

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
CARRERA DE TURISMO



TESIS

**“FACTORES DE RIESGO Y SEGURIDAD PARA LA PRÁCTICA DE MOUNTAIN
BIKING EN EL CAMINO DE LA MUERTE DE LOS YUNGAS DE LA PAZ”**

UNIVERSITARIO : NELSON GONZALO CHAVARRIA MARISCAL
TUTOR : Msc. ERICK RODRÍGUEZ LUJÁN

La Paz - Bolivia
2021

AGRADECIMIENTOS

Primeramente quisiera agradecer a mis padres (Nelson y Gilca) por haberme brindando la oportunidad de seguir mis sueños, haber sido ese pilar fundamental de apoyo y amor que toda persona en etapa de formación necesita. Este trabajo y lo que conlleva el mismo es un pequeño paso dentro de mi vida profesional que de corazón espero los llene de satisfacción.

Es menester mencionar a algunas personas de mi núcleo familiar que siguieron mis pasos en todo este proceso; si bien trajo consigo muchas alegrías y muchos proyectos a mediano y corto plazo, cabe aclarar lo difíciles que fueron los tiempos debido a situaciones coyunturales. En aquellos momentos críticos se llega a apreciar con claridad la inquebrantabilidad de lazos que fueron construidos a través de los años y por medio de un amor inmensurable, por estas y más razones me veo emocionalmente obligado a mencionar estos nombres que representan mi trabajo, mi esfuerzo y mis sueños: Diego, Eliana, Victoria, Waldemar, Max, Angela, Rosa, Olivia.

Tuve la dicha de compartir mi etapa universitaria con individuos de mucha calidad humana, ellos hicieron que este proceso haya acaparado sin lugar a duda una de las etapas más hermosas de mi vida hasta el día de hoy: Max, Kike, Leslie, Carlos, Oliver, Leo, Romario, Shara, Karen entre otros.

Además, no podría olvidar mi hogar por los últimos 3 años "The Death Road" Este camino por medio de mi empresa empleadora Altitude Adventure y mi equipo de trabajo (Iván, Juan, Miguel, Jamil, Gandalf, Nelson, Rómulo, Marrenka, Luis, Ariel y Rodrigo), sin lugar a duda marcaron mi vida a base de experiencias, me enseñaron que ante la adversidad siempre hay un tour que se debe terminar, ese mensaje ha sido aplicado a muchas realidades de mi vida personal, hoy más que nunca me duele ver a mi hogar tan vacío, descuidado y golpeado por la coyuntura, sin embargo si bien cerré una etapa de mi vida estoy seguro que a nivel

profesional tengo aún muchas deudas pendientes con lo que representa " El Camino de La muerte".

Por ultimo quisiera hacer un agradecimiento especial al Msc. Erick Rodríguez Lujan por haber sido un ejemplo positivo desde mis primeros años de formación, un profesional que cumple a cabalidad su trabajo y entrega ese granito extra que hace que los alumnos vean en él un ejemplo a seguir.

DEDICATORIA

Esta investigación está dedicada a todas aquellas personas que realizaron el tour del “Camino de la Muerte” en búsqueda de adrenalina y una experiencia inolvidable, sin embargo encontraron miedo, dolor y muchas veces pérdidas irreparables, además este trabajo representa las vivencias de cientos de personas que tuve el honor de guiar por las muchas cascadas, ríos, peldaños y precipicios en el trayecto del “Camino de la Muerte”.

Espero que algún momento podamos obrar para que esta maravilla histórica, cultural y paisajística tenga los servicios que por tantos años los profesionales que trabajamos en el rubro estamos solicitando.

.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
--------------------	---

CAPITULO I

MARCO GENERAL

1.1.	ANTECEDENTES	2
1.2.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.3.	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	6
1.4.	FORMULACIÓN DE OBJETIVOS.....	6
1.4.1.	Objetivo General	6
1.4.2.	Objetivos Específicos	6
1.5.	JUSTIFICACIÓN	7
1.6.	ÁREA DE ESTUDIO.....	8
1.6.1.	Los Yungas	8
1.6.2.	Camino de la Muerte.....	9
1.7.	DIMENSIÓN TEMPORAL DE ESTUDIO:	14

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1.	TURISMO.....	15
2.1.1.	Definición y características.....	20
2.2.	SISTEMA TURÍSTICO	21
2.3.	PRODUCTO TURÍSTICO	23
2.4.	CLASIFICACIÓN SEGÚN EL ORIGEN DEL TURISTA	24
2.5.	TIPOLOGÍA DEL TURISMO	25
2.5.1.	Método pedagógico centrado en el desarrollo de competencias	27
2.5.2.	Método de conocimientos, actitudes y prácticas (CAP)	29
2.6.	TURISMO DE AVENTURA	32
2.7.	RIESGOS EN EL TURISMO	35
2.8.	RIESGOS EN EL TURISMO DE AVENTURA.....	37
2.9.	CICLISMO DE MONTAÑA.....	40
2.9.1.	Ciclismo.....	40

2.9.2.	Mountain biking	41
2.9.3.	Tipos de ciclismo de montaña	43
2.10.	STAKEHOLDERS	44
2.11.	CONDICIONES NECESARIAS	45

CAPÍTULO III

MARCO PRÁCTICO

3.1.	HIPÓTESIS	48
3.2.	DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE VARIABLES	48
3.2.1.	Variable independiente.....	48
3.2.2.	Variable dependiente	48
3.2.3.	Definición operacional de variables.....	49
3.3.	ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	52
3.4.	TIPO DE INVESTIGACIÓN	52
3.5.	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	53
3.5.1.	Unidad de análisis	53
3.5.2.	Instrumentos de investigación	54
3.6.	RIESGOS EN LA ACTIVIDAD MOUNTAIN BIKING	56
3.7.	RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	56
3.7.1.	Percepción de los turistas	56
3.7.1.1.	Accidentes.....	56
3.7.1.2.	Nivel de riesgo.....	57
3.7.1.3.	Factores de riesgo.....	58
3.7.1.4.	Riesgos en el recorrido	59
3.7.1.5.	Riesgos en el recorrido según secciones.....	60
3.7.1.6.	Riesgos en el entorno	62
3.7.1.7.	Aspectos destacados en el entorno	63
3.7.1.8.	Riesgos en el equipo técnico	64
3.7.1.9.	Aspectos destacados en el equipo.....	65
3.7.1.10.	Riesgos en el equipo humano – turistas	66
3.7.1.11.	Aspectos destacados en el equipo humano – turistas	67
3.7.1.12.	Riesgos en el equipo humano – Guías	69

