



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y
HOTELERAS**

TEMA:

**Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de
la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la
Moya**

AUTORA:

Rojas Chilán, María Fernanda

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Ingeniero en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras**

TUTORA:

Lcda. Mariela Ercilia Pinos Guerra, Mgs.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2020

Ecuador



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y
HOTELERAS**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Rojas Chilán, María Fernanda** como requerimiento para la obtención del título de Ingeniero/a en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras.

TUTORA

Lcda. Mariela Ercilia Pinos Guerra, Mgs.

DIRECTORA DE LA CARRERA

Ing. María Belén Salazar Raymond, Mgs.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
TURÍSTICAS Y HOTELERAS

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Rojas Chilán, María Fernanda

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación: **Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la Moya**, previo a la obtención del título de Ingeniero/a en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2020

LA AUTORA:

Rojas Chilán, María Fernanda



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y
HOTELERAS**

AUTORIZACIÓN

Yo, Rojas Chilán, María Fernanda

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la Moya**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

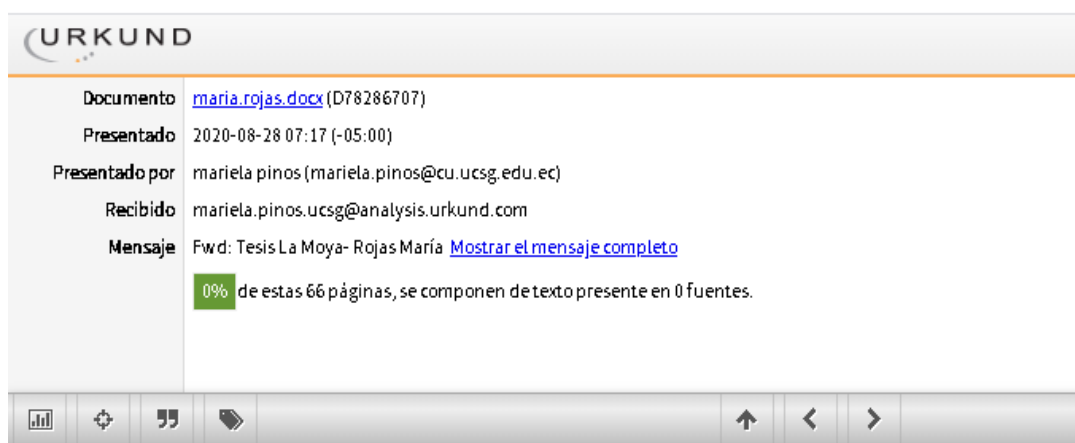
Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2020

LA AUTORA:

Rojas Chilán, María Fernanda

Certificación de Antiplagio

Certifico que después de revisar el documento final del trabajo de titulación denominado **Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la Moya** presentado por la estudiante **Rojas Chilán, María Fernanda** fue enviado al Sistema Antiplagio URKUND, presentando un porcentaje de similitud correspondiente al (0%), por lo que se aprueba el trabajo para que continúe con el proceso de titulación.



The screenshot displays the URKUND interface with the following information:

- Documento:** [maria.rojas.docx](#) (D78286707)
- Presentado:** 2020-08-28 07:17 (-05:00)
- Presentado por:** mariela.pinos (mariela.pinos@cu.ucsg.edu.ec)
- Recibido:** mariela.pinos.ucsg@analysis.urkund.com
- Mensaje:** Fwd: Tesis La Moya- Rojas María [Mostrar el mensaje completo](#)

A green progress bar indicates a similarity of 0%, with the text: "0% de estas 66 páginas, se componen de texto presente en 0 fuentes."

At the bottom, there is a navigation toolbar with icons for document view, zoom, and navigation arrows.

Lcda. Mariela Ercilia Pinos Guerra, Mgs.

TUTORA

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero agradecer a Dios por guiarme y darme sabiduría para culminar una etapa más en mi vida, a mi mamá y a mi hermana quienes han sido un pilar fundamental en este largo recorrido, por su sacrificio durante todos estos años de carrera universitaria, por brindarme la educación necesaria para poder convertirme en una gran profesional. A mis dos hermanos quienes han estado siempre motivándome y dándome fuerzas. A mi tutora de tesis, Lcda. Mariela Pinos Guerra, Mgs quien sin ella este trabajo no hubiese sido posible, por su gran esfuerzo, por sus palabras de aliento, quien con sus conocimientos y experiencia ha logrado que yo pueda terminar esta investigación con éxito. También me gustaría agradecer a mi querido amigo Erick Méndez Avilés quien ha sido mi compañero de fórmula a lo largo de la carrera, quien ha sido un gran apoyo y por confiar en mí en todo momento. Finalmente, agradezco a las personas que han formado parte de mi vida, por su apoyo incondicional, por los momentos de felicidad y el ánimo necesario para culminar mis estudios con éxito.

María Fernanda Rojas Chilán

DEDICATORIA

Este proyecto se lo dedico a mi ángel, mi papá, aunque ya no esté físicamente, sé que estuvo en todo momento, brindándome sabiduría, la fuerza necesaria para no desistir y lograr el objetivo anhelado. A mi familia que no dudaron de mí, que siempre han estado apoyándome en todas las decisiones tomadas a lo largo de mi vida. Y, por último, a mis amigos quienes me han brindado su apoyo incondicional, su confianza, risas, llantos, y recuerdos inolvidables.

María Fernanda Rojas Chilán



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y
HOTELERAS**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Lcda. Mariela Ercilia Pinos Guerra, Mgs.

TUTORA

Ing. Alexandra Murillo Paladines, Mgs.

DELEGADA

Lcda. Karla Ramírez Iñiguez, Mgs.

COORDINADORA DEL ÁREA

Ing. Gerson Sopó Montero, Mgs.

OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y
HOTELERAS**

Calificación

APELLIDOS Y NOMBRES	NOTA FINAL DEL TUTOR
Rojas Chilán, María Fernanda	

**Lcda. Mariela Ercilia Pinos Guerra, Mgs.
TUTORA**

Índice General

Introducción	2
Antecedentes	3
Justificación	4
Planteamiento del problema	5
Objetivos	6
Objetivo General	6
Objetivos específicos.....	6
Capítulo I: Fundamentación teórica	7
Marco Teórico	7
Teoría del Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos	7
Teoría del Desarrollo Turístico Sostenible	9
Teoría del Desarrollo Económico Local	11
Teoría de la Globalización	12
Teoría general del Sistema Turístico	13
Marco Conceptual	15
Turismo.....	15
Turismo Comunitario.....	17
Turismo Vivencial	17
Actividad Turística	18
Destino Turístico.....	18
Producto Turístico.....	18
Comunidad receptora.....	19
Comunidad Indígena.....	19
Aculturación Turística	19
Organización comunal	19
Instalaciones o facilidades	19
Gobernanza	20
Sistema Turístico	20
Impacto Turístico.....	20
Impacto Económico	20

Impacto Socioeconómico.....	21
La relación existente entre el transporte y el turismo	21
Transporte ferroviario	23
Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP).....	25
Ruta Tren del hielo I	25
Marco Referencial	26
Marco Legal	28
Capítulo II: Diagnóstico situacional turístico, social y económico de la comunidad indígena “La Moya”	42
Generalidades de la Comunidad “La Moya”	42
Análisis del estado del Sistema Turístico	43
Oferta de servicios	43
Infraestructura	47
Gobernanza	51
Comunidad Receptora.....	53
Atractivos Turísticos.....	55
Capítulo III: Diseño de la investigación	69
Metodología de la investigación.....	69
Enfoque de estudio.....	69
Tipo y diseño de la investigación	70
Alcance	71
Población y muestra.....	71
Técnicas de recolección de datos.....	72
Modelo de entrevista realizada	74
Capítulo IV: Determinar los impactos generados por la actividad turística en la Ruta del Hielo I.	79
Análisis FODA	82
Conclusiones.....	84
Recomendaciones	85
Referencias	86

Índice de Tablas

Tabla 1. Medios de transporte	22
Tabla 2. Número de pasajeros transportados por ferrocarril, año 2018	25
Tabla 3. Establecimientos en la Comunidad La Moya	44
Tabla 4. Establecimientos de Alimentación de la Comunidad La Moya.....	45
Tabla 5. Matriz de servicios básicos y cobertura en el cantón riobamba.....	47
Tabla 6. Horario de rutas de recolección de basura en las parroquias	49
Tabla 7. Matriz de descripción de servicios de acceso a servicios en telecomunicaciones	50
Tabla 8. Listado de personas que forman parte de la directiva de la Comunidad La Moya	51
Tabla 9. Indicadores de empleo y trabajo de la parroquia Calpi.....	55
Tabla 10. Cañón Punta Loma.....	56
Tabla 11. Mirador Punta Loma	57
Tabla 12. Túnel de los Soldados	58
Tabla 13. Iglesia San Agustín	59
Tabla 14. Centro de Interpretación de la Moya.....	60
Tabla 15. Gastronomía La Moya	61
Tabla 16. Tejidos o Artesanías.....	62
Tabla 17. Bocina	63
Tabla 18. Vivienda Tradicional.....	65
Tabla 19. Vestimenta Tradicional	66
Tabla 20. Atractivos Inventariados de la Comunidad La Moya	679
Tabla 21 Pasajes vendidos en la ruta Tren del hielo I, año 2016.....	77
Tabla 22. Pasajes vendidos en la ruta Tren del hielo I, año 2017	78
Tabla 23. Impactos generados por la Ruta del Tren del hielo I en la comunidad "La Moya"	81

Índice de Figuras

Figura 1. Teoría del ciclo de vida de los destinos turísticos..	7
Figura 2. Sistema turístico de Molina (2000).	15
Figura 3. Empleos y emprendimientos vinculados.	23
Figura 4. Pasajeros transportados en ferrocarril, periodo 2008-2018..	24
Figura 5. Número de pasajeros de transporte ferroviario.....	24
Figura 6. Mapa de la ruta Tren del Hielo I.....	26
Figura 7. Habitaciones que ofrecen la comunidad para los turistas.....	43
Figura 8. Hospedaje que ofrece la comunidad para los turistas.....	43
Figura 9. Fotografía de los platos típicos que ofrecen en la comunidad.....	44
Figura 10. Fotografía del comedor.....	45
Figura 11. Fotografía de la cocina.....	46
Figura 12. Baños sanitarios al exterior del centro de interpretación.....	47
Figura 13. Organigrama de los representantes de la comunidad La Moya.....	51
Figura 14. Fotografía del restaurante y hospedaje de la comunidad.....	52
Figura 15. Cañón Punta Loma	56
Figura 16. Mirador Punta Loma.....	57
Figura 17. Túnel de los Soldados.....	58
Figura 18. Iglesia San Agustín.....	59
Figura 19. Fotografía del Museo Urkukunapak Wasi.....	60
Figura 20. Fotografía de plato típico dela Moya.....	61
Figura 21. Fotografía del tejido artesanal.	62
Figura 22. Fotografía del instrumento musical.	63
Figura 23. Fotografía del Bocinero (Jorge Miñarcaja).....	64
Figura 24. Fotografía de la vivienda Tradicional.....	65
Figura 25. Fotografía de la vestimenta tradicional.....	66
Figura 26. Fotografía del Sendero Inka Ñan.....	68

Índice de Apéndices

Apéndice A: Ficha de Caracterización Turística de comunidades del Sistema Turístico	90
Apéndice B: Ficha de Jerarquización de Atractivos	101
Apéndice C: Resultados de Entrevistas	110

Resumen

El Centro de Turismo Comunitario La Moya inicia su operación en el año 2016, ofertando servicios turísticos de hospedaje y alimentación, a finales del mismo año Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública a través de su marca comercial Tren Ecuador consolida un producto turístico con la comunidad para operar la ruta Tren del Hielo I. Por consiguiente, la presente investigación propone realizar un análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I en la comunidad la moya.

Cumpliendo con los tres objetivos específicos de la investigación, en donde la primera parte describe la fundamentación teórica sobre los impactos socio económicos producidos por la actividad turística en comunidades pequeñas y económicamente reprimidas, y de esta manera permita bosquejar el marco referencial de la investigación. Asimismo, realizar un diagnóstico situacional turístico, social y económico de la comunidad, utilizando herramientas de recopilación de información como entrevistas, las mismas que serán dirigidas hacia la comunidad indígena la Moya y los principales actores claves para su desarrollo turístico, con el propósito de conocer opiniones o hechos concretos logrando como resultado varios datos de interés.

Finalmente, determinar los impactos generados por la actividad turística en la ruta del hielo I y su incidencia en el desarrollo socio-económico en la comunidad la Moya, en donde se puede evidenciar que la ruta del hielo I ha generado grandes beneficios para la comunidad estudiada, y lo que desde su perspectiva se encuentra de forma positiva para el destino.

Es muy importante mencionar que el apoyo de instituciones del Estado es de relevancia, así como también la gestión realizada por parte de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en el fortalecimiento y la sostenibilidad de los procesos.

Palabras Clave: Turismo Comunitario, comunidad, Desarrollo turístico, Impacto socioeconómico, Ruta del tren Hielo I, Ferrocarriles del Ecuador empresa pública.

Abstract

"La Moya" Community Tourism Center began its operation in 2016, offering lodging and food tourist services, at the end of the same year, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública through its commercial brand Tren Ecuador consolidates a tourism product with the community to operate "La ruta del Hielo I". Therefore, this research proposes to carry out an analysis of the socioeconomic impact generated by "La ruta del hielo I in La Moya community.

Fulfilling the three specific objectives of the research, where the first part describes the theoretical foundation on the socio-economic impacts produced by tourism in small and economically repressed communities, and in this way allows to sketch the reference framework of the research. Likewise, carry out a tourist, social and economic situational diagnosis of the community, using information gathering tools such as interviews, which will be directed towards La Moya indigenous community and the main key actors for its tourism development, with the purpose of knowing opinions or concrete facts, obtaining as a result several data of interest.

Finally, determining the impacts generated by tourist activity on "La ruta del Hielo I" and its impact on the socio-economic development in the La Moya community, where it can be evidenced that the route has generated great benefits for the community studied, and what from their perspective is positive for the destination.

It is very important to mention that the support of State institutions is relevant, as well as the management carried out by part of Ferrocarriles del Ecuador Public Company in the strengthening and sustainability of the processes.

Keywords: Community Tourism, community, Tourism development, Socioeconomic impact, Ruta del Hielo I, Railways of Ecuador public company.

Introducción

En el Ecuador, al ser el primer país que formalizó una red de turismo comunitario conocida como Federación Plurinacional de Turismo comunitario del Ecuador, y con base en lo dispuesto en la constitución en la que propone dar un Buen Vivir a la población ecuatoriana, en especial a las más vulnerables, con ayuda de los sectores público y privados (Toctaguano,2018). El propósito fundamental es buscar el bienestar social, económico y cultural a través de proyectos que integren a las comunidades. Asimismo, las poblaciones obtienen beneficios equitativos para sus habitantes, como dinamizar la economía local.

En el año 2008, mediante un decreto se declaró a la red ferroviaria como Patrimonio del Estado, dando inicio al proyecto estatal tren crucero como un producto turístico siendo uno de los atractivos emblemáticos para la oferta turística en el Ecuador y en el mundo. Sin embargo, la relevancia que tiene el ferrocarril como un medio turístico, es el aporte económico que ha generado con las diferentes rutas y a su vez se conozcan las comunidades con sus tradiciones, historias y el entorno natural que el Ecuador tiene para ofrecer, permitiéndoles a los turistas tener una experiencia única, respeto y la importancia que tiene este transporte ferroviario.

Como lo sostuvieron Ruiz & Solís (2007) “el turismo comunitario se ha convertido en muchos países en una estrategia de desarrollo local desde abajo protagonizado por comunidades que habían sido tradicionalmente objetos de desarrollo antes que sujetos del mismo” (Citado en Toctaguano, 2018, p. 119). Con este punto de vista el Ecuador adopta la iniciativa del turismo comunitario como fuente que dinamizará la economía del territorio.

Por lo tanto, esta investigación tiene como finalidad buscar cuales son los impactos socioeconómicos que ha generado la empresa ferrocarriles del Ecuador con la ruta que transita en la comunidad la Moya como una alternativa de desarrollo local a través del turismo comunitario que ofrecen los habitantes.

Antecedentes

El Ferrocarril, fue un medio importante al producir trabajo por los servicios que presta y en la actividad comercial, generó progreso, disminuyó la desocupación y llevó al mejoramiento de la calidad y nivel de vida de los habitantes del país (Ganán, 2015). De esta misma manera mejoró el crecimiento económico, y otros sectores productivos como: la agricultura, la artesanía y la industria comercial. Además, el ferrocarril al ser una obra en la que sus costos de operación, mantenimiento y administración, eran cubiertos por la venta de pasajes y fletes de carga, se debe resaltar que fue una empresa al servicio de la nación generando beneficios al progreso económico y social del país.

La empresa Ferrocarriles Ecuador Empresa Pública es la encargada de administrar, mantener y operar el ferrocarril ecuatoriano. Aunque inicialmente fue creada a nivel privado con el nombre de Quito and Guayaquil Railway Company (Q&G) con el objetivo de transportar carga de pasajeros y carga (Toctaguano, 2018). Asimismo, uno de sus principales objetivos es la dinamización de las economías locales y de las comunidades por donde el tren transita.

El tren ha conseguido reconocimientos y galardones desde su funcionamiento por ser un producto que destaca la vinculación de las comunidades locales y el desarrollo del mismo. Tanto así que el tren Ecuador fue reconocido en el año 2016 como “Mejor proyecto de Turismo responsable” a nivel mundial y Oro en la categoría como “Mejor en reducción de la pobreza e inclusión social” en los World Responsible Tourism Awards durante la Feria World Travel Market de Londres estos premios reflejan el compromiso que tiene la marca en el país (MINTUR, 2018).

Con el proceso de modernización y rehabilitación que ha tenido la empresa encargada se ha mantenido resultados tangibles a través de los años desde su funcionamiento, siendo reconocido como un referente turístico del país, a nivel internacional (Ganán, 2015). Sin duda alguna, la ruta del Hielo I que atraviesa por la diversidad de atractivos naturales y culturales de interés, en donde existe emprendimientos de carácter social en cada una de las estaciones, tales como la estación Urbina donde los espera el último hielero del Ecuador conocido como Baltazar Ushca donde comparte su historia y vivencia de extraer hielo del Chimborazo, seguido de esto se realiza una parada en la comunidad “La moya” quienes los habitantes se encuentran

listos para compartir su historia junto a un almuerzo típico después de realizar las actividades del itinerario.

Justificación

En las últimas décadas, el turismo ha sufrido un constante cambio que ha generado una extensa diversificación de servicios, convirtiéndolo en un eje de desarrollo económico, siendo una de las alternativas de generación de riqueza más viable y sostenible en el largo plazo (Gudynass, 2002; citado en Amán, 2016, p. 2). Por consiguiente, el turismo se ha convertido en un motor clave del progreso económico y social, que ha llevado al sector turístico a ser uno de los más sólidos y de más rápido crecimiento en el mundo. Siendo así, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública tiene bajo su dirección uno de los productos turísticos más representativos del país, el cual presta dos tipos de servicio: tren crucero y expediciones, que cubren diferentes rutas de interés nacional e internacional.

La ruta del Tren de hielo I tiene su inicio en la provincia de Chimborazo, ciudad de Riobamba que se dirige rumbo a la estación Urbina, seguido a la comunidad de la Moya ubicada en la parroquia rural Calpi. Es así como, la comunidad “La Moya” ha desarrollado un proyecto de turismo comunitario que cuenta con infraestructura para brindar los servicios de hospedaje y alimentación. Además, su oferta turística se basa en la experiencia con los habitantes de las zonas, las leyendas y tradiciones, guianza al museo, observación de aves, los distintos senderos interpretativos y compra de artesanías. Las rutas del tren tienen como fin contribuir al desarrollo socioeconómico de los territorios donde operan; por tal razón es importante conocer si las comunidades localizadas en zonas cercanas a la ruta se ven afectadas o beneficiadas (Proaño, 2017).

El turismo comunitario es una vía que puede ser utilizada para las comunidades que buscan generar otros ingresos dentro de sus actividades económicas cotidianas, utilizando los recursos culturales, naturales y locales en una región en particular. Por lo tanto, este análisis se basará en la investigación del impacto socio económico generado por las actividades turísticas en la que se enfrenta la comunidad “La moya”, ofertado por la empresa ferrocarriles del Ecuador.

Por otro lado, la información obtenida coadyuvará con indicadores que describan la situación actual de los pobladores de la comunidad al ser partícipes de los productos y servicios que oferta la empresa ferrocarriles del Ecuador.

Planteamiento del problema

El sistema ferroviario en el Ecuador tiene sus comienzos en el año 1872 y fue considerado como uno de los proyectos más ambiciosos para aquella época, ya que uno de sus objetivos principales fue unir dos de las grandes ciudades como era el caso de Quito, capital del país, con Guayaquil, puerto principal. Además, el uso del ferrocarril representaba modernidad y su construcción abrió no solo el espacio de interrelaciones regionales, sino a la reforma económica (Toctaguano, 2018). Por otro lado, el impacto económico y fiscal que generó la activación del tren, impulsó en el desarrollo arquitectónico de las ciudades y vida urbana.

A medida que las frecuencias aéreas fueron incrementando posicionamiento en las dos principales ciudades, convirtiéndose en grandes competencias para el ferrocarril, principal razón por la cual la empresa llegó a una bancarrota, adicionándole catástrofes naturales que impedían que la ruta sea utilizada. Durante el año 2007, se inicia la rehabilitación del antiguo sistema férreo por mandato presidencial de Rafael Correa, para poder transformarlo en producto turístico con el fin de activar la economía de las localidades por las que recorre dicha vía” (Barreno, 2015; citado en Toctaguano, 2018, p. 14).

Por otra parte, la empresa Ferrocarriles del Ecuador con la reactivación de su infraestructura aspiraba a cumplir 3 objetivos primordiales: a) Dinamizar las economías locales y de las comunidades por donde pasara el tren; b) Recuperar la memoria histórica y el patrimonio del ferrocarril ecuatoriano; c) Operar el tren patrimonial de uso turístico de Ecuador (Toctaguano, 2018, p 113). En base a estos objetivos, la empresa creó productos turísticos con diferentes tramos entre ellos: rutas completas y rutas cortas consideradas como excursiones.

Al ser tan variados sus destinos, para fines de esta investigación, se realizará un estudio para la evaluación del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I en la comunidad indígena “La Moya” que pertenece a la provincia de Chimborazo. Ciertamente, el 48% de ingresos de la empresa pública ferrocarriles del Ecuador vino del estado en el 2017 de un total de 24 millones de dólares y, el restante, provino de la venta de boletos del producto tren Ecuador, pero eso no es suficiente para cubrir los gastos corrientes.

Sin embargo, durante ocho años esta firma estatal, que nació en abril del 2010, ha obtenido 35,5 millones de dólares por la venta de boletos de ocho expediciones donde actualmente se mantienen con seis expediciones que han atraído a más de un millón de pasajeros. Asimismo, hay 2000 familias que dependen de estos negocios y esta ha sido la razón para detener el cierre de esta empresa pública.

Dávila (2018), quien fue el presidente de la Asociación de Turismo Receptivo del Ecuador, consideró que la operación del tren debe mantenerse porque es un producto único, pero lo que no estuvo bien fue enfocarlo a un mercado demasiado alto, debido que la percepción que tienen los turistas internos es que el servicio es costoso y no está enfocado para ellos. Además de que existe un desconocimiento de algunas rutas operativas que la empresa ofrece. Es importante resaltar que se debe incentivar a las personas a hacer uso de los servicios de la empresa como una experiencia dentro del mercado ecuatoriano para conocer primero lo nuestro.

Objetivos

Objetivo General

Analizar los impactos socioeconómicos generados en la comunidad indígena ‘La Moya’ por la activación turística debido a su participación en la ruta del hielo I de la empresa ferrocarriles del Ecuador.

Objetivos específicos

1. Describir la fundamentación teórica sobre los impactos socio económicos producidos por la actividad turística en comunidades pequeñas y económicamente reprimidas, que permita bosquejar el marco referencial de la investigación.
2. Realizar un diagnóstico situacional turístico, social y económico de la comunidad indígena “La Moya” que reconozca las características principales de la comuna.
3. Determinar los impactos generados por la actividad turística en la ruta del hielo I y su incidencia en el desarrollo socio-económico en la comunidad la Moya.

Capítulo I: Fundamentación teórica

Marco Teórico

Teoría del Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos

Debido a la importancia social y económica que trae consigo el turismo para numerosos países, se ha desarrollado teorías y modelos que permiten describir y/o predecir el desarrollo y el crecimiento de los atractivos turísticos. Una de las teorías más populares es la del ciclo de vida de los destinos turísticos, desarrollado por Richard Butler en la década de los ochenta la misma que permite estudiar la realidad de los destinos. Por tal razón, entender en qué etapa se encuentre la comunidad es de suma relevancia con el fin de lograr una mejor competitividad frente a los otros actores de mercado.

Según Butler (1980) las fases que atraviesa un destino son en un total de siete, los cuales son: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, estancamiento, declive y rejuvenecimiento. En la figura 1 se puede observar de manera gráfica las fases del ciclo de vida de un destino turístico. Por otra parte, cada etapa representa ciertas características en cuanto a la situación de la demanda, la oferta, la comercialización y la competencia. Además, esta teoría puede convenir al desarrollo sostenible del área turística con el fin de analizar todas las múltiples capacidades de acuerdo a su posición en el ciclo (Citado en Soto, 2017, p.31).

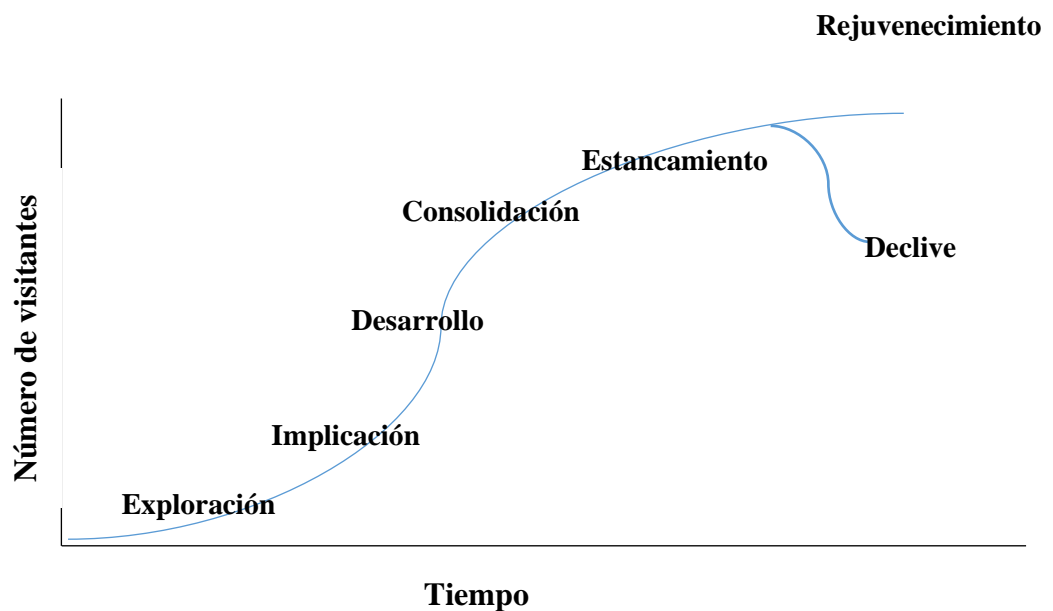


Figura 1. Teoría del ciclo de vida de los destinos turísticos. Adaptado de “The concept of a tourist area cycles of evolution: Implications for management of resources”, por Butler, R.W (1980). The Canadian Geographer, 24 (1), 5-12.

El turismo tiene efectos directos en la economía, en el entorno natural, las edificaciones, población local de los lugares visitados y en los visitantes. Del mismo modo, estos numerosos impactos, en el turismo comunitario establece una fuente complementaria de empleo e ingresos para el creciente número de comunidades de la región, asimismo existe un consenso sobre el hecho de suplir por sí solas las falencias del entorno en el que opera.

La importancia de dicho modelo radica en su contribución en el diagnóstico del progreso del destino. No obstante, los destinos turísticos son dinámicos y evolucionan con el tiempo y estos cambios pueden ser debido a las nuevas necesidades de los consumidores turísticos o las nuevas situaciones que enfrenta el destino. Sin embargo, para una mejor comprensión de los conceptos expuestos por el autor Richard Butler, se realiza una explicación de las fases del ciclo de vida de los destinos turísticos.

Todo ciclo comienza con la fase de *exploración*, en la que se intensifica la llegada de visitantes no locales que hayan sido atraídos por las características naturales y culturales del destino. Por lo tanto, el tejido físico y el entorno social de la zona no se verían modificados por el turismo, y la llegada y salida de los turistas tendría una importancia relativamente pequeña para la vida económica y social de los residentes permanentes. A medida que incrementa el número de llegadas de visitantes, los residentes locales entrarán en la etapa de *implicación* y comenzarán a proporcionar instalaciones exclusivamente para los visitantes y se puede definir un área de mercado inicial básica para el mercado objetivo (Butler,1980).

