que deberá ser auditado por DIRCETUR, en ese sentido si el turista presenta alguna falta de oxígeno, se contará con el equipo necesario para brindar primeros auxilios caso se amerite. (MINCETUR, 2016) La resolución ministerial N° 083-2018-MINCETUR aprueba modalidades de turismo de aventura, si bien la resolución no es específica para todos los deportes, si incluye al ciclismo y el enduro es un tipo de ciclismo por lo que se considera dentro del reglamento. (MINCETUR, 2018)

En cuanto al equipamiento en la figura N° 13 se halla que el 32% de los turistas encuestados poseen una bicicleta de enduro hecho a su medida y talla de su propio uso y no necesitan alquilar otra bicicleta para la práctica del enduro esta bicicleta te facilita pedalear en subidas o en partes planas sin ninguna dificultad tiene más cambios que facilita el pedaleo a diferencia de la bicicleta de downhill que solo se usa para descensos y saltos, 36% de los turistas encuestados marca que es necesario llevar las llaves hexagonales a todas partes pues es fundamental llevar tus herramientas en caso de que haya algún imprevisto esto puede variar pues cuando el turista realiza el tour mediante una agencia de viajes está acompañado de un guía que va en una bicicleta de enduro y lleva todas las herramientas y un botiquín de primeros auxilios facilitando así que el turista no cargue nada de peso y el 28% de los turistas llevan el inflador portable a todo lado pues es una de las herramientas básicas que no debe faltar en cada salida.

En la dimensión técnicas de protección la tabla N° 14 determina que el 28% de los turistas que practican el enduro indican que es necesario el uso de tobilleras al momento de montar una bicicleta ya que cuida los tobillos de cualquier impacto o una mala postura en la bicicleta y el 38% de los turistas encuestado indican que no es necesario usarlas pues no es indispensable el portar este equipo, el 20% de los turistas indican que es muy necesario el uso de las rodilleras para montar una bicicleta de enduro ya que una caída se presenta en el momento menos indicado y las partes



más vulnerables al momento de caer es la rodilla y el codo, el 40% de los turistas que practican el enduro indican que el uso de indumentaria para proteger las cadera no es necesario pues es una zona del cuerpo que no recibe tanto impacto al caer de la bicicleta y es incómodo al momento de pedalear o esquivar algún obstáculo, el 30% de los turistas que practican el enduro indican que es necesario e importante el uso de peto pues protege la espalda las costillas y los órganos internos al momento de recibir un impacto en una caída o un salto pero el problema es que agregas un poco de peso extra al momento de pedalear o subir alguna pendiente, el 28% de los turistas que practican el enduro indican que es muy importante el uso de guantes y coderas pues con los guantes tienes mejor agarre del manubrio e impide que se resbale tu mano del timón y mantiene tu mano caliente en temperaturas muy frías así mismo las coderas te protegen de impactos fuertes y es la parte más vulnerable al momento de caer de la bicicleta, 44% de los turistas que practican el enduro indican que el uso de casco integrado es muy importante ya que se va a velocidades muy elevadas y una caída fuerte usando un casco normal implica que puedas romperte la mandíbula o los dientes y el 30% de los turistas que practican el enduro indican que es necesario el uso de collarín en partes de descenso de alta velocidad o rocas seguido del 20% que indican que no es necesario ya que este equipo se usa más para la modalidad de downhill o motocross donde las caídas son más fuertes y pueden ocasionar una rotura de cuello. El equipo e indumentaria requerida deben de estar codificados y tener su documentación de mantenimiento, esto con el objetivo de prestar el servicio más idóneo, el capítulo V del decreto supremo N°005-2016-MINCETUR que es el “Reglamento de seguridad para la prestación de servicios turísticos de aventura” establece los parámetros y documentación debida que debe de proporcionar el prestador de servicios a la agencia reguladora, pues lo que se pretende es ofrecer un servicio de calidad, evaluando los riesgos de la actividad. (MINCETUR, 2016)



5.2. Limitaciones del estudio

En el presente trabajo de investigación se identificó varias limitaciones como:

- Carencias de antecedentes de la investigación referente a la práctica de enduro en la cuida del Cusco.
- Falta de referencias bibliográficas en español y carencias de información adecuada.
- Falta de movilidad adecuada hacia la el nevado de Salkantay
- La muestra: en vista de que no existen registros de población del sector que involucro este estudio tuvimos serias limitaciones para seleccionar los universos de estudio. Recomendamos que próximas acciones deben incluir un cateo de estos actores y su correspondiente registro.