3.7.1.13. Aspectos destacados en el equipo humano – turistas	70
3.7.2. Percepción de los guías	73
3.7.2.1. Accidentes.....	73
3.7.2.2. Nivel de riesgo.....	74
3.7.2.3. Factores de riesgo.....	75
3.7.2.4. Riesgos en el recorrido	77
3.7.2.5. Riesgos en el recorrido según secciones.....	78
3.7.2.6. Riesgos en el entorno	79
3.7.2.7. Aspectos destacados en el entorno	80
3.7.2.8. Riesgos en el equipo técnico	81
3.7.2.9. Aspectos destacados en el equipo.....	83
3.7.2.10. Riesgos en el equipo humano – turistas	84
3.7.2.11. Aspectos destacados en el equipo humano – turistas	85
3.7.2.12. Riesgos en el equipo humano – Guías	86
3.7.2.13. Aspectos destacados en el equipo humano – turistas	87
3.7.3. Discusión de los resultados.....	89
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	94
CONCLUSIONES.....	94
RECOMENDACIONES	97
BIBLIOGRAFÍA	98
ANEXO.....	104

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. COMPONENTES DE LAS COMPETENCIAS.....	28
GRÁFICO 2. CONSISTENCIA METODOLÓGICA ENTRE DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y EL MÉTODO CAP	30
GRÁFICO 3. ILUSTRA ESTE HECHO:.....	31
GRÁFICO 4. PROCESO DE DESARROLLO DE COMPETENCIAS - CAP	32
GRÁFICO 5. INCIDENCIA DE ACCIDENTES EN TURISTAS DURANTE EL DESARROLLO LA ACTIVIDAD DE MOUNTAIN BIKING	56
GRÁFICO 6. NIVEL DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	57
GRÁFICO 7. FACTORES DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	58
GRÁFICO 8. RIESGO EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"	59
GRÁFICO 9. RIESGO EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE" SEGUN SUS SECCIONES.....	60
GRÁFICO 10. RIESGO EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"	62
GRÁFICO 11. ASPECTOS DESTACDOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"	63
GRÁFICO 12. RIESGO EN EL EQUIPO TÉCNICO UTILIZADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	64
GRÁFICO 13. ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO UTILIZADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	65
GRÁFICO 14. RIESGOS EN EL EQUIPO HUMANO INNOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	66
GRÁFICO 15. ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	67
GRÁFICO 16. RIESGO EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	69
GRÁFICO 17. ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO E EL "CAMINO DE LA MUERTE"	70
GRÁFICO 18. PERCEPCIÓN DE LOS ACCIDENTES EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	73

GRÁFICO 19. NIVEL DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	74
GRÁFICO 20. FACTORES DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	75
GRÁFICO 21. RIESGOS EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"	77
GRÁFICO 22. RIESGOS EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE" SEGUN SUS SECCIONES	78
GRÁFICO 23. RIESGOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"	79
GRÁFICO 24. ASPECTOS DESTACADOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"	80
GRÁFICO 25. ASPECTOS DESTACADOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"	81
GRÁFICO 26. ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO TECNICO UTILIZADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	83
GRÁFICO 27. RIESGOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	84
GRÁFICO 28. ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	85
GRÁFICO 29. RIESGO EN EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	86
GRÁFICO 30. ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"	87

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. DIVISIÓN Y SUBDIVISIÓN DEL RECORRIDO DEL CAMINO DE LA MUERTE	11
TABLA 2. MODALIDADES DEL TURISMO.....	26
TABLA 3. COMPONENTES Y SUBCOMPONENTES DE LAS COMPETENCIAS.....	29
TABLA 4. SUBCLASIFICACIÓN DEL TURISMO DE AVENTURA	34
TABLA 5. DEFINICIÓN OPERACIONAL DE VARIABLES.....	49
TABLA 6. TABLA COMPARATIVA DE FACTORES DE RIESGO	91

INTRODUCCIÓN

Este trabajo de investigación sobre factores de riesgo y seguridad para la práctica de mountain biking en “El camino de la muerte”, nace a consecuencia de la necesidad de tener un instrumento académico basado en indicadores estadísticos que permitan tener una observación general, técnica, académica y genuina de una realidad latente que muestra la cuestionable intervención preventiva por parte de los actores involucrados, sumado a los múltiples factores de riesgo que la misma actividad y su entorno comprenden.

Esto significa “no eliminar los riesgos por completo sino prepararse para afrontar los riesgos” (Martin 2017)

Teniendo esta cita como consigna de la investigación, se procedió al desarrollo de un estudio basado en la experiencia vivencial de visitantes extranjeros, nacionales y guías, los mismos que plasmaron sus experiencias con el fin colectivo de identificar los factores de riesgo existentes en el trayecto paradisiaco y exuberante del “ Camino de la Muerte” en la modalidad de mountain biking, con el propósito final de construir un protocolo de seguridad altamente beneficioso y técnicamente elaborado.

De esta manera fortalecer el turismo de aventura brindando estándares técnicos de seguridad que nos permitan ofrecer un servicio óptimo, precautelando la salud y la vida del grupo humano que día a día transita por este trayecto, además teniendo en cuenta los beneficios intrínsecos que la actividad turística tiene sobre la población local cuando se lo desarrolla de manera responsable.

CAPITULO I

MARCO GENERAL

1.1. ANTECEDENTES

Se conoce como “Camino de la Muerte” al tramo carretero de 28 kilómetros que une las poblaciones de Chuspipata (2.931 msnm) y Yolosa (1.364 msnm) en el municipio de Coroico del departamento de La Paz (Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, 2017).

Este camino se halla en los Yungas, región caracterizada por la presencia de exuberantes valles profundos ubicados en la zona Subandina de Bolivia (13% del territorio nacional), en las quebradas del flanco nororiental de la Cordillera Real. Según su altitud, los Yungas se dividen en ceja de monte (2.500 a 3.400 msnm), yungas propiamente dicho (1.500 a 2.500 msnm) y pie de monte (1.000 a 1.500 msnm) (De la Peña, 2012).

Los Yungas abarcan dos provincias del departamento de La Paz: Nor Yungas, con capital en el municipio de Coroico, y Sud Yungas, con capital en el municipio de Chulumani. La provincia Nor Yungas cuenta con una extensión de 1.720 kilómetros cuadrados, una altitud de 1.582 msnm y una población de 36.327 habitantes (Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, 2017).

Construido durante la Guerra del Chaco (1932-1935), principalmente por prisioneros paraguayos, el “Camino de la Muerte” lleva ese nombre debido a la peligrosidad que entraña para quienes lo recorren, ya sea por el terreno agreste y/o resbaladizo, el ancho de la ruta (de tres a siete metros), las abruptas pendientes o acantilados de aproximadamente 800 metros de profundidad, frecuentes derrumbes debido a la humedad o sus pronunciadas curvas y recodos. Se cuenta que tal denominación fue obra de técnicos del Banco Interamericano de Desarrollo, quienes en 1995 presentaron un informe técnico para el mejoramiento urgente de ese tramo carretero que vinculaba la urbe paceña con la región yungueña y que cada año cobraba la vida de por lo menos 300 personas.

Según la Gobernación del departamento de La Paz, aquella ruta formaba parte del único camino que articulada la ciudad de La Paz con la región de los Yungas y con poblaciones del norte de los departamentos de La Paz y Beni. Este camino “fue construido para el uso de movilidades pequeñas. Sin embargo, por la necesidad de enlazar a estas poblaciones comercialmente con el centro urbano paceño, fue abierto a la circulación de camiones de alto tonelaje, convirtiendo a esta ruta en una vía del alto riesgo para los visitantes que la recorrían” (Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, 2017).