La tercera fase se denomina fase de desarrollo, y en ella se puede observar ya un mercado turístico organizado, gracias a distintas campañas publicitarias, enfocadas a las diferentes áreas que generan turismo. Butler recalca la notable disminución de participación de la comunidad y en el que la industria hotelera se posesiona inminentemente del lugar. El destino turístico compartirá espacio con atractivos específicos dirigidos para el incremento de visitantes y en algunos casos llegan a ser sustituidos por productos importados y artificiales (Soto, 2017).

En la siguiente etapa, la fase de consolidación, a tasa de aumento en el número de visitantes disminuirá, aunque el número total seguirá aumentando y el número total de visitantes excederá el número de residentes permanentes. El destino ya forma parte de la industria organizada. Los niveles de venta elevados hacen posible obtener

economías de escala y, por ello, altos beneficios. Los turistas iniciales se han desplazado a otros destinos (García, Reinares y Armelini 2013).

Según Martínez (2016), en la fase de estancamiento, el número de turistas no crece y el destino comienza a perder su atractivo. Existen muchas compras de repetición y en muchos casos la capacidad de acogida puede haberse sobrepasado. Además, se confía en visitas repetidas y en congresos y convenciones para mantener el nivel de ingreso conseguido en la última etapa. Para Butler aquí es donde se pueden identificar los distintos problemas ambientales, sociales y económicos que suelen suscitarse en estos tipos de lugares.

Sostiene García, Reinares y Armelini (2013), que en la fase de declive se produce una pérdida de visitantes que se trasladan a nuevos destinos. El destino comienza a reducir precios para captar clientes y mantener la cuota de mercado. Por otro lado, Butler sugiere puede producirse un rejuvenecimiento, aunque es casi seguro que este escenario nunca se alcanzará sin un cambio completo en las atracciones en las que se basa el turismo. Es muy probable que en este caso los residentes recuperen el control del sector a causa del abandono de la región. Sin embargo, el rejuvenecimiento implica la búsqueda de nuevos usos, nuevos clientes, nuevos canales de distribución, el diseño de nuevos productos, el reposicionamiento del destino y la estrecha colaboración entre los sectores público y privado del destino.

Teoría del Desarrollo Turístico Sostenible

El concepto presentado por Angulo (2010) afirmó que tal desarrollo será sostenible si vincula las decisiones económicas con el bienestar social y ecológico, es decir, vincular la calidad de vida con la calidad del medio ambiente y, por lo tanto, con la racionalidad económica y el bienestar social (Citado en Vergara y Ortiz, 2015). Según Artaraz (2002) el desarrollo sostenible consiste en: sostener los recursos naturales, sostener los niveles de consumo, lograr la sostenibilidad de todos los recursos: capital humano, capital físico, recursos ambientales y recursos agotables; perseguir la integridad de los procesos, ciclos y ritmos de la naturaleza; y sostener los niveles de producción.

La Organización Mundial de Turismo (OMT, 2000) sostuvo el turismo sostenible como aquel que pretende satisfacer las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras, protegiendo e incrementando las oportunidades para el

futuro. Es decir, gestionar los recursos de manera que las necesidades económicas, sociales y estéticas puedan ser satisfechas mientras se mantiene la identidad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas de vida (Pérez de las Heras, 2004; citado en Monge y Yagüe, 2016, p. 59).

Por lo tanto, el desarrollo sostenible debe dar un uso óptimo a los recursos medioambientales, que son un elemento fundamental del desarrollo turístico. Asimismo, respetando la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, sus activos culturales, arquitectónicos y sus valores tradicionales. De tal manera, asegurando sus actividades económicas viables a largo plazo, que reporten a todos los agentes unos beneficios socioeconómicos bien distribuidos, y que contribuyan a la reducción de la pobreza (OMT, 2000).

En este sentido el desarrollo turístico sostenible implica por tanto un desarrollo local donde la población debe obtener los beneficios del uso de los recursos disponibles en su territorio. La característica principal del desarrollo local es que éste es impulsado desde la base social donde la comunidad es la protagonista de su propio desarrollo (Camelo & Ceballos, 2012). Por otro lado, se distinguen nuevos espacios de actuación, actores y planes y estrategias más integrales, en donde el territorio no sólo es visto como un espacio físico de los objetos (actores, infraestructura, actividades y procesos económicos) sino como un agente de transformación social con posibilidades de incrementar las oportunidades de empleo y la calidad de vida de los habitantes de cierta localidad (Melgar 2004).

En consecuencia, es necesario asumir que sólo mediante una planificación, desarrollo y gestión rigurosa, los beneficios del turismo podrán ser optimizados y los problemas reducidos a un mínimo, dado que la total eliminación de los mismos no parece posible. En este objetivo la industria turística, los gestores del medio ambiente, las comunidades locales y en general todos aquellos que operan en este sistema, tienen un papel estratégico. El papel de la administración en el fomento y coordinación del desarrollo turístico reviste carácter esencial para alcanzar los objetivos globales de ese desarrollo y especialmente para hacer llegar los beneficios económicos a la comunidad sin que el turismo genere problemas ambientales, económicos o socioculturales (Sancho, García, Pedro & Yagüe, 2001; citado en Monge y Yagüe, 2016).

Teoría del Desarrollo Económico Local

La Industria del turismo es un sector integrado y multisectorial, dirigido a la mitigación de la pobreza mediante un crecimiento económico favorable a los pobres. Por consiguiente, diversos estudios han logrado identificar al turismo como una estrategia clave en países subdesarrollados que pueden guiar a los mismos a un crecimiento económico importante y significativo. Así mismo, el turismo se puede apreciar como una estrategia adoptada creando un crecimiento económico más equitativo (Soto, 2017).

La Organización Internacional del Trabajo (citado en Albuquerque, 2004) señala al desarrollo económico local como “un proceso de desarrollo participativo que fomenta los acuerdos de colaboración entre los principales actores públicos y privados de un territorio, posibilitando el diseño y la puesta en práctica de una estrategia de desarrollo común a base de aprovechar los recursos y ventajas competitivas locales en el contexto global, con el objetivo final de crear empleo decente y estimular la actividad económica”.

Dicho en otras palabras (Vázquez Barquero, 1988; citado en Albuquerque, 2004), se trata de un proceso de crecimiento económico y cambio estructural que conduce a una mejora del nivel de vida de la población local y en el cual pueden distinguirse varias dimensiones como la económica, la formación de recursos humanos, el socio-cultural e institucional, político-administrativo y ambiental.

El Desarrollo Económico Local conocido por sus siglas en inglés LED, se logran destacar en el área turística gracias a la importancia que le dan a las actividades por y en las ciudades, provincias y países en las que está siendo aplicada. Agregando medidas microeconómicas, el DEL comprender varias disciplinas incluyendo la planificación física, la economía y la comercialización con el objetivo de ampliar la capacidad económica de un área local con la finalidad de mejorar su futuro económico y la calidad de vida de los habitantes de dicha localidad (Soto, 2017).

Definiendo así que en el desarrollo de la economía local como lo argumenta Varisco (2008) “surge de tres temas comunes: la importancia de la innovación, las aglomeraciones productivas y la asociación. Por lo que esta teoría del desarrollo se ajusta a la visión del turismo, ya que permite integrar a la planificación a nivel de centros

turísticos, con el objetivo de lograr el desarrollo regional y mejorar la calidad de vida de las comunidades receptoras” (citado en Toctaguano, 2018).

Teoría de la Globalización

La globalización es una teoría, cuyo propósito es la interpretación de los eventos que actualmente tienen lugar en los campos del desarrollo, la economía mundial, los escenarios sociales y las influencias culturales y políticas. La globalización es un conjunto de propuestas teóricas que subrayan especialmente dos grandes tendencias: (a) los sistemas de comunicación mundial y (b) las condiciones económicas, especialmente aquellas relacionadas con la movilidad de los recursos financieros y comerciales (Reyes, 2001).

Los aspectos más importantes de esta teoría son los siguientes:

- Los sistemas de comunicaciones globales cada vez ganan mayor posicionamiento, ya que permiten interactuar de manera más fluida no solo a nivel gubernamental sino también entre naciones.
- Además de que los sistemas de comunicación de las naciones más desarrolladas estén operando, también permite la posibilidad que las naciones menos desarrolladas se puedan comunicar e interactuar a nivel mundial de manera más fácil.
- Respecto a las actividades económicas, los nuevos avances tecnológicos en las comunicaciones están llegando a ser cada vez más accesibles a pequeñas y medianas empresas locales. Desde una perspectiva cultural, los nuevos productos para la comunicación están desarrollando un patón de intercambio e interconexión mundiales (Reyes, 2001).
- Los nuevos patrones de comunicación, afectan a las minorías dentro de las diferentes naciones y posibilitan la integración de las grandes empresas y élites políticas de cada país alrededor del mundo.

En otros términos, la globalización tiene dos significados que se pueden destacar como un fenómeno, en donde implica que exista cada vez más un mayor grado de interdependencia entre las diferentes regiones y países del mundo, en particular en las áreas de relaciones comerciales, financieras y de comunicación (Reyes,2001).

Por otro lado, la globalización como una teoría del desarrollo, es que hay un mayor nivel de integración entre las diferentes regiones del mundo, y que ese nivel de

integración posibilita las condiciones sociales y económicas de los países. Los niveles de mayor integración que son mencionados por la globalización tienen mayor afluencia en los ámbitos comerciales, flujos financieros, turismo y de comunicaciones (Reyes, 2001).

Además de la globalización, las otras teorías que toman un papel esencial en los estudios de desarrollo son: (i) de modernización; (ii) de los sistemas mundiales; y (iii) de la dependencia. Pero desde una perspectiva más comparativa, la teoría de globalización coincide en ciertos parámetros con la teoría de la modernización. Sin embargo, la teoría de globalización se centra y enfatiza aspectos económicos y culturales que determinen procesos sociales, esta teoría ofrece aspectos similares a los de la “sociología comprensiva” de Max Weber. Desde ese patrón se puede entender la dinámica social.

En conclusión, la teoría estudia aspectos que se refieren a nuevos conceptos, definiciones y evidencias empíricas, relacionadas con variables socioculturales, económicos y su influencia en los cambios nacionales y regionales.

Teoría general del Sistema Turístico

El desarrollo de la Teoría General de Sistemas es atribuido al biólogo austríaco Ludwig Von Bertalanffy quién la desarrolló a mediados del siglo XX. Esta teoría, que puede considerarse como una metateoría filosófica, propone la comprensión de la realidad como un todo compuesto por interrelaciones entre los elementos que la componen. Implica la transdisciplinariedad y la multidisciplinariedad de las ciencias y ha sido ampliamente aplicada en diferentes campos del conocimiento (Ricaurte, 2009).

Según Neil Lieper (1976) propone su sistema turístico de cinco elementos. De acuerdo con Acerenza (1986: 153), de estos cinco elementos uno es dinámico y se refiere al turista, tres son geográficos: el espacio emisor, la ruta o espacio de tránsito y espacio receptor y un elemento es económico: la industria productora de servicios turísticos. Además, el sistema de Neil Lieper responde al paradigma de comprensión y planificación turística en el que la región de destino es importante en la medida en que satisface las necesidades y expectativas de recreación del turista (Citado en Ricaurte, 2009).

La organización mundial de turismo (OMT) 1988 define la teoría de los sistemas como “el resultado de interrelaciones entre diferentes factores que hay que considerar

desde una óptica sistémica y propone un modelo de mercado con cuatro elementos: la oferta, la demanda, el espacio geográfico y los operadores” (Ricaurte, 2009).

Sin embargo, con una fundamentación teórica más estructurada, Sergio Molina (2000), considera al sistema turístico como un sistema abierto que está inserto en un entorno social, ambiental, político y económico lo que nos proporciona una base teórica para la práctica de un turismo sostenible, responsable con la comunidad receptora y dinámico económica y políticamente (Ricaurte, 2009).

El sistema turístico está compuesto por seis elementos (Ver figura 2), que agrupan a todos los actores sociales del turismo, así como a los atractivos, servicios turísticos y básicos que son necesarios para el funcionamiento de la actividad. Por lo tanto, Ricaurte (2009) la función de cada subsistema es la siguiente:

- a. **Gobernanza:** Es el subsistema regulador, se encarga de dirigir a la actividad turística y está compuesto por organismos especializados tanto públicos como privados encargados de optimizar y cambiar cuanto fuese necesario, el funcionamiento de cada una de las partes que integran el sistema.
- b. **Demanda:** Su función es hacer uso de los espacios, servicios y atracciones turísticas a la vez que inyecta divisas en el destino y mantiene la dinámica del sistema. La demanda está compuesta por los visitantes, que, según la OMT, dependiendo de su origen pueden ser internacionales o internos. La demanda de un destino también puede caracterizarse en real, potencial o futura.
- c. **Comunidad Receptora:** Puede ser caracterizada por su nivel de participación en la dirección del sistema (en ese caso formaría parte de la superestructura) o por su intervención en la actividad turística a través de empleos directos, indirectos e inducidos.
- d. **Atractivos:** Pueden ser sitios naturales o manifestaciones culturales y pueden ser jerarquizados de acuerdo a su capacidad de generar una demanda o potencialidad de desarrollo.
- e. **Oferta de servicios:** Incluye a los servicios como el hospedaje, alimentación, esparcimiento y otros, cuya función es facilitar y extender la estadía del visitante. Este subsistema puede caracterizarse a través de

inventarios o catastros que aglutinan a todas las empresas e instalaciones de carácter turístico de un lugar determinado.

- f. Infraestructura: Su función es sostener la producción, es decir apoyar a la oferta de servicios, por eso es considerado un elemento del sistema. Es la dotación de servicios básicos como agua potable, energía eléctrica y alcantarillado, pero también servicios de salud y gasolineras. Aquí se identifican además los servicios de transporte, vías y terminales que permiten la llegada de la demanda y su traslado desde y hacia los espacios turísticos solicitados.

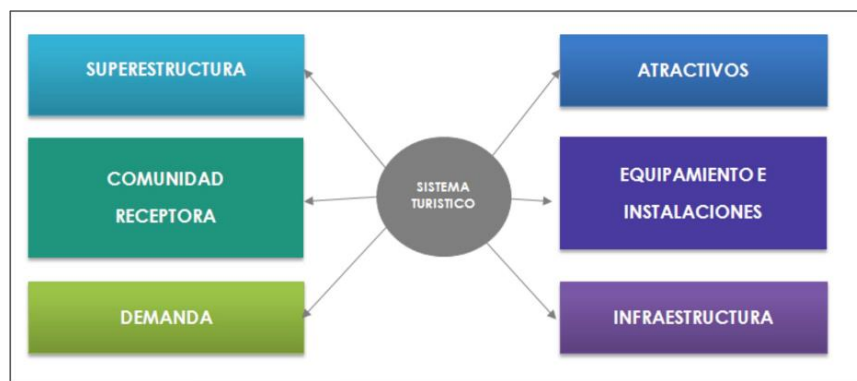


Figura 2. Sistema turístico de Molina (2000). Recuperado de: Manual para el diagnóstico turístico local de Carla Ricaurte (2009)

Es precisamente, el sistema turístico de Sergio Molina, el que se ha tomado para realizar el diagnóstico situacional turístico, social y económico de la comunidad indígena “La Moya” que reconozca las características principales de la comuna para su posterior análisis.

Marco Conceptual

Turismo

El Concepto de turismo puede ser estudiado desde varias fuentes, persona por persona. Sin embargo, no hay consenso sobre la definición de turismo. Casi todas las instituciones definen el turismo de manera diferente. Pero cuando se trata de explicarlo con términos básicos, se puede resumirlo de la siguiente manera;

El turismo es una colección de actividades, servicios e industrias que brindan una experiencia de viaje que comprende transporte, alojamiento, establecimientos de comida y bebida, tiendas minoristas,

negocios de entretenimiento y otros servicios de hospitalidad brindados a individuos o grupos que viajan fuera de casa (Morillo, 2011)

Posteriormente, se definió el turismo como los desplazamientos cortos y temporales de las personas hacia un destino fuera del lugar de residencia y de trabajo, y las actividades emprendidas durante la estancia en el destino (Burkart & Medlik, 1981; citado en Feliciano, 2015).

Para que el turismo ocurra, debe haber un desplazamiento, es decir, un individuo tiene que viajar, utilizando cualquier tipo de medio de transporte; incluso si puede viajar a pie. Hoy en día, a menudo en el caso de las sociedades más pobres, y ocurre incluso en más desarrollados, esto se refiere a peregrinos o excursionistas.

De acuerdo con la definición de la Organización Mundial del Turismo (OMT, 1998):

El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancia en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocio y otros.

Se utilizan tres criterios simultáneamente para caracterizar un viaje como perteneciente al turismo. El desplazamiento debe ser tal que;

- Implica un desplazamiento fuera del entorno habitual.
- Tipo de propósito: el viaje debe realizarse para cualquier propósito diferente de ser remunerado desde el lugar visitado: los límites anteriores, donde el turismo se limitaba a la recreación y la visita de familiares y amigos, ahora se amplían para incluir una amplia gama de propósitos;
- Duración: solo se menciona una duración máxima, no mínima. El desplazamiento turístico puede ser con o sin pernoctación. Discutiremos la particularidad de las visitas en tránsito, desde un punto de vista conceptual y estadístico.

De la misma manera, la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2008) define al turismo como un fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales, ocio o de negocios. Esas personas se denominan viajeros que

pueden ser o bien turistas o excursionistas pueden ser residentes o no residentes y el turismo abarca sus actividades, algunas de las cuales suponen un gasto turístico.

Es decir, el turismo, es el acto y el proceso de pasar tiempo fuera de casa en busca de recreación, relajación y placer, mientras se hace uso de la provisión comercial de servicios.

Turismo Comunitario

Se entenderá por actividad turística comunitaria el ejercicio directo y exclusivo de los servicios de alojamiento, alimentos y bebidas, en los términos señalados en el artículo 5 de la Ley de Turismo por parte de las comunidades legalmente acreditadas, organizadas y capacitadas. (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2009).

Según la Federación Plurinacional de Turismo Comunitario del Ecuador (FEPTCE) define al turismo comunitario como:

Toda actividad económica solidaria que relaciona a la comunidad con los visitantes desde una perspectiva intercultural, con participación consensuada de sus miembros, propendiendo al manejo adecuado de los recursos naturales y la valoración del patrimonio cultural, basados en un principio de equidad en la distribución de los beneficios generados (Cabanilla E. & Cornejo C., 2018).

Se puede definir el turismo comunitario como toda forma de organización empresarial sustentada en la propiedad y en la autogestión de los recursos patrimoniales comunitarios, con arreglo a prácticas democráticas y solidarias en el trabajo y en la distribución de los beneficios generados para el bienestar de sus miembros. El rasgo distintivo del turismo comunitario es su dimensión humana y cultural, orientada a fomentar encuentros interculturales de calidad con los visitantes (OIT, 2005).

Turismo Vivencial

Consiste en realizar interacciones con los pobladores locales, de esta manera, el visitante aprende sus costumbres, disfruta de los platos típicos o bebidas tradicionales, duermen en sus viviendas, experimentan rutinas e intervienen en sus prácticas productivas.

Según Ascensión (2005), el turismo vivencial consiste en descubrir la riqueza cultural y natural del destino mediante la participación personal y directa del visitante en las costumbres cotidianas de las comunidades autóctonas, el viajero recibe una

vivencia única y el comunero encuentra una herramienta de desarrollo económico y de mejora en su calidad de vida. Surge como una alternativa económica de las comunidades rurales, campesinas, indígenas, mestizas o afrodescendientes propias de un país, para generar ingresos complementarios a las actividades económicas primarias y defender y revalorizar los recursos culturales y naturales locales (Citado en Espín & Flores, 2016).

Actividad Turística

La actividad turística cuenta con diferentes clasificaciones. Uno de ellos son los denominados enclaves que se originan a partir del intercambio comercial entre diversos destinos, conocidos también como de playa y sol. Una de sus características es el mercado masivo al que apunta a pesar de abarcar amplios segmentos de mercado. Además, conservan una producción mayor donde sus costos son relativamente bajos y aplican economías de escala (Cordero, Hiernaux-Nicolas & Duynen, 2002; Citado en Soto, 2017).

La actividad turística comprende el desplazamiento del lugar habitual de residencia, la pernoctación por un período superior a 24 horas y menor a un año para el goce y disfrute de un destino turístico. Por lo tanto, esta actividad implica el uso y contratación de medios de transporte, alojamiento (Rodríguez, 2010).

Según Urreta (2018) define la actividad turística como un “conjunto de operaciones que de manera directa o indirecta se relacionan con el turismo o pueden influir sobre él, siempre que conlleven la prestación de servicios a un turista. Son aquellos actos que realiza el consumidor para que acontezca el turismo. Son objetivos de su viaje y la razón por la cual requiere que le sean proporcionados los servicios.

Destino Turístico

De acuerdo con la organización mundial de Turismo (2019) se refiere al destino turístico como:

“Un espacio físico, con o sin una delimitación de carácter administrativo o analítico, en el que un visitante puede pernoctar. Es además inmaterial, con una imagen y una identidad que pueden influir en su competitividad en el mercado”.

Producto Turístico

Un producto turístico es una combinación de elementos materiales e inmateriales, como los recursos naturales, culturales y antrópicos, así como los

atractivos turísticos. Un producto turístico se comercializa a través de los canales de distribución, que también fijan el precio, y tiene un ciclo vital (OMT, 2019).

Comunidad receptora

Según Molina (1991), “son los habitantes de una comunidad local relacionados directa o indirectamente con las practicas turísticas. Siendo un elemento dinamizador y fundamental en el desarrollo sostenible del turismo” (Citado en Espín & Flores, 2016).

Comunidad Indígena

Las comunidades indígenas cuentan con una identidad propia que deben defender en la nación o país en el que viven, ya que se sienten amenazadas en su identidad, porque su existencia en la sociedad en la que intentan desarrollarse se encuentra al margen de la misma. Por lo tanto, una comunidad indígena es aquella que concentra un legado cultural, ocupa un lugar en todo país; se identifica respecto del resto de la población porque habla un idioma distinto a la lengua oficial; y que además tiene usos y costumbres distintas; y cuya organización política, social, cultural y económica se diferencia de los otros sectores sociales, porque se sostiene en sus costumbres (Ramírez, 2007).

Aculturación Turística

Se considera aculturación turística como un fenómeno sociológico que consiste en el cambio de pautas de conducta, formas de vida y hábitos, debido al contacto y a la comunicación entre personas de diversas culturas y sociedades. Cuando debido a la afluencia de turistas, se produce el choque de dos culturas, dan lugar a una tercera resultante de ambas y con características propias (Urreta, 2018).

Organización comunal

Es como las comunidades deciden organizarse para liderar y promover métodos comunitarios, promedio de la colaboración y el quehacer en la vida de las comunidades (Ministerio del Interior Colombia, s.f., Citado en Espín & Flores, 2016).

Instalaciones o facilidades

Son todos los bienes o servicios que hacen posible la actividad turística. Además, ofrecen a los visitantes servicios que complementan al turismo para su práctica y satisfacer sus necesidades (Ricaurte, 2009).

Gobernanza

Es el subsistema regulador, que se encarga de dirigir a la actividad turística y está compuesto por las organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales que toman decisiones o de alguna manera inciden en el desarrollo turístico. Se incluyen además los documentos normativos como leyes, políticas, regulaciones, planes y proyectos que cumplen la misma función (Ricaurte, 2009).

Sistema Turístico

De acuerdo con la propuesta de Molina (2000: 36) es un sistema abierto, de manera que intercambia energía, materia e información con su entorno, lo cual permite su supervivencia. En el sistema turístico de un municipio o una comunidad, por ejemplo, el entorno está dado por las condiciones sociales, políticos, económicos y ambientales que afectan al turismo, algunas veces fuertemente, por ejemplo, en el caso de crisis económicas o desastres naturales, pero que no forman parte directa de la actividad. Estas condiciones pueden estar dentro de la localidad o fuera de ella, es decir, pueden ser regionales, nacionales o internacionales (Citado en Ricaurte, 2009).

Impacto Turístico

Los impactos del turismo son el resultado de una compleja interacción de fenómenos. Sin embargo, pueden ser conjugados en dos grandes subconjuntos (Mathieson, 1988; citado en Pirconell, 1993):

- a) El primero presenta los impactos del turismo como una interacción entre los turistas y el área de destino y su población. Además, los subsistemas económico, social y medioambiental del área de destino tienen unas determinadas capacidades de carga.
- b) El segundo marco general se focaliza hacia un componente importante: los turistas y sus procesos de toma de decisiones. Sabemos, también, que los impactos de turismo son dinámicos y cambiantes al unísono con los correspondientes cambios en los lugares de destino, las características del viaje y los atributos personales y comportamentales de los turistas.

Impacto Económico

Se entiende por impacto económico del turismo, la medida de los beneficios y, también, de los costes económicos generados por el desarrollo de esta actividad. Sin embargo, la magnitud de los impactos causados por el turismo depende en gran medida

del nivel de desarrollo de las comunidades receptoras, en el caso del impacto económico se puede destacar la naturaleza de las ofertas y atractivos para los turistas, el volumen del gasto turístico en el lugar del destino y el nivel de desarrollo económico del área de destino (Pirconell, 1993).

Impacto Socioeconómico

Según Stverakova (2012) los estudios de impacto económico y social facilitan a los gestores de destinos información de gran utilidad que se convierte en argumentos para la toma de decisiones acerca del modelo de desarrollo de un destino turístico, el presupuesto destinado a promocionar el sector, el desarrollo de proyectos dinamizadores del mismo; los mismos que permiten estimar el impacto directo dentro del sector turístico, y sus efectos indirectos e inducidos, traducidos en empleo, ingresos por impuestos, y otros indicadores de interés (citado en Soto, 2017).

La relación existente entre el transporte y el turismo

El transporte es un motor fundamental de la industria del turismo, es una condición previa para viajar, ya que facilita la movilidad y el movimiento de turistas desde su lugar de origen a su destino y viceversa. No obstante, tiene una relación simbiótica con el turismo, uno no puede ocurrir sin el otro y los dos son dependientes.

Por lo que, la tarea clave para el sector turístico es comprender y presentar la importancia vital de los enlaces de transportes adecuados a los destinos, reconociendo los modos de viaje apropiados para los diferentes tipos de viajes, y promover una comprensión adecuada de esos enlaces y el valor que tienen a las economías locales entre la política de transporte y la comunidad de planificación.

Asimismo, los actores turísticos deben entender cómo opera el sector del transporte y en qué medida influir en las decisiones y la planificación sectorial. Esto puede volverse bastante complejo si se presta atención a las diferentes infraestructuras de transporte, normas y reglamentos en los distintos contextos geográficos. Dado es el caso, en algunos países, depende en gran medida de la infraestructura del tren, otros solo pueden llegar en barcos y algunos pueden requerir un transporte privado para que los turistas puedan moverse.

De acuerdo con lo descrito por Burkart y Medlik (1981) el sistema de transporte se puede analizar en función de tres partes (Citado en Sancho, 1998):

- El medio: rutas aéreas controladas, rutas marítimas, canales, carreteras. Vías de ferrocarril, autopistas.
- El vehículo: aviones, barcos, trenes, autobuses, vehículos privados.
- Terminales: aeropuertos, estaciones marítimas o puertos, estaciones de trenes, estaciones de autobuses, garajes, aparcamientos.

Los medios de transporte fundamentales son:

Tabla 1.

Medios de transporte

Transporte Aéreo	Líneas aéreas regulares de larga distancia que operan redes que trasladan a la mayoría de los viajeros de larga distancia, con cualquier motivación, alrededor del mundo y ofrecen un variado rango de tarifas promocionales para viajes de ocio de clase económica.
Transporte marítimo	Los <i>ferries</i> operan redes regulares o cortas ruta marítimas, sirviendo como extensión de las carreteras: están principalmente diseñados para transportar coches, autocares y camiones.
Ferrocarril	Los servicios regulares de tren cuyo uso turístico está limitado principalmente a servicios regulares interurbanos para todo tipo de viajes.
Autobús	El autobús regular de uso turístico está circunscrito principalmente a servicios interurbanos, sirviendo esencialmente a viajes no profesionales.
Transporte privado	Los automóviles privados y los coches de alquiler son los medios dominantes del turismo nacional, en visitas de un solo día o excursiones recreativas, y en viajes internacionales. El alquiler de coches cumple el papel de transporte privado sustitutorio y está ligado con otros operadores del transporte, tour operadores y hoteleros.
Autocares	Para hacer un recorrido general por las ciudades turísticas.

Adaptado de: Introducción del Turismo “OMT”, por Sancho (1998).

Generalmente, como describe Cooper et al. (1993), la selección de un medio de transporte u otro dependerá de distintos factores como el tiempo disponible para viajar, la distancia a recorrer, la importancia que se dé al confort y a la seguridad, el precio de los diferentes servicios entre lo que se puede seleccionar, las combinaciones existentes. Además, la decisión varía dependiendo de las peculiaridades personales de cada viajero. (Citado en Sancho, 1998).