5.3. Comparaciones críticas con la literatura existente

Comparando el estudio realizado sobre la práctica del enduro en el circuito turístico del distrito de Santa Teresa en el año 2019 con Yaguana (2014) quien también diseño una ruta especializada de ciclismo de montaña en Cantón, Rumiñahui – Ecuador, concluye que hay una necesidad por implementar productos turísticos, revalorando los atractivos de la zona y los beneficios que se pueden obtener. Ambas investigaciones buscan el mismo fin que es aprovechar el recurso turístico y obtener beneficio a partir de las actividades que se desarrollan. (Yaguana-Betancourt, 2014)

En el entorno nacional Pizarro (2018) diseño una ruta de turismo de montaña en el distrito de Chicla, pero el enfoque del ciclismo de montaña que plantea esta más orientado hacia la población y lo que ellos ofrecen (Pizarro-Ramos, 2018), en cambio la investigación que realizamos en Santa Teresa está orientada desde la perspectiva del turista, por lo que podemos deducir que



ambas se complementan, pues se necesita el conocimiento de ambos sectores para desarrollar un buen circuito.

5.4. Implicaciones del estudio

Los resultados de la presente investigación es mucha importancia ya que soluciona informaciones carentes sobre la práctica del enduro en el circuito turístico del distrito de Santa Teresa en el año 2019. Se establece que él estudió resuelve dudas sobre recursos turísticos en el circuito hacia Santa Teresa donde se realizó la investigación determinado si son propicios o adecuados para la práctica de enduro. Así como también de igual forma sobre la planta turística que está conformada por restaurantes, hoteles y transporte, el estudio describe si son adecuados o no. De igual forma se identifica el nivel de conocimiento que se tiene sobre técnicas de conducción, técnicas de protección y equipamiento. Toda esta información resuelve las dudas y complicaciones, brindando una información propicia para futuras investigaciones.

5.5. Propuesta de circuito itinerario y mapa

La necesidad por incrementar los productos ofertados tanto por las agencias de viajes como por operadores turísticos (Yaguana, 2016) viene en alza, debido a la demanda por parte de los viajeros turísticos; Santa Teresa posee el potencial para albergar rutas turísticas y circuitos de aventura, por ende, se plantea la siguiente propuesta de circuito turístico. (Yaguana-Betancourt, 2014)

5.5.1. Objetivo.

Debido a que el estudio expone las falencias y ausencia en la calidad en ciertos servicios es que surge la necesidad de implementar y mejorar la calidad de servicio y guía para los que

practicar enduro a la ruta de Salkantay, brindando información adecuada mediante una propuesta de circuito, itinerario y mapa, para prevenir las incomodidades satisfaciendo las necesidades.

5.5.2. Descripción general de cusco hacia el distrito de Santa Teresa

¿Cómo llegar de cusco a Salkantay y Santa Teresa?



Figura 18. Plaza de armas Cusco

- Lo primero que se realiza al llegar a Cusco, es conocer sus centros arqueológicos y recibir una información adecuada de los guías de turismo.
- Una vez informándose, no se olvide llevar equipos y materiales para ir de ruta a dicho destino, sabiendo que Salkantay es uno de los lugares más fríos del Perú que está ubicada a 4600 m.s.n.m.
- Una vez cuando todo esté listo se tiene que dirigir al paradero de donde salen a Mollepata, dicho paradero está ubicada en Arco pata en el distrito de Santiago a 10 minutos de la plaza de armas y no se olvide de tomar un carro seguro hacia Mollepata, el pasaje esta próximamente 10. 00 (Diez Soles), la trayectoria hasta llegar es aprox. 2.19 minutos.



Figura 19. Mollepata

- Mollepata es uno de los 9 distritos de la provincia de Anta del departamento del Cusco situado a 2 976 msnm, está ubicada a 90 km. de la ciudad imperial del Cusco.
- Al llegar a Mollepata nos e olvide sus pertenencias para seguir el viaje a Soraypampa que esta próximamente a 3 horas, la carretera es trocha.



Figura 20. Soraypampa

- Al llegar a Soraypampa no se olviden de recoger todo sus pertenencias; Soraypamapa está a 4000 m.s.n.m. con temperaturas que fluctuantes próximos a cero.
- Donde se puede observar zonas de camping.

- Para seguir el viaje, se debe contratar guías u orientadores turísticos, quienes brindan el servicio los de la comunidad.
- Los comuneros son los que ayudan a trasladar los equipajes y la bicicleta, las utilidades y los equipos son trasladados mediante caballos, por el camino hacia Salkantay es aprox. 5 horas.
- No se olvide disfrutar el viaje y ser social con los brindan servicio.



Figura 21. Abra de Salkantay

- El camino al Abra de Salkantay tiene una dificultad elevada, se recomienda llevar ropa y materiales adecuados.
- En el camino se puede apreciar animales silvestres como: Vizcachas, cóndores, patos silvestres, perdiz, venados, vicuñas, águilas, etc.
- Cabe resaltar que en esta zona está prohibido la caza, además que se debe de mantener limpio el lugar y no contaminar.