Debido a su peligrosidad y a fin de incrementar la actividad comercial con los Yungas y las poblaciones del norte de La Paz y Beni, a partir de 2007 se inauguró una carretera moderna, dejando el “Camino de la Muerte” para actividades comerciales menores y, sobre todo, para la actividad turística, principalmente para el ciclismo de montaña o “mountain biking”.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El ciclismo de montaña es un deporte extremo que funde la relación estrecha con la naturaleza con caminos particularmente riesgosos que retan la pericia de los ciclistas, quienes deben combinar su deleite por paisajes naturales extremos, con altas dosis de adrenalina al enfrentar caminos peligrosos que ponen en riesgo su seguridad e incluso sus vidas.

Los primeros años del presente siglo, el “Camino de la Muerte” comenzó a atraer a pioneros del ciclismo de montaña, dando luego origen a las primeras agencias de viajes que comenzaron a ofertar esa ruta turística, inicialmente en bicicletas de paseo y luego, con el paso de los años y el consiguiente cierre de esa vía al tráfico automotor, con equipo y guías especializados.

Su historia, peligrosidad y sorprendentes paisajes comenzaron a atraer a turistas de todo el mundo, deseosos de tener la experiencia de descender en bicicleta desde los 2.931 msnm (Chuspipata) a los 1.364 msnm (Yolosa) en aproximadamente tres horas, rodeados de un paisaje natural sobrecogedor,

pedaleando por un camino serpenteante, angosto y húmedo, y flanqueados por la montaña y precipicios amenazantes.

En 2011, el crecimiento de la demanda motivó a que la Gobernación de La Paz promocionará este circuito e incentivará a las agencias para que lo incluyesen en su oferta de servicios. Al momento, existen poco más de 10 operadoras exclusivas de ciclismo de montaña. Destacan:

- Altitude adventure
- Adrenaline Bolivia
- El Solario
- Free Bikes Mountain Biking Tour Operator
- Gravity Assisted Mountain Biking
- Pro Downhill
- Mayhem Adventures
- The Radical Rides
- Madness
- Chacaltaya Tours
- B-Sides
- Barro Biking
- Vértigo Bolivia

Un estudio exploratorio realizado para fundamentar la presente investigación y que tuvo como unidad de análisis a las operadoras antes descritas (datos recabados antes de la pandemia), permitió evidenciar que cada día alrededor de 100 turistas contratan el servicio de “mountain biking”.

Este estudio confirmó que la cantidad no se mantiene constante, sino que tiende a incrementarse y fácilmente duplica esa cifra en temporadas altas, lo cual haría suponer que aproximadamente unas 70.000 personas contratan ese servicio cada año (datos recabados antes de la pandemia).

Pese a que se trata de un producto turístico de demanda creciente, su peligrosidad obliga a conocer los riesgos a los que se enfrentan tanto turistas como guías en esta temeraria aventura sobre dos ruedas.

Según explica Robert Castel, “un riesgo en el sentido propio de la palabra es un acontecimiento previsible, cuyas probabilidades de producirse pueden estimarse, así como el costo de los daños que provocará” (Castel, 2014).

Marques Vidal añade que, sobre todo, en el turismo de aventura el riesgo es un rasgo básico, por lo cual la identificación de sus factores no sólo es necesaria, sino que debe orientarse a aumentar los niveles de seguridad, a objeto de prevenir, evitar o enfrentar cualquier peligro que pueda dañar a los agentes de la actividad turística (Marques Vidal, 2011).

Con base en ese análisis, Pablo Salucci explica cuáles son aquellos factores de riesgos específicos que se deben identificar a fin de garantizar la seguridad de quienes participan en actividades de turismo de riesgo:

- La actividad a realizar.
- El entorno en el que se estará (clima, estación del año, tiempo meteorológico, geografía, ubicación, flora/fauna, etcétera).
- El equipo con el que se cuenta (vestuario, calzado, alimento, equipamiento, medio de transporte).
- El grupo humano involucrado (experiencia, habilidades sociales/ técnicas, liderazgo, dinámica de grupo, condición de salud física, mental, emocional, etcétera) (Salucci, 2015).

Tanto Marques como Salucci coinciden en señalar que toda actividad turística de aventura, más si se trata de alto riesgo, debe contar con una identificación precisa y rigurosa de los factores de riesgos antes señalados a fin de conocer los peligros existentes y por medio de ese conocimiento poder prevenirlos.

Salucci explica que si se identifican los diversos factores de riesgo en una determinada actividad turística, la probabilidad de que ocurran eventos, accidentes o percances, disminuirá en la medida que se podrán establecer oportunas medidas de seguridad (Salucci, 2015).

Por estas consideraciones, y dado el hecho de que no existe un estudio científico que identifique con rigurosidad y precisión los factores de riesgos específicos en el “Camino de la Muerte”, se propone realizar la presente investigación a objeto de garantizar la seguridad de los turistas y guías que transitan en esa sorprendente y peligrosa ruta turística.

1.3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cuáles son los factores de riesgo existentes en el circuito del “Camino de la Muerte” de los Yungas que ponen en peligro la seguridad de los turistas que practican mountain biking?

1.4. FORMULACIÓN DE OBJETIVOS

1.4.1. Objetivo General

Identificar factores de riesgo existentes en el circuito del “Camino de la Muerte” de los Yungas que ponen en peligro la seguridad de los turistas que practican mountain biking.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Describir los riesgos existentes en el entorno (recorrido).
- Identificar los riesgos asociados al equipo empleado en el mountain biking.
- Estudiar los riesgos vinculados al grupo humano (turistas y guías).
- Interpretar los resultados estadísticos para proponer medidas de seguridad a los factores de riesgo identificados.

1.5. JUSTIFICACIÓN

Sin duda, el “Camino de la Muerte” es una de las rutas de turismo de aventura más importantes y conocida en Bolivia. Si bien específicamente une las poblaciones de Chuspipata y Yolosa, en el municipio de Coroico, su atractivo se inicia en la Cumbre o paso por la Cordillera Real, ubicado a 13 kilómetros de la sede de gobierno y a 4.700 msnm. Desde aquel lugar, algunos paquetes turísticos ofrecen el descenso en bicicleta por la carretera asfaltada hasta Chuspipata, otros transportan a los ciclistas en vehículos hasta el inicio de la peligrosa y atrayente ruta.

La experiencia personal que se tiene trabajando como tour líder en el “Camino de la Muerte” permitió no sólo destacar la importancia de aquel recorrido, principalmente por la belleza del paisaje, sino porque se trata de una verdadera experiencia de turismo de aventura.

Ewert define el turismo de aventura como aquel conjunto de “actividades propiamente turística que impliquen interacción con el medio ambiente natural y que contengan elementos de riesgo aparente o real y cuyo resultado, aunque incierto, puede estar influenciado por el perfil del participante y otras circunstancias de manera relativa” (Ewert, 2009).