Transporte ferroviario

Es un medio de transporte, en vehículos que transitan por vías (rieles o ferrocarriles). Es uno de los modos más importantes, usualmente usados y muy rentables de transporte y transporte de mercancías a lo largo y a corta distancia (Ruano, 2016). El transporte ferroviario es un facilitador del progreso económico, utilizado para movilizar bienes y personas. Las adaptaciones incluyen ferrocarriles de pasajeros, ferrocarriles subterráneos urbanos subterráneos (o sobre tierra) y vagones de mercancías. El transporte ferroviario también tiene algunas limitaciones y limitaciones. Una de las mayores limitaciones del transporte ferroviario es el alto costo.

El proyecto de rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano “avanza” crea fuentes de empleo y fortalece las economías locales de siete provincias y 26 cantones del Ecuador, es una situación desde octubre del 2008 hasta la actualidad. En efecto se han movilizadado 111.435 turistas en los diferentes tramos, se han generado 4.300 empleos directos temporales en relación a las obras de la rehabilitación; 1.407 empleos estables relacionados con los productos turísticos del Tren (Carrera, 2011).

En la rendición de cuentas de tren Ecuador (2015) se puede apreciar en la figura 3 los números de empleos que genero cada ruta.

Tramo	Diciembre	
	Nº Empleos	Nº Unidades Productivas*
Quito - Cevallos – Mocha	1239	409
Otavallo – Ibarra	506	185
Ibarra – Salinas	266	49
Urbina – Riobamba	1079	286
Riobamba – Colta	208	48
Alausi - Sibambe – Huigra	950	122
Tambo – Coyocctor	104	13
Duran – Bucay	1145	418
TOTAL NACIONAL	5.497	1.530
* negocios comunitarios y locales relacionados directa e indirectamente con la operación del tren		

Figura 3. Empleos y emprendimientos vinculados. Tomado de Rendición de cuentas de tren Ecuador 2015.

En la figura 4 se puede observar que en el número de pasajeros transportados en ferrocarril disminuye de manera considerable a partir del año 2014. No obstante, entre el 2014 y 2018 se puede ver una reducción del 33%, esto es 57.734 pasajeros menos.

Pero, en el año 2018 se evidencia un leve incremento del 1,4% con respecto al 2017, lo que equivale a 1.576 pasajeros adicionales (INEC, 2019).

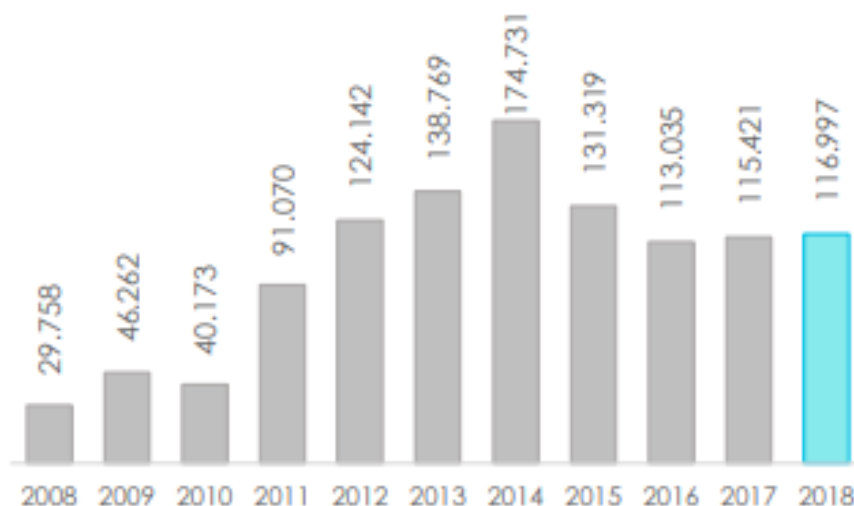


Figura 4. *Pasajeros transportados en ferrocarril, periodo 2008-2018*. Fuente: Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, 2018. Citado en ANET, 2019.

Por otro lado, en el año 2018 se reportaron 116.997 pasajeros transportados por ferrocarril, siendo el 70, % nacionales y en el 28,7% extranjeros. Existen 1.444 pasajeros que no registraron su nacionalidad (1,2%). Además, la ruta Alausí-Sibambe-Alausí, tuvo mayor demanda por parte de los pasajeros nacionales y extranjeros (Ver figura 5).

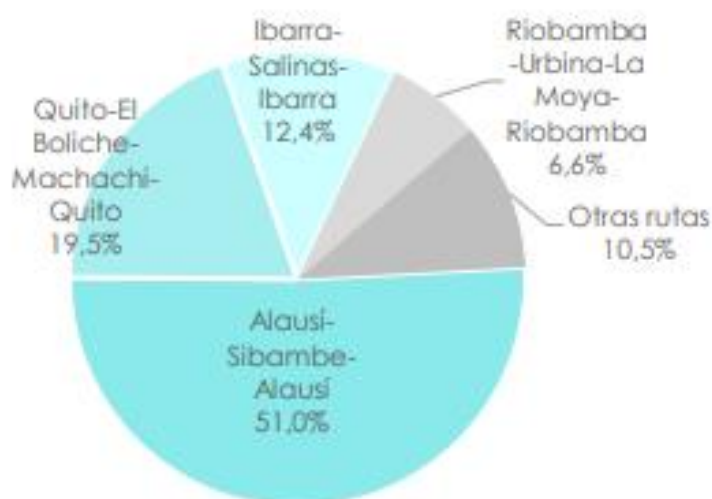


Figura 5. *Número de pasajeros de transporte ferroviario según rutas, periodo 2018*. Fuente: Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, 2018. Citado en ANET, 2019.

En las estadísticas internacionales (ver tabla 2), Perú es el país de la región con mayor número de pasajeros que usan transporte ferroviario, con 2.9 millones de pasajeros. Ecuador se ubica en cuarto lugar con 116.997. (INEC,2019)

Tabla 2.

Número de pasajeros transportados por ferrocarril, año 2018

País	Pasajeros transportados
Perú	2.991.959
Colombia	658.227
Bolivia	117.338
Ecuador	116.997

Fuente: Entidades públicas con información estadística de cada país. Citado en ANET, 2019.

Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP)

Es una empresa pública encargada de administrar y operar eficientemente el sistema ferroviario nacional ofertando productos turísticos innovadores con altos estándares de calidad, excelencia, responsabilidad social, favoreciendo el desarrollo profesional y el fortalecimiento las economías locales (FEEP, 2016).

Ruta Tren del hielo I

La aventura comienza en Riobamba, típica ciudad andina enclavada en los Andes Centrales del Ecuador. La vista en un día despejado es impresionante: el volcán Altar o Capac Urku se alza en el horizonte con su cumbre coronada por cinco picos, testigos de una erupción de hace miles de años. Hacia el norte aparece el majestuoso Chimborazo, pico más alto de Ecuador y de la tierra. Mientras el tren asciende desde Riobamba hacia los páramos del Chimborazo, la temperatura desciende a casi cero grados (Tren Ecuador, s.f.).

En la estación de Urbina nos espera Baltazar Ushca, el hombre que afronta bajas temperaturas y asciende a 3.600 metros para extraer hielo fósil de los costados del Taita (padre) Chimborazo. Mientras visitamos la estación y refugio de Urbina, Baltazar nos cuenta que es una de las últimas personas que perpetúa la tradición de ir una vez por semana a visitar al Taita Chimborazo para pedirle que le “regale” hielo. Justo antes de

regresar a Riobamba, paramos en La Moya donde los descendientes de los puruhá esperan para contarnos como es la vida, sus costumbres, tradiciones y compartir un almuerzo típico que no está incluido en el valor del boleto del Tren (Tren Ecuador, s.f.)



Figura 6. Mapa de la ruta Tren del Hielo I. Tomado de <http://trenecuador.com/es/expediciones/tren-del-hielo-i/>

Marco Referencial

Un análisis socioeconómico permite identificar todos los tipos de problemas locales y el efecto en la distribución de la economía para provocar la tardanza o aceleración del bienestar o pobreza. A pesar de que no se han desarrollado estudios socioeconómicos en la comunidad la Moya vinculada con la ruta del tren del hielo I, se sustenta algunos trabajos investigativos que han tenido relación.

De acuerdo con un estudio realizado por Rout, Mishra y Pradhan (2016) tuvo como propósito investigar el impacto del turismo en el crecimiento económico de la India durante el período de 1990 a 2015. Los resultados predijeron la posibilidad de una relación de equilibrio a largo plazo entre el turismo y el crecimiento económico. De la misma manera, esto justifica la identificación de los indicadores que deben enfatizarse al formular planes y políticas para la expansión del sector turístico. Sin embargo, la

estimación del modelo de regresión a largo plazo sugiere que los indicadores como las ganancias de divisas, el gasto de los turistas internacionales, el gasto interno en turismo y la inversión de capital de todas las industrias relacionadas con los viajes y el turismo son fundamentales para hacer de la industria del turismo un motor de crecimiento económico.

Por otro lado, un estudio realizado por Paredes (2016) titulado “El producto turístico Tren del Hielo II” y su aporte en la dinamización socio-económica del Cantón Cevallos, Provincia de Tungurahua” en donde se pudo evidenciar que no todos los sectores productivos se ven beneficiados. Por lo tanto, se debería plantear nuevas alternativas para dar paso a que más negocios del sector se vean favorecidos. A través de un compromiso entre el sector productivo del cantón Cevallos y los entes gubernamentales del mismo para integrar acciones y soluciones que ayuden al desempeño de la actividad turística.

Cabe destacar que, en América del Sur, tenemos un gran referente conocido como Tren de lujo Hiram Bingham, Machu Pichu Perú- que transporta a los pasajeros a través de distintos pueblos de la serranía peruana. Desde su estación de Poroy, (20 minutos del centro de la ciudad de Cusco) el Hiram Bingham empieza su recorrido diario, los guías se presentan para explicar y aclarar todos los puntos más importantes e interesantes de la ruta, tal y como lo hacen los guías en las ruinas de Machu Picchu (Bosman, 2008; citado en Sandoval, 2018).

La región de Cuzco cuenta con una oferta turística estructurada que va desde hoteles, restaurantes, agencias, y entre otros. Actualmente es el mayor destino turístico del Perú, con una afluencia de un millón de visitantes anuales. Sin duda es un motor económico y turístico, que promueve su desarrollo con la llegada de turistas internacionales beneficiando a los poblados cercanos con fuertes ingresos económicos (Sandoval, 2018).

De igual manera, Ganán (2015) en su trabajo titulado “Tren turístico y su incidencia económica en Duran, parroquia Eloy Alfaro, provincia de Guayas” hace referencia que la población del cantón, se ha beneficiado en forma directa e indirecta con la rehabilitación del tren, generando empleos y que en la actualidad existen locales comerciales a lo largo de la línea férrea. Además, mediante el estudio de campo los turistas manifestaron que percibieron un ambiente agradable y una guía turística

adecuada de las rutas, horarios y los paquetes turísticos, observándose el desarrollo del turismo por parte del cantón.

Pazmiño y Proaño (2017) en su investigación titulada “Evaluación de los aspectos económicos, social y ambiental de la Ruta del Hielo II” tuvo como fin evaluar los impactos producidos por el turismo en la ruta del tren hielo II, en los aspectos social, económico y ambientales. En donde se aplicó dos metodologías siendo el listado de chequeo simple y matriz socioeconómica del coeficiente de evaluación de proyectos sociales. Dando como resultados varios impactos, tantos positivos como negativos. Concluyendo que la empresa Ferrocarriles del Ecuador debe realizar acciones correctivas que permitan mejorar el desarrollo de las actividades y la calidad de vida de las poblaciones locales a la ruta de influencia, cumpliendo con los parámetros de sostenibilidad.

Pero en la investigación realizada por Sandoval (2018) titulada “Impacto económico generado en los emprendedores de la ruta turística tren del hielo II” tuvo como principal objetivo identificar el impacto económico generado por los emprendedores de la ruta. Cuyos resultados obtenidos arrojaron que, el impacto económico generado por los emprendedores estas directamente vinculados a la venta de alimentos y souvenirs. A pesar que, aún conservan la esperanza de a la ruta que contribuye a la economía, pero debido a la poca demanda optan por realizar otros tipos de actividades complementarias.

Marco Legal

Ley de turismo

Capítulo I

Generalidades

De acuerdo con la Ley de Turismo, en los artículos 3 y 4 menciona aspectos importantes de la actividad turística en el Ecuador:

Según en el art 3 menciona los principios que tiene una actividad turística: La iniciativa privada como pilar fundamental del sector; con su contribución mediante la inversión directa, la generación de empleo y promoción nacional e internacional. Asimismo, la debida participación de los gobiernos provinciales y cantonales de impulsar y apoyar el desarrollo turístico, dentro del marco de la descentralización.

De la misma manera, la iniciativa y participación comunitaria indígena, campesina, montubia o afro ecuatoriana, con su cultura y tradiciones preservando su identidad, protegiendo su ecosistema y participando en la prestación de servicios turísticos, en los términos previstos en esta Ley y sus reglamentos.

Con respecto al art. 4 la política estatal con relación al sector del turismo, se refiere que la actividad turística corresponde a la iniciativa privada y comunitaria o de autogestión, y al Estado en cuanto debe potencializar las actividades mediante el fomento y promoción de un producto turístico competitivo. Además, de promover la capacitación técnica y profesional de quienes ejercen legalmente la actividad turística;

Y de la misma manera, promover internacionalmente al país y sus atractivos en conjunto con otros organismos del sector público y con el sector privado;

Asimismo, acorde a las actividades turísticas y de quienes la ejercen, la ley de turismo expone:

Art. 12.- Cuando las comunidades locales organizadas y capacitadas deseen prestar servicios turísticos, recibirán del Ministerio de Turismo o sus delegados, en igualdad de condiciones todas las facilidades necesarias para el desarrollo de estas actividades, las que no tendrán exclusividad de operación en el lugar en el que presten sus servicios y se sujetarán a lo dispuesto en esta Ley y a los reglamentos respectivos.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ECUADOR

Capítulo segundo- Principio de aplicación de los derechos

Art. 10.- Las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales. La naturaleza será sujeto de aquellos derechos que le reconozca la Constitución.

Capítulo segundo- Derechos del Buen vivir-Ambiente sano

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Capítulo segundo- Derechos del Buen vivir- Cultura y ciencia

Art. 21.- Las personas tienen derecho a construir y mantener su propia identidad cultural, a decidir sobre su pertenencia a una o varias comunidades culturales y a expresar dichas elecciones; a la libertad estética; a conocer la memoria histórica de sus culturas y a acceder a su patrimonio cultural; a difundir sus propias expresiones culturales y tener acceso a expresiones culturales diversas. No se podrá invocar la cultura cuando se atente contra los derechos reconocidos en la Constitución.

Capítulo cuarto- Derechos de las comunidades, pueblos y nacionalidades

Art. 56.- Las comunidades, pueblos, y nacionalidades indígenas, el pueblo afroecuatoriano, el pueblo montubio y las comunas forman parte del Estado ecuatoriano, único e indivisible.

Art. 57.- Se reconoce y garantizará a las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas, de conformidad con la Constitución y con los pactos, convenios, declaraciones y demás instrumentos internacionales de derechos humanos, los siguientes derechos colectivos:

- 1) Mantener, desarrollar y fortalecer libremente su identidad, sentido de pertenencia, tradiciones ancestrales y formas de organización social.
- 2) No ser objeto de racismo y de ninguna forma de discriminación fundada en su origen, identidad étnica o cultural.
- 3) El reconocimiento, reparación y resarcimiento a las colectividades afectadas por racismo, xenofobia y otras formas conexas de intolerancia y discriminación.
- 4) Conservar la propiedad imprescriptible de sus tierras comunitarias, que serán inalienables, inembargables e indivisibles. Estas tierras estarán exentas del pago de tasas e impuestos.
- 5) Mantener la posesión de las tierras y territorios ancestrales y obtener su adjudicación gratuita.
- 6) Participar en el uso, usufructo, administración y conservación de los recursos naturales renovables que se hallen en sus tierras.

- 7) La consulta previa, libre e informada, dentro de un plazo razonable, sobre planes y programas de prospección, explotación y comercialización de recursos no renovables que se encuentren en sus tierras y que puedan afectarles ambiental o culturalmente; participar en los beneficios que esos proyectos reporten y recibir indemnizaciones por los perjuicios sociales, culturales y ambientales que les causen. La consulta que deban realizar las autoridades competentes será obligatoria y oportuna. Si no se obtuviese el consentimiento de la comunidad consultada, se procederá conforme a la Constitución y la ley.
- 8) Conservar y promover sus prácticas de manejo de la biodiversidad y de su entorno natural. El Estado establecerá y ejecutará programas, con la participación de la comunidad, para asegurar la conservación y utilización sustentable de la biodiversidad.
- 9) Conservar y desarrollar sus propias formas de convivencia y organización social, y de generación y ejercicio de la autoridad, en sus territorios legalmente reconocidos y tierras comunitarias de posesión ancestral.
- 10) Crear, desarrollar, aplicar y practicar su derecho propio o consuetudinario, que no podrá vulnerar derechos constitucionales, en particular de las mujeres, niñas, niños y adolescentes.
- 11) No ser desplazados de sus tierras ancestrales.
- 12) Mantener, proteger y desarrollar los conocimientos colectivos; sus ciencias, tecnologías y saberes ancestrales; los recursos genéticos que contienen la diversidad biológica y la agrobiodiversidad; sus medicinas y prácticas de medicina tradicional, con inclusión del derecho a recuperar, promover y proteger los lugares rituales y sagrados, así como plantas, animales, minerales y ecosistemas dentro de sus territorios; y el conocimiento de los recursos y propiedades de la fauna y la flora. Se prohíbe toda forma de apropiación sobre sus conocimientos, innovaciones y prácticas.
- 13) Mantener, recuperar, proteger, desarrollar y preservar su patrimonio cultural e histórico como parte indivisible del patrimonio del Ecuador. El Estado proveerá los recursos para el efecto.

- 14) Desarrollar, fortalecer y potenciar el sistema de educación intercultural bilingüe, con criterios de calidad, desde la estimulación temprana hasta el nivel superior, conforme a la diversidad cultural, para el cuidado y preservación de las identidades en consonancia con sus metodologías de enseñanza y aprendizaje. Se garantizará una carrera docente digna. La administración de este sistema será colectiva y participativa, con alternancia temporal y espacial, basada en veeduría comunitaria y rendición de cuentas.
- 15) Construir y mantener organizaciones que los representen, en el marco del respeto al pluralismo y a la diversidad cultural, política y organizativa. El Estado reconocerá y promoverá todas sus formas de expresión y organización.
- 16) Participar mediante sus representantes en los organismos oficiales que determine la ley, en la definición de las políticas públicas que les conciernan, así como en el diseño y decisión de sus prioridades en los planes y proyectos del Estado.
- 17) Ser consultados antes de la adopción de una medida legislativa que pueda afectar cualquiera de sus derechos colectivos.
- 18) Mantener y desarrollar los contactos, las relaciones y la cooperación con otros pueblos, en particular los que estén divididos por fronteras internacionales.
- 19) Impulsar el uso de las vestimentas, los símbolos y los emblemas que los identifiquen.
- 20) La limitación de las actividades militares en sus territorios, de acuerdo con la ley.
- 21) Que la dignidad y diversidad de sus culturas, tradiciones, historias y aspiraciones se reflejen en la educación pública y en los medios de comunicación; la creación de sus propios medios de comunicación social en sus idiomas y el acceso a los demás sin discriminación alguna. Los territorios de los pueblos en aislamiento voluntario son de posesión ancestral irreductible e intangible, y en ellos estará vedada todo tipo de actividad extractiva. El Estado adoptará medidas para garantizar sus vidas, hacer respetar su autodeterminación y voluntad de permanecer en aislamiento, y precautelar la observancia de sus derechos. La violación de estos derechos constituirá delito de etnocidio, que será

tipificado por la ley. El Estado garantizará la aplicación de estos derechos colectivos sin discriminación alguna, en condiciones de igualdad y equidad entre mujeres y hombres.

Art. 60.- Los pueblos ancestrales, indígenas, afroecuatoriano y montubios podrán constituir circunscripciones territoriales para la preservación de su cultura. La ley regulará su conformación. Se reconoce a las comunas que tienen propiedad colectiva de la tierra, como una forma ancestral de organización territorial.

Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021 Toda una Vida

Objetivo 2: Afirmar la interculturalidad y plurinacionalidad, revalorizando las identidades diversas.

Dentro del campo de la identidad y cultura ecuatoriana se presentan propuestas a través de la promoción de la actividad y la producción artística, cultural y audiovisual; la circulación de las artes, culturas, memorias y patrimonios tangibles e intangibles, y la inclusión de los conocimientos ancestrales; todo esto en una interacción con los diferentes ámbitos del desarrollo del país.

De este modo, la población ecuatoriana comprende que alcanzar el desarrollo social, político y económico sostenible no será posible sin la integración social e igualdad de condiciones para los grupos vulnerables, de atención prioritaria e históricamente excluidos. Es por esto por lo que se demanda la concentración de esfuerzos en la erradicación de la discriminación y exclusión en todas sus manifestaciones, especialmente el racismo, xenofobia y homo-transfobia.

Asimismo, existe interés en fortalecer y afianzar el sentido de pertenencia basada en una sociedad heterogénea, es decir, en las múltiples manifestaciones culturales existentes en nuestro país, demostrando la riqueza cultural, creativa, estética (individual y colectiva) que caracteriza al Ecuador.

De acuerdo a este objetivo se destacan los siguientes objetivos políticos:

2.2 Garantizar la interculturalidad y la plurinacionalidad en la gestión pública, para facilitar el goce efectivo de los derechos colectivos de los pueblos y nacionalidades.

2.6 Salvaguardar los territorios ancestrales y el patrimonio intangible, el fortalecimiento organizativo comunitario, las visiones de desarrollo propio y la

sostenibilidad de sus recursos, y proteger la vida y autodeterminación de los pueblos indígenas en aislamiento voluntario.

Objetivo 4: Consolidar la sostenibilidad del sistema económico, social y solidario, y afianzar la dolarización.

En este marco, es importante mantener un sistema económico financiero en el que todas las personas puedan acceder a recursos locales para convertirse en actores esenciales en la generación de la riqueza nacional.

De acuerdo a este objetivo se destacan los siguientes objetivos políticos:

4.3 Promover el acceso de la población al crédito y a los servicios del sistema financiero nacional, y fomentar la inclusión financiera en un marco de desarrollo sostenible, solidario y con equidad territorial.

4.9 Fortalecer el apoyo a los actores de la economía popular y solidaria mediante la reducción de trámites, acceso preferencial a financiamiento y a contratación pública, para su inclusión efectiva en la economía.

Objetivo 6: Desarrollar las capacidades productivas y del entorno para lograr la soberanía alimentaria y el Buen Vivir Rural.

Desde el sector rural, las demandas ciudadanas, orientadas hacia la soberanía alimentaria y un modelo de desarrollo rural integral, se dirigen esencialmente al impulso de sistemas de producción alternativos bajo el enfoque agroecológico, los mismos que permitan rescatar los saberes culturales y la cohesión social, encaminados al fomento de mecanismos solidarios de comercio. De igual manera, las necesidades laborales apuntan a la creación de empleos no tradicionales, como el turismo comunitario y capacitación y asistencia técnica a pequeños productores.

El enfoque que tiene el objetivo está dirigido por los siguientes objetivos políticos:

6.6 Fomentar en zonas rurales el acceso a servicios de salud, educación, agua segura, saneamiento básico, seguridad ciudadana, protección social rural y vivienda con pertinencia territorial y de calidad; así como el impulso a la conectividad y vialidad nacional.

6.7 Garantizar la participación plural, con enfoque de género y énfasis en las organizaciones de pueblos, nacionalidades, comunas, comunidades y colectivos, en el manejo sostenible de los recursos naturales y servicios ambientales.

Objetivo 9: Garantizar la soberanía y la paz, y posicionar estratégicamente al país en la región y el mundo.

En este objetivo se han planteado propuestas para la protección del patrimonio natural y cultural; la promoción de la identidad y cultura ecuatoriana; adicionando, el desarrollo de la oferta turística nacional, el turismo receptivo y comunitario, vinculando los saberes y conocimientos de las comunidades en los procesos turísticos; y la promoción de industrias culturales.

9.4 Posicionar y potenciar a Ecuador como un país megadiverso, intercultural, desarrollando y fortaleciendo la oferta turística nacional y las industrias culturales; fomentando el turismo receptivo como fuente generadora de divisas y empleo, en un marco de protección del patrimonio natural y cultural.

Plan estratégico de desarrollo de turismo sostenible en Ecuador hacia el año 2030 (PLANDETUR 2030)

El Plan Nacional de Turismo 2030, como instrumento orientador de actuación del sector turístico del país, se centrará en la búsqueda de la competitividad del destino Ecuador, esto con el objetivo de hacer del turismo un agente de cambio positivo en la economía nacional a largo plazo. Para avanzar con este objetivo, será necesario contar con el apoyo del sector privado, la gestión gubernamental y el apoyo normativo dirigido a la mejora de incentivos que profundicen las alianzas público- privadas y, por ende, fortalezcan una gobernanza colaborativa y participativa (PLANDETUR 2030, 2019).

Por consiguiente, el Ecuador tendrá que adoptar los lineamientos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas la cual reúne a los 17 objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas. Dentro de ella, el turismo está incluido en las metas de los siguientes objetivos:

- Objetivo 8: Trata sobre la promoción del “crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las personas”; incluye la meta 8:9 “De aquí a

2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales”.

- Objetivo 12: Busca “garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles” e incluye la meta 12.b: “Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos en el desarrollo sostenible, a fin de lograr un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales” (Plandetur 2030).

En esta orden de cosas, el Plan Nacional de turismo 2030 propone que Ecuador sea impulsado con base en cinco ejes estratégicos, dejando en evidencia que el tratamiento y gestión del sector turístico debe abordarse desde un enfoque sistémico y holístico, si el objetivo es lograr su desarrollo sostenido (Plandetur 2030, 2019).

El primer eje, denominado Destinos y Calidad, apuesta por la innovación y diversificación de la oferta de productos turísticos a partir de las ventajas comparativas del destino Ecuador, asegurando la calidad en prestación de servicios turísticos, de la misma manera, provocando una experiencia capaz de garantizar que las expectativas del consumidor se cumplan, y redunden en una mejor calidad de gasto y mayor tiempo de estadía en los destinos turísticos del país.

El segundo eje, denominado Conectividad, está dirigido a optimizar la conectividad integral (transporte, infraestructura, cobertura digital) asociada a los destinos, a través del establecimiento de una política para la atracción y apertura de rutas aéreas directas y mayor cantidad de frecuencias que permitan conectar al país con los principales mercados emisores de turistas en el mundo; pero también, optimizar la conexión terrestre, aérea, fluvial, marítima y ferroviaria al interior del país, con el objetivo de facilitar la operación turística y la experiencia de viaje del visitante.

El tercer eje, denominado Seguridad Turística, en donde su gestión apuntará a fortalecer los mecanismos de coordinación interinstitucional necesarios, que permitan articular medidas prácticas dirigidas a garantizar un ambiente propicio para el normal desarrollo de la actividad turística. En conclusión, busca promover medidas de control y prevención dirigidas a los turistas y a los prestadores de servicios turísticos; establecer protocolos de gestión efectiva de riesgos naturales y antrópicos; fortalecer la vigilancia

y protección preventiva en los atractivos/patrimonios/destinos y, además, impulsar acciones para prevenir los delitos contra los derechos humanos.

El cuarto eje, denominado Promoción y Mercadeo, alienta la adaptación de la información y promoción turística a los nuevos condicionantes de la demanda. En donde todo esto, dependa de planes inteligentes de marketing digital y social media que apunten a la publicación de las guías y material promocional offline y también a los canales digitales, adaptándose a las nuevas herramientas móviles del turista, que actualmente es mucho más informado y exigente, que demanda nuevos servicios de acuerdo a la etapa del viaje en la que se encuentra.

El último eje propuesto, denominado Fomento a la inversión, busca consolidar al emprendimiento como un elemento primordial de la agenda pública, privada y académica. Por otro lado, busca ampliar la oferta de servicios turísticos que permitan promover el flujo de turistas con mejor calidad de gasto, de tal manera que generen mayor ingreso de divisas, se impulsarán iniciativas y programas que fomenten e incentiven la atracción de inversiones para el desarrollo de nuevas iniciativas turísticas, que representen una mayor generación de empleo vinculado al sector.

Detrás de este eje, se propone estimular la innovación disruptiva donde las ideas y negocios turísticos apunten a un nicho de mercado que puede parecer poco atractivo, pero al final, con un nuevo producto o idea propendan a redefinir por completo la industria. Con la finalidad, de que las empresas tiendan a innovar más rápido que la evolución de las necesidades de los turistas, buscando romper las reglas establecidas, provocando obsolescencia en los actuales modelos y generando una nueva tendencia/mercado antes inexistente con potencial de crecimiento.