Figura 22. Salkantay

- Finalmente se puede apreciar el Salcantay o Salkantay (en quechua, Sallqantay) es un nevado del Perú, ubicado en la Cordillera Vilcabamba, en el distrito de Santa Teresa, provincia de La Convención, Departamento de Cusco. Se eleva a 6264 m s. n. m.
- Hasta aquí es el viaje para la mayoría de los visitantes, pero para los que practican en enduro como un deporte profesional recién comienza la aventura.
- Tener cuidado y estar bien preparado para continuar con el viaje (Ciclismo de Montaña), debe contar con todo los equipamiento para evitar cualquier accidente que pueda ocurrir.



Figura 23. Montañas y valles



- Según la empleada se llegó a una conclusión que los caminos, las montañas y los valles no son propicios debido que en la ruta del nevado Salkantay circulan personas que realizan trecking en grupos de quince es una ruta bien transitada por turistas nacionales y extranjeros aparte circulan también arrieros con caballos en grupos de diez o quince llevando las carpas y todo el campamento de los grupos o transportando hoja de coca pues es una ruta de tránsito que conecta La Convención con Abancay y Cusco. Para ello proponemos el siguiente circuito Itinerario y mapa para mejorar y solucionar los problemas.
- Tener cuidado al momento de descender y ascender.
- La ruta está dirigida hacia el distrito de Santa Teresa.
- Seguir la línea de color morado, que está exclusivamente diseñado para la práctica de enduro.
- En Santa Teresa pueden apreciar las aguas calientes de Cocalmayo como su principal centros turísticos.
- El siguiente circuito está resume todo lo mencionado anteriormente.

CIRCUITO CUSCO A SANTA TERESA (3 DIAS)

Bajo la reglamentación establecida en la Ley N° 29408, Ley general de turismo, el Decreto Supremo N° 005-2016-MINCETUR “Reglamento de seguridad para la prestación del servicio turístico de aventura” y la Resolución Ministerial N° 038-2018-MINCETUR “Aprobación de modalidades de turismo de aventura”, es que se establece el siguiente circuito de aventura.

Se pretende incluir además a las municipalidades pertinentes para poder tramitar los permisos necesarios.

Cabe recordar que la autorización la brinda el MINCETUR través del DIRCETUR, por lo que los trámites se realizan en sus oficinas.



CICLISMO DE MONTAÑA

Presupuesto por persona: \$ 600.00

Concepto	Cantidad	Valor	Costos totales	Costos Fijos	Costos Variables
Materia Prima					
Coffee break	1	\$ 30.00	\$ 30.00		\$ 30.00
Almuerzo	1	\$ 50.00	\$ 50.00		\$ 50.00
Lonche	1	\$ 20.00	\$ 20.00		\$ 20.00
Alojamiento	1	\$ 80.00	\$ 80.00	\$ 80.00	
Mano de Obra					
Guía	2	\$ 40.00	\$ 80.00	\$ 80.00	
Chofer	1	\$ 40.00	\$ 40.00	\$ 40.00	
Costos Indirectos					
Servicios Básicos (Botiquín y agua)	1	\$ 40.00	\$ 40.00		\$ 40.00
Combustible	1	\$ 60.00	\$ 60.00		\$ 60.00
Movilidad		\$ 40.00	\$ 40.00		\$ 40.00
Equipo de protección	1	\$ 60.00	\$ 60.00		\$ 60.00
Arrendamiento de bicicletas	1	\$ 100.00	\$ 100.00		\$ 100.00
Costo Unitario (S/.)					\$ 600.00

Punto de inicio: Cusco

Punto de llegada: Cusco

Actividad: Arqueológico, Cultural, Camping, Ecológica, ciclismo.

(D) = desayuno/ (A) = almuerzo / (C) = cena

**DÍA 1: Cusco – Mollepata – Soraypampa:**

Recojo del hotel (5:00 a.m aprox.) abordamos el carro con dirección al poblado de Mollepata aproximadamente 2,5 horas, al llegar al poblado desayunaremos, luego continuaremos en carro hasta llegar Soraypampa.

Soraypampa – Chaullay

Al llegar a Chaullay tendremos nuestro almuerzo. Después de ello con dirección al nevado Salkantay (4.620 m.s.n.m.) que es el punto más alto de toda la ruta por aproximadamente 3 horas, ascenderemos este primer paso en donde tendremos un breve descanso para poder apreciar las impresionantes vistas que se ofrecen desde este punto.

Salkantay- Santa Teresa

Iniciamos con la aventura de ciclismo de montaña enduro MTB con dirección a Santa Teresa poblado que se encuentra a 1.645 m.s.n.m., aproximadamente 4 horas que toma el tramo, estaremos en Santa Teresa alrededor de la 4.00 pm donde nos instalaremos. Después de un breve descanso se puede ir a los baños medicinales de Cocalmayo (no incluido) para relajarse y disfrutar de sus aguas calientes, que se encuentra ubicada a 4,5 km aprox. de Santa Teresa. Cena y hotel.