Nuestra experiencia profesional, así como los testimonios de turistas y guías que realizan ese recorrido, permitieron conocer que en el veloz descenso por el “Camino de la Muerte” se producen frecuentemente accidentes que dañan la integridad física y psicológica de los participantes, sin contar las aproximadamente 25 muertes que ocurrieron en este trayecto desde que fue habilitado por el ciclismo de montaña. Para los profesionales en turismo, la seguridad turística es un objetivo indispensable.

Debe recordarse que, según la Organización Mundial del Turismo (OMT), se entiende por seguridad turística a la protección de la vida, de la salud, de la integridad física, psicológica y económica de los visitantes, prestadores de

servicios y miembros de las comunidades receptoras (Organización Mundial del Turismo, 1996).

Asimismo, la OMT ha establecido que “todos los Estados deben evaluar y controlar el alcance y el grado de los riesgos para la vida y para la salud, los bienes y los intereses económicos de los turistas en su territorio y establecer una política nacional de seguridad en turismo de las proporciones necesarias para prevenir riesgos de los turistas”. Es más, la OMT señala que “todos los Estados deben tomar medidas para definir los riesgos turísticos potenciales en tipos de viaje, en sectores turísticos receptores y en centros turísticos específicos” (Organización Mundial del Turismo, 1996).

Con base en nuestra experiencia profesional directa, así como la experiencia de las diferentes operadores que trabajan en esa ruta, en los datos oficiales que muestran un incremento de la cantidad de turistas que llegan al país atraídos por la experiencia extrema que supone recorrer el “Camino de la Muerte”, y siguiendo las directrices de la Organización Mundial del Turismo, es posible concluir que se hace necesario e importante identificar los factores de riesgo presentes en el “Camino de la Muerte” a fin de garantizar la seguridad de los turistas y precautelar la imagen de un destino turístico tan importante y con una demanda con tendencia creciente

1.6. ÁREA DE ESTUDIO

1.6.1. Los Yungas

En el flanco oriental de la cordillera Real se abre al viajero el paisaje de los Yungas, valles profundos que se hallan en regiones de los departamentos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz.

Desde los inalcanzables picos de la mole cordillerana, caen al vacío colosales valles, cuya profundidad alcanza el cauce de sus ríos. Reina la vegetación, el clima se torna cálido y el aroma de las flores envuelve al viajero en un hálito mágico, acogedor, inolvidable.

La región es ideal para el turismo de aventura, la caza y pesca deportiva, así como para el paseo familiar, a través de bosques y senderos que tan pronto ascienden hacia la cumbre como descienden por escarpadas laderas para concluir en caudalosos ríos que juegan entre las verdes montañas.

En medio de la espesura se alzan pintorescos pueblos, cuyos habitantes se entregan al cultivo de la tierra, generosa para los cítricos, el café y la coca. Otros, disputan a las profundidades su riqueza minera, siendo importante la explotación aurífera.

Se trata de una región de transición entre la zona Andina y la zona de los Llanos. Se hallan al centro-oeste de Bolivia. El hábitat es de bosque latifoliado húmedo tropical y subtropical, acompañado de bosque nuboso montano y otros tipos de bosques siempreverdes. Los árboles suelen estar cubiertos de diversas epífitas, incluidas bromelias, orquídeas y helechos arborescentes. La alta humedad de los Yungas se debe a las gotas de agua y la lluvia depositadas por los vientos alisios del norte.

1.6.2. Camino de la Muerte

En esta región se halla el denominado Camino de la Muerte, una de las carreteras más peligrosas del mundo, que une las poblaciones de Chuspipata (2.931 msnm) y Yolosa (1.364 msnm) en el municipio de Coroico del departamento de La Paz, en los paralelos 68° longitud este, 67° longitud oeste, 16° latitud norte y 17° latitud sur. (Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, 2017). Si bien tiene una longitud de 28 kilómetros, forma parte del camino que une las poblaciones de La Paz y Coroico (70 kilómetros, aproximadamente).

En concreto, se trata de una carretera relativamente peligrosa debido a que no pasa de los siete metros de ancho, cuyas altas pendientes, los frecuentes derrumbes por efecto de la humedad y las curvas pronunciadas hacen difícil el paso de los motorizados.

Pese a su peligrosidad, este tramo carretero vinculaba hasta la década de los '90 la ciudad de La Paz con los Yungas, las poblaciones del norte paceño y el departamento de Beni.

Construida por prisioneros paraguayos durante la Guerra del Chaco (1932-1935), la leyenda urbana y turística señala que esta ruta se halla maldecida por aquellos presos de guerra que murieron en su construcción.

Dada su peligrosidad, en 1995, el Banco Interamericano de Desarrollo nombró la ruta La Paz-Coroico como "la carretera más peligrosa del mundo", haciendo énfasis sobre el tramo Chuspipata-Yolosa. Este nombramiento, sumado a los frecuentes accidentes, algunos morales, y la leyenda que la envuelve, facilitó que cobrase renombre a nivel internacional, convirtiéndose en un recorrido ideal para el turismo de aventura.

En el 2009, el gobierno boliviano concluyó una carretera moderna hacia los Yungas, la misma que cuenta con dos carriles, pavimento, sistemas de drenaje, señalización y barandas, dejando a este antiguo trayecto como recorrido turístico bajo el denominativo de Camino de la Muerte.

Según describe el estudio Dangerous Roads, esta carretera es especialmente peligrosa porque presenta tramos de solo tres metros de ancho y era transitada por camiones y autobuses, con el peligro de caídas de al menos 600 metros, ya que no cuenta con barreras ni barandillas; además de nubes de polvo en el verano y niebla y lluvia en los meses de invierno; superficie habitualmente embarrada y con rocas sueltas. Para empeorar las cosas, la carretera a menudo está envuelta en nubes y, en algunos lugares, las cascadas chocan contra su superficie (Dangerous Roads, 2016).

Este estudio explica que la peligrosidad otorgó a este camino una gran notoriedad y atrae regularmente a turistas deseosos de aventura y adrenalina. A partir de la década de 1990, la carretera es ahora un destino turístico que atrae a unos 25.000

turistas cada año. Sin embargo, el peligro sigue presente. Al menos 20 ciclistas murieron en el paseo desde 1998.

Las diferentes agencias han elaborado diferentes paquetes turísticos, los cuales, en general, muestran similitud en cuanto a las diferentes etapas. El Camino de la Muerte comienza en la ciudad de La Paz, a una altitud de aproximadamente 3.650 msnm. Después de un ascenso abrupto, empinado y en zigzag, el camino asciende hasta La Cumbre, a unos 4.650 metros. Se desciende hasta la localidad de Yolosa a aproximadamente 1.200 metros. Habitualmente el recorrido contempla 14 etapas las mismas que están divididas en 3 secciones:

**TABLA 1.
DIVISIÓN Y SUBDIVISIÓN DEL RECORRIDO DEL CAMINO DE LA MUERTE**

Secciones de "Camino de la Muerte"	Etapas según cada sección.	Características	Mapa
1ra sección "asfalto"	La Cumbre El Sapo Tranca la Rinconada Curva Cortada Túnel de Unduavi	Sección que atraviesa la nueva carretera que conecta los Yungas con la ciudad de La Paz, se maneja al lado derecho de la carretera sobre la línea amarilla continua de seguridad, se pueden evidenciar descensos pronunciados, además de curvas cerradas y muchas veces puntos ciegos de visión. La temperatura durante la mañana (momento del día en el cual se realiza la actividad) puede llegar a ser bastante baja, además de tener neblinas bastante densas en algunas épocas del año.	