En conclusión, se ha planteado la firme decisión de convertir a Ecuador en un destino que promueva un modelo basado en la competitividad y sostenibilidad, impulse el aprovechamiento eficaz de sus atractivos, naturales y culturales, estimule la creación de otros recursos innovadores, la mejora en la eficiencia de los servicios, la accesibilidad universal y las tecnologías de la información y comunicación. Con ello, se busca contribuir en la mejora de la experiencia del turista, pero también aporta beneficios adicionales como incrementar la calidad de vida de los residentes y la creación de sinergias positivas entre los distintos agentes del destino.

Sin embargo, el enfoque estratégico que tiene el plan deberá enmarcarse en políticas concretas interinstitucionales de gestión, a partir de las cuales se delinearán el desarrollo turístico del destino Ecuador. Las políticas propuestas son las siguientes:

1. Fomentar el turismo sostenible, accesible e inclusivo como modelo de desarrollo en todos los niveles de gestión.
2. Fortalecer la gestión de los destinos a través de la coordinación interinstitucional
3. Mejorar la competitividad de los destinos.
4. Dinamizar la conectividad nacional e internacional.
5. Fomentar la inversión turística nacional y extranjera directa.
6. Impulsar la inteligencia de mercados turísticos a través del levantamiento de datos y estadísticos.

Ley de comunas y comunidades del Ecuador

De acuerdo al proyecto de Ley de comunas y comunidades del Ecuador, para que una comunidad este constituida como tal se debe destacar los siguientes artículos:

Capítulo I

Art. 1.- Objeto: Esta Ley, tiene por objeto establecer los principios y normas generales que fortalezcan a las comunas en el marco del Estado Intercultural y Plurinacional del Ecuador, para el pleno ejercicio de los derechos colectivos establecidos en la Constitución, las leyes, los pactos, convenios, declaraciones y demás instrumentos internacionales de derechos humanos.

Según en el Art. 4 la presente ley se regirá por los siguientes principios:

- **Igualdad social:** Las familias que integran las comunidades tendrán los mismos derechos y oportunidades en el goce y usufructo de bienes y recursos, que posea la comuna; así como en la participación para la toma de decisiones.
- **Participación:** es el derecho que tienen las personas y las comunas de involucrarse voluntariamente y de incidir en la toma de decisiones en la planificación, ejecución y evaluación de los distintos programas y proyectos de desarrollo, y en la rendición de cuentas de las autoridades e Instituciones del Estado.

Art. 5.- La comuna. - es una organización social asentada dentro de un territorio local, que está formada por personas que tienen intereses comunes, comparten una misma historia colectiva, costumbres, tradiciones, saberes, prácticas sociales y productivas y tienen un alto sentido de pertenencia grupal; para efectos de esta ley se entenderá como comuna todo centro poblado que no tenga la categoría de parroquia y que fuere conocido con el nombre de caserío, anejo, barrio, partido, parcialidad, palenque o cualquier otra designación.

La Comuna, Comunidad y el Pueblo constituyen una estructura administrativa y territorial de las nacionalidades.

Las comunas podrán conformar circunscripciones territoriales conforme lo determina la Constitución y la Ley.

Art. 10.- Las comunas tienen los siguientes derechos:

1. Mantener, desarrollar y fortalecer libremente su identidad cultural, sentido de pertenencia, tradiciones ancestrales y formas de organización social;
2. Conservar y desarrollar sus propias formas de convivencia y organización social, y ejercicio de la autoridad tradicional, en sus territorios legalmente reconocidos y tierras comunitarias de posesión ancestral;
3. Crear, desarrollar, aplicar y practicar su derecho propio o consuetudinario, que no podrá vulnerar derechos constitucionales;
4. Los pobladores de las comunas en coordinación con el Estado deberán mantener, recuperar, proteger, desarrollar y preservar su patrimonio cultural e histórico como parte indivisible del patrimonio del Ecuador. El Estado proveerá los recursos económicos necesarios para el efecto;
5. Adquirir la personería jurídica por el solo hecho de atenerse a la presente ley.
6. Impulsar el uso de las vestimentas, los símbolos y los emblemas que identifiquen a las comunas; y,
7. Mantener, proteger y desarrollar sus conocimientos colectivos; sus ciencias, tecnologías y saberes ancestrales; los recursos genéticos que contienen la diversidad biológica y la agrobiodiversidad; sus medicinas y prácticas de medicina tradicional, con inclusión del derecho a recuperar,

promover y proteger los lugares rituales y sagrados, así como plantas, animales, minerales y ecosistemas dentro de sus territorios;

Se prohíbe toda forma de apropiación sobre sus conocimientos, innovaciones y prácticas ancestrales.

Capítulo VI – Derechos de participación

Art. 26.- Las comunas participarán de los beneficios económicos que genere el aprovechamiento de los Recursos Naturales dentro de sus territorios para lo cual deberán establecer sus prioridades de inversión social, ambiental, económica, cultural y otros.

Art. 27.- El Estado establecerá y ejecutará programas, con la participación de la comunidad, para asegurar la conservación y utilización sustentable de la biodiversidad y para garantizar la recuperación y revitalización de los saberes, conocimientos y prácticas asociadas.

Art. 28.- Las comunas participarán mediante sus representantes en los organismos oficiales que determine la Ley, en la definición de las políticas públicas que les conciernan, así como en el diseño y decisión de sus prioridades en los planes y proyectos del Estado.

Los representantes de las comunas tienen derecho de participar en la elaboración de los programas económicos y sociales que les concierne administrar mediante sus propias instituciones comunales.

Los representantes de las comunas participarán en la formulación, implementación y evaluación de los planes de desarrollo nacional, regional y local que los puedan afectar directamente.

Los representantes de las comunas participaran en los procesos de legalización y adjudicación sobre sus tierras y territorios.

Art.54.- El Gobierno Comunal es el órgano ejecutor de la comuna y estará integrado por las siguientes dignidades, de entre los comuneros y comuneras:

- Una Presidenta o Presidente; Apu, Varayok, o cualquier otra designación con la que los miembros de la comuna acostumbren nombrar a su máximo dirigente. Este será el representante legal de la comunidad.

- Una vicepresidenta o vicepresidente; o cualquier otra designación con la que los miembros de la comuna acostumbren nombrar al dirigente que cumpla estas funciones. Una secretaria o secretario; killka o cualquier otra designación con la que los miembros de la comuna acostumbren designar al dirigente que cumpla con estas funciones.
- Una Tesorera o Tesorero; kurikamak, yupak o cualquier designación con la que los miembros de la comuna acostumbren a nombrar a este dirigente y,
- Comisionadas o Comisionados; o cualquier otra designación con la que los miembros de la comuna acostumbren nombrar a estos dirigentes.
- También podrán ser miembros del Gobierno Comunitario las personas que sean reconocidas como autoridades tradicionales por el derecho propio o consuetudinario de la comuna.

Art. 73.- Los Gobiernos comunales podrán participar conjuntamente con el Estado y la empresa privada en la preparación y ejecución de programas y proyectos en beneficio de las comunas.

Código Orgánico de Organización Territorial- COOTAD

Art. 65.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado parroquial rural. -

d) Incentivar el desarrollo de actividades productivas comunitarias la preservación de la biodiversidad y la protección del ambiente;

f) Promover la organización de los ciudadanos de las comunas, recintos y demás asentamientos rurales con el carácter de organizaciones territoriales de base;

Art. 103.- Tierras y territorios comunitarios. - Se reconoce y garantiza a las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas, la propiedad imprescriptible de sus tierras comunitarias que serán inalienables, inembargables e indivisibles y que estarán exentas del pago de tasas e impuestos; así como la posesión de los territorios y tierras ancestrales, que les serán adjudicadas gratuitamente.

Capítulo II: Diagnóstico situacional turístico, social y económico de la comunidad indígena “La Moya”

Generalidades de la Comunidad “La Moya”

Es una comunidad localizada en la parroquia rural Calpi, a 22 Kilómetros de Riobamba, ciudad bonita, capital de la provincia de Chimborazo. Se encuentra a 3.250 metros de altura sobre el nivel del mar, con una temperatura que oscila entre 3° C en las noches y 19° C en el día. La comunidad tiene una población de 280 habitantes aproximadamente constituida en 45-65 familias, donde sobresalen las más numerosas que son Buñay, Miñarcaja, Puma, Paucar, Lema y Concha. Esta población es descendiente de los puruhaes (GADM, 2016)

El nombre de La Moya proviene del valle en el que la comunidad se encuentra asentada. En este valle solían habitar las familias Romero y Moyano, tomando de esta última el nombre de la Moya. Hasta los años 80, los pobladores de esta comunidad fueron Hieleros del Chimborazo, a partir de 2015 se organizan para emprender la actividad de Turismo Comunitario, contando con senderos interpretativos, sala de artesanías donde las mujeres de la comunidad participan en la elaboración de las mismas. Además, cuentan con infraestructura para brindar los servicios de hospedaje y alimentación (GADM, 2016)

La Mayoría de sus habitantes se dedica al cultivo de papas y legumbres que comercializan en los mercados riobambeños. Sin embargo, la llegada de visitantes los obliga a replantearse sus prioridades, con la iniciativa del proyecto comunitario les permite contribuir a la revitalización de los saberes ancestrales, culturales y culinarios. Además, la preservación de la identidad de la comunidad y su transmisión intacta a los visitantes, es el objetivo de la iniciativa comunitaria.

El Centro de Turismo Comunitario La Moya inicia su operación en el año 2016, ofertando servicios turísticos de hospedaje y alimentación, a finales del mismo año Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública a través de su marca comercial Tren Ecuador consolida un producto turístico con la comunidad para operar la ruta Tren del Hielo I (Equipo Técnico DITUR – Subproceso de Desarrollo Turístico).

Análisis del estado del Sistema Turístico

Oferta de servicios

La comunidad cuenta con un hospedaje comunitario “Urkukunapak Wasi”, un término Kichwa que significa Casa de las Montañas. El alojamiento cuenta con tres habitaciones y capacidad para alojar a 16 personas (Ver tabla 3). El valor del hospedaje es \$15,00 por persona.



Figura 7. Habitaciones que ofrecen la comunidad para los turistas. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

En el área de hospedaje (Ver figura 8) se dispone de dos baños para los huéspedes con servicio de agua caliente y dos duchas. Adicionalmente se dispone de baterías sanitarias junto al Centro de Interpretación con dos unidades una para hombre y otra para mujeres y lavamanos (Samaniego, 2019).



Figura 8. Hospedaje que ofrece la comunidad para los turistas. Tomado de la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya

Tabla 3.

Establecimientos en la Comunidad La Moya

ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO							
#	NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO	TIPO	SERVICIO			# Hab	# Plazas
			Alim	a/a	TV Bar		
1	Urkukunapak Wasi	Hospedería comunitaria	X			3	32
		TOTALES				3	

Adaptado de: Manual para el Diagnóstico Turístico Local, por Ricaurte (2009)

En lo que respecta a los restaurantes de la comunidad la Moya, cuenta con un establecimiento de comida (ver Tabla 4) construido al estilo andino, en donde se puede degustar comida tradicional de la zona, oferta de desayunos, bebidas frías y calientes, fiambres, con valores a partir de los \$6,00 (ver figura 9).



Figura 9. Fotografía de los platos típicos que ofrecen en la comunidad. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

El área del comedor está equipada con 20 mesas de madera labrada (ver figura 10) con capacidad de 6 y 4 personas que representan en total 80 plazas. En las paredes se exponen pinturas de manifestaciones culturales y artesanías de la localidad, en los

techos se ubican lámparas decorativas y que ofrecen una buena iluminación al establecimiento.

Una cocina cuenta con estufa, horno, refrigerador, congelador, mesa de trabajo, stands, lavadero. El diseño de la cocina de acuerdo a los requerimientos de comodidad y orden de los elementos a ser utilizados para la elaboración de los alimentos (ver figura 11).

Tabla 4.

Establecimientos de Alimentación de la Comunidad La Moya

ESTABLECIMIENTOS DE ALIMENTACIÓN					
#	NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO	TIPO	CAPACIDAD	ESPECIALIDAD	TIPO DE SERVICIO
1	Comunidad la Moya	Restaurant	108	Típica	Americano

Adaptado de: Manual para el Diagnóstico Turístico Local, por Ricaurte

(2009)



Figura 10. Fotografía del comedor. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.



Figura 11. Fotografía de la cocina. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

No obstante, disponen de un counter ubicado en el centro del restaurante para recibir los pedidos, realizar el registro de los huéspedes, además en ese lugar se ubica la caja para realizar el cobro por los servicios que brinda el Centro de Turismo Comunitario La Moya (Samaniego, 2019).

Adicionalmente, el área de los baños en el restaurante cuenta con dos unidades una para mujeres y otra para hombres, su ubicación está en el extremo del comedor, decorados con colores cálidos e iluminación donde prevalecerá la limpieza, comodidad y privacidad. También se dispone de baterías sanitarias en el exterior de Centro de Interpretación (Ver figura 12).



Figura 12. Baños sanitarios al exterior del centro de interpretación. Fuente: Investigación de campo. Elaborado por María Rojas (2020).

Infraestructura

La calidad y cobertura de los servicios básicos del cantón varía de acuerdo al servicio prestado (Ver tabla 5), la cobertura del agua potable es un beneficio de la ciudad Riobamba y no de su área rural que, a diferencia de la ciudad, las parroquias rurales poseen agua entubada y de vertientes, a su vez que el alcantarillado es beneficio predominante de la ciudad de Riobamba y no cubre la totalidad de su área rural, siendo el servicio de energía eléctrica el de mayor cobertura dentro del cantón (PDOT,2015-2030)

Tabla 5.

MATRIZ DE SERVICIOS BÁSICOS Y COBERTURA EN EL CANTÓN RIOBAMBA

Unidad Territorial	Cobertura Agua (%)	Cobertura de alcantarillado (%)	Cobertura energía eléctrica (%)	Desechos Sólidos (%)
Ciudad de Riobamba y conurbación con Licán	97,27% Agua potable	97,27%	99,35%	100%
10 parroquias Rurales	100% entubada	9%		60%

Adaptado de: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Riobamba, por PDOT (2015-2030)

Se puede deducir que actualmente en la ciudad de Riobamba existe un marcado déficit de caudal de agua potable muy cercano a los 300 litros por segundo. Por otro lado, se debe señalar que en el sector rural el agua no posee ningún tipo de tratamiento, en algunos casos existen sistemas de cloración implementados por el antiguo IEOS, pero que, debido a la falta de mantenimiento y una adecuada operación, han colapsado y en la actualidad no se usan, entonces se podría decir que en las parroquias rurales los habitantes utilizan agua entubada y que proviene de fuentes hidrográficas (PDOT,2015).

En la parroquia el Calpi, el agua proviene de vertientes: desde faldas de Chimborazo y fuentes de la zona: Pailacocha, Pilesoggio, Santa María. Sin embargo, con dotación de agua potable cuenta únicamente la cabecera parroquial y dos comunidades que son: Asunción y Palacio Real, las demás comunidades lo obtienen por agua entubada, no cuentan con medidores de agua la tarifa es de un dólar (PDOT,2015).

Por otro lado, el servicio de alcantarillado, en el sector urbano dispone de un sistema que cubre el 97,27% de la parroquia Riobamba y en la parte rural el sistema de alcantarillado únicamente está implementado en las cabeceras parroquiales, siendo este de alrededor del 9%, mientras que en las comunidades los habitantes utilizan letrina o pozo séptico sin un acompañamiento técnico (PDOT, 2015).

La comunidad de la Moya no cuenta con un sistema de alcantarillado, solo pozo séptico. La red de alcantarillado se considera un servicio básico, sin embargo, la cobertura de estas redes en la Parroquia es muy limitada ya que solo cinco de las 17 comunidades tienen saneamiento, el resto no posee este servicio debido a la baja cobertura por parte del gobierno parroquial y al desordenado crecimiento poblacional, esto genera importantes problemas sanitarios para la población (GDAM RIOBAMBA)

Asimismo, la Dirección de Gestión Ambiental Salubridad e Higiene es la encargada por parte del GAD Municipal para realizar la recolección de los desechos generados en el cantón, (área urbana y área rural), ante lo cual se puede determinar que en el área urbana se lo realiza en su mayor a través de los carros recolectores de carga lateral (PDOT,2015).

De tal manera la recolección en las parroquias rurales se lo efectúa (Ver tabla 6), mediante la Gestión Ambiental Salubridad e Higiene que realiza recorridos en las cabeceras parroquiales, pero es necesario señalar que en las comunidades el tratamiento

que se le da a la basura es quemar, enterrar o arrojar los desperdicios en las quebradas y ríos (PDOT, 2015).

Tabla 6.

HORARIO DE RUTAS DE RECOLECCIÓN DE BASURA EN LAS PARROQUIAS

#	Parroquia	Días	Horarios
1	San Luis	Miércoles-Domingo	7:00-13:00
2	Punín	Martes-Viernes	13:00-19:00
3	Flores	Martes-Viernes	13:00-19:00
4	Cacha	Jueves	13:00-19:00
5	Licto	Lunes-Jueves	13:00-19:00
6	Pungalá	Martes-Viernes	13:00-19:00
7	Cubijés	Martes-Viernes	7:00-13:00
8	Quimiag	Martes-Viernes	7:00-13:00
9	Calpi	Martes-Jueves	13:00-19:00
10	San Juan	Martes-Jueves	13:00-19:00

Adaptado de: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Riobamba, por PDOT (2015-2030)

La mayor parte de la energía eléctrica es generada por la EERSA (Empresa Eléctrica de Riobamba S.A) para consumo de la provincia se encuentra en la parroquia Pungalá, donde está ubicada la Central Alao, a través del Sistema Interconectado. En general, la empresa eléctrica reporta un buen nivel de cobertura tanto en el Sector Urbano como Rural (PDOT, 2015).

En la actualidad, el acceso a los servicios de telecomunicaciones cubre casi todos los sectores de la población y se ha convertido en un requerimiento básico para la convivencia social. Además, las nuevas tecnologías que incluyen la radio, televisión, a la telefonía móvil, comunicaciones de datos, redes informáticas y principalmente la internet. Respecto al acceso a telecomunicaciones en el cantón Riobamba (Ver tabla 7), y que las parroquias rurales y la zona urbana tienen acceso a servicios de telefonía móvil e internet (PDOT, 2015).

Tabla 7.

MATRIZ DE DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS DE ACCESO A SERVICIOS EN TELECOMUNICACIONES

Cantón	Servicio	Acceso	Cobertura
Riobamba	Telefonía Móvil Acceso a Internet Radiocomunicaciones	Movi, Claro, CNT Diferentes frecuencias	En Riobamba y las parroquias rurales que la conforman.

Adaptado de: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Riobamba, por PDOT (2015-2030)

El cantón Riobamba posee una trama vial compuesta por vías asfaltadas, adoquinadas, lastradas, con pavimento rígido (concreto) y en tierra. Por consiguiente, el sistema de transporte del cantón cuenta con diferentes modalidades, transporte intra cantonal urbano, intra cantonal rural, interprovincial e intra provincial de acuerdo a los datos de la Agencia Nacional de tránsito. El cantón posee 1,877.09 kilómetros de vías distribuidos a lo largo del tramo (PDOT,2015).

Sin embargo, al interior de las parroquias rurales varias rutas hacia comunidades aún presentan problemas por la calidad de rodadura y de trazado de las vías que en general mantienen la trayectoria tradicional utilizada por los campesinos y que no presta mayores seguridades para el tránsito de vehículos. Esta es una de las razones que impide el desarrollo del transporte público en varias zonas (PDOT,2015).

Por otro lado, en la parroquia Calpi, el servicio de transporte terrestre presenta varias modalidades, que permiten a algunas comunidades acceder a esta. Resaltando, que en la comunidad La Moya se puede llegar por la vía panamericana/Troncal de la sierra E35, 32 min (19,5km) carretera de primer orden, y cuenta con una operadora de transporte “Campesinos Unidos” que permite la entrada y salida de la comunidad con las distintas frecuencias a ofrecer.

Gobernanza

Tabla 8.

Listado de personas que forman parte de la directiva de la Comunidad La Moya

Cargo	Encargado
Presidente	César Cayambe
Vicepresidente	Santiago Castro
Tesorerera	Julia Miñarcaja
Secretaria	Patricia Miñarcaja
Primer Vocal	Manuel Shesha
Sindico	Fabiola Calapiña

Nota: Información proporcionada por la administradora de la comunidad La Moya (Tene M, 2020)

Organigrama

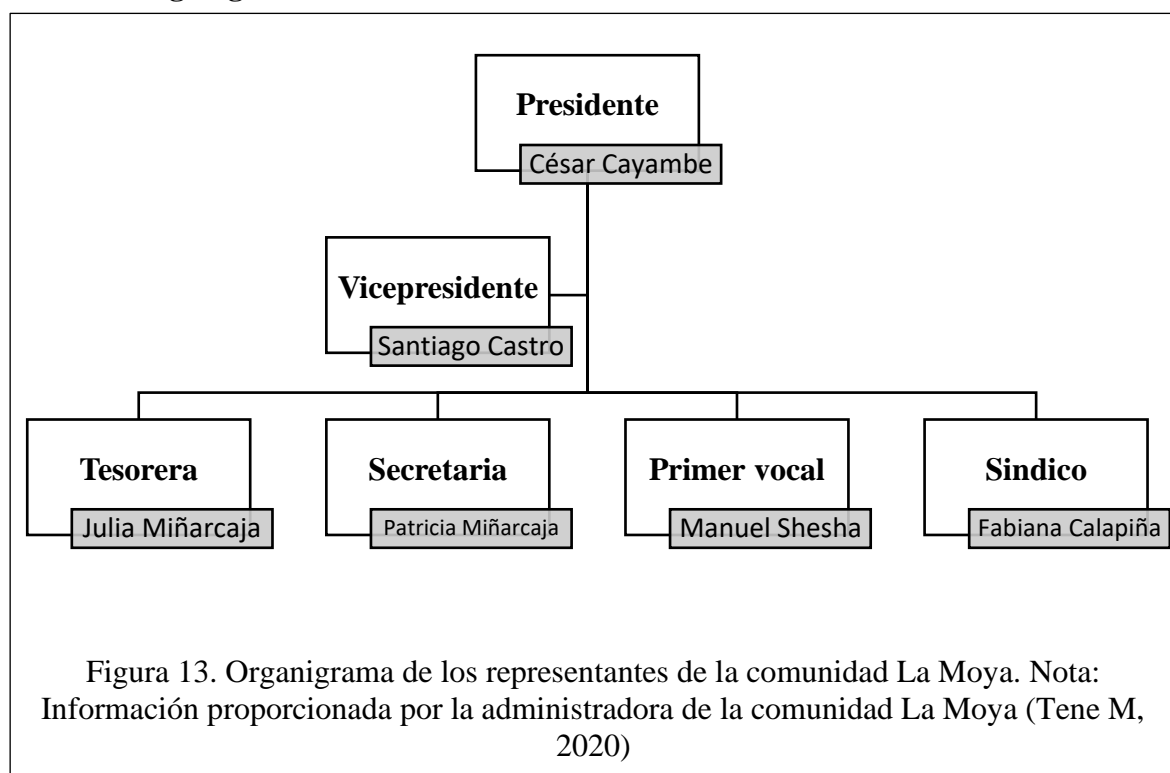


Figura 13. Organigrama de los representantes de la comunidad La Moya. Nota: Información proporcionada por la administradora de la comunidad La Moya (Tene M, 2020)

Estructura interna

En la comunidad de la Moya se puede evidenciar la presencia de diferentes organizaciones internas divididas en: 1 organización de directivos conformados por 6 representantes, 1 organización de mujeres conformados por 25 socias quienes se encargan de la elaboración y venta de artesanías producidas con materiales en base de fibras de llamas y alpacas, y 1 organización juvenil (Ver tabla 8).

Estructura externa

Desde el año 2005, los habitantes de la comunidad de la Moya tenían el sueño de generar un proyecto que pudiera aprovechar la belleza de la zona y realizar turismo comunitario. Por consiguiente, todos los habitantes conversaron sobre la iniciativa de este proyecto y con el apoyo de la embajada de Francia empezaron a remodelar las infraestructuras que tenían (Ver Figura 14).

Ahora esa infraestructura, con estilo rústico, es donde ellos comenzaron a recibir a grupos de turistas que empezaron a llegar a la comunidad. Dado por el éxito obtenido, la Embajada de Francia, nuevamente los ayudó para ampliar el sitio, así poder recibir más visitantes. Generalmente ellos reciben más o menos 100 turistas en el restaurante y cafetería (Tene M., 2020).



Figura 14. Fotografía del restaurante y hospedaje de la comunidad. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Para la construcción de la infraestructura, toda la gente de la comunidad colaboró. Ahora trabajan con aproximadamente el 80% de la comunidad, quienes trabajan en la cocina, haciendo artesanías o como guías comunitarias. Las adultas mayores ahora tienen la oportunidad de seguir trabajando, pues muestran la cultura a los visitantes, artesanías y prendas hechas en fibra de alpaca, llama y borrego todo esto elaborado de la mano de artesanos de la comunidad (GADM RIOMBA, 2017).

Además de la Embajada de Francia, las otras instituciones gubernamentales que ha recibido apoyo la comunidad La Moya para su desarrollo turístico son: El Padre Perick Bandorpe, el municipio de Riobamba y “Quebec sin Fronteras” representada por Piedad Zurita. Esta propuesta socio-económica impulsa el desarrollo del sector rural en donde existen áreas atractivas para el turista que busca otras opciones frente a lo que ofrece la ciudad. El trabajo diario de los campesinos, el cuidado de los animales, la preparación de los alimentos, sus costumbres y tradiciones son los elementos de la convivencia comunitaria (GADM RIOBAMBA, 2017).

Comunidad Receptora

Riobamba posee 11 parroquias rurales, cada una con diferentes atractivos turísticos, naturales y culturales; San Juan, Calpi y Cacha son las parroquias donde se desarrolla la convivencia comunitaria, los Centros de Servicio Turístico y Centros de Turismo Comunitario están equipados con infraestructura típica andina, ideales para recibir a turistas nacionales y extranjeros (GADM RIOBAMBA, 2017)

Su oferta turística es diversificada a través de senderos interpretativos; servicio de alimentación; venta de artesanías producidas con materiales en base a fibras de llamas y alpacas elaborados por las mujeres de las comunidades; museos interpretativos y alojamiento lo cual complementa la experiencia comunitaria de los turistas que los visitan. (GADM RIOBAMBA, 2017).

El cantón Riobamba está limitado al Norte por los cantones Guano y Penipe; al Sur por los cantones Colta y Guamote; al Este por el cantón Chambo y la provincia de Morona Santiago; y, al Oeste por las provincias de Bolívar y Guayas.

Según la información disponible del último censo de población realizado en el 2010 por el INEC, la parroquia Calpi cuenta con una población de 6469 habitantes los cuales 3012 son hombres y 3457 mujeres. Del 100% de la población el 8,86% se encuentra ubicada en los barrios el Progreso, las Fumarolas, los Pinos, la Nubecita, el

Complejo, el Belén, Guayaquil, la Florida, Jesús del buen poder, Barrio Central, el Panecillo; mientras que el 91,14% se localiza en las 17 comunidades (PDOT, 2015)

Las edades de los habitantes de Calpi están representadas de la siguiente manera:

- 1625 hab, están en edades entre 15 a 29 años que comprende el 25.12%,
- 1325 hab, tienen un promedio de edad de 30 a 49 años lo que corresponde el 20,48%,
- 885 hab, tienen edades entre 50 a 64 años lo que determina un 13.68 %.

Lo que establece una población económicamente activa de 3835 hab,1861 hab, corresponde a la población de 0 a 14 años con el 28.77%, 773 hab, que tienen más de 65 años corresponden en promedio al 11.95%, lo que determina un total de población parroquial de 6469 hab. Según el último censo poblacional y vivienda del 2010 (PDOT, 2015).

La población económicamente activa (PEA) que se registra según el censo 2010 en la parroquia corresponde 2699 habitantes, es decir las personas en edad de trabajar (10 años y más) De esta población el 97% (Ver tabla 9) se encuentra ocupada es decir 2629 habitantes, y de esta población 884 son asalariados. La participación de la mujer es importante en la población económicamente activa existiendo 8 mujeres por cada 10 hombres (PDOT, 2015).

La actividad que ocupa a la mayor parte de la población de la parroquia corresponde a agricultura y silvicultura, actividad que corresponde al sector primario. En segundo lugar, de las actividades en las que se ocupan los habitantes es la construcción, estas dos actividades que agrupa el mayor porcentaje, está en relación directa con la escolaridad de la población. Y apenas el 4,11% de la población se dedica a actividades económicas encargadas de la transformación de los bienes y recursos extraídos del medio natural (materias primas) en productos elaborados (PDOT,2015).