DÍA 2: Santa Teresa – Hidroeléctrica – Aguas Calientes:

A las 8:00 a.m. Aprox. de la mañana después de tomar nuestro desayuno iremos en carro por aproximadamente 30 minutos hasta llegar a Hidroeléctrica, después de llegar a Hidroeléctrica continuaremos caminando aproximadamente 3 horas hasta llegar a Aguas Calientes, el bus e ingreso a la ciudadela de Machupichu no está incluido. Por la tarde regresamos nuevamente a Santa Teresa, tomamos un descanso en el hotel y luego tendremos cena.



DÍA 3: Santa Teresa- Cusco

Muy temprano por la mañana (5:30 am) tomaremos nuestro desayuno (incluido en el hospedaje) regreso a cusco. Fin de nuestro servicio.

EL TOUR INCLUYE:

- Recojo del hotel.
- Transporte Cusco-Mollepata.
- Arrieros y Mulas solo para el equipo de campamento y cocina.
- Equipo de campamento (carpas, aislantes, mesas, sillas, etc.)
- Carga en caballo de sus cosas máximo 6 kilos por persona.
- Guía Oficial de turismo.
- Botiquín y Balón de oxígeno.
- 3 Desayunos
- 2 Almuerzos
- 2 Cenas.

NO INCLUYE:

- Bus de subida y bajada Aguas Calientes, Machupicchu.
- Segundo almuerzo.
- Ingreso a los baños de Cocalmayo
- Ingreso a Huaynapicchu o Montaña joven
- Bolsa de dormir.
- Propinas.
- Gastos no mencionados en el itinerario.