<p>2da sección "descenso"</p>	<p>Primera cascada</p> <p>Puente del Diablo</p> <p>Curva del Diablo o Clásica</p> <p>Cascadas de San Juan</p> <p>El Solario</p> <p>Saca Dientes</p>	<p>Comprende desde el inicio del "Camino de la Muerte" hasta la etapa "Cerro Rojo", en esta sección se pueden evidenciar los descensos más pronunciados de todo el recorrido, siempre con un precipicio al lado izquierdo que llega hasta los 600 metros en sus zonas más altas, además en temporadas de lluvia existe una gran cantidad de deslizamientos causados a causa de las inclemencias del clima de la zona.</p>	
<p>3ra sección "sección plana"</p>	<p>Cerro Rojo</p> <p>Primer Río</p> <p>Último Río</p>	<p>Última sección del recorrido, contempla los últimos 8km del camino, se caracteriza por tener una geografía plana, sin embargo al estar más cerca de Yolosa el tráfico vehicular se ve incrementado en gran número.</p>	

Fuente: Elaboración propia

Específicamente, el recorrido se inicia en vehículo en la ciudad de La Paz con rumbo a la Cumbre. Desde el lugar se inicia el descenso en bicicleta de una hora por carretera de asfalto hasta la localidad de Unduavi. En este primer trayecto, tanto el paisaje como clima comienzan a variar, siendo frío y andino a la altura de la Cumbre, para hacerse más templado, cálido y exuberante en la región de Unduavi.

Habitualmente, a partir de Unduavi, el recorrido se realiza en vehículo hasta la localidad de Chuspipata, donde se inicia oficialmente el Camino de la Muerte en bicicleta, teniendo una duración aproximada de tres horas hasta llegar a la población de Yolosa.

En el siguiente gráfico se puede apreciar el recorrido del tour de mountain biking en el “Camino de la Muerte” atravesando las 3 secciones detalladas anteriormente y las 14 etapas existentes, además se puede ver las variaciones de relieve y de geografía, desde las montañas nevadas de la cordillera Real hasta los valles sub tropicales de los Yungas de La Paz.

SUBDIVISIÓN DEL TOUR DEL “CAMINO DE LA MUERTE”:



Fuente: elaboración propia con base a un mapa extraído de Google Maps.

Según el portal Gulliver Expeditions, el rango altitudinal cambia considerablemente al salir de La Paz. El camino a los Yungas comienza a una altura de 3640 msnm, asciende rápidamente a unos 4650 msnm en el Paso de La Cumbre, para luego descender a 1200 msnm a la comunidad de Yolosa.

Este sitio especializado en ciclismo de montaña explica que las fluctuaciones en la altitud significan que los viajeros experimentarán rápidamente diversos cambios de condición sin advertencia: condiciones frías y ventosas en las tierras altas y condiciones cálidas y húmedas en la selva tropical que se encuentra debajo.

Cinco hechos se destacan como altamente peligrosos:

- La presencia de un solo carril de tres metros de ancho que puede angostarse.
- Barandillas limitadas en una pequeña parte del trayecto.
- Precipicios de hasta 600 metros o más.
- Durante la temporada húmeda, la lluvia y la niebla pueden perturbar gravemente la visibilidad y la corriente del agua puede convertir la carretera en un terreno fangoso.
- En la estación seca, los desprendimientos de rocas son comunes y el polvo también limita la visibilidad.

Debido a su peligrosidad, a lo largo del Camino de la Muerte es común ver muchas cruces y altares que marcan algunos de los muchos lugares donde las personas perdieron la vida.

1.7. DIMENSIÓN TEMPORAL DE ESTUDIO:

En lo que respecta a la recopilación de información, referencias, datos estadísticos y el análisis de los resultados, se abarcaron entre los años 2017 – 2019, con el fin de identificar y describir los factores de riesgo de mayor relevancia existentes en el espacio mencionado anteriormente (“Camino de la Muerte”).

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. TURISMO

La definición del término “turismo” ha evolucionado a través de los años de forma significativa. Reinstein hace una interesante descripción de esta evolución hasta concluir en la definición oficial de la Organización Mundial del Turismo, aceptada por la comunidad turística internacional (Reinstein, 2012). A continuación, a este recuento de conceptos se añaden otros a fin de tener una visión lo más completa posible sobre este desarrollo conceptual.

- **Hermann von Schullern Zu Schrattenhofen (1911).** “Es un concepto que comprende todos los procesos, en especial los económicos, que se manifiestan en la influencia, permanencia y regreso del turismo hacia, en y fuera de un determinado municipio, estado o país”.
- **Robert Glucksmann (1920).** “Es el vencimiento del espacio por personas que afluyen a un sitio donde no poseen lugar fijo de residencia” (Glucksmann, 1974).
- **W. Morgenroth (1922).** “Tráfico de personas que se alejan temporalmente de su lugar fijo de residencia, para detenerse en otro sitio con objeto de satisfacer sus necesidades vitales y de cultura, o para llevar a cabo deseos de diversa índole, únicamente como consumidores de bienes económicos y culturales” (Morgenroth, 1973).
- **A. Bormann (1930).** “Conjunto de los viajes cuyo objeto es el placer o los motivos comerciales, profesionales u otros análogos y durante los cuales la ausencia de la residencia habitual es temporal” (Bormann, 1930).
- **Kurt Kraft y Walter Hunziker (1942).** “Conjunto de las relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas

fuera de su lugar de residencia, siempre que el desplazamiento o la estancia no estén motivados por una actividad lucrativa”.