Tal como manifestó el aquel entonces presidente de la comuna en el 2016 “No dejamos las labores de la tierra, pero sin descuidar a los turistas porque del buen trato que les proporcionemos y los servicios obtenemos ingresos económicos para redondear el presupuesto de las familias” (El telégrafo, 2016).

Tabla 9.

Indicadores de empleo y trabajo de la parroquia Calpi

Indicador	Población total	Población femenina	% Población femenina
Población de 10 y más años de edad	5,321.00	2,890.00	54.31
Población de 12 y más años de edad ocupada y afiliada o que aporta al seguro social	987.00	389.00	40.32
Población económicamente activa	2,699.00	1,272.00	47.13
Población ocupada	2,629.00	1,247.00	47.43
Población asalariada	884.00	244.00	27.60
Tasa bruta de participación	41.72	36.79	
Tasa refinada de participación	50.72	44.01	
Tasa de ocupación global	97.41	98.03	

Fuente INEC 2010. Adaptado de: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Riobamba, por PDOT (2015-2030)

La comunidad la Moya tiene 5 años realizando actividades turísticas y 4 años vinculado al tren Ecuador. Además, la comunidad se encuentra contenta con la visita de los turistas ya que de esta manera ellos pueden intercambiar culturas, tradiciones y maneras de vivir. Así mismo ven al turismo comunitario como un aporte económico y genera trabajo para las mujeres y adultos mayores de la comunidad (Tene M., 2020).

Atractivos Turísticos

A continuación, se describirá los atractivos que cuenta la comunidad La Moya que es la zona de influencia donde se ubica el Centro de Turismo Comunitario y que forma parte de la Ruta del Hielo I.

Cañón Punta Loma

Tabla 10.

Cañón Punta Loma

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Cañón Punta Loma

Categoría: Atractivos Naturales

Tipo: Fenómeno Geológico

Subtipo: Cañón



Figura 15. Cañón Punta Loma. Fuente: Samaniego, 2019. Tomado de: Producto Turístico y Viabilidad Técnica, Administrativa y Comercial en la Comunidad La Moya, parroquia Calpi, Cantón Riobamba, Provincia de Chimborazo

2. Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y/o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

3. Características físicas del atractivo

Altitud: 3350msnm

Temperatura: 7° a 12°C

Precipitación Pluviométrica: 500 a 2000mm

Descripción del atractivo

Es un atractivo natural, se encuentra ubicado a una altura de 3350msnm y a 1km de distancia del centro parroquial, se puede admirar el corte de la montaña, se tejen leyendas sobre su estructura.

4. Jerarquización

Jerarquía I

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Mirador Punta Loma

Tabla 11.

Mirador Punta Loma

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Mirador Punta Loma

Categoría: Atractivos Naturales

Tipo: Montaña

Subtipo: Baja Montaña



Figura 16. Mirador Punta Loma. Fuente: Samaniego, 2019. Tomado de: Producto Turístico y Viabilidad Técnica, Administrativa y Comercial en la Comunidad La Moya, parroquia Calpi, Cantón Riobamba, Provincia de Chimborazo

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

3. Características físicas del atractivo

Altitud: 3587msnm

Temperatura: 7° a 12°C

Precipitación pluviométrica: 500 a 2000mm

Descripción del atractivo

Se encuentra ubicado a una altura de 3587msnm y a una distancia de 2km desde el centro parroquial, desde el mirador se puede observar el Chimborazo, Altar, Tungurahua, Cubilines y las actividades que se pueden realizar son Trekking y Senderismo.

4. Jerarquización

Jerarquía I

Es un atractivo que integra el patrimonio turístico del país, se encuentra dentro de una corriente de desarrollo en un espacio de turismo de aventura.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Túnel de los Soldados

Tabla 12.

Túnel de los Soldados

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Túnel de los Soldados

Categoría: Atractivos Naturales

Tipo: Aguas subterráneas

Subtipo: Manantial de Agua Mineral



Figura 17. Túnel de los Soldados. Fuente: Samaniego, 2019. Tomado de: Producto Turístico y Viabilidad Técnica, Administrativa y Comercial en la Comunidad La Moya, parroquia Calpi, Cantón Riobamba, Provincia de Chimborazo

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

3. Características físicas del atractivo

Altitud: 3473msnm

Temperatura: 7° a 12°C

Precipitación pluviométrica: 500 a 2000mm

Descripción del atractivo

Este atractivo natural se encuentra ubicado a una distancia de 3473msnm y con una distancia de 1.40 km desde el centro parroquial, tiene 100 metros de profundidad, es una fuente de agua que sirve de abastecimiento para abastecer de agua a la comunidad La Moya y otras comunidades cercanas muchas leyendas como el apareamiento de espíritus se han creado por su forma y profundidad.

4. Jerarquización

Jerarquía I

Es un atractivo que integra el patrimonio turístico del país, se encuentra dentro de una corriente de desarrollo en un espacio de turismo comunitario.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Iglesia San Agustín

Tabla 13.

Iglesia San Agustín

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Iglesia San Agustín

Categoría: Manifestaciones Culturales

Tipo: Arquitectura

Subtipo: Histórica Religiosa



Figura 18. Iglesia San Agustín. Fuente: Samaniego, 2019. Tomado de: Producto Turístico y Viabilidad Técnica, Administrativa y Comercial en la Comunidad La Moya, parroquia Calpi, Cantón Riobamba, Provincia de Chimborazo

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

3. Características físicas del atractivo

Altitud: 2250msnm

Temperatura: 7° a 12°C

Precipitación pluviométrica: 500 a 2000mm

Descripción del atractivo

Lleva este nombre en honor a San Agustín patrono de la comunidad la Moya, a quien veneraban para que los protegiera de los deslaves. Fue construida hace unos 150 años aproximadamente, en piedra, adobe y canchagua, el 28 de agosto se celebra la fiesta en su honor, lo tradicional son las corridas de toros, banda música, disfrazados, y convivencias típicas de la comunidad como símbolo de religiosidad.

4. Jerarquización

Jerarquía II

Se encuentra dentro de una corriente de desarrollo en un espacio de turismo comunitario.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Centro de Interpretación de la Moya

Tabla 14.

Centro de Interpretación de la Moya

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Centro de Interpretación de la Moya

Categoría: Manifestaciones Culturales

Tipo: Arquitectura

Subtipo: Museo



Figura 19. Fotografía del Museo Urkukunapak Wasi. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

3. Características físicas del atractivo

Altitud: 2250msnm

Temperatura: 7° a 12°C

Precipitación pluviométrica: 500 a 2000mm

Descripción del atractivo

El centro fue creado en función de representar el trabajo que realizan los Hieleros del Chimborazo, dentro del centro se puede encontrar una maqueta con la representación de las elevaciones más importantes y que detalla el proceso de extracción del hielo del Chimborazo. En la parte casi final encontramos una cueva que representa el Templo Machay ubicada aproximadamente a unos 4.700 m.s.n.m., en donde se puede encontrar ofrendas que son entregadas a personas que van a subir al Chimborazo, se habla, además, de dos puertas que pueden abrirse para descubrir el tesoro que tiene el Templo Machay que normalmente son joyas y oro.

4. Jerarquización

Jerarquía II

Se encuentra dentro de una corriente de desarrollo en un espacio de turismo comunitario.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Gastronomía La Moya

Tabla 15.

Gastronomía La Moya

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Gastronomía La Moya

Categoría: Manifestaciones Culturales

Tipo: Flocklore

Subtipo: Gastronomía



Figura 20. Fotografía de plato típico dela Moya. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

Descripción del atractivo

La gastronomía es representativa dentro de la cultura de la comunidad la Moya, debido a la relación de su preparación con sus tradiciones y costumbres, los platos más representativos son: papas con cuy o conejo, el asado de borrego, estos platos son acompañados de papas, zarza de pepas de zambo. También es costumbre acompañarlos al momento de servir con una hojita de lechuga.

La bebida típica es la chicha de jora obtenida del maíz.

Otros platos típicos son el morocho de sal, choclos o habas con queso, caldo de gallina criolla.

4. Jerarquización

Jerarquía II

Se encuentra dentro de una corriente de desarrollo en un espacio de turismo comunitario.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Tejidos o Artesanías

Tabla 16.

Tejidos o Artesanías

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Tejidos o Artesanías

Categoría: Manifestaciones Culturales

Tipo: Flocklore

Subtipo: Artesanías y Artes



Figura 21. Fotografía del tejido artesanal. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

Descripción del atractivo

El tejido constituye la sabiduría ancestral de las mujeres de la comunidad La Moya. puesto que ellas son el alma mater, encargadas de fortalecer los procesos sociales y organizativos dentro de la comunidad. Es decir, el tejido es un símbolo de riqueza cultural que transfiere conocimientos, sabiduría, cosmovisión y códigos de conducta que los ayuda a construir una identidad propia, digna y de mutuo respeto con la naturaleza y los demás pueblos.

Como su materia prima lo constituyen la lana de oveja, vicuña, llama y alpaca debidamente tratada, lavada, hilada, tejida y teñida de manera artesanal. Cada una de las piezas son exclusivas y cuentan un extracto de la vida de esta comunidad, acompañada de ilusiones y anhelos puestos en su comercialización.

4. Jerarquización

Jerarquía I

Se encuentra dentro de una corriente de desarrollo en un espacio de turismo comunitario.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Bocina

Tabla 17.

Bocina

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Bocina

Categoría: Manifestaciones Culturales

Tipo: Flocklore

Subtipo: Música y Danza



Figura 22. Fotografía del instrumento musical. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

Descripción del atractivo

La bocina es un instrumento de viento de gran importancia para la comunidad La Moya, puesto que es un medio de comunicación autóctona. Usada en ceremonias de gran importancia en el pueblo indígena como el Inti-Raymi, Kapac-Raymi entre otros. Además de ser un instrumento de congregación masiva para la comunidad, sirve para faenas de pastoreo, en prácticas ancestrales como la minga, presta manos y para dar aviso de peligro. Está elaborada de materiales como: Una boquilla de guadua o carrizo grueso, el cuerno de toro, envuelto con cuero de vaca.

4. Jerarquización

Jerarquía I

Se encuentra dentro de una corriente de desarrollo en un espacio de turismo comunitario.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

El bocinero es un oficio que conlleva más de 60 años, para llamar eventos importantes en la comunidad de la Moya, es decir, para las situaciones más serias. De la misma manera, es un arte magnífico y es parte de la esencia de su pueblo. Pero, hoy en día las personas no quieren aprender y se va perdiendo la costumbre (Tene M., 2020).



Figura 23. Fotografía del Bocinero (Jorge Miñarcaja). Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Además, en la tienda artesanal se puede encontrar productos elaborados por las hábiles manos de las mujeres de la comunidad como: suéteres, gorros, bufandas, guantes, bolsos, aretes y collares de diversos colores, tamaños y modelos en base de fibra de alpaca, llama y borrego. Con un valor de \$15,00 en adelante.

Vivienda Tradicional

Tabla 18.
Vivienda Tradicional

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Vivienda Tradicional

Categoría: Manifestaciones Culturales

Tipo: Arquitectura

Subtipo: Histórica Vernácula



Figura 24. Fotografía de la vivienda Tradicional. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

3. Características físicas del atractivo

Altitud: 2250msnm

Temperatura: 7° a 12°C

Precipitación pluviométrica: 500 a 2000mm

Descripción del atractivo

En la actualidad aún se conservan ciertas viviendas de arquitectura vernácula, estas viviendas fueron construidas con la técnica en base al tapial que es un tablero de marera, sirve de encofrado en el que se va colocando la masa de tierra húmeda compactada a golpes mediante un pisón y sus bases estructurales de madera de cabuya

La choza es un lugar sagrado, por ello que en el mismo lugar se encontraba la cocina, camas y animales menores como cuyes y conejos. Manteniendo el simbolismo de la dualidad indígena y sus animales como espíritus protectores de las malas energías.

4. Jerarquización

Jerarquía I

Es un atractivo que integra el patrimonio cultural turístico del País, se encuentra en un proceso de enajenación cultural.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Vestimenta Tradicional

Tabla 19.

Vestimenta Tradicional

1. Datos Generales

Nombre del Atractivo: Vestimenta Tradicional

Categoría: Manifestaciones Culturales

Tipo: Flocklore

Subtipo: Pueblo y/o nacionalidad (Etnografía)



Figura 25. Fotografía de la vestimenta tradicional. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Ubicación

Provincia: Chimborazo

Ciudad y /o Cantón: Riobamba

Parroquia: Calpi

Comunidad: La Moya

Descripción del atractivo

La vestimenta tradicional de la comunidad La Moya, es uno de los elementos de mayor importancia pues representa su identidad cultural, cada elemento que constituye su atuendo conserva su simbolismo e importancia de manera implícita y reservada en función a su cosmovisión. Las mujeres usan anacos negros sujetos en la cintura con una faja, visten un camión largo con figuras bordadas en las mangas y el pecho que es colocado debajo del anaco; sobre sus hombros usan dos bayetas largas de colores casi siempre distintos que aseguran con un tupo de plata que a la vez lleva en uno de sus extremos cintas de color rojo o verde y muchas de las veces de los dos colores. Además, usan washkas (collares), de piedras blancas, azules y rojas, utilizan sombreros de color blanco de ala corta y adornado con cinta de color negro.

El hombre de igual manera usa un camión blanco, asegurado con una faja similar al de las mujeres, usa también pantalón de tela y poncho de lana de borrego. De igual forma que en el vestuario de las mujeres, mientras el poncho este tejido de manera más delicada y fina, representa mayor jerarquía social en la comunidad.

4. Jerarquización

Jerarquía I

Es un atractivo que integra el patrimonio cultural turístico del país, se encuentra en un proceso de enajenación cultural.

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

La comunidad cuenta con guías nativos capacitados y calificados por el Ministerio de Turismo, hablan el español y su lengua natal. De la misma manera, que los visitantes pueden participar en la convivencia con la comunidad intercambiando tradiciones, festividades y cultura (Tene M, 2020).

Tabla 20.
Atractivos Inventariados de la Comunidad La Moya

Nombre del atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo	Jerarquía
Cañón Punta Loma	Atractivo Natural	Fenómeno Geológico	Cañón	I
Mirador Punta Loma	Atractivo Natural	Montaña	Baja Montaña	I
Túnel de los soldados	Atractivo Natural	Aguas subterráneas	Manantial de Agua Mineral	I
Iglesia San Agustín	Manifestaciones Culturales	Arquitectura	Histórica Religiosa	II
Centro de Interpretación de la Moya	Manifestaciones Culturales	Arquitectura	Museo	II
Gastronomía La Moya	Manifestaciones Culturales	Folklore	Gastronomía	II
Tejidos y Artesanías	Manifestaciones Culturales	Folklore	Artesanías y Artes	I
Bocina	Manifestaciones Culturales	Folklore	Música y Danza	I
Vivienda Tradicional	Manifestaciones Culturales	Arquitectura	Histórica Vernácula	I
Vestimenta Tradicional	Manifestaciones Culturales	Folklore	Pueblo y/o nacionalidad (Etnografía)	I

Nota: La siguiente información se realizó con la ficha para el levantamiento y jerarquización de atractivos turísticos.

Facilidades e Instalaciones

El turista tiene la oportunidad de disfrutar de recorridos por senderos que en antaño los comuneros utilizaban para llegar a las minas de hielo en la parte alta del coloso Chimborazo (GADM, 2016).

Ruta de los Hieleros

Se realiza un recorrido a caballo hasta los glaciares, donde se presenta la experiencia del hielero desde la cosecha de la paja hasta la extracción y traslado del hielo del Chimborazo en las mulas, duración del recorrido: 8 horas. Costo \$20,00.

Sendero Lobo Ñan

Se realiza una caminata, donde se puede conocer flora y fauna nativa hasta llegar a la quebrada donde se esconde sigilosamente el lobo de páramo; duración del recorrido: 2 horas. Costo \$5,00.

Sendero Inka Ñan

En este recorrido se relata la historia de las ruinas de los Incas hasta llegar al punto más alto de la comunidad desde el que se puede observar los majestuosos nevados del cantón Riobamba. Además, el recorrido (Ver figura 11) oferta un contacto directo con la naturaleza, con miradores naturales interactuando con la flora y fauna de la zona, los cuales se vuelven un atractivo para todos los turistas que lo recorren. Tiene una duración de 4 horas.

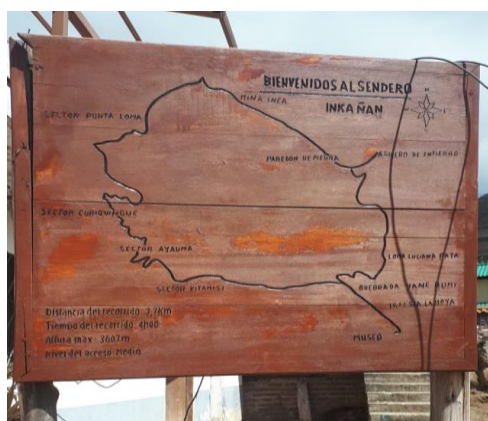


Figura 26. Fotografía del Sendero Inka Ñan. Tomado de: la red social Facebook de la cuenta oficial de la comunidad La Moya.

Capítulo III: Diseño de la investigación

Metodología de la investigación

Según Morales (2010), “la investigación es un proceso metódico y sistemático dirigido a la solución de problemas o preguntas científicas, mediante la producción de nuevos conocimientos, los cuales constituyen la solución o respuesta a tales interrogantes” (Citado en Rodríguez, 2019).

Las investigaciones acuerdo a su nivel de clasificación pueden ser de distintos tipos, tales como, Descriptiva, Explicativa o Exploratoria, siendo la última elegida para realizar el trabajo de investigación.

Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Además, los estudios exploratorios nos permiten indagar desde una perspectiva innovadora, surgiendo de problemáticas poco estudiada y a su vez preparan el terreno para nuevos estudios. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio (Sampieri, 2014).

Enfoque de estudio

Los enfoques cuantitativo, cualitativo y mixto constituyen posibles elecciones para enfrentar problemas de investigación y resultan igualmente valiosos. Son, hasta ahora, las mejores formas diseñadas por la humanidad para investigar y generar conocimientos. De la misma manera, las investigaciones se originan de ideas, sin importar qué tipo de paradigma fundamente nuestro estudio. Las ideas constituyen el primer acercamiento a la realidad objetiva (desde la perspectiva cuantitativa), a la realidad subjetiva (desde la aproximación cualitativa) o la realidad intersubjetiva (desde la óptica mixta) que habrá que investigarse (Sampieri, 2014).

La investigación cualitativa se enfoca en comprender los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes del estudio. Este tipo de enfoque utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de la investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación que permitan obtener puntos de vistas de la población, ya sean sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos más bien subjetivos.

El presente trabajo posee un enfoque cualitativo, ya que se puede analizar la actitud de la comunidad vinculada a la empresa ferrocarriles del Ecuador, frente al turismo. Por consiguiente, esta investigación conlleva al levantamiento de información mediante datos ciertos sobre el comportamiento social y económico de la comunidad de la cual se desea conocer.

Las principales herramientas de recolección de datos a adaptarse serán: entrevistas, revisión de archivos, datos históricos, documentos y observación del entorno social y económico de la comunidad. El proceso de la indagación es más flexible y consistirá en reconstruir la realidad, tal como la observan los actores de un sistema social definido previamente.

Tipo y diseño de la investigación

El diseño de esta investigación será de carácter descriptivo exploratorio ya que permite recopilar información mediante la evaluación del estado social y económico de la comunidad involucrada a la ruta del Tren de Hielo I. Según con Grajales la investigación descriptiva, trabaja sobre hechos mostrando una paráfrasis correcta como peculiaridad indispensable. También este tipo de investigación incluye: entrevistas, casos exploratorios, causales.

De igual manera Tamayo (2004) manifestó que la investigación descriptiva comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, y la composición o proceso de los fenómenos. El enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre grupo de personas, grupo o cosas, que se conduce o funciona en presente (p.35).

Según Sampieri (1998), los estudios descriptivos permiten detallar situaciones y eventos, es decir como es y cómo se manifiesta determinado fenómeno y busca especificar propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Asimismo, este tipo de investigación nos permitirá analizar los posibles impactos socioeconómicos que presenta la comunidad.

Por otro lado, Dankhe (1986) fundamenta que los estudios exploratorios se centran en descubrir, permitiendo la aproximación a fenómenos desconocidos, con el fin de aumentar el grado de familiaridad sin perder de tiempo y recursos (Citado en Soto, 2017).

Alcance

El trabajo de titulación consiste en un análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la Moya. Se hizo uso de la ficha de observación, el cual sirvió para organizar la información obtenida sobre el fenómeno estudiado.

Población y muestra

Mantilla (2015) define el muestreo como una técnica usada en estadística que es indispensable en la investigación de mercados para seleccionar a los sujetos a los que le aplicarán técnicas de investigación elegidas, según el tipo de enfoque, utilizando un tipo de investigación descriptiva o exploratorio o casual (cuantitativo, cualitativo o mixto). Asimismo, la teoría del muestreo es también útil para determinar si las diferencias observadas entre dos muestras son debidas o realmente significativas (pág., 86).

Una muestra puede ser obtenida de dos tipos: probabilística y no probabilística. Por consiguiente, las técnicas de muestreo, permiten conocer la probabilidad que cada individuo o estudio tiene de ser incluido en la muestra a través de una selección al azar. A diferencia, en las técnicas de muestreo tipo no probabilísticas, que la selección de sujetos a estudio dependerá de ciertas características y criterios por parte del investigador en ese momento (Rodríguez, 2019). Además, las investigaciones sociales generalmente se conducen en situaciones donde no se puede seleccionar o utilizar un método al azar o aleatorio ya que la población estudiada es pequeña, teniendo menos de 100 elementos.

Por otro lado, Rabolini (2009) define la muestra como una colección de individuos extraídos de la población a partir de algún procedimiento específico para su estudio o medición directa. Una muestra es una fracción o segmento de una totalidad que constituye la población o es en cierta manera una réplica en miniatura de la población (Citado en Rodríguez, 2019).

Para el presente estudio se hará uso del muestreo no probabilístico, en el cual las muestras seleccionadas se apegan a criterios de investigación detallados por la persona que realiza el estudio. Mediante la técnica de bola de nieve, que se refiere al proceso de acumulación de información de individuo en individuo. Este procedimiento también se utiliza en muestras que se cuestiona su representatividad y es por esto que se lo emplea mayoritariamente para propósitos exploratorios (Mantilla, 2015).

El trabajo de titulación se basa en observaciones de tipo exploratoria y cualitativa. Sin embargo, la selección de la muestra no es aleatoria, ya que la población hace referencia al conjunto de habitantes de un lugar o al universo de la investigación quienes poseen características de observación comunes. Por esta razón, el universo de esta investigación es con toda la población involucrada en la comunidad.

El tamaño de la muestra se tomó en cuenta varios aspectos tales como el tamaño de la población, la comunidad “La Moya” cuenta con 280 habitantes en la que su mayoría está involucrada en las actividades turísticas. Sin embargo, con la situación que está atravesando el país por la crisis sanitaria, la comunidad decidió delegar un representante que facilite información mediante una entrevista, que se manejó de manera virtual.

Además, el estudio a analizar será dependiendo del criterio del investigador y el sentido común en base a la experiencia, siendo un muestreo por conveniencia del criterio del investigador. Esto se aplica ya que no existe marco de disponibilidad para proceder al muestreo.

Técnicas de recolección de datos

Existen diferentes técnicas e instrumentos de investigación para obtener información, para el presente trabajo se obtendrá la información por medio de entrevistas, las mismas que serán dirigidas hacia la comunidad indígena la Moya delegando a una representante para el levantamiento de información, con el propósito de conocer opiniones o hechos concretos logrando como resultado varios datos de interés.

Las entrevistas se dividen en estructuradas, en donde el entrevistador realiza su labor con base en una guía de preguntas específicas y se sujeta exclusivamente a ésta, las semiestructuradas, por su parte, se basan en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información sobre los temas deseados, y por último, están las entrevistas abiertas que se fundamentan en una guía general de contenido y el entrevistador posee toda la flexibilidad para manejarla. (Mantilla, 2015). Es decir, todo tipo de entrevista a utilizar, nos permite lograr una comunicación y la construcción conjunta de significados respecto a un tema mediante las preguntas y respuestas.

Por otro lado, la investigación se recurrió a diferentes fuentes de investigación documental que desarrollará el análisis partiendo de la identificación de diferentes enfoques, teorías, conceptualizaciones, y criterios de diversos autores como fuentes primarias para la potencialización del turismo comunitario en la Moya. Además, se analizó fuentes secundarias como libros, revistas con el propósito de estudiar, conocer, comparar, ampliar, analizar y profundizar los diferentes conceptos, definición y enfoques de diversos autores sobre el tema planteado.

En conclusión, se ha planteado realizar la investigación en un tiempo no determinado. De tal manera, que permita analizar completamente la situación actual de la comunidad la Moya, recopilar información acerca de la rentabilidad que perciben los pobladores, así como la sostenibilidad, el impacto social y económico que enfrentan al pertenecer a la ruta del Hielo I y la satisfacción al ejercer en la rama del turismo.

Ante la crisis sanitaria que se presenta a nivel mundial, la situación que el turismo enfrenta es incierta, y a su vez los escenarios son más desafiantes. Sin embargo, se está trabajando para que el turismo desarrolle nuevas alternativas debido que el turista futuro, va a buscar destinos naturales, alojamientos no masivos, destinos locales y alejado de masas; que le demuestren confianza de que se está tomando todas las medidas de bioseguridad.

Por esta razón, la recopilación de información por medio de entrevistas no se realizó de manera presencial, dificultando un acercamiento más preciso, mediante un focus group o encuestas que permitan el levantamiento del mismo, por parte de la comunidad, GADM de Riobamba, y actores claves de la empresa Ferrocarriles del Ecuador. Dicho esto, se obtuvo la información de una representante delegada, siendo Mónica Tene la administradora de la comunidad para facilitar el proceso de esta investigación y una técnica de Turismo del GADM de Riobamba, la Ingeniera Andrea Benavides, compartiendo documentos y planes estratégicos para el desarrollo turístico del cantón, las cabeceras parroquiales y rurales incluyendo la comunidad La Moya.

Modelo de entrevista realizada

Proyecto de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil: “Análisis del Impacto Socioeconómico que genera la Ruta del Hielo I de la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad Indígena La Moya.

1. ¿Cuántos años tiene la comunidad realizando actividades turísticas?
2. ¿Cuánto tiempo lleva vinculado la comunidad al tren Ecuador?
3. ¿El turismo ha incrementado a partir de la operación del Tren del Hielo I?
4. ¿Cree Ud. que el Tren del Hielo I ha sido un aporte a la dinamización socioeconómica de la comunidad La Moya?
5. ¿Cuáles han sido los beneficios percibidos en relación a la demanda?
6. En relación a otros años ¿Cuál cree usted como más productivo?
7. ¿De qué instituciones gubernamentales la comunidad ha recibido apoyo para su desarrollo turístico?
8. ¿Qué tipo organización está conformada la comunidad?
9. ¿Ha participado la comunidad en la elaboración de planes estratégicos locales sea en el Municipio o Gobierno Provincial?
10. ¿Cree usted que ha mejorado la calidad de vida gracias a esta ruta?
11. ¿Se realiza alguna actividad adicional o comercial fuera de la ruta turística?
12. De existir la posibilidad de escoger entre el turismo y la actividad extra realizada, ¿cuál escogería y por qué?
13. ¿Existen planes de desarrollo en la comunidad? Si es así, ¿Cuáles serían y desde que año se empezó o empezara a ejecutar?
14. ¿Con la afluencia de turistas provenientes de la Ruta del Hielo I, ha existido problemas sociales que pueden afectar el desarrollo turístico de la comunidad?

A continuación, se muestran los resultados obtenidos en la visita de la comunidad La moya conjunta a la Técnica en turismo del GADM Riobamba.:

Según Tene (2020), la comunidad la Moya empieza sus operaciones en el año 2015, pero como asociación es desde hace 10 años. Gracias a la embajada de Francia, la comunidad pudo realizar la construcción del restaurante y hospedaje, representado por el padre Pierrick Van Dorpe y “Quebec sin fronteras” representada por Piedad Zurita. Por consiguiente, los habitantes de la comunidad se encuentran vinculados a la ruta del tren de hielo I, desde el año 2016. Asimismo, la comunidad siente gran satisfacción al pertenecer a una de las rutas de la empresa ferrocarriles del Ecuador, ya que ha permitido la generación de empleo tanto para mujeres y los adultos mayores de la comunidad.

Según Benavides (2020), menciona que la ruta del tren de hielo I, es un importante proyecto que promueve la economía de la comunidad Jatari campesino y de la Moya, vinculando un trabajo mancomunado entre Ferrocarriles del Ecuador, las comunidades y el GADM de Riobamba, cada una de las instituciones han contribuido de una u otra manera para fortalecer el turismo de Riobamba.

Además, desde que comenzaron a trabajar con la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, sus ingresos económicos han sido de mayor aporte para la población. De acuerdo a datos reales proporcionados por Ferrocarriles del Ecuador Filial Sur (Ver tabla 21) representa los pasajes vendidos en la ruta Tren del hielo I, año 2016, a partir de la reactivación, (Moya-Jatari campesino).