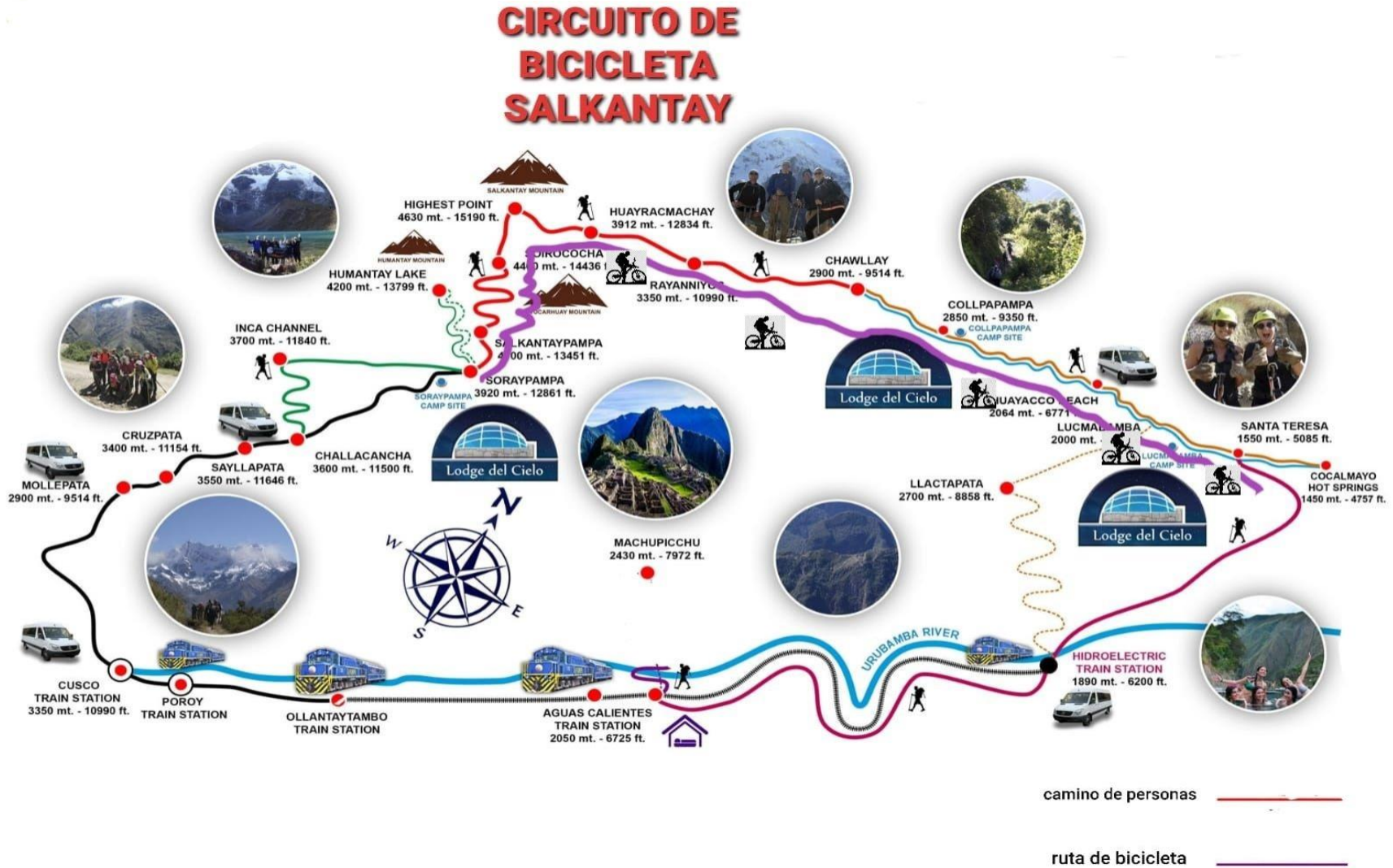


Figura 24. Circuito bicicleta salkantay
Fuente: Imperios travel



CONCLUSIONES

1. Se llegó a determinar que el espacio geográfico del distrito de Santa Teresa presenta condiciones y las características adecuadas para un circuito turístico para la práctica del enduro, pero la planta turística no brinda unas condiciones que atraigan a las personas que practican este deporte.
2. La geografía que presenta el distrito de Santa Teresa para el desarrollo de ciclismo de montaña (enduro) es considerado adecuado, la variación de los diferentes terrenos que existen hacen del lugar una zona óptima para la práctica de este deporte. Este y otros recursos turísticos hacen que Santa Teresa sea un destino que atraiga a turistas para el circuito de enduro que se plantea.
3. La falta de ciertos servicios en la zona como restaurantes que brindan un servicio no adecuado, no existe un taller que brinde servicio de reparación o refacción de bicicletas, los hoteles y/u hospedajes no cumplen aún con la calidad requerida. Estos factores afectan la llegada de nuevos turistas que pretendan practicar el enduro pues no encuentran ciertas comodidades.
4. Se identificó que no todos los turistas que practican el enduro en el distrito de Santa Teresa cuentan con las condiciones técnicas adecuadas, como son las posiciones para el ascenso y descenso, o las mismas técnicas de respiración.



RECOMENDACIONES

A los estudiantes:

1. Tomando como base el tramo principal que se plantea en este estudio y quedando demostrado que la geografía de la zona es óptima para la práctica de enduro, se recomienda implementar nuevos tramos para diversificar el circuito turístico del enduro (ciclismo de montaña) en el distrito de Santa Teresa y/o crear nuevos circuitos de turismo de aventura aprovechando dicha geografía.
2. Realizar un estudio sobre la calidad de servicios que brindan los restaurantes, hospedajes y negocios locales relacionados con al ciclismo de montaña (enduro), para desarrollar una estrategia de mejora en prestación de servicios.
3. Realizar un estudio sobre el nivel de conocimiento técnico y práctico que los turistas de aventura tienen en cuanto a ciclismo de montaña en la ciudad el Cusco, con esta data estadística se pueden desarrollar modelos de negocio que brinden servicio de capacitación a turistas menos experimentados.

A la autoridad municipal:

1. Se recomienda facilitar el acceso a los trámites para que se pueda implementar el circuito turístico para enduro que se plantea en el estudio.
2. Gestionar alianzas y articulaciones con las empresas prestadoras de servicio de ciclismo de montaña y los negocios locales, para que de este modo estos mejoren sus servicios por la demanda de clientes.



A la autoridad reguladora:

1. Se recomienda a DIRCETUR realizar un mapeo de los circuitos turísticos de aventura existentes en Santa Teresa e identificar a los proveedores de estos servicios legales e ilegales para poder (caso existiera) asociarse con algún otro prestador de servicio de enduro (ciclismo de montaña) y poder crear y formalizar una ruta adecuada con toda la normativa legal.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Baumann, C., Bojacá, M., Rambeau, M., & Wanner, Z. (2013, May). *Biciudades : un estudio acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe*. p. 50.
- Brabo, P. (2015). *Biciosos*. Bogoto : Penguin Random House.
- Callo Delgado, J. (2017). *Calidad del servicio y satisfacción del turista en la excursión a la montaña Vinikunca*. Universidad Andina del Cusco.
- Cervantes-Beltrán, A., Beltrán-Ramirez, J. D., & Montaña-Salas, F. E. (2015). *El ciclismo de montaña como turismo alternativo a partir de la geomorfología y paisaje del territorio de la comunidad de Buena Vista, Sonora*. 28.
- Chan, N. (2005). *Circuitos Turísticos - Programación y Cotización* (3ra edición). Buenos Aires: Ediciones Turísticas de Mario Banchik.
- DIRCETUR. (2018). *Turismo de aventura* (p. 4). p. 4.
- Duque-Escobar, G. (2017). *Manual de Geología para Ingenieros*. 1–24.
- Franco, J. (2011). *Promoción y difusión de de deportes de alto riesgo, caso enduro, motocros mediante estrategias de relaciones públicas promocionales*. Universidad Tecnológica Equinoccial.
- Grañon, N. (2014). *Todotecnología*.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Babtista Lucio, M. del P. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta edic; M. Rocha Martinez, Ed.). Mexico D.F.: McGraw-Hill Education.
- Lopez-monné, R. (2006). *Los caminos ¿ Qué es un camino ? Los caminos tradicionales*. 6.
- Loret de Mola Dávila, R. D. (2015). *Diseño de Ruta Turística Vivencial en el Distrito de San Pedro de Cajas - Tarma*. Universidad Nacional de Centro del Perú.
- Magadán Díaz, M., & Rivas García, J. (2015). *Turismo y Tendencias* (1ra edición). Oviedo: Septem Ediciones, S.L.