- **José Ignacio de Arrillaga (1955).** “Turismo es todo desplazamiento temporal, determinado por causas ajenas al lucro; el conjunto de bienes, servicios y organizaciones que en cada nación determinan y hacen posible esos desplazamientos, y las relaciones y hechos que entre estos y los viajeros tienen lugar”.
- **Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (1967).** “Es la suma de relaciones y de servicios resultantes de un cambio de residencia temporal y voluntaria, no motivado por razones de negociaciones o profesionales”
- **Neil Leiper (1979).** “Todas aquellas empresas, organizaciones e instalaciones que intentan cubrir las necesidades específicas y los deseos del turista” (Leiper, 1983).
- **A. J. Burkart (1982).** “Movilización temporal hacia un destino lejos del hogar y del lugar de trabajo habituales, las actividades realizadas durante la estancia y las facilidades para satisfacer las necesidades turísticas”.
- **Luis Fernández Fuster (1985).** “Conjunto de los fenómenos originados por los viajes...Se originan en un mercado, forman y engrosan las corriente turísticas y se dirigen a los núcleos receptores. Turismo es, por un lado, conjunto de turistas, que cada vez son más numerosos; por otro, son los fenómenos y relaciones que esta masa produce a consecuencia de sus viajes” (Fernández Fuster, 1987). Añade que “turismo es todo el equipo receptor de hoteles, agencias de viaje, transportes, espectáculos, guías-intérpretes, etc., que el núcleo debe de habilitar para atender a las corrientes turísticas que lo invaden y que no promovería si no las recibiese. Turismo son las organizaciones privadas o públicas que surgen para fomentar la infraestructura y la expansión del núcleo; las campañas de

propaganda que hay que planear, ejecutar y difundir; la creación de oficinas de información; la creación de escuelas para la enseñanza del turismo; el estudio del turismo para deducir las líneas generales de la política a seguir; la promoción del turismo social" (Fernández Fúster, 1989).

- **Francisco de la Torre (1989).** “El turismo es un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que, fundamentalmente con motivo de recreación, descanso, cultura y salud, se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejercen ninguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de importancia social, económica y cultural”.
- **Leiper y Cooper (1990).** “Sector de empresas y organizaciones individuales que se combinan para realizar y ofrecer viajes, es decir, la actividad turística es multidimensional y multifacética, puesto que involucra vidas y actividades económicas diversas”.
- **Montejano Jordi (1992).** “El turismo es el movimiento temporal de la gente por periodos inferiores a un año, a destinos de fuera del lugar de residencia y de trabajo, las actividades emprendidas durante la estancia y las facilidades creadas para satisfacer las necesidades de los turistas”.
- **Organización Mundial del Turismo (OMT-1994).** “El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros”. Incluye “las actividades de las personas que viajan hacia, o permanecen en, lugares fuera de su ambiente usual, por no más de un año continuo, para ocio, negocios u otros objetivos” (Organización Mundial del Turismo, 2014).
- **Adrian Bull (1996).** Explica que resulta muy difícil definir el turismo como actividad e incluso más difícil aún definirlo como sector de la actividad económica. Para hacerlo, habría que definir el turismo como producto, o

serie de productos, susceptibles de comercialización y cálculo, lo que puede hacerse si se define con claridad quién es el comprador (turista), qué es lo que está comprando (productos turísticos) y cuáles son las conexiones industriales que hacen que estos productos lleguen al mercado turístico, en contraposición con cualquier otro mercado (Bull, 1996).

- **Camisón Zornoza (1997).** "Es la suma de los fenómenos y relaciones surgidas de la interacción de los turistas foráneos y los residentes (proveedores de servicios, autoridades locales y comunidad local) en el proceso de atraer y acomodar a los turistas. Es una conjunción de actividades, servicios e industrias que influyen en la experiencia del turista, englobando el negocio de los hoteles, restaurantes, transportes y cualquier otro componente que contribuya a satisfacer las necesidades y deseos de los turistas".
- **J. L. Lickorish y L. C Jenkins (1997).** "El turismo tiende a ser una actividad que requiere mucho empleo, debido a que el turismo es en esencia una actividad de prestación de servicios, tiende además a crear más empleos por unidad de inversión que otras actividades económicas".
- **M. Figuerola (1999).** Señala que es imposible establecer un concepto único del turismo. Sin embargo, considera que el turismo es un acto que supone desplazamiento, que exige gasto de renta, que satisface la necesidad de servicios ofrecidos mediante una actividad productiva generada por una inversión (Figuerola, 1999).
- **McIntosh Robert y Charles Goeldner (1999).** "El turismo incluye cuatro perspectivas: el turista, el negocio que proporciona bienes y servicios turísticos, el gobierno de la comunidad/área anfitriona y la comunidad anfitriona, ya que estos elementos en conjunto son las bases principales para la formulación de una definición más concreta de turismo".

- **Antonio Mora y José Luis Córdoba (2000).** Explican la dificultad que entraña identificar los bienes y servicios que pueden ser denominados turísticos, debido al menos a dos motivos: las actividades que realizan los visitantes, es decir, los productos que satisfacen sus necesidades son múltiples; y porque estas actividades no son siempre exclusivas de los visitantes, sino que también pueden ser objeto de demanda local.
- **M. Mesa Vila (2000):** “Toda aquella actividad que tiene como escenario el espacio rural y cuyo desarrollo es respetuoso con el medio ambiente, además de garantizar la sostenibilidad de los recursos naturales”.
- **R. Russell y B. Faulkner (2004):** “El turismo es una actividad dinámica y cambiante. Uno de los principales agentes de cambio son los empresarios que, mediante la combinación de perspicacia, creatividad y la confluencia de acontecimientos fortuitos están identificando, permanentemente oportunidades. Sin embargo, a pesar del papel central de los emprendedores en la actividad turística y en la evolución de los destinos turísticos”.
- **Organización Mundial del Turismo (OMT-2006):** En una nueva definición, la OMT señala que el turismo comprende las actividades que realizan las personas (turistas) durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos.
- **Juan I. Pulido Fernández (2008):** “El turismo rural es un producto de una comunidad y, como tal, necesita no sólo de las habilidades empresariales y de la presencia de empresas turísticas, sino también de las capacidades comunitarias locales”
- **Panosso Netto (2010):** “El fenómeno de salida de un ser humano de su lugar habitual de residencia y de retorno al mismo, por motivos relavados u ocultos, lo cual presupone hospitalidad, encuentro y comunicación con otras

personas, así como la utilización de tecnología, entre muchas condiciones, lo que genera experiencia variadas e impactos diversos”.

2.1.1. Definición y características

Con base en la definición aportada por la OMT, Yuque añade que el turismo es la suma de las relaciones y prestaciones de servicios que se derivan de los desplazamientos humanos voluntariamente efectuados, de una manera temporal y por razones diferentes, tanto de los negocios como de las consideraciones profesionales (Yuque, 2016).

A partir de esas definiciones, es posible señalar que cuando se habla de turismo se hace referencia a un conjunto de integraciones humanas, tales como transportes, hospedaje, diversión, enseñanza derivadas de los desplazamientos humanos transitorios, temporales o de transeúntes de fuertes núcleos de población, con propósitos tan diversos como son múltiples los deseos humanos y que abarcan gamas variadas de motivaciones.

Yuque señala que el turismo es la actividad que se realiza según las motivaciones que experimenta el individuo, para satisfacer sus necesidades y en busca de la consumación de sus deseos. Así, este concepto permite un enfoque completo de la actividad o funciones que se puedan desempeñar al mismo tiempo que se recrea o se disfruta en un momento dado, exista o no desplazamiento (Yuque, 2016).

La OMT hace énfasis en que esta actividad turística se clasifica según la actividad que se realiza al desplazarse y las motivaciones del individuo. De esta forma, puede ser comercial, cultural, de aventura, diversión, fin de semana, inversión, investigación, recuperación, salud, deportivo, estudiantil, insular, político, sociológico, técnico y vacacional.