Tabla 21
Pasajes vendidos en la ruta Tren del hielo I,
año 2016

Mes	PAX
Agosto	187
Septiembre	155
Octubre	210
Noviembre	299
Diciembre	166
Total	1017

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador Filial Sur, 2016

Elaborado por: Ing. Andrea Benavides, 2020

Nota: De enero a julio del 2016 se tenía una capacidad de 33 espacios disponibles, en tanto que desde la reactivación del producto hasta la actualidad se cuenta con 60 espacios disponibles con un incremento del 100% de la capacidad.

Sin embargo, los pasajes vendidos (Ver tabla 22) en la ruta Tren del hielo I, año 2017 (Moya-Jatari Campesino)

Tabla 22
Pasajes vendidos en la ruta Tren del hielo I, año 2017

Mes	PAX
Enero	186
Febrero	341
Marzo	291
Abril	598
Mayo	400
Total	1816

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador Filial Sur, 2016

Elaborado por: Ing. Andrea Benavides, 2020

Por otro lado, la reactivación del producto Tren del Hielo I, incluye actividades que generan mayor satisfacción al turista como ingresos económicos a jefes de familia de las comunidades Jatari Campesino y La Moya. Especialmente, ha generado ingresos a 38 madres de familia de la comunidad La Moya, gracias a las actividades de artesanías, guianza, bocinero, cocina y demostración de producto. La comunidad está conformada por 6 representantes, cuyos están divididos en el presidente, vicepresidente, tesorera, secretaria, primer vocal y síndico.

De la misma manera, han participado en las diferentes capacitaciones que les han ofrecido las distintas instituciones para mejorar el desarrollo turístico del destino. Uno de ellos es que la Dirección de Gestión de Turismo ha impulsado desde su planificación un proceso de capacitación continua que permite fortalecer y fomentar la cultura de calidad en los establecimientos que prestan servicios turísticos, de esta forma mejora el desempeño de las actividades y mejorando la prestación de servicio a través de las fases de capacitación y transferencia de conocimientos para la generación de capacidades locales dirigida a prestadores de servicios turísticos:

- Capacitación a los miembros de los Centros de Servicios Turísticos Comunitarios y los Centros de Turismo Comunitario para mejorar las capacidades actuales del servicio.

- Capacitación a los Centro de Turismo Comunitario del cantón Riobamba con el objetivo de socializar el trámite pertinente para la obtención de la Licencia Única Anual de Funcionamiento "LUAF"
- Capacitación de Buenas Prácticas de Turismo Sostenible dirigida a los prestadores de servicios turísticos.
- Capacitación sobre el uso del material turístico promocional a los miembros de las juntas parroquiales.
- Transferencia de tecnología para el levantamiento de atractivos turísticos en cada una de las parroquias, se realizó la capacitación en el CTC La Moya, con las presencias de las juntas parroquiales.
- Se coordinan asesorías en la implementación de protocolos de bioseguridad en los emprendimientos comunitarios

De acuerdo al cumplimiento de las funciones y atribuciones, la Dirección de Gestión de Turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Riobamba impulsa y propicia la difusión y promoción de la oferta turística del cantón para el desarrollo socioeconómico de la población. Siendo así que se plantea el posicionamiento del cantón como un destino priorizado, articulando la participación de sus parroquias urbanas y rurales; para lo cual se ha trabajado en productos diferenciados con el propósito de generar alternativas de turismo sostenible, implementar e impulsar el turismo comunitario en varias zonas.

- Difusión, información promoción de la oferta turística del cantón Riobamba en Revistas “Ñan”, “This is Ecuador”, Vistazo y la Guía de Oro.
- Material informativo impreso: Turismo Comunitario, Rutas Turísticas, mapas Chimborazo, mapas Altar y Turismo Rural.
- Vallas publicitarias
- Medios digitales (Adjunto informe de Riobamba Tiempo de Verano)

Adicional, se han realizado acciones promocionales de los puntos de interés de turismo rural: Fam Trips con operadores y prestadores de servicios turísticos a los Centros de Turismo Comunitario de San Juan, Calpi y Cacha con el reconocimiento de buenas prácticas de turismo generando alianzas estratégicas.

En el contexto de señaléticas y rutas de cantón a parroquias y comunidades la dirección de turismo, a través del proceso de contratación para el mantenimiento de señalética; desmontaje, provisión e instalación en sitios estratégicos del cantón Riobamba, tiene la finalidad de mejorar la imagen de la señalización en el cantón Riobamba y contribuir a la orientación e información de los turistas al ingreso del sitio de destino, para promover una imagen y experiencia positiva.

Por otro lado, se evidencia la mejora calidad de vida gracias a la ruta del tren de hielo I, como es ejemplo las vías de acceso, señalética, y capacitaciones ofertadas por la dirección de Turismo de Riobamba, para brindar un mejor servicio turístico, en forma coordinada y planificada con los actores locales, nacionales, comunitarios; buscando potencializar a los íconos del turismo comunitario, en colaboración con la empresa privada, comunitaria y el sector público, dirigido a favor del beneficio del cantón Riobamba. Resaltando estas acciones de trabajo conjunto y participativo permitieron activar la operación turística en el cantón y la economía de estas comunidades.

Por consiguiente, entre las actividades principales de la comunidad son la agricultura, la ganadería y tejidos/artesanías, de las cuales se han beneficiado y no dejando de lado la actividad turística. Siendo que en el último trimestre del año 2019 se realizó el “Estudio sobre modelos de gestión para los emprendimientos de turismo rural de las parroquias rurales del cantón Riobamba”, el objetivo de la presente consultoría busca fortalecer la actividad turística cantonal a través de la generación de productos turísticos que promuevan el desarrollo socio económico de la población; con el objetivo de establecer modelos de gestión para fortalecer e implementar emprendimientos turísticos en el área rural del cantón Riobamba a través de circuitos estratégicos.

Finalmente, la comunidad mencionó que, de existir la posibilidad de escoger entre el turismo y las actividades principales, ellos escogerían el turismo, ya que los alimenta de muchos conocimientos; y han podido conocer diferentes culturas, tradiciones y compartir con los turistas sus costumbres para que tengan una experiencia turística plena. Además, la comunidad no se ve afectada por la afluencia de turistas provenientes de la ruta, en su ámbito social, debido que los actores claves de la FEEP toman registro y regulan las entradas de turistas.

Capítulo IV: Determinar los impactos generados por la actividad turística en la Ruta del Hielo I.

Según menciona la OMT (2019), el turismo se ha convertido en una ficha clave para el desarrollo, la prosperidad y bienestar. Actualmente, existe un número creciente de destinos que se han abierto al turismo y que han invertido en este sector, haciendo de éste un factor clave del progreso socioeconómico mediante la obtención de ingresos por exportaciones, la creación de empleo y de empresas y la ejecución de infraestructuras.

El turismo es una actividad que toma bastante reconocimiento siendo como ente dinamizador de la economía tanto a nivel internacional como a nivel nacional siendo así que constituye el 10% del PIB mundial. Además de generar 1 de cada 11 empleos son de turismo a nivel mundial (OMT, 2019).

De la misma manera, la actividad turística en el Ecuador genera 405.820 mil fuentes de trabajo directas e indirectas en las áreas de alojamiento y servicios de alimentación, de acuerdo con los resultados de las Encuestas Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo en el Ecuador, INEC 2015. De esta cifra, 272.808 son mujeres y 133.012 son hombres (MINTUR, 2015).

Así también, se ha impulsado campañas que permitan a los ecuatorianos a disfrutar de un país diverso y acogedor, que paso a paso, gana cada vez más importancia a nivel internacional. Sin duda, Ecuador tiene más de mil razones para ser una potencia turística y un destino de clase mundial.

El turismo en el Ecuador se ha posesionado en tercer lugar en la economía del país. Pero con el transcurso del tiempo se ha evidenciado la tendencia de desarrollo turístico comunitario en zonas rurales, que en su mayoría son gestionadas por unidades familiares campesinas o pueblos indígenas que ha incorporado la actividad turística a sus actividades tradicionales. Por otro lado, el turismo comunitario hasta la actualidad ha estado precedido por distintos parámetros, los cuales han incidido de forma directa e indirecta para la generación de nuevas bases para la mejora del desarrollo local comunitario (Toctaguano, 2019).

Se ha llegado a catalogar al turismo como recurso eliminador de la pobreza, sin embargo, dicha actividad conlleva varios impactos ya sean de carácter positivo o carácter negativo los cuales influyen directa o indirectamente en el desarrollo de la

comunidad receptora ligado al buen vivir y al mantenimiento del patrimonio natural y cultural. (Plaza & Torres, 2015).

Ferrocarriles del Ecuador empresa pública, siendo el ente generador del desarrollo turístico en la comunidad estudiada, su principal objetivo es fomentar el desarrollo económico local y la participación de actores públicos y privados, bajo la modalidad turística, patrimonial, cultural y solidaria, generalmente desarrolla sus proyectos que logren alcanzar los objetivos y metas que rigen en la constitución y el Plan Nacional para toda una vida.

A través de la gestión que realiza el área de desarrollo local, busca incentivar, promocionar y potenciar una cultura emprendedora de las comunidades por donde atraviesa el Tren. Asimismo, fomentando la dinamización de las economías locales a través de la participación conjunta y la gestión en lo local.

Los actores involucrados a este proyecto, son quienes administran los servicios complementarios, para que de esta manera el visitante o turista que viaje en tren, pueda contar con servicios de calidad en espacios cómodos que mantienen la marca articulada a la oferta de servicios locales y tradicionales.

Al fin de recabar la información de datos se implementó la técnica de la entrevista la cual fue realizada a los pobladores de la comunidad e involucrados en el desarrollo turístico de la comunidad. Y permitió realizar el respectivo análisis de los impactos generados por la ruta del Tren de hielo en la comunidad La Moya (Ver tabla 23). De acuerdo a las entrevistas realizadas se puede evidenciar que la ruta del hielo I ha generado grandes beneficios para la comunidad estudiada, y lo que desde su perspectiva se encuentra de forma positiva para el destino.

En cuanto a la situación socioeconómica generada a partir del turismo comunitario en la comunidad, se puede observar que los habitantes están dispuestos a continuar realizando actividades turísticas, no dejando de lado sus principales actividades que también generan fuentes de ingresos para los pobladores. Asimismo, se puede reconocer la distribución de riquezas, ya que los pobladores no son los únicos que reciben parte de la ganancia generada por la actividad realizada, y la articulación con el tren de hielo I, sino que al mismo tiempo invierten en el mantenimiento y cuidado de sus infraestructuras y el ecosistema producido con un fin turístico.

Tabla 23.

Impactos generados por la Ruta del Tren del hielo I en la comunidad "La Moya"

Impactos
✓ Generación de empleos y desarrollo económico para los pobladores
✓ Concienciación de la historia y cultura de la comunidad, apoyando la conservación y rehabilitación de lugares históricos y atractivos.
✓ Intercambio cultural entre las comunidad y los visitantes por la intermediación del tren de hielo I
✓ Conservación de las costumbres, tradiciones, vestimentas, música, artesanía, folklore, leyendas y gastronomía típica de la comunidad
✓ Rehabilitación de vías de accesos y señaléticas
✓ Aumento de la demanda en relación a la venta de pasajes del tren de Hielo I
✓ Acogimiento de medidas para mejorar el desarrollo turístico y conservar el medio ambiente que les rodea
✓ Creación de alianzas estratégicas para mantener buenas prácticas de turismo en el centro comunitario La Moya

Fuente: Entrevistas realizadas

Elaboración propia

Análisis FODA

La matriz FODA es una herramienta de análisis que puede ser aplicada a cualquier situación, individuo, producto, empresa, etc., que esté actuando como objeto de estudio en un momento determinado del tiempo. Tanto las fortalezas como las debilidades son internas de la organización, por lo que es posible actuar directamente sobre ellas. En cambio, las oportunidades y las amenazas son externas, y solo se puede tener injerencia sobre las ellas modificando los aspectos internos. (Análisis FODA profesional, 2014; Citado en Centeno, 2015).

Por consiguiente, organizar a un grupo de personas en consenso con cada una de las decisiones que se quiere tomar para algún producto o acción difícilmente se logra. No obstante, el análisis FODA encuentra un enlace entre las ideas y las personas obteniendo de forma práctica los objetivos y finalidades que un individuo conlleve y logre ser útil para la comunidad (Soto, 2017).

En el presente estudio, se consigue determinar la situación socioeconómica actual de la comunidad, las mismas que son producidas por las actividades turísticas ofertadas en la zona y la intervención del Tren de Hielo I. A continuación, identificaremos mediante el mismo, beneficios, problemas y consecuencias de la comunidad la Moya.

Fortalezas

Dado que su ubicación geográfica es favorable debido que es cercana a Riobamba y a la Reserva de producción de Fauna Chimborazo, cuenta con diez atractivos, tres de ellos son naturales y siete culturales, los mismo que han logrado que la actividad turística obtenga un aumento y fidelidad por parte de los visitantes. Por otro lado, su junta administrativa está representada por 6 actores que a su vez permiten a la comunidad participar en la toma de decisiones y ha permitido el fortalecimiento en desarrollo y diversificación del sector agricultor.

Se puede evidenciar un crecimiento de población dedicados al turismo a partir de la reactivación de Ferrocarriles del Ecuador, quienes constantemente asesoran a la comunidad con capacitaciones, la participación del GADM de Riobamba, de la misma forma los habitantes se sienten motivados para seguir creando y desarrollando actividades turísticas. Adicionando, las vías en excelentes condiciones desde la cabecera cantonal hacia las diversas comunidades.

Poco a poco la comunidad se involucra en cómo mejorar los productos y servicios que se brindan a los turistas trabajando de manera autónoma y en conjunto para determinar su identidad cultural. Satisfechos con las mejoras y llegadas de visitantes gracias a la intervención del Tren de Hielo I.

Oportunidades

Los organismos que apoyaron para que el proyecto de turismo comunitario empiece han sido base fundamental para el desarrollo del turismo, produciendo dentro de la comunidad motivación para su desarrollo turístico por medio de la mayor participación de la población, esto incluyendo a los adultos mayores.

Como el Plandetur 2030, coordina esfuerzos públicos, privados y comunitarios para desarrollo del turismo sostenible. Los PDOT'S provincial y cantonal impulsan actividad turística como eje dinamizador de la economía. La intervención de ferrocarriles del Ecuador, el reconocimiento que tiene la empresa a nivel internacional y el basto crecimiento de la demanda nacional e internacional para productos comunitarios estructurados. Y el apoyo de la embajada de Francia, conjunto al Padre Pierrick Van Dorpe y voluntarios que incentivan la productividad en la parroquia.

Debilidades

No obstante, los servicios básicos no son atendidos en su totalidad. Lo que conlleva la mejora de calidad de vida de la población. También, el sistema de transporte público no cubre a la llegada en todas las comunidades. Y esto hace que la comunidad dependa bastante de la intervención de la empresa pública ferrocarriles del Ecuador.

Amenazas

Las distintas ofertas turísticas alrededor de la comunidad que influyen de manera indirecta con la cantidad de turistas a la misma, creando falta de interés hacia los comuneros en participar o seguir participando en turismo direccionando al destino a un declive a corto plazo. También la inestabilidad política y el manejo de las entidades involucradas al desarrollo turístico de la comunidad, ya que la empresa ferrocarriles del Ecuador es subsidiado por el gobierno.

Conclusiones

Como consecuencia de la investigación, se logró identificar la información necesaria para el desarrollo de los objetivos previamente presentados. Uno de los objetivos era determinar los impactos generados por la actividad turística en la Ruta del Hielo I. Por consiguiente, en la que se utilizó entrevistas y observaciones directas que permitió conocer la situación socioeconómica de la zona, en la que los habitantes se encuentran en un estado económicamente activo, además se logró evidenciar que las actividades desarrolladas motivan a mujeres y adultos mayores a tener más participación en el desarrollo turístico.

La comunidad la Moya, ubicada en la parroquia el Calpi, provincia de Chimborazo, cuenta con 10 atractivos, tres son atractivos naturales que corresponden a jerarquía I y 7 culturales son manifestaciones culturales, que tres de ellas corresponden a jerarquía II. Por consiguiente, la naturaleza del mismo permite que sea del agrado de los visitantes, destacando su valor gastronómico, que cuenta con una variedad de platos típicos de la zona.

Considerando los atractivos turísticos, las facilidades e instalaciones que posee la comunidad, junto con la afluencia de turistas previstas por el tren del Hielo I, podemos definir que la comunidad muestra una actitud positiva frente al turismo que se desarrolla. Mediante el análisis generado por cada entrevistado, se concluye una situación de crecimiento en ascenso por parte de la empresa ferrocarriles del Ecuador en conjunto con los pobladores, en el cual su desarrollo parece satisfactorio para ambas partes, ya que cuenta con todo lo necesario para ser un destino acogedor para los turistas que deseen visitar la zona.

Debido al gran manejo que ha proporcionado la dirección de Gestión de Turismo con planes de capacitaciones para impulsar de manera continua y fomentar la cultura de calidad en los establecimientos que prestan servicios turísticos, de esta forma mejora el desempeño de las actividades y mejorando la prestación de servicio a través de las fases de capacitación y transferencia de conocimientos para la generación de capacidades locales dirigida a prestadores de servicios turísticos.

Recomendaciones

Se recomienda continuar gestionando planes de capacitaciones y proyectos a la comunidad, direccionados con el Plan Nacional para toda una vida y así atraer al turismo nacional y extranjero, promocionando mediante las páginas oficiales del GAD Municipal de Riobamba y la empresa ferrocarriles del Ecuador.

Asimismo, continuar capacitando a la comunidad, a través de programas de atención al cliente, brindando un ambiente agradable al turista y a los pobladores de la zona.

Es necesario elevar los estándares en la prestación de los servicios turísticos rurales, cuya intención es ofrecer un turismo sustentable, solidario y de calidad a los visitantes y una alternativa de trabajo interesante, justo y significativo para sus miembros.

Además, uno de los proyectos que presenta el GADM de Riobamba, está enfocado en la calidad y oferta turística comunitaria de las parroquias rurales del cantón Riobamba, considerando que en el objetivo 4 en el plan Nacional de Desarrollo Todo una Vida, manifiesta consolidar la sostenibilidad económica social y solidaria y afianzar la dolarización; con la diversificación, diferenciación y amplitud de la oferta exportable; la apertura de nuevos mercados y su diversificación tomando en cuenta mercados no tradicionales y alternativos, para aprovechar mercados regionales y atraer inversión relacionadas como Turismo.

Por otro lado, debido al brote de COVID-19, se recomienda trabajar con la comunidad mediante un focus group que permita la validación del trabajo investigado, ya que la recopilación de datos fue extra limitada, dificultando el acercamiento total de los habitantes de la comunidad, y de esta forma delegaron un representante para la facilitar la información solicitada, de la misma manera, con la dirección de turismo de Riobamba y actores claves de la empresa ferrocarriles del Ecuador.

Referencias

- Aguado, I., Echebarria, M., & Barrutia, J. (2009). El desarrollo sostenible a lo largo de la historia del pensamiento económico. *Revista de Economía Mundial*, (21), 87-110. ISSN:1576-0162. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=866/86611886004>
- Amán, N. (2016). *Impacto económico en el sector turístico de las islas Galápagos en el último Quinquenio*. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/15711>
- Albán, O. (2016). *Incidencia de la reactivación del Sistema de ferrocarril nacional en el surgimiento de procesos asociativos locales "Caso ruta Quito- Boliche"*. Recuperado de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5106/1/T2019-MBA-Alban-Incidencia.pdf>
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycles of evolution: implications for management of resources. *The Canadian Geographer*, 24(1), 5-12.
- Castillo, M., Sánchez, A., & Vargas, E. (2017). Origen, concepción y tratamiento del ciclo de vida de los destinos turísticos: Una reflexión en torno al modelo de Butler. *Compendium*, 20 (38). Recuperado de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/880/88051773005/html/index.html>
- Camelo, J. & Ceballos, L. (2012) "Desarrollo, sustentabilidad y turismo: una visión multidisciplinaria". Universidad Autónoma de Nayarit, México D.F.
- Centeno, O. (2015). *Plan de desarrollo turístico sostenible para la parroquia Santiago de Calpi, Cantón Riobamba, Provincia de Chimborazo*. Recuperado de <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/4258>
- Cisneros, V., & Murgue, V. (2015). *Evaluación del impacto social y económico en las comunidades del Quilotoa y Chugchilán, por el programa de capacitación turística realizado por el Ministerio de Turismo en el año 2011*. Recuperado de <http://repositorio.ute.edu.ec/xmlui/handle/123456789/15873>
- Coriolano, L. (2017). *El turismo comunitario en el nordeste brasileño. Gestión Turística*, (27), 08-20.

- Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M., & Varela, M (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica*, 2(7),162-167. ISSN: 2007-865X. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3497/349733228009>
- Ganán, R. (2015). "El Tren Turístico y su incidencia económica en el cantón Durán, parroquia Eloy Alfaro, provincia del Guayas: Periodo 2012 -2014". Guayaquil. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/9195/1/Tren-Turistico-y-su-incidencia-Economica-en-Duran-2012-2014.pdf>
- García, B., Reinares, E., & Armelini, G. (2013). Ciclo de vida de los destinos turísticos y estrategias de comunicación: los casos de España y Chile. *Revista Internacional De Investigación En Comunicación ADResearch ESIC*, (no. 7), 76–93. Recuperado de https://adresearch.esic.edu/wp-content/uploads/2012/12/aDResearch-07_054.pdf
- Inec. (2019). Boletín Técnico N°01-2019-Transporte. Anuario de Estadísticas de Transporte 2018. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018_ANET_Boletin.pdf
- Jazibe, A & Torres, J. (2018). Etapas del ciclo de vida de los destinos turísticos en México, *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*. Recuperado de <https://www.eumed.net/rev/caribe/2018/07/destinos-turisticos-mexico.html/hdl.handle.net/20.500.11763/caribe1807destinos-turisticos-mexico>
- Ministerio de turismo. (2019). *Plan Nacional de Turismo 2030*. Obtenido de https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2020/03/Plan-nacional-de-turismo-2030-v.-final-Registro-Oficial-sumillado-comprimido_compressed.pdf
- Paredes, E. (2016). "El producto turístico Tren del Hielo II" y su aporte en la dinamización socio-económica del Cantón Cevallos, Provincia de Tungurahua". Recuperado de

<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/24595/1/Susana%20Estefan%20C3%ADa%20Paredes%20Flor.pdf>

Pazmiño, P. & Proaño, P. (2017). *Evaluación de aspectos: económico, social y ambiental de la ruta del tren Hielo II*.

Pilataxi, F. (2018). *Análisis del impacto socioeconómico en la actividad turística por la construcción del malecón de Puerto López*. Recuperado de <http://repositorio.ute.edu.ec/xmlui/handle/123456789/17134>

Poaquiza, I. (2018). *Análisis del impacto económico del turismo comunitario en la provincia Tungurahua*. Recuperado de <http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/27244>

Reyes, M., Ortega, A., & Machado, E. (2016). Modelo para la gestión integrada del turismo comunitario en Ecuador, caso de estudio Pastaza. *REVESCO. Revista De Estudios Cooperativos*, 123, 250-275. <https://doi.org/10.5209/REVE.53242>

Ricaurte, C. (2009). *Manual para el Diagnostico Turístico Local*.

Sancho, A. (1998). Introducción al turismo "OMT". Recuperado de <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/Introduccion-al-turismo-OMT.pdf>

Samaniego, A. (2019). *Producto Turístico y Viabilidad Técnica, Administrativa y Comercial en la Comunidad La Moya, parroquia Calpi, Cantón Riobamba, provincia de Chimborazo*. Recuperado de <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/6212>

Sandoval, J. (2018). *Impacto Económico generado en los Emprendedores de la Ruta Turística "Tren de Hielo II"*. Recuperado de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/28145/1/1803241361-Sandoval-Duque-Jenny-Alexandra.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – Senplades. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida*. Quito: Senplades. Recuperado de https://www.planificacion.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2017/10/PNB-V-26-Oct-final_0K.compressed1.pdf

- Soto, S. (2017). *Análisis del impacto socioeconómico de las actividades turísticas en la Isla Santay*. Recuperado de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/7865>
- Tene, M. (30 de Julio de 2020). Antecedentes de cómo Inicio el Turismo en la comunidad La Moya con relación a la ruta del Tren de Hielo I. (R. María, Entrevistador)
- Tene, M. (30 de Julio de 2020). Antecedentes del turismo comunitario. (R. María, Entrevistador).
- Toctaguano, K. (2018). Impacto económico del Tren Crucero en las comunidades por las que transita. Caso: Nizag y Palacio Real. *Revista Siembra*, (6), 109-155. Recuperado de <http://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/SIEMBRA/article/view/1711/2511#info>
- Vergara, C, & Ortiz, D. (2016). Desarrollo sostenible: enfoques desde las ciencias económicas. *Apuntes del Cenes*, 35 (62), 15-52. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/cenes/v35n62/v35n62a02.pdf>

APÉNDICES

Apéndice A. Ficha de Caracterización Turística de comunidades del Sistema Turístico

CARACTERIZACIÓN TURÍSTICA DE COMUNIDADES

1. DATOS GENERALES

1.1 Ubicación de la comunidad

NOMBRE DE PROVINCIA
NOMBRE DE CANTÓN
NOMBRE DE PARROQUIA
NOMBRE DE COMUNIDAD

1.2 Número aproximado de habitantes en el conglomerado urbano. (Esta información la puede encontrar en la página Web del INEC)

Fuente _____

2. OFERTA DE SERVICIOS

2.1 Alojamiento

Identifique el tipo y número de establecimientos de alojamiento existentes en la comunidad (Una vez identificados los establecimientos de alojamiento, sírvase llenar el Apéndice No. 1).

1. HOTELES	#	5. MOTELES	#
2. HOSTERIAS	<input type="text"/>	6. HOSPEDERIAS COMUNITARIAS	<input type="text"/>
3. HOSTALES	<input type="text"/>	7. CAMPING	<input type="text"/>
4. PENSIONES	<input type="text"/>	8. OTRO _____	<input type="text"/>

2.2 Alimentación

Identifique el tipo y número de establecimientos de alimentos y bebidas existentes en la comunidad [Una vez identificados los establecimientos de alimentación, sírvase llenar el Apéndice No. 2].

1. RESTAURANTES	#	4. BARES	#
2. CAFETERIAS	<input type="text"/>	5. CANTINAS	<input type="text"/>
3. FUENTES DE SODA	<input type="text"/>	6. BODEGONES DE COMIDA	<input type="text"/>
		7. OTROS _____	<input type="text"/>

2.3 Esparcimiento

Identifique el tipo y número de establecimientos de esparcimiento existentes en la comunidad.

1. DISCOTECAS	#	3. INSTALACIONES DEPORTIVAS	#
2. CINES/TEATROS	<input type="text"/>	4. BINGOS	<input type="text"/>
		5. OTROS	<input type="text"/>

2.4 Otros servicios

Identifique el tipo y número de establecimientos de otros servicios existentes en la comunidad.

1. AGENCIAS DE VIAJE	#	4. GUÍAS DE TURISMO	#
2. OPERADORAS	<input type="text"/>	5. BANCOS	<input type="text"/>
3. INFORMACIÓN AL TURISTA	<input type="text"/>	6. CAJEROS AUTOMÁTICOS	<input type="text"/>
		7. OTROS	<input type="text"/>

3. INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS BÁSICOS

TRANSPORTE Y ACCESIBILIDAD

3.1. Distancias

Identifique las distancias que hay desde el punto de partida (centro turístico más cercano o ciudad principal) hasta la parroquia, así como el tiempo de recorrido y medio de transporte.