- Meléndez, J. (2013, March). *La bicicleta*. 50.
- MINCETUR. (2016). *Reglamento de Seguridad para la Prestación del Servicio Turístico de Aventura-DECRETO SUPREMO N° 005-2016-MINCETUR*. pp. 589269–589275.
- MINCETUR. (2018). *Modalidades de Turismo de Aventura RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 083-2018-MINCETUR*. (10), 2–3.
- Momo. (2016). *Circuitos Turísticos*.
- Monserate Gayas, A. L. (2015). *Evaluación del uso de la ciclovía de la ruta del Puerto Azul como recurso turístico*. Universidad de Guayaquil.
- Organizacion Mundial del Turismo. (2017). *Introducción al Turismo*. 393.
- Ortíz, R. G. (2009). *Breve Dicionario de Turismo* (Primera Edicion ed.). Zapopan.
- Pinedo-Ramírez, V. J., & Pizarro-Minchan, K. A. (2017). *Propuesta de un Circuito Turístico para Implementar el Turismo Sostenible en el Distrito de Antioquia , Provincia de Huarochirí , Región Lima 2017*. Universidad Peruana de las Américas.
- Pizarro-Ramos, P. L. (2018). *Diseño de una ruta de turismo de montaña en el distrito de Chicla*. Universidad de San Martín de Porres.
- PRAA PERU, P. (2012). *Caracterización y evaluación de la utilización de la agrobiodiversidad subtropical y andina como medida de adaptación al cambio climático en Santa Teresa - Cusco*. Lima.
- Prado de la Cruz, C. (2018). *Percepción de los actores turísticos del distrito de Pachacamac sobre la práctica de turismo de aventura*. Universidad Cesar Vallejo.
- Salas Carrera, M. (2015). *El turismo alternativo (ciclismo y trekking) y su importancia para el desarrollo sostenible del distrito de Pachacamac*. Universidad San Martín de Porres.
- Solórzano-Madrid, D. I. (2015). *Estudio y diseño de mobiliario urbano para ciclovía desde la Av. Chile y 10 de agosto hasta Malecón Simón Bolívar del centro de la ciudad de Guayaquil*. Universidad de Guayaquil.
- Soto Quea, L. (2018). *Informalidad del servicio de restaurantes y su influencia en la actividad*



turística en el distrito de Machupicchu. Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

Torre, F. d. (2015). *La Bicicleta de Turismo* .

Travel, F. T. (s.f.).

Turismo, O. M. (s.f.). *Turismo* .

vilorian, f., & perico, m. (1504). *calidad de transporte* . cusco: peru.

Yaguana-Betancourt, J. W. (2014). *Diseño de una ruta especializada en el ciclismo de montaña hacia las cascadas de la cuenca hidrográfica del Rio Pita desde Cashapamba ed Sangolqui, Cantón Rumiñahui.* Universidad de las Américas.

<https://inkajungletour.com/> Consultado 16 de noviembre 2019

<https://www.mysticlandspereu.com/> Consultado 20 de octubre 2019

<https://www.google.com/search?q=Tourism+British+Columbia+Canad%C3%A1%2C+2008&oq=Tourism+British+Columbia+Canad%C3%A1%2C+2008&aqs=chrome..69i57.765j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8> Consultado 20 de noviembre 2019