Para la OMT, es importante considerar el nuevo enfoque del turismo, considerado como una actividad sostenible. De esta forma, el turismo sostenible es entendido como el conjunto de actividades referidas a la gestión del desplazamiento

voluntario de personas con diversos fines y que generen mejoras en el nivel y calidad de vida en el largo plazo de la población relacionada con la actividad, manteniendo dentro de ellas la capacidad y calidad del patrimonio natural y cultural utilizado. Se trata de un enfoque de desarrollo del turismo que “atiende las necesidades de los actuales turistas y de las regiones receptoras y al mismo tiempo protege y fomenta las oportunidades a futuro. Se concibe como una vía hacia la gestión de todos los recursos de forma que se puedan satisfacer las necesidades económicas, sociales, y estéticas respetando al mismo tiempo la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que sostiene la vida” (Organización Mundial del Turismo, 2014).

2.2. SISTEMA TURÍSTICO

Para tener una visión rigurosa del turismo, Panosso y Lohman afirman que debe considerarse el concepto de “sistema turístico” como un conjunto de seis elementos que interactúan y retroalimentan (Panosso & Lohmann, 2012):

- 1. Atractivos turísticos.** Son lugares que despiertan el interés del turista por visitar, ya sea por su valor cultural exhibido o inherente, su significancia histórica, su belleza o porque ofrece ocio, aventura y diversión. Estos atractivos turísticos se dividen en naturales, como parques, desiertos, playas, etc., y culturales, como la gastronomía, el folclor y la arquitectura de sus monumentos y sitios históricos.
- 2. Superestructura.** Constituye el conjunto de instituciones del orden público y privado que representan a los prestadores de servicios de los sectores relacionados a turismo. Establecen políticas, velan por intereses propios de sus agremiados, desarrollan proyectos y fomentan la inversión.
- 3. Infraestructura.** Es el conjunto de instalaciones e instituciones que constituyen la base material y organizacional para desarrollo del turismo. En el sector turismo, son las vías de comunicación indispensables para que el

viajero pueda trasladarse dentro y fuera del destino turístico. Son de tres tipos: marítima, terrestre y aérea.

4. **Servicios.** Se destacan dos tipos de servicios en el sistema turístico. Por un lado, los servicios básicos, como agencias de viaje, hoteles y restaurantes, es decir, aquellos inmuebles que necesita un turista de manera fundamental al momento de viajar. Por otro, los servicios complementarios, que no intervienen directamente con el turista, pero que son necesarios: bancos, casas de cambio, etc.
5. **La demanda.** Se trata de los turistas. Son quienes consumen, utilizan y/o se ven beneficiados de lo que el destino turístico tiene para ofrecer. Además, es a partir de su experiencia que se pueden establecer estrategias para satisfacer sus necesidades de una mejor manera (Panosso & Lohmann, 2012).

Renato describe cuatro características del turista (Renato, 2010):

- Viaja a un lugar distinto al de su domicilio, retornando después al mismo.
- El tiempo de ese viaje, así como la permanencia en el destino, debe ser superior a 24 horas y menor a seis meses. Ha de pernoctar por lo menos una noche en el lugar y no sobrepasar su visita más allá de lo establecido (por tanto, de ser así será considerado como residente o inmigrante).
- Los propósitos del viaje son muy amplios y diversos. En un inicio no se consideraban turistas a aquellos que viajaban por motivos de negocios, en la actualidad aun a ellos se les considera turistas.
- No se hace ninguna diferencia entre raza, sexo, edad, idioma, ocupación, país de origen, etc. Las limitaciones para ingresar a un país únicamente están dadas si se demuestra que dichas personas

han participado en hechos ilícitos o que son personas “no gratas” en ese país (Renato, 2010).

- 6. La comunidad receptora.** Residentes locales que de manera directa (como los prestadores de servicios turísticos) o de manera indirecta (recurso humano de diversas empresas o población en general) tienen contacto con la comunidad turística (Panosso & Lohmann, 2012).

2.3. PRODUCTO TURÍSTICO

El producto turístico está constituido por el conjunto de bienes y servicios que se ponen a disposición de los visitantes para su consumo directo, los cuales son producidos por diferentes entidades, empresas y personas, pero que el turista los percibe como uno solo (Pérez, 2003).

Cabe puntualizar que el producto turístico no es igual en todos los lugares o regiones, pero debe contar con ciertas características más o menos comunes que permitan satisfacer las necesidades de los turistas tanto en su trayecto como en su destino (Di-Bella, 2000).

Jafari clasifica los componentes del producto según su orientación:

- **Orientado hacia el turista.** Todas las actividades económicas relacionadas con el turismo. Bienes y servicios que son producidos fundamentalmente para el consumo de los turistas que logran un beneficio económico para sus productores. Estos pueden ser servicios de hospedaje, alimentación, guías de turismo, información y otros.
- **Orientado a los residentes.** Bienes y servicios que son producidos principalmente para el uso y consumo de la población local, como ser infraestructura, la seguridad, farmacias y hospitales, tiendas y muchas otras.

- **Producto integrado.** Es la totalidad de bienes y servicios que el turista requiere mientras se encuentra lejos de casa, y que en términos generales es la suma de los bienes y servicios de las dos categorías anteriormente mencionadas (Jafari, 2011).

Finalmente, debe tomarse en cuenta que un producto turístico debe ser entendido como los atractivos más infraestructura y servicios que motivan el desplazamiento de la demanda. La competitividad de un destino surge de la originalidad de la oferta (USAID, 2016).

2.4. CLASIFICACIÓN SEGÚN EL ORIGEN DEL TURISTA

Ibáñez y Cabrera explican que, cuando se quiere medir la actividad turística o entender su evolución a través de la integración de las cuentas turísticas, considerando a los turistas que egresan o ingresan a un territorio, si son extranjeros o nacionales, o si pernoctan o no en el lugar de destino, se apela a un nuevo tipo de clasificación: turismo receptivo, turismo emisivo, turismo extranjero, turismo nacional, turismo internacional y turismo interno (Ibáñez & Cabrera, Teoría General del Turismo, 2011).

- **Turismo receptivo.** Es el turismo que se produce en un país cuando llegan a éste visitantes que residen en otras naciones con la intención de permanecer un tiempo limitado, para luego viajar a otros países o regresar al lugar de origen.
- **Turismo emisivo.** También llama turismo emisivo. Hace referencia a los viajeros que temporalmente y por diferentes motivos se desplazan fuera del país y del domicilio habitual a otros destinos. Boullón explica que, simultáneamente al turismo receptivo, en todos los países se produce un movimiento de nacionales o residentes que salen al extranjero, ya sea por razones comerciales o turísticas (Boullón, 1990).
- **Turismo extranjero.** Se caracteriza porque distingue a la nacionalidad de los visitantes.