Distancia a la cabecera

parroquial (Km): _____

Distancia a la cabecera

cantonal (km): _____

	1	2	3	4	5	6	7	8
Bus								
Combineta								
Loreto								
Corona								
Avión								
Avioneta								
Barco								
Combinado								

3.2. Principales vías de acceso a la comunidad:

1. PAVIMENTADA/ ASFALTADA	<input type="checkbox"/>	4. FURVAL	<input type="checkbox"/>
2. ASQUEBRADA	<input type="checkbox"/>	7. MARÍTIMA	<input type="checkbox"/>
3. EMPEDRADA	<input type="checkbox"/>	8. AEREA	<input type="checkbox"/>
4. LADRADA	<input type="checkbox"/>	9. SENCILLO	<input type="checkbox"/>
5. DE TIERRA (CARROZABLE)	<input type="checkbox"/>	10. OTRO_____	<input type="checkbox"/>

3.3. Para llegar a la comunidad (o dentro de ella) existe señalización:

a) VIAL

1. SI	<input type="checkbox"/>
2. NO	<input type="checkbox"/>

b) JURÍDICA

1. SI	<input type="checkbox"/>
2. NO	<input type="checkbox"/>

3.4. En la comunidad se hace uso de los siguientes transportes públicos (puede marcar más de una opción):

1. BUS	<input type="checkbox"/>	5. CANOA	<input type="checkbox"/>
2. CAMIONETA	<input type="checkbox"/>	6. AVIÓN	<input type="checkbox"/>
3. TAXI	<input type="checkbox"/>	7. AVIONETA	<input type="checkbox"/>
4. LANCHAS	<input type="checkbox"/>	8. NINGUNO	<input type="checkbox"/>
		9. OTRO_____	<input type="checkbox"/>

3.5. En la comunidad existen las siguientes terminales o estaciones de transporte (puede marcar más de una opción):

1. BUS	<input type="checkbox"/>	5. MARÍTIMO	<input type="checkbox"/>
2. CAMIONETA	<input type="checkbox"/>	6. FURVAL	<input type="checkbox"/>
3. CAMIONES	<input type="checkbox"/>	7. LACUSTRE	<input type="checkbox"/>
4. TAXI	<input type="checkbox"/>	8. AEREO	<input type="checkbox"/>
		9. OTRO_____	<input type="checkbox"/>

3.6. Descripción del transporte público terrestre que presta servicio a la comunidad

NOMBRE DE LA COOPERATIVA	ESTACIÓN/ TERMINAL	TIPO DE TRANSPORTE (MARCA O COLORES)		FRECUENCIA DEL SERVICIO	TIPO DE VEHÍCULO
		LOCAL	INTER-CANTONAL		

3.7. Si no existe medio de transporte público, señale la distancia a la que se puede abordar cualquier tipo de transporte motorizado _____ Km.

COMUNICACIONES

3.8. Existe servicio telefónico en la comunidad: Marque con una X

1. Sí
2. No

3.9. La oficina de teléfonos más cercana se encuentra a _____ Kms.

3.10. Existe señal de servicio telefónico celular en la comunidad:

1. Sí
2. No

3.11. En la comunidad existen _____ cabinas de servicio telefónico para uso público.

3.12. En la comunidad existen _____ cibercafés o establecimientos de uso público de Internet.

3.13. Existe oficina de correos en la comunidad:

1. Sí
2. No

SANIDAD

3.14. Existe red de agua entubada:

1. Sí % de la población con agua entubada _____
2. No

3.15. Se trata con cloro el agua en la fuente de distribución:

1. Sí
2. No

3.16. Fuente principal de abasto / Qué tipo de agua se consume:

- | | | | |
|---------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| 1. RED PÚBLICA | <input type="checkbox"/> | 6. POZO | <input type="checkbox"/> |
| 2. PILA O LLAVE PÚBLICA | <input type="checkbox"/> | 7. RÍO, VEREDITE, ACROQUIA | <input type="checkbox"/> |
| 3. OTRA FUENTE PORTUBESÍA | <input type="checkbox"/> | 8. AGUA LLUVIA | <input type="checkbox"/> |
| 4. CARRO REPARTIDOR | <input type="checkbox"/> | 9. Otro _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5. TRICICLO | <input type="checkbox"/> | | |

3.17. Existe sistema de alcantarillado en la comunidad: pueden obtener la información preguntando al municipio, junta parroquial o líder comunal).

1. Sí % de la población con alcantarillado _____
2. No

3.18. En dónde elimina las excretas la mayoría de la población: pueden obtener la información preguntando al municipio, junta parroquial o líder comunal).

1. EXCESADO Y ALCANTARILLADO
2. LETINA
3. AIRE LIBRE, RÍO, ESTERO
4. POZO SÉPTICO
5. POZO CIEGO
6. Otro _____

3.19. Cómo elimina la basura la mayoría de la población:

1. CARRO RECOLECTOR
2. SE QUEMA
3. SE ENTERRA
4. Otro _____

3.20. Existen establecimientos de salud en la comunidad:

1. Sí
2. No

3.21. Instancias y/o establecimientos de salud que existen: Puede marcar más de una casilla si es necesario.

	Cuántos		Cuántos
1. FARMAS CAPACITADAS	<input type="checkbox"/>	9. HOSPITAL PÚBLICO	<input type="checkbox"/>
2. FARMAS NO CAPACITADAS	<input type="checkbox"/>	10. DISPENSARIO PÚBLICO	<input type="checkbox"/>
3. PROMOTORES DE SALUD	<input type="checkbox"/>	11. UNIDAD MÓVIL	<input type="checkbox"/>
4. CURANDERO TRADICIONAL	<input type="checkbox"/>	12. CONSULTORIO PRIVADO	<input type="checkbox"/>
5. SHAMAN	<input type="checkbox"/>	13. CLÍNICAS	<input type="checkbox"/>
6. BOTIQUE COMUNITARIO	<input type="checkbox"/>	14. HOSPITAL PRIVADO	<input type="checkbox"/>
7. SUB-CENTRO DE SALUD	<input type="checkbox"/>	15. FARMACIA	<input type="checkbox"/>
8. CENTRO DE SALUD	<input type="checkbox"/>	16. OTRO	<input type="checkbox"/>

3.22. Si no hay establecimientos de salud en la comunidad.

1. A cuál establecimiento asisten para atender su salud _____
2. Parroquia o cabecera cantonal a la cuál pertenece el establecimiento de salud _____
3. Distancia del establecimiento al cuál asisten (Km). _____

ENERGIA

3.23. Existe servicio de energía eléctrica en la comunidad:

1. Sí
2. No

3.24. Distancia al lugar más cercano con energía eléctrica: _____ Km.

3.25. Qué porcentaje de la población tiene energía eléctrica: _____.

3.26. Existen gasolineras en la comunidad

1. Sí ¿Cuántas? _____
2. No

3.27. Distancia a la gasolinera más cercana: _____ Km.

4. GOBERNANZA

4.1. De qué instituciones recibe o ha recibido apoyo la comunidad para su desarrollo: nombre a las instituciones involucradas, el período en que se recibió el apoyo de las mismas. Puede obtener información en municipios, juntas parroquiales o el líder de la comuna.

INSTITUCIÓN	NOMBRE	DESDE	HASTA	ACTIVIDAD
1 NACIONALES				
2 INTERNACIONALES				

4.2. Existen planes de desarrollo en la comunidad. Si es así, nombre el plan y el año en que se empezó o empezara a ejecutar.

1. Sí

PLAN	AÑO

2. No

4.3. Qué tipo de organizaciones tiene la comunidad (marque con una x):

TIPO DE ORGANIZACIÓN	
1. JUNTA PARROQUIAL	<input type="checkbox"/>
2. COMITÉ DE BARRIO	<input type="checkbox"/>
3. DIRECTIVA COMUNITARIA	<input type="checkbox"/>
4. COMITÉ DE DESARROLLO	<input type="checkbox"/>
5. COOPERATIVAS	<input type="checkbox"/>
6. ORGANIZACIÓN DE MUJERES	<input type="checkbox"/>
7. COMITÉ DE PADRES DE FAMILIA	<input type="checkbox"/>
8. ORGANIZACIONES RELIGIOSAS	<input type="checkbox"/>
9. CLUBES	<input type="checkbox"/>
10. ASOCIACIONES DE TURISMO	<input type="checkbox"/>
11. OTRAS	<input type="checkbox"/>

5. COMUNIDAD RECEPTORA

5.1. A qué actividades económicas principales se dedica la población (Para contestar esta pregunta se puede consultar en el INEC. Llene las casillas con porcentajes):

1. AGRICULTURA, CABA, AVICULTURA, PESCA, GANADERÍA	<input type="checkbox"/>	6. SERVICIOS COMUNALES, SOCIALES Y PERSONALES	<input type="checkbox"/>
2. EXPLOTACIÓN DE MINAS Y CANTERAS	<input type="checkbox"/>	7. TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN	<input type="checkbox"/>
3. INDUSTRIAS MANUFACTURERAS 3.1 ARTESANÍAS	<input type="checkbox"/>	8. ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS	<input type="checkbox"/>
4. ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA	<input type="checkbox"/>	9. COMERCIO	<input type="checkbox"/>
5. CONSTRUCCIÓN	<input type="checkbox"/>	10. TURISMO, HOTELS Y RESTAURANTES	<input type="checkbox"/>
		11. ACTIVIDADES NO ESPECIFICADAS _____	<input type="checkbox"/>

Fuente: _____

5.2. ¿Cuáles son las tres actividades productivas más rentables de la comunidad? Nómbralas.

1. _____
2. _____
3. _____

Fuente: _____

5.3. Tipo de empleo turístico (Sólo para comunidades que prestan servicios turísticos). Para contestar esta pregunta se encuestó a _____ personas.

	Porcentaje%
1. EMPLEOS FORMALS EN TURISMO (PERSONAL CON CONTRATO VERBAL O ESCRITO, ESTABLECIMIENTOS CON DOCUMENTOS EN REGLA)	<input type="checkbox"/>
2. EMPLEOS INFORMALES EN TURISMO (VENEDORES INFORMALES, PRESTADORES DE SERVICIOS SIN DOCUMENTOS EN REGLA O SIN PERMISOS DE FUNCIONAMIENTO)	<input type="checkbox"/>

5.4. Tipo de actividad en la que participa la comunidad: puede marcar más de uno si así fuere el caso.

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. TRABAJO EN GRUPO | <input type="checkbox"/> |
| 2. MINGA | <input type="checkbox"/> |
| 3. ASAMBLA COMUNITARIA | <input type="checkbox"/> |
| 4. OTRAS | <input type="checkbox"/> |

Comentarios:

5.5. Ha participado la Comunidad o la Directiva Comunitaria en la elaboración de los Planes Estratégicos locales con:

- | | SI | NO |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. MUNICIPIO | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. GOBIERNO PROVINCIAL | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

5.6. Destrezas para turismo encontradas en la comunidad. El encuestador puede preguntar dentro de la comunidad una vez que haya logrado el acercamiento y establecerá el número de personas que tengan las siguientes habilidades (Se puede obtener esta respuesta a través de un taller).

- | | # de personas |
|---------------------------------------|----------------------|
| 1. INGLÉS | <input type="text"/> |
| 2. CAPACIDAD O EXPERIENCIA EN GSIARDA | <input type="text"/> |
| 3. COCINA | <input type="text"/> |
| 4. CONTABILIDAD / ADMINISTRACIÓN | <input type="text"/> |
| 5. OTRA _____ | <input type="text"/> |

5.7. Actitud de la comunidad hacia la actividad turística. El encuestador puede preguntar dentro de la comunidad una vez que haya logrado el acercamiento y establecerá el número de personas que tengan las siguientes habilidades (Se puede obtener esta respuesta a través de un taller).

Para contestar esta pregunta se encuestó a _____ personas.

- | | % relativo |
|---|----------------------|
| 1. El turismo es considerado como un instrumento importante de desarrollo (es considerado en planes, políticas, hay asociaciones de prestadores de servicios turísticos, etc.) | <input type="text"/> |
| 2. El turismo es una actividad económica alternativa y estacional (La comunidad se dedica a la actividad turística solamente durante temporada alta, en temporada baja se dedica a otras actividades) | <input type="text"/> |
| 3. Indiferencia hacia el desarrollo local de la actividad turística (La comunidad no contesta preguntas relacionadas al turismo, no opina) | <input type="text"/> |
| 4. Rechazo hacia el desarrollo de la actividad turística en la comunidad (La comunidad rechaza el desarrollo turístico, considera que es peligroso, no cree que solucione sus problemas económicos) | <input type="text"/> |

5.8. Problemas sociales que según el encuestador pueden afectar al desarrollo turístico de la comunidad. Se pueden identificar también necesidades de capacitación de acuerdo a los resultados obtenidos en la pregunta (5.6).
Comentarios:



Auxiliar de campo:

Fecha:

ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO

#	NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO	Tipo	Servicios				# Hab.	# Plazas
			Alim	o/a	Tv	Bar		
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
		TOTALES						

ESTABLECIMIENTOS DE ALIMENTACIÓN

#	NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO	TIPO	CAPACIDAD	ESPECIALIDAD	TIPO DE SERVICIO
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
		TOTALES			

Apéndice B: Ficha de Jerarquización de Atractivos

FICHA PARA EL LEVANTAMIENTO Y JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS																							
Código del atractivo:	#/NA	#/NA	#/NA	#/NA	#/NA	#/NA	0	0	#/NA	#/NA	#/NA	#/NA	0	0	0	0	1						
	Provincia		Cantón		Parroquia		Categoría		Tipo		Subtipo		Jerarquía		Atractivo								
1. DATOS GENERALES																							
1.1 Nombre del Atractivo Turístico																							
1.2 Categoría						1.3 Tipo						1.4 Subtipo											
2. UBICACIÓN DEL ATRACTIVO																							
2.1 Provincia						2.2 Cantón						2.3 Parroquia											
2.4 Barrio, Sector o Comuna						2.5 Calle Principal						2.6 Número						2.7 Transversal					
2.8 Latitud (grados decimales)						2.9 Longitud (grados decimales)						2.10 Altura (msnm)											
2.11 Información del administrador																							
a. Tipo de Administrador:									b. Nombre de la Institución:														
c. Nombre del Administrador:									d. Cargo que ocupa:														
e. Teléfono / Celular:									f. Correo Electrónico:														
Observaciones:																							
3. CARACTERÍSTICAS DEL ATRACTIVO																							
3.1 Características climatológicas <input type="checkbox"/>																							
a. Clima:						b. Temperatura(°C):						c. Precipitación Pluviométrica (mm):											
3.2 Línea de producto al que pertenece el atractivo (U) <input type="checkbox"/>																							
a. Cultura <input type="checkbox"/>						b. Naturaleza <input type="checkbox"/>						c. Aventura <input type="checkbox"/>											
3.3 Escenario donde se localiza el atractivo turístico <input type="checkbox"/>																							
a. Pristino <input type="checkbox"/>				b. Primitivo <input type="checkbox"/>				c. Rústico Natural <input type="checkbox"/>				d. Rural <input type="checkbox"/>				e. Urbano <input type="checkbox"/>							
3.4 Ingreso al atractivo (U) <input type="checkbox"/>																							
a. Tipo de Ingreso			b. Horario de Atención			c. Atención																	
			Ingreso	Salida	Todos los días	Fines de semana y feriados	Solo días hábiles	Otro	Especificar														
Libre <input type="checkbox"/>			0:00	0:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	texto													
Restringido <input type="checkbox"/>			0:00	0:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	texto													
Pagado <input type="checkbox"/>			0:00	0:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	texto													
d. Maneja un sistema de reservas: <input type="checkbox"/>				f. Forma de Pago:		Efectivo <input type="checkbox"/>	Dinero Electrónico <input type="checkbox"/>	Depósito Bancario <input type="checkbox"/>	Tarjeta de Débito <input type="checkbox"/>														
e. Precio:		Desde 0,00	Hasta 0,00			Tarjeta de Crédito <input type="checkbox"/>	Transferencia Bancaria <input type="checkbox"/>	Cheque <input type="checkbox"/>															
g. Meses recomendables de visita:																							
Observaciones:																							
4. ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD AL ATRACTIVO																							
												SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	SI	<input type="checkbox"/>						
a. Nombre de la ciudad o poblado más cercano (Que presente condiciones mínimas de servicios):												texto											
b. Distancia desde la ciudad o poblado más cercano:			0 km	c. Tiempo estimado de desplazamiento en auto:			0:00 h/min	d. Coordenadas (grados decimales):			Lat.:	0	Long.:	0									
Observaciones:																							

4.2 Vías de Acceso (M) <input type="checkbox"/>								
		Tipo de vía	Coordenada de inicio	Coordenada de fin	Distancia (km)	Tipo de material	Estado	
a. Terrestre (M) <input type="checkbox"/>	a. Primer orden	<input type="checkbox"/>	0	0	0	texto		
	b. Segundo orden	<input type="checkbox"/>	0	0	0	texto		
	c. Tercer orden	<input type="checkbox"/>	0	0	0	texto		
Observaciones:								
b. Acuático (U) <input type="checkbox"/>	Marítimo	<input type="checkbox"/>	Puerto / Muelle de partida	texto	Estado	Puerto / Muelle de Llegada	texto	Estado
	Lacustre	<input type="checkbox"/>	Puerto / Muelle de partida	texto		Puerto / Muelle de Llegada	texto	
	Fluvial	<input type="checkbox"/>	Puerto / Muelle de partida	texto		Puerto / Muelle de Llegada	texto	
Observaciones:								
c. Aéreo (U) <input type="checkbox"/>		Nacional: <input type="checkbox"/>		Internacional: <input type="checkbox"/>				
Observaciones:								
4.3 Servicio de transporte (M) <input type="checkbox"/>								
a. Bus <input type="checkbox"/>	b. Buseta <input type="checkbox"/>	c. Transporte 4x4 <input type="checkbox"/>	d. Taxi <input type="checkbox"/>	e. Moto taxi <input type="checkbox"/>	f. Teleférico <input type="checkbox"/>			
g. Lancha <input type="checkbox"/>	h. Bote <input type="checkbox"/>	i. Barco <input type="checkbox"/>	j. Canoa <input checked="" type="checkbox"/>	k. Avión <input type="checkbox"/>	l. Avioneta <input type="checkbox"/>			
m. Helicóptero <input type="checkbox"/>	n. Otro <input type="checkbox"/>	Especifique						
Observaciones:								
4.3.1 Detalle de transporte hacia el atractivo (M) <input type="checkbox"/>								
a. Nombre de la cooperativa o asociación que presta el servicio	b. Estación / terminal	c. Frecuencia				d. Detalle (Traslado origen / destino)		
		Día/a	Semana	Mensual	Eventual			
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
4.4 Condiciones de accesibilidad del atractivo turístico al medio físico para personas con discapacidad (M) <input type="checkbox"/>								
a. Accesibilidad motriz <input type="checkbox"/>	b. Accesibilidad visual <input type="checkbox"/>	c. Accesibilidad auditiva <input type="checkbox"/>	d. No es accesible <input type="checkbox"/>					
Observaciones:								
4.5 Señalización <input type="checkbox"/>								
a. Señalización de aproximación al atractivo <input type="checkbox"/>	Estado (U)	Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>				
Observaciones:								
5. PLANTA TURÍSTICA / COMPLEMENTARIOS SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> S/I <input type="checkbox"/>								
5.1 Planta turística (M) <input type="checkbox"/>								
a. En el Atractivo <input type="checkbox"/>				b. En la ciudad o poblado cercano <input type="checkbox"/>				
Alojamiento <input type="checkbox"/>	Establecimientos registrados	Número de Habitaciones	Número de Plazas	Alojamiento <input type="checkbox"/>	Establecimientos registrados	Número de Habitaciones	Número de Plazas	
Hotel <input type="checkbox"/>	0	0	0	Hotel <input type="checkbox"/>	0	0	0	
Hostal <input type="checkbox"/>	0	0	0	Hostal <input type="checkbox"/>	0	0	0	
Hostería <input type="checkbox"/>	0	0	0	Hostería <input type="checkbox"/>	0	0	0	
Hacienda Turística <input type="checkbox"/>	0	0	0	Hacienda Turística <input type="checkbox"/>	0	0	0	
Lodge <input type="checkbox"/>	0	0	0	Lodge <input type="checkbox"/>	0	0	0	
Resort <input type="checkbox"/>	0	0	0	Resort <input type="checkbox"/>	0	0	0	

Refugio <input type="checkbox"/>	0	0	0	Refugio <input type="checkbox"/>	0	0	0				
Campamento Turístico <input type="checkbox"/>	0	0	0	Campamento Turístico <input type="checkbox"/>	0	0	0				
Casa de Huéspedes <input type="checkbox"/>	0	0	0	Casa de Huéspedes <input type="checkbox"/>	0	0	0				
Observaciones:				Observaciones:							
Alimentos y bebidas <input type="checkbox"/>	Establecimientos registrados	Número de Mesas	Número de Plazas	Alimentos y bebidas <input type="checkbox"/>	Establecimientos registrados	Número de Mesas	Número de Plazas				
Restaurantes <input type="checkbox"/>	0	0	0	Restaurantes <input type="checkbox"/>	0	0	0				
Cafeterías <input type="checkbox"/>	0	0	0	Cafeterías <input type="checkbox"/>	0	0	0				
Bares <input type="checkbox"/>	0	0	0	Bares <input type="checkbox"/>	0	0	0				
Fuentes de soda <input type="checkbox"/>	0	0	0	Fuentes de soda <input type="checkbox"/>	0	0	0				
Observaciones:				Observaciones:							
Agencias de Viaje <input type="checkbox"/>	Establecimientos registrados			Agencias de Viaje <input type="checkbox"/>	Establecimientos registrados						
Mayoristas <input type="checkbox"/>	0			Mayoristas <input type="checkbox"/>	0						
Internacionales <input type="checkbox"/>	0			Internacionales <input type="checkbox"/>	0						
Operadoras <input type="checkbox"/>	0			Operadoras <input type="checkbox"/>	0						
Observaciones:				Observaciones:							
Guía	Local	Nacional	Nacional Especializado	Cultura	0	Guía	Local	Nacional	Nacional Especializado	Cultura	0
<input type="checkbox"/>	0	0	0	Aventura	0	<input type="checkbox"/>	0	0	0	Aventura	0
Observaciones:				Observaciones:							
5.2 Facilidades en el entorno al atractivo <input type="checkbox"/>											
Categoría (M)	Tipo (M)	Cantidad	Coordenadas	Administrador	Accesibilidad universal	Estado (U)					
a. De apoyo a la gestión turística <input type="checkbox"/>	Punto de Información <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	I-Tur <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Centro de interpretación <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Centro de facilitación turística <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Centro de recepción de visitantes <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b. De observación y vigilancia <input type="checkbox"/>	Garitas de guardiana <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Miradores <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Torres de avistamiento de aves <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Torres de vigilancia para salvavidas <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c. De recorrido y descanso <input type="checkbox"/>	Senderos <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Estaciones de sombra y descanso <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Áreas de acampar <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Refugio de alta montaña <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
d. De servicio <input type="checkbox"/>	Baterías sanitarias <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Estacionamientos <input type="checkbox"/>	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
e. Otros <input type="checkbox"/>		0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Observaciones:											

5.3 Complementarios a la actividad turística (M) <input type="checkbox"/>			
a. En el Atractivo <input type="checkbox"/>		b. En la ciudad o poblado cercano <input type="checkbox"/>	
Alquiler y venta de equipo especializado <input type="checkbox"/>	Venta de artesanías y merchandising <input type="checkbox"/>	Alquiler y venta de equipo especializado <input type="checkbox"/>	Venta de artesanías y merchandising <input type="checkbox"/>
Casa de cambio <input type="checkbox"/>	Cajero automático <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>	Casa de cambio <input type="checkbox"/>
Especifique: texto		Especifique: texto	
Observaciones:			
6. ESTADO DE CONSERVACIÓN E INTEGRACIÓN ATRACTIVO / ENTORNO SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> S/I <input type="checkbox"/>			
6.1 Atractivo (U) <input type="checkbox"/>			
a. Conservado <input type="checkbox"/>	b. Alterado <input type="checkbox"/>	c. En proceso de deterioro <input type="checkbox"/>	d. Deteriorado <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
6.1.1 Factores de alteración y deterioro (M)			
6.1.1.1 Naturales (M)		6.1.1.2 Antrópicos / Antropogénicos (M)	
a. Erosión <input type="checkbox"/>	b. Humedad <input type="checkbox"/>	a. Actividades agrícolas y ganaderas <input type="checkbox"/>	b. Actividades forestales <input type="checkbox"/>
c. Desastres naturales <input type="checkbox"/>	d. Flora/Fauna <input type="checkbox"/>	e. Negligencia / abandono <input type="checkbox"/>	c. Actividades extractivas / minería <input type="checkbox"/>
e. Clima <input type="checkbox"/>	f. Otro <input type="checkbox"/>	d. Actividades industriales <input type="checkbox"/>	f. Huaquearía <input type="checkbox"/>
		g. Conflicto de tenencia <input type="checkbox"/>	h. Condiciones de uso y exposición <input type="checkbox"/>
		j. Contaminación del ambiente <input type="checkbox"/>	i. Falta de mantenimiento <input type="checkbox"/>
		m. Conflicto político / social <input type="checkbox"/>	k. Generación de residuos <input type="checkbox"/>
			l. Expansión urbana <input type="checkbox"/>
			n. Desarrollo industrial / comercial <input type="checkbox"/>
			o. Vandalismo <input type="checkbox"/>
Especifique:			
Observaciones:			
6.2 Entorno (U) <input type="checkbox"/>			
a. Conservado <input type="checkbox"/>	b. Alterado <input type="checkbox"/>	c. En proceso de deterioro <input type="checkbox"/>	d. Deteriorado <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
6.2.1 Factores de alteración y deterioro (M)			
6.2.1.1 Naturales (M)		6.2.1.2 Antrópicos / Antropogénicos (M)	
a. Erosión <input type="checkbox"/>	b. Humedad <input type="checkbox"/>	a. Actividades agrícolas y ganaderas <input type="checkbox"/>	b. Actividades forestales <input type="checkbox"/>
c. Desastres naturales <input type="checkbox"/>	d. Flora/Fauna <input type="checkbox"/>	e. Negligencia / abandono <input type="checkbox"/>	c. Actividades extractivas / minería <input type="checkbox"/>
e. Clima <input type="checkbox"/>	f. Otro <input type="checkbox"/>	d. Actividades industriales <input type="checkbox"/>	f. Huaquearía <input type="checkbox"/>
		g. Conflicto de tenencia <input type="checkbox"/>	h. Condiciones de uso y exposición <input type="checkbox"/>
		j. Contaminación del ambiente <input type="checkbox"/>	i. Falta de mantenimiento <input type="checkbox"/>
		m. Conflicto político / social <input type="checkbox"/>	k. Generación de residuos <input type="checkbox"/>
			l. Expansión urbana <input type="checkbox"/>
			n. Desarrollo industrial / comercial <input type="checkbox"/>
			o. Vandalismo <input type="checkbox"/>
Especifique:			
Observaciones:			
6.3. Declaratoria del espacio turístico asociado al atractivo <input type="checkbox"/>			
a. Declarante:	b. Denominación:	b. Fecha de declaración:	c. Alcance:
Observaciones:			

7. HIGIENE Y SEGURIDAD TURÍSTICA							SI	NO	S/I
7.1 Servicios Básicos <input type="checkbox"/>									
a. En el atractivo <input type="checkbox"/>				b. En la ciudad o poblado mas cercano <input type="checkbox"/>					
Agua: <input type="checkbox"/>				Agua <input type="checkbox"/>					
Especifique:				Especifique:					
Energía eléctrica: <input type="checkbox"/>				Energía eléctrica <input type="checkbox"/>					
Especifique:				Especifique:					
Saneamiento: <input type="checkbox"/>				Saneamiento: <input type="checkbox"/>					
Especifique:				Especifique:					
Disposición de desechos <input type="checkbox"/>				Disposición de desechos <input type="checkbox"/>					
Especifique:				Especifique:					
Observaciones:									
7.2 Señalética en el atractivo <input type="checkbox"/>									
7.2.1 Ambiente	7.2.2. Tipo	7.2.3. Materialidad				7.2.4. Estado			
		a. Madera	b. Aluminio	c. Otro	Especifique	B	R	M	
En áreas urbanas <input type="checkbox"/>	Pictograma de atractivos naturales	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictograma de atractivos culturales	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictograma de actividades turísticas	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictograma de servicios de apoyo	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictogramas de restricción	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Tótems de atractivos turísticos	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Tótems de sitio	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Tótems direccionales	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En áreas naturales <input type="checkbox"/>	Pictograma de atractivos naturales	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictograma de atractivos culturales	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictograma de actividades turísticas	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictograma de servicios de apoyo	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Pictogramas de restricción	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Señales turísticas de aproximación	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Paneles de direccionamiento hacia atractivos	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Panel informativo de atractivos	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Panel informativo de direccionamiento hacia atractivos, servicios y actividades	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Mesas interpretativas	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Tótem de sitio	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Tótem de direccionamiento	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Letreros informativos <input type="checkbox"/>	De información botánica	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Normativos de concienciación	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Señalética interna de seguridad <input type="checkbox"/>	Protección de los elementos del atractivo	0	0	0	texto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Otros <input type="checkbox"/>	texto								
Observaciones:									