ANEXOS



MATRIZ DE CONSISTENCIA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	HIPÓTESIS	OBJETIVO	TIPO DE ESTUDIO
<p>Problema General</p> <p>¿El circuito turístico para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa cumple con las condiciones adecuadas?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>¿Existen adecuados recursos turísticos para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa?</p> <p>¿Cuál es la situación actual de la planta turística para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa?</p> <p>¿Cuáles son las condiciones técnicas para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año?</p> <p>¿Existe la reglamentación y/o la regulación adecuada por parte del gobierno local o regional para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa?</p>	<p>Hipótesis General</p> <p>H1: El circuito turístico para la práctica de enduro en Santa Teresa si cumple con las condiciones y la normativa adecuada.</p> <p>H0: El circuito turístico para la práctica de enduro en Santa Teresa no cumple con las condiciones y la normativa adecuada.</p> <p>Hipótesis Específicos:</p> <p>Los recursos turísticos son suficientes para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.</p> <p>Existe la planta turística adecuada para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.</p> <p>Las condiciones técnicas para la práctica del enduro son de un nivel intermedio en el distrito de Santa Teresa en el año 2019.</p> <p>Si existe la reglamentación y regulación adecuada por parte del gobierno local y nacional para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa.</p>	<p>Objetivo General</p> <p>Determinar si las condiciones que presenta el distrito de Santa Teresa son las adecuadas para un circuito turístico donde se practique enduro.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>Determinar si los recursos turísticos en el distrito de Santa Teresa son adecuados para la práctica del enduro.</p> <p>Determinar si la situación actual de la planta turística afecta la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa.</p> <p>Evaluar cuáles son las condiciones técnicas de los individuos en la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • cuantitativo • Correlacional. <p>Diseño no Experimental</p> <p>Donde:</p> <p>M: Muestra de la investigación</p> <p>Ox: Circuito Turístico.</p> <p>Oy: Practica de Enduro Mtb</p> <p>Oy: Correlación entre las 2 variables.</p> <p>Población Y muestra</p> <p>50 personas que practican el enduro</p> <p>Recolección De Datos</p> <p>Tabla de frecuencias</p> <p>Gráfico de barras</p> <p>Alfa de Cronbach</p> <p>Programa Excel.</p>



OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Condiciones locales para circuitos turísticos	Recursos Turísticos	<ul style="list-style-type: none">• Montañas• Inclinaciones• Caminos• Valles
	Planta turística	<ul style="list-style-type: none">• Restaurantes• Hoteles• Transporte
Requerimientos para la práctica del enduro	Técnicas de conducción	<ul style="list-style-type: none">• Posición de ascender• Posición de Descenso• Técnicas de Respiración
	Equipamiento	<ul style="list-style-type: none">• Bicicleta de enduro• Herramientas (llave hexagonal)• Inflador portable
	Técnicas de protección	<ul style="list-style-type: none">• Tobillos• Rodilleras• caderas• Espalda• Codos y Guantes• Casco Integrado• Cuello



" CIRCUITO TURÍSTICO PARA LA PRACTICA DEL ENDURO EN EL DISTRITO DE SANTA TERESA -CUSCO, AÑO 2019"						
TITULO	Dimensiones	Indicadores	Peso	Nº Items	Items	Criterios De Evaluación
Circuitos turísticos	Recursos Turísticos	<ul style="list-style-type: none"> • Montañas (Pg. 20) • Inclinaciones (Pg. 21) • Caminos (Pg. 21) • Valles (Pg. 21) 	15	3	<ul style="list-style-type: none"> -Las geografía de las montañas son propicias para la práctica de enduro. - Los Grados de inclinación califican para la práctica de enduro. - Los caminos son accesibles para la práctica de enduro. 	TOTALMENTE EN DESACUERDO (1)
	Planta turística	<ul style="list-style-type: none"> • Restaurantes (Pg. 21) • Hoteles (Pg. 22) • Transporte (Pg. 22) 	15	3	<ul style="list-style-type: none"> -Los restaurantes satisfacen la necesidades de alimentación durante la ruta. - Durante la práctica del enduro existen hoteles o alojamientos cómodos. - El transporte es accesible hasta el lugar para la práctica de enduro. 	
Práctica del Enduro	Técnicas de conducción	<ul style="list-style-type: none"> • Posición de ascender(Pg. 36) • Posición de Descenso (Pg. 36) • Técnicas de Respiración (Pg. 36) 	15	3	<ul style="list-style-type: none"> - Al momento de ascender a la montaña existen grados de dificultad. - En la práctica de enduro se debe tener el dominio de una posición correcta al momento de descender. - En la práctica del enduro es necesario una correcta respiración. 	EN DESACUERDO (2)
	Equipamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Bicicleta de enduro (Pg. 35) • Herramientas (llave hexagonal) (Pg. 35) • Inflador portable (Pg. 35) 	15	3	<ul style="list-style-type: none"> -La Bicicleta proporcionada para el enduro es propicia. - Utilizo la herramienta hexagonal en la bicicleta - El Inflador portable es necesario en la práctica de enduro. 	NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO (3)
	Técnicas de protección	<ul style="list-style-type: none"> • Tobillos (Pg. 37) • Rodilleras(Pg. 37) • Caderas (Pg. 37) • Espalda(Pg. 37) • Codos y Guantes (Pg. 38) • Caso Integrado (Pg. 38) • Cuello (Pg. 38) 	40	8	<ul style="list-style-type: none"> - El uso de las tobilleras son necesarias en la práctica de enduro. - Es importante el uso de las Rodilleras en la práctica de Enduro. - El uso de la indumentaria es necesaria para proteger la cadera en la práctica de Enduro -Es necesario el uso de peto para la práctica de Enduro. - Utiliza las coderas y los guantes en la práctica de Enduro - Es importe la utilización del casco integrado en la práctica de enduro. - Es necesario el uso de collarín en la práctica de Enduro. - Este circuito es novedoso y factible para la práctica del enduro 	DE ACUERDO (4) TOTALMENTE DE ACUERDO (5)



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO

CUESTIONARIO APLICADO A LOS DEPORTISTAS DEL ENDURO EN EL
DISTRITO DE SANTA TERESA-CUSCO, AÑO 2019

A continuación, le presentamos una serie de preguntas relacionadas con el proyecto de investigación, “Circuito turístico para la práctica del enduro en el distrito de Santa Teresa”, se pide marcar con una “X” el casillero que corresponda a la valoración más apropiada a su percepción.

MUY INADECUADO (1) INADECUADO (2) NI ADECUADO NI INADECUADO (3)
ADECUADO (4) MUY ADECUADO (5)

N°	CIRCUITOS TURÍSTICOS	1	2	3	4	5
1	Las geografía de las montañas son propicias para la práctica de enduro.					
2	Los Grados de inclinación califican para la práctica de enduro.					
3	Los caminos son accesibles para la práctica de enduro.					
4	Los restaurantes satisfacen las necesidades de alimentación durante la ruta.					
5	Durante la práctica del enduro existen hoteles o alojamientos cómodos.					
6	El transporte es accesible hasta el lugar para la práctica de enduro.					
7	Al momento de ascender a la montaña existen grados de dificultad.					
8	En la práctica de enduro se debe tener el dominio de una posición correcta al momento de descender.					
9	En la práctica del enduro es necesario una correcta respiración.					
10	La Bicicleta proporcionada para el enduro es propicia.					
11	Utilizo la herramienta hexagonal en la bicicleta					



12	El Inflador portable es necesario en la práctica de enduro.					
13	El uso de las tobilleras son necesarias en la práctica de enduro.					
14	Es importante el uso de las Rodilleras en la práctica de Enduro					
15	El uso de la indumentaria es necesaria para proteger la cadera en la práctica de Enduro					
16	Es necesario el uso de peto para la práctica de Enduro.					
17	Utiliza las coderas y los guantes en la práctica de Enduro					
18	Es importante la utilización del casco integrado en la práctica de enduro.					
19	Es necesario el uso de collarín en la práctica de Enduro.					
20	Este circuito es novedoso y factible para la práctica del enduro					



ANDEAN UNIVERSITY OF CUSCO

FACULTY OF SCIENCES AND HUMANITIES

PROFESSIONAL TOURISM SCHOOL

QUESTIONNAIRE APPLIED TO THE SPORTS OF THE ENDURO IN THE DISTRICT
OF SANTA TERESA-CUSCO, YEAR 2019

Next, we present a series of questions related to the research project, “Tourist circuit for the practice of enduro in the district of Santa Teresa”, it is requested to mark with an “X” the box that corresponds to the most appropriate assessment to Your perception

**VERY INAPPROPRIATE (1) INADEQUATE (2) NEITHER ADEQUATE OR
INAPPROPRIATE (3) SUITABLE (4) VERY SUITABLE (5)**

N°	TOURIST CIRCUITS	1	2	3	4	5
1	The geography of the mountains are conducive to the practice of enduro.					
2	Degrees of inclination qualify for enduro practice.					
3	The roads are accessible for enduro practice.					
4	Restaurants meet the needs of food during the route.					
5	During the practice of enduro there are comfortable hotels or accommodations.					
6	Transportation is accessible to the place for enduro practice					
7	When ascending the mountain there are degrees of difficulty.					
8	In the practice of enduro you must have mastery of a correct position when descending.					
9	In the practice of enduro, proper breathing is necessary.					
10	The Bicycle provided for the enduro is conducive.					
11	I use the hexagonal tool on the bike					



12	The portable inflator is necessary in the practice of enduro.					
13	The use of anklets are necessary in the practice of enduro.					
14	It is important to use the knee pads in the practice of Enduro					
15	Is the use of clothing necessary to protect the hip in the practice of Enduro					
16	The use of bib is necessary for the practice of Enduro.					
17	Use elbow pads and gloves in Enduro practice					
18	The use of the helmet integrated in the practice of enduro is important.					
19	It is necessary to use a collar in the practice of Enduro.					
20	This circuit is novel and feasible for the practice of enduro					