- **Turismo nacional.** Es el turismo que realizan los ciudadanos que tienen la misma nacionalidad de éste.
- **Turismo internacional.** Está formado por ciudadanos de un país que visitan a otro, independientemente de sus fines, recreativos, de negocios, culturales, etc.
- **Turismo interno.** Se entiende por turismo interno el uso y consumo de servicios turísticos, realizado por los residentes nacionales o extranjeros en un país, fuera de su domicilio habitual, pero dentro del territorio nacional por un plazo mayor de 24 horas, pero menor de 90 días (Ibáñez & Cabrera, Teoría General del Turismo, 2011).

2.5. TIPOLOGÍA DEL TURISMO

Ibáñez y Rodríguez señalan que existen diferentes formas de clasificar la actividad turística. Inicialmente, puede dividirse en dos grandes grupos: tradicional y alternativo (Ibáñez & Cabrera, 2011).

- **Turismo tradicional.** Se sustenta principalmente en el turismo masivo y en el desarrollo de grandes instalaciones de alojamiento y esparcimiento. Los turistas que practican este tipo de turismo regularmente presentan hábitos consumistas y demandan servicios sofisticados. Las actividades que mayormente lo caracterizan son, según la Organización Mundial de Turismo, la visita a playas y grandes destinos turístico o bien, a ciudades coloniales o de atractivo cultural situadas regularmente en grandes ciudades.
- **Turismo alternativo.** Es una corriente de turismo que tiene como objetivo la realización de viajes donde el turista participa en actividades recreativas de contacto con la naturaleza y las expresiones culturales de comunidades rurales, indígenas y urbanas, respetando los patrimonios naturales, culturales e históricos del lugar que visitan. Presupone que los organizadores están conscientes de los valores naturales, sociales y

comunitarios, y que los turistas desean interactuar con la población local. Esta modalidad de turismo está conformada por actividades que en su nombre indican su característica principal: turismo cultural, turismo rural, agroturismo, ecoturismo, turismo de aventura, turismo cinegético, entre otros (Ibáñez & Cabrera, 2011).

En su texto Teoría General del Turismo, Ibáñez y Rodríguez presentan un esquema que sintetiza esta clasificación del turismo, con sus respectivas subdivisiones (Ibáñez & Rodríguez, Tipologías y antecedentes de la actividad turística, 2012).

**TABLA 2.
MODALIDADES DEL TURISMO**

MODALIDAD TURÍSTICA	CATEGORÍAS	ACTIVIDADES
TURISMO TRADICIONAL	Relacionadas con sol y playa.	Visitas aglomeradas en playas.
		Esquí, paseos en moto y actividades acuáticas en complejos turísticos.
	Actividades culturales en grandes ciudades.	Visitas a sitios históricos en grandes ciudades.
		Visitas a eventos musicales, concursos o ferias en grandes ciudades.
Otras actividades de esparcimiento en lugares con lujosa infraestructura.	Disfrute y visitas a restaurantes lujosos y discotecas y casinos anexos.	
TURISMO ALTERNATIVO	Ecoturismo.	Talleres de educación ambiental. Senderismo. Observación sideral. Observación de flora y fauna. Observación de ecosistemas. Observación geológica. Observación de atractivos naturales.
	2. Turismo de aventura.	Montañismo Rappel

		Cabalgata Escalada Espeleismo Ciclismo de montaña Caminata
	3. Turismo rural	Talleres artesanales Enoturismo Ecoarqueología Agroturismo Preparación y uso de medicina tradicional Talleres y disfrute gastronómico Fotografía rural Aprendizaje de dialectos Vivencias místicas

Fuente: (Ibáñez & Rodríguez, Tipologías y antecedentes de la actividad turística, 2012).

2.5.1. Método pedagógico centrado en el desarrollo de competencias

Por competencia se entiende a la capacidad de realizar una acción concreta a partir de disponer simultáneamente del conjunto de conocimientos necesarios para su desarrollo (saber), de las habilidades o destrezas requeridas para realizarla (saber hacer) y de la actitud orientada a su realización y la obtención de un resultado eficiente (querer hacer y hacer eficientemente).

En concreto, una competencia es la combinación, en dosis diferentes, de: Conocimientos (saber), Actitudes (querer hacer), que se manifiestan en conductas específicas o Habilidades (saber hacer).

Las definiciones de estos tres conceptos, son las siguientes:

- **Conocimiento.** Es la información que se adquiere de forma teórica o empírica y que es procesada en el ámbito mental de acuerdo a las experiencias anteriores del sujeto y que son la base cognitiva que le permiten desarrollar acciones o tareas.

- **Actitud.** Inclínación de las personas a realizar determinado tipo de tareas o acciones, que se generan por las motivaciones, conocimientos y experiencias previas de la persona.
- **Habilidad.** Es la capacidad adquirida de ejecutar tareas o acciones en forma destacada producto de la práctica y del conocimiento.

**GRÁFICO 1.
COMPONENTES DE LAS COMPETENCIAS**



Fuente: Elaboración propia.

Las competencias tienen los siguientes rasgos:

- Son inherentes a la persona, no a la actividad.
- Son demostrables, medibles y desarrollables.
- Prevén una relación entre las características de las personas y la consecución de resultados.
- Deben satisfacer una necesidad funcional: tienen que ser demandadas.

**TABLA 3.
COMPONENTES Y SUBCOMPONENTES DE LAS COMPETENCIAS**

COMPONENTES	SUBCOMPONENTES
1. CONOCIMIENTOS Adquisición de conocimientos relacionados con materias científicas o área profesional.	Conocimientos generales.
	Conocimientos vinculados a una materia.
	Conocimientos vinculados al mundo profesional.
2. ACTITUDES Predisposición aprendida a actuar de una determinada manera.	Actitudes de compromiso laboral.
	Actitudes de compromiso personal.
3. HABILIDADES Experiencia práctica: organizar, aplicar, manipular, diseñar, planificar, realizar, etc.	Habilidades intelectuales.
	Habilidades de comunicación.
	Habilidades interpersonales.
	Habilidades de organización/gestión personal.

Fuente: Elaboración propia con base al Modelo Pedagógico para el Desarrollo de Competencias en Educación Superior.

2.5.2. Método de conocimientos, actitudes y prácticas (CAP)

El Método de Conocimientos, Actitudes y Prácticas (CAP) es una metodología pedagógica destinada promover nuevos comportamientos a partir del desarrollo de competencias.

Se trata de un proceso que se asienta en la estimulación de las tres variables que constituyen una determinada competencia: conocimientos, actitudes y prácticas o habilidades. De esta forma, el Método CAP es una concreción del proceso de desarrollo de Competencias. El siguiente Gráfico ilustra este hecho:

GRÁFICO 2.
CONSISTENCIA METODOLÓGICA ENTRE DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y EL MÉTODO CAP



Fuente: Elaboración propia con base en Conocimiento, Actitudes y Practicas (CAP) sobre la bicicleta Análisis Integral General; Entrevistas en profundidad Lima.

El Método CAP es una herramienta empírica que permite desarrollar o analizar el estado de un determinado comportamiento. En ambos casos (Competencias – CAP), debe contarse con una medición adecuada de cada una de las variables del proceso