7.3 Salud (más cercano) (M) <input type="checkbox"/>									
a. En el atractivo <input type="checkbox"/>					b. En la ciudad o poblado mas cercano <input type="checkbox"/>				
Hospital o Clínica	<input type="checkbox"/>	Cantidad	0		Hospital o Clínica	<input type="checkbox"/>		0	
Puesto / Centro de salud	<input type="checkbox"/>		0		Puesto / Centro de salud	<input type="checkbox"/>		0	
Dispensario médico	<input type="checkbox"/>		0		Dispensario médico	<input type="checkbox"/>		0	
Botiquín de primeros auxilios	<input type="checkbox"/>		0		Botiquín de primeros auxilios	<input type="checkbox"/>		0	
Otros	<input type="checkbox"/>		0		Otros	<input type="checkbox"/>		0	
Observaciones:									
7.4 Seguridad (M) <input type="checkbox"/>									
a. Privada	<input type="checkbox"/>	Detalle	texto						
b. Policía nacional	<input type="checkbox"/>		texto						
c. Policía metropolitana / Municipal	<input type="checkbox"/>		texto						
d. Otra	<input type="checkbox"/>		texto						
Observaciones:									
7.5 Servicio de comunicación de uso público (M) <input type="checkbox"/>									
a. En el atractivo <input type="checkbox"/>					b. En la ciudad o poblado mas cercano <input type="checkbox"/>				
Telefonía (M) <input type="checkbox"/>		Conexión a internet (M) <input type="checkbox"/>			Telefonía (M) <input type="checkbox"/>		Conexión a internet (M) <input type="checkbox"/>		
Fija <input type="checkbox"/>	Línea telefónica <input type="checkbox"/>	Fibra óptica <input type="checkbox"/>			Fija <input type="checkbox"/>	Línea telefónica <input type="checkbox"/>	Fibra óptica <input type="checkbox"/>		
Móvil <input type="checkbox"/>	Satélite <input type="checkbox"/>	Redes inalámbricas <input type="checkbox"/>			Móvil <input type="checkbox"/>	Satélite <input type="checkbox"/>	Redes inalámbricas <input type="checkbox"/>		
Satelital <input type="checkbox"/>	Telefonía móvil <input type="checkbox"/>					Satelital <input type="checkbox"/>	Telefonía móvil <input type="checkbox"/>		
Observaciones:									
Radio portátil (U) <input type="checkbox"/>									
De uso exclusivo para el visitante <input type="checkbox"/>			De uso exclusivo para comunicación interna <input type="checkbox"/>			De uso exclusivo en caso de emergencia <input type="checkbox"/>			
Observaciones:									
7.6 Multiamenazas (M) <input type="checkbox"/>									
Deslaves <input type="checkbox"/>		Sismos <input type="checkbox"/>		Erupciones volcánicas <input type="checkbox"/>		Incendios forestales <input type="checkbox"/>			
Sequía <input type="checkbox"/>		Inundaciones <input type="checkbox"/>		Aguajes <input type="checkbox"/>		Tsunami <input type="checkbox"/>			
¿Existe un plan de contingencia en caso de catástrofes? <input type="checkbox"/>		Institución que elaboró el documento. <input type="checkbox"/>		Nombre del documento: <input type="checkbox"/>		Año de elaboración: <input type="checkbox"/>		0	
Observaciones:									
8. POLÍTICAS Y REGULACIONES SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> S/I <input type="checkbox"/>									
a. ¿El GAD cuenta con el Plan de Desarrollo Turístico Territorial?			SI <input type="checkbox"/>		NO <input type="checkbox"/>		Año de elaboración: 2016		
b. ¿El atractivo se encuentra dentro de la planificación turística territorial (GAD'S)?			SI <input type="checkbox"/>		NO <input type="checkbox"/>		Especifique:		
c. ¿Existen normativas que se apliquen para el desarrollo de la actividad turística en el atractivo?			SI <input type="checkbox"/>		NO <input type="checkbox"/>		Especifique:		
d. ¿Existen ordenanzas que se apliquen para el desarrollo de la actividad turística en el atractivo?			SI <input type="checkbox"/>		NO <input type="checkbox"/>		Especifique:		
Observaciones:									

9. ACTIVIDADES QUE SE PRACTICAN (U)			SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	S/I	<input type="checkbox"/>	
9.1 ATRACTIVOS NATURALES (M) <input type="checkbox"/>									
9.1.1 En el Agua (M) <input type="checkbox"/>									
a. Buceo	<input type="checkbox"/>	b. Kayak de mar	<input type="checkbox"/>	c. Kayak lacustre	<input type="checkbox"/>	d. Kayak de Río	<input type="checkbox"/>	e. Surf	<input type="checkbox"/>
f. Kite surf	<input type="checkbox"/>	g. Rafting	<input type="checkbox"/>	h. Snorkel	<input type="checkbox"/>	i. Tubing	<input type="checkbox"/>	j. Regata	<input type="checkbox"/>
k. Paseo en panga	<input type="checkbox"/>	l. Paseo en bote	<input type="checkbox"/>	m. Paseo en lancha	<input type="checkbox"/>	n. Paseo en moto acuática	<input type="checkbox"/>	o. Parasailing	<input type="checkbox"/>
p. Esquí acuático	<input type="checkbox"/>	q. Banana flotante	<input type="checkbox"/>	r. Boya	<input type="checkbox"/>	s. Pesa deportiva	<input type="checkbox"/>	Otro	<input type="checkbox"/> texto
Observaciones:									
9.1.2 En el Aire (M) <input type="checkbox"/>									
a. Alas Delta	<input type="checkbox"/>	b. Canopy	<input type="checkbox"/>	c. Parapente	<input type="checkbox"/>	d. Otro	<input type="checkbox"/>	texto	
Observaciones:									
9.1.3 En Superficie Terrestre (M) <input type="checkbox"/>									
a. Montañismo	<input type="checkbox"/>	b. Escalada	<input type="checkbox"/>	c. Senderismo	<input type="checkbox"/>	d. Cicloturismo	<input type="checkbox"/>	e. Canyoning	<input type="checkbox"/>
f. Exploración de cuevas	<input type="checkbox"/>	g. Actividades Recreativas	<input type="checkbox"/>	h. Cabalgata	<input type="checkbox"/>	i. Caminata	<input type="checkbox"/>	j. Camping	<input type="checkbox"/>
k. Picnic	<input type="checkbox"/>	l. Observación de flora y fauna	<input type="checkbox"/>	m. Observación de astros	<input type="checkbox"/>	n. Otro	<input type="checkbox"/>	texto	
Observaciones:									
9.2 ATRACTIVOS CULTURALES (U) <input type="checkbox"/>									
9.2.1 Tangibles e intangibles <input type="checkbox"/>									
a. Recorridos guiados	<input type="checkbox"/>	b. Recorrido autoguiados	<input type="checkbox"/>	c. Visita a talleres artísticos	<input type="checkbox"/>				
h. Participación en talleres artísticos	<input type="checkbox"/>	d. Visita a talleres artesanales	<input type="checkbox"/>	i. Participación en talleres artesanales	<input type="checkbox"/>				
e. Exposiciones temáticas permanentes, temporales y eventuales	<input type="checkbox"/>	f. Exhibición de piezas, muestras, obras, etc., originales.	<input type="checkbox"/>	i. Actividades vivenciales y/o lúdicas	<input type="checkbox"/>				
g. Presentaciones o representaciones en vivo	<input type="checkbox"/>	h. Muestras audiovisuales	<input type="checkbox"/>	g. Fotografía	<input type="checkbox"/>				
j. Degustación de platos tradicionales	<input type="checkbox"/>	l. Participación de la celebración	<input type="checkbox"/>	m. Compra de artesanías	<input type="checkbox"/>				
n. Convivencia	<input type="checkbox"/>	o. Medicina ancestral	<input type="checkbox"/>	Otro	<input type="checkbox"/>	texto			
Observaciones:									
10. PROMOCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DEL ATRACTIVO			SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	S/I	<input type="checkbox"/>	
10.1. Medios de Promoción del Atractivo (M)									
¿Existe un plan de promoción turística cantonal?			SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	Especifique:		
¿El Atractivo se encuentra incluido en el plan de promoción turístico cantonal?			SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>			
Medio Promocional		Dirección y nombre de los medios promocionales		Periodicidad de la promoción					
a. Página WEB	<input type="checkbox"/>	URL:							
b. Red Social	<input type="checkbox"/>	Nombre:							
c. Revistas Especializadas	<input type="checkbox"/>	Nombre:							
d. Material POP	<input type="checkbox"/>	Nombre:							
e. Oficina de Información Turística	<input type="checkbox"/>	Nombre:							
f. Medios de comunicación (radio, tv, prensa)	<input type="checkbox"/>	Nombre:							
g. Asistencia a ferias turísticas	<input type="checkbox"/>	Nombre:							
h. Otro	<input type="checkbox"/>	Nombre:							
Observaciones:									
10.2. El atractivo forma parte de una oferta establecida (paquete turístico)			SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	Especifique: texto		
Observaciones:									

11. REGISTRO DE VISITANTES Y AFLUENCIA (M)										SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	S/I	<input type="checkbox"/>				
11.1. Frecuencia de visita según datos estadísticos										<input type="checkbox"/>									
a. ¿Posee un sistema de registro de visitantes?										SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	Tipo: Digital <input type="checkbox"/> Papel <input type="checkbox"/>		Años de registro	0		
b. ¿Se genera reporte de estadísticas de visita al atractivo?										SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	Frecuencia de los reportes:					
c. Temporalidad de visita al atractivo																			
Alta (meses)	<input type="checkbox"/>	Especifique	texto						Número de visitantes	0									
Baja (meses)	<input type="checkbox"/>		texto							0									
d. Llegada de turistas																			
<input type="checkbox"/> Turista nacional			Llegadas mensuales	Total anual	<input type="checkbox"/> Turista extranjero			Llegadas mensuales	Total Anual										
Ciudades de origen	texto	0	0	Países de origen	texto	0	0												
	texto	0	0		texto	0	0												
	texto	0	0		texto	0	0												
Observaciones:																			
11.2. Frecuencia de visita según informantes clave										<input type="checkbox"/>									
Nombre del Informante Clave:					Contactos:														
Demanda según días de visita					Demanda según frecuencia de visita														
Lunes a viernes	0	Fines de semana	0	Días feriados	0	Permanente	<input type="checkbox"/>	Estacional	<input type="checkbox"/>	Esporádica	<input type="checkbox"/>	Inexistente	<input type="checkbox"/>						
Observaciones:																			
12. RECURSO HUMANO										SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	S/I	<input type="checkbox"/>				
a. Número de personas a cargo de la administración y operación del atractivo					<input type="checkbox"/>	0	d. Número de personas especializadas en turismo			<input type="checkbox"/>	0								
e. Número de personas con nivel de instrucción (M):			<input type="checkbox"/>	f. Número de personas capacitadas por temática (M)			<input type="checkbox"/>	g. Número de personas que manejan algún de idiomas (M)			<input type="checkbox"/>								
Primaria	0	Secundaria	0	Primeros Auxilios	0	Hospitalidad	0	Inglés	0	Alemán	0								
Tercer Nivel	0	Cuarto Nivel	0	Atención al Cliente	0	Guianza	0	Francés	0	Italiano	0								
Otro	texto			Sensibilización de discapacidades	0	Otro	texto	Chino	0	Otro	texto								
Observaciones:																			
13. DESCRIPCION DEL ATRACTIVO (500 caracteres)																			
14. ANEXOS																			
a. Archivo Fotográfico (dos) (HD)																			
Fuente:																			

c. Ubicación gráfica del Atractivo

Empty space for the graphical location of the attraction.

Fuente:

FIRMAS DE RESPONSABILIDAD (Obligatorio)

ELABORADO POR:	VALIDADO POR:	APROBADO POR:
Apellido y Nombre	Apellido y Nombre	Apellido y Nombre
Institución	Institución	Institución
Cargo	Cargo	Cargo
Correo Electrónico	Correo Electrónico	Correo Electrónico
Teléfono	Teléfono	Teléfono
Firma	Firma	Firma
Fecha	Fecha	Fecha

Apéndice C: Resultados de Entrevistas

Entrevistado: Mónica Tene, coordinadora administrativa.

1. ¿Cuántos años tiene la comunidad realizando actividades turísticas?

La comunidad La Moya opera desde 2015, es decir operamos hace 5 años, pero como asociación hace 10 años.

2. ¿Cuánto tiempo lleva vinculado la comunidad al tren Ecuador?

Estamos vinculado al tren Ecuador desde el año 2016, es decir 4 años.

3. ¿El turismo ha incrementado a partir de la operación del Tren del Hielo I?

Si, y esto es realmente gratificante porque nos permite generar mayores ingresos económicos.

4. ¿Cree Ud. que el Tren del Hielo I ha sido un aporte a la dinamización socioeconómica de la comunidad La Moya

Por supuesto porqué ha generado empleo para todos lo que conformamos en la comunidad desde niños hasta adultos mayores.

5. ¿Cuáles han sido los beneficios percibidos en relación a la demanda?

Generación de empleos para las mujeres y adultos mayores de la comunidad.

6. En relación a otros años ¿Cuál cree usted como más productivo?

Desde que comenzamos a trabajar con la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, año 2016. Además de que la oferta también es por medio de nuestras redes sociales, en las páginas web del Tren Ecuador, la Dirección de turismo de Riobamba.

7. ¿De qué instituciones gubernamentales la comunidad ha recibido apoyo para su desarrollo turístico?

Gracias a la embajada de Francia para la restauración del restaurante y hospedaje, el Padre Pierrick Van Dorpe (Francia), el Municipio de Riobamba y “Quebec sin fronteras” representada por Piedad Zurita.

8. ¿Qué tipo organización está conformada la comunidad?

Estamos conformados por 6 representantes, divididos en el presidente, vicepresidente, tesorera, secretaria, primer vocal y síndico.

9. ¿Ha participado la comunidad en la elaboración de planes estratégicos locales sea en el Municipio o Gobierno Provincial

Si, hemos participado en las diferentes capacitaciones que nos han ofrecido las distintas instituciones para mejorar el desarrollo turístico del destino.

10. ¿Cree usted que ha mejorado la calidad de vida gracias a esta ruta?

Si bastante, como por ejemplo las vías de acceso, incentivarnos a capacitaciones ofertados por la dirección de Turismo de Riobamba, para brindar un mejor servicio turístico.

11. ¿Se realiza alguna actividad adicional o comercial fuera de la ruta turística?

Si, nuestras primeras actividades o fuentes de ingresos son la agricultura, la ganadería y tejidos/artesanías.

12. De existir la posibilidad de escoger entre el turismo y la actividad extra realizada, ¿cuál escogería y por qué?

El turismo, ya que nos alimenta de muchos conocimientos y gracias a ello, podemos conocer diferentes culturas y tradiciones y compartir con el turista nuestras costumbres y que de esta manera el visitante tenga una experiencia turística plena.

13. ¿Existen planes de desarrollo en la comunidad? Si es así, ¿Cuáles serían y desde que año se empezó o empezara a ejecutar?

No contamos con eso.

14. ¿Con la afluencia de turistas provenientes de la Ruta del Hielo I, ha existido problemas sociales que pueden afectar el desarrollo turístico de la comunidad?

No, porque nosotros estamos contentos con la llegada de turistas extranjeros o nacionales y poder compartir nuestras tradiciones con ellos. Gracias a la intermediación de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador.

Nombre del entrevistado: Ing. Andrea Benavides- Técnica de Turismo GADM
Riobamba

1. ¿Cuántos años tiene la comunidad realizando actividades turísticas?

La comunidad lleva realizando actividades turísticas desde el año 2015.

2. ¿Cuánto tiempo lleva vinculado la comunidad al tren Ecuador?

La Ruta Tren del Hielo I, fue un importante proyecto de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador reactivado desde el año 2016, que promueve la economía de la comunidad Jatari Campesino y de La Moya que ha vinculado un trabajo mancomunado entre Ferrocarriles del Ecuador, las comunidades la Moya y Jatari Campesino y el GADM de Riobamba; cada una de las instituciones ha contribuido de una u otra manera para fortalecer el turismo de Riobamba.

3. ¿El turismo ha incrementado a partir de la operación del Tren del Hielo I?

De acuerdo a datos reales proporcionados por Ferrocarriles del Ecuador Filial Sur tenemos que los pasajes vendidos en la ruta Tren del hielo I, año 2016, a partir de la reactivación, (Moya-Jatari campesino).

Nota: De enero a julio del 2016 se tenía una capacidad de 33 espacios disponibles, en tanto que desde la reactivación del producto hasta la actualidad se cuenta con 60 espacios disponibles con un incremento del 100% de la capacidad.

Por otro lado, la reactivación del producto Tren del Hielo I, incluye actividades que generan mayor satisfacción al turista como ingresos económicos a jefes de familia de las comunidades Jatari Campesino y La Moya. Especialmente, ha generado ingresos a 38 madres de familia de la comunidad La Moya, gracias a las actividades de artesanías, guianza, bocinero, cocina y demostración de producto.

4. ¿Cree Ud. que el Tren del Hielo I ha sido un aporte a la dinamización socioeconómica de la comunidad La Moya?

Si, ya que promueve la economía de la comunidad Jatari Campesino y de La Moya beneficiando directamente a las familias que integran estas comunidades.

5. ¿Cuáles han sido los beneficios percibidos en relación a la demanda?

El pasaje tenía un valor de \$25, actualizado por Ferrocarriles del Ecuador en el año 2018.

6. En relación a otros años ¿Cuál cree usted como más productivo?

Desde que la comunidad ha comenzado a realizar actividades turísticas y con la relación del Tren de Hielo, la comunidad se ha beneficiado exponencialmente.

7. ¿De qué instituciones gubernamentales la comunidad ha recibido apoyo para su desarrollo turístico?

Ferrocarriles del Ecuador Empresa Filiar Sur, GADM Riobamba y Ministerio de Turismo Coordinación Zonal 3.

8. ¿Qué tipo organización está conformada la comunidad?

La comunidad está conformada por 6 representantes.

9. ¿Ha participado la comunidad en la elaboración de planes estratégicos locales sea en el Municipio o Gobierno Provincial?

Plan de capacitaciones

La Dirección de Gestión de Turismo ha impulsado desde su planificación un proceso de capacitación continua que permite fortalecer y fomentar la cultura de calidad en los establecimientos que prestan servicios turísticos, de esta forma mejora el desempeño de las actividades y mejorando la prestación de servicio a través de las fases de capacitación y transferencia de conocimientos para la generación de capacidades locales dirigida a prestadores de servicios turísticos.

- Capacitación a los miembros de los Centros de Servicios Turísticos Comunitarios y los Centros de Turismo Comunitario para mejorar las capacidades actuales del servicio.
- Capacitación a los Centro de Turismo Comunitario del cantón Riobamba con el objetivo de socializar el trámite pertinente para la obtención de la Licencia Única Anual de Funcionamiento "LUAF"
- Capacitación de Buenas Prácticas de Turismo Sostenible dirigida a los prestadores de servicios turísticos.
- Capacitación sobre el uso del material turístico promocional a los miembros de las juntas parroquiales.

- Transferencia de tecnología para el levantamiento de atractivos turísticos en cada una de las parroquias, se realizó la capacitación en el CTC La Moya, con las presencias de las juntas parroquiales.
- Se coordinan asesorías en la implementación de protocolos de bioseguridad en los emprendimientos comunitarios

Promoción Turística

En cumplimiento de las funciones y atribuciones, la Dirección de Gestión de Turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Riobamba impulsa y propicia la difusión y promoción de la oferta turística del cantón para el desarrollo socioeconómico de la población. Siendo así que se plantea el posicionamiento del cantón como un destino priorizado, articulando la participación de sus parroquias urbanas y rurales; para lo cual se ha trabajado en productos diferenciados con el propósito de generar alternativas de turismo sostenible, implementar e impulsar el turismo comunitario en varias zonas.

- Difusión, información promoción de la oferta turística del cantón Riobamba en Revistas “Ñan”, “This is Ecuador”, Vistazo y la Guía de Oro.
- Material informativo impreso: Turismo Comunitario, Rutas Turísticas, mapas Chimborazo, mapas Altar y Turismo Rural.
- Vallas publicitarias
- Medios digitales (Adjunto informe de Riobamba Tiempo de Verano)

Adicional, se han realizado acciones promocionales de los puntos de interés de turismo rural: Fam Trips con operadores y prestadores de servicios turísticos a los Centros de Turismo Comunitario de San Juan, Calpi y Cacha con el reconocimiento de buenas prácticas de turismo generando alianzas estratégicas.

Señalética y Rutas

Es fundamental poner en valor los sitios de patrimonio cultural y otros que aportan para mejorar la conectividad turística, dotándolos de los equipamientos mínimos como señalética, centros de facilitación turística y puntos de asistencia turística que permitan

al turista movilizarse con comodidad y seguridad por las rutas turísticas del territorio nacional.

En ese contexto la Dirección de Turismo del GADM Riobamba, a través del proceso de contratación para el mantenimiento de señalética; desmontaje, provisión e instalación en sitios estratégicos del cantón Riobamba, tiene la finalidad de mejorar la imagen de la señalización en el cantón Riobamba y contribuir a la orientación e información de los turistas al ingreso del sitio de destino, para promover una imagen y experiencia positiva.

- Fortalecer la difusión y promoción a través del mejoramiento de espacios públicos.
- Mejorar la imagen del territorio y facilitar el desplazamiento del turista.
- Posicionar la oferta turística cantonal para incrementar el flujo de turistas y su permanencia en el territorio.

Agenda de actividades festivas, deportivas y culturales

Fortalecer la cultura y el patrimonio tangible e intangible del sector rural del cantón Riobamba a través de la Organización y producción de eventos promocionales, culturales y turísticos, aprovechando los espacios públicos para difundir, comunicar y posicionar la oferta turística.

- Festival de Deportes de Aventura en los escenarios naturales de las parroquias rurales.
- Consolidación y promoción de la Agenda de fiestas de las parroquias rurales.
- Agenda de actividades de deportes de aventura en los escenarios naturales de las parroquias rurales.

Calidad y oferta turística en las parroquias rurales

Es necesario elevar los estándares en la prestación de los servicios turísticos rurales, cuya intención es ofrecer un turismo sustentable, solidario y de calidad a los visitantes y una alternativa de trabajo interesante, justo y significativo para sus miembros; Reglamento centros turísticos comunitarios.

El proyecto está enfocado en la calidad y oferta turística comunitaria de las parroquias rurales del cantón Riobamba, considerando que en el objetivo 4 en el plan Nacional de Desarrollo Todo una Vida, manifiesta consolidar la sostenibilidad económica social y solidaria y afianzar la dolarización; con la diversificación, diferenciación y amplitud de la oferta exportable; la apertura de nuevos mercados y su diversificación tomando en cuenta mercados no tradicionales y alternativos, para aprovechar mercados regionales y atraer inversión relacionadas como Turismo.

- Determinar las características de la oferta turística comunitaria
- Determinar las características de los servicios turísticos comunitarios
- Determinar las características de los productos turísticos comunitarios
- Definir el modelo de calidad de la oferta turística comunitaria
- Aplicar un modelo de Buenas Prácticas en los servicios turísticos comunitario.

Estudio sobre modelos de gestión para los emprendimientos de turismo rural de las parroquias rurales del cantón Riobamba

Con el objetivo de establecer modelos de gestión para fortalecer e implementar emprendimientos turísticos en el área rural del cantón Riobamba a través de circuitos estratégicos; se encuentra en la etapa de implementación del “ESTUDIO SOBRE MODELOS DE GESTIÓN PARA LOS EMPRENDIMIENTOS DE TURISMO RURAL DE LAS PARROQUIAS RURALES DEL CANTÓN RIOBAMBA” El objetivo de la presente consultoría busca fortalecer la actividad turística cantonal a través de la generación de productos turísticos que promuevan el desarrollo socio económico de la población.

Por ello, el área de intervención del estudio fueron las 11 parroquias rurales del cantón Riobamba: Cacha, Calpi, Cubijíes, Flores, Licán, Licto, Pungalá, Punín, Químiag, San Juan y San Luis.

Objetivos

General

Establecer modelos de gestión para fortalecer e implementar emprendimientos turísticos en el área rural del Cantón Riobamba a través de circuitos estratégicos.

Específicos

- Realizar un análisis integral de la situación actual de los emprendimientos en las parroquias rurales, estudiando cada uno de sus componentes (Social, Económico, Ambiental, Turístico, Infraestructura - Servicios - Equipamiento y Conectividad).
- Establecer un modelo de gestión para los proyectos de turismo rural existentes en el cantón y para los posibles nuevos emprendimientos
- Diseño de circuitos estratégicos de turismo rural.
- Facilitar mecanismos de acercamiento para obtener fuentes de financiamiento para los proyectos de turismo rural

Convenio marco de cooperación interinstitucional entre la empresa pública de la escuela superior politécnica de Chimborazo y el gobierno autónomo descentralizado municipal del cantón Riobamba, con el objeto de establecer una alianza interinstitucional que permita la consecución eficiente y eficaz de proyectos y/o programas conjuntos

Se han venido realizando varias acciones conjuntas, destacando la siguiente: Actualización del Inventario de Atractivos Turísticos de las 11 parroquias rurales del cantón.

- Entrega en formato digital y abierto de todas las fichas del inventario actualizadas
- Entrega de un banco fotográfico por cada atractivo (5 ángulos diferentes)
- Entrega de una base de datos que dispongan de todas las coordenadas georreferenciadas de total de inventario
- Entrega de un documento de sistematización de la información levantada que contribuye a determinar las líneas de producto con mayor potencialidad dentro de la parroquia

10. ¿Cree usted que ha mejorado la calidad de vida gracias a esta ruta?

Sí, porque se ha impulsado el desarrollo turístico del cantón en forma coordinada y planificada con los actores locales, nacionales, comunitarios; buscando potencializar a los íconos del turismo comunitario, en colaboración con la empresa privada, comunitaria y el sector público, dirigido a favor del beneficio del cantón Riobamba.

Estas acciones de trabajo conjunto y participativo permitieron activar la operación turística en el cantón y la economía de estas comunidades.

11. ¿Se realiza alguna actividad adicional o comercial fuera de la ruta turística?

Además del turismo, sus fuentes de ingresos son la agricultura, la ganadería y tejidos/artesanías

12. De existir la posibilidad de escoger entre el turismo y la actividad extra realizada, ¿cuál escogería y por qué?

Las dos tienen un vínculo importante ya que ha permitido a la comunidad generar empleo e ingresos.

13. ¿Existen planes de desarrollo en la comunidad? Si es así, ¿Cuáles serían y desde que año se empezó o empezara a ejecutar?

En el último trimestre del año 2019 se realizó el “Estudio sobre modelos de gestión para los emprendimientos de turismo rural de las parroquias rurales del cantón Riobamba”, el objetivo de la presente consultoría busca fortalecer la actividad turística cantonal a través de la generación de productos turísticos que promuevan el desarrollo socio económico de la población; con el objetivo de establecer modelos de gestión para fortalecer e implementar emprendimientos turísticos en el área rural del cantón Riobamba a través de circuitos estratégicos.

14. ¿Con la afluencia de turistas provenientes de la Ruta del Hielo I, ha existido problemas sociales que pueden afectar el desarrollo turístico de la comunidad?

No, porque en ese momento los turistas llegaban a la comunidad por intermedio de la FEEP en su Ruta Tren del Hielo 1 y eran ellos quienes regulaban y registraban la entrada de turistas.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Rojas Chilán, María Fernanda** con C.C: #0928069962 autora del trabajo de titulación: **Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la Moya**, previo a la obtención del título de **INGENIERO/A EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y HOTELERAS** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2020

Rojas Chilán, María Fernanda

C.C: 0928069962



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la Moya.		
AUTOR(ES)	María Fernanda, Rojas Chilán		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Lcda. Mariela Ercilia Pinos Guerra, Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Especialidades Empresariales		
CARRERA:	Carrera de Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras		
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniera en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	14 de septiembre del 2020	No. DE PÁGINAS:	119
ÁREAS TEMÁTICAS:	Turismo, Economía,		
PALABRAS CLAVE/ KEYWORDS:	Turismo Comunitario, Desarrollo Turístico, Impacto socioeconómico, Ruta del tren Hielo I, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Publica		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>El Centro de Turismo Comunitario La Moya inicia su operación en el año 2016, ofertando servicios turísticos de hospedaje y alimentación, a finales del mismo año Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública a través de su marca comercial Tren Ecuador consolida un producto turístico con la comunidad para operar la ruta Tren del Hielo I. Por consiguiente, la presente investigación propone realizar un análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I en la comunidad la moya.</p> <p>Cumpliendo con los tres objetivos específicos de la investigación, en donde la primera parte describe la fundamentación teórica sobre los impactos socio económicos producidos por la actividad turística en comunidades pequeñas y económicamente reprimidas, y de esta manera permita bosquejar el marco referencial de la investigación. Asimismo, realizar un diagnóstico situacional turístico, social y económico de la comunidad, utilizando herramientas de recopilación de información como entrevistas, las mismas que serán dirigidas hacia la comunidad indígena la Moya y los principales actores claves para su desarrollo turístico, con el propósito de conocer opiniones o hechos concretos logrando como resultado varios datos de interés.</p> <p>Finalmente, determinar los impactos generados por la actividad turística en la ruta del hielo I y su incidencia en el desarrollo socio-económico en la comunidad la Moya, en donde se puede evidenciar que la ruta del hielo I ha generado grandes beneficios para la comunidad estudiada, y lo que desde su perspectiva se encuentra de forma positiva para el destino.</p> <p>Es muy importante mencionar que el apoyo de instituciones del Estado es de relevancia, así como también la gestión realizada por parte de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en el fortalecimiento y la sostenibilidad de los procesos.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-989154813 +593 42013102	E-mail: maferrojaschilan@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN	Nombre: Salazar Raymond María Belén		
	Teléfono: +593-4-2206950 ext. 5049		
	E-mail: maria.salazar02@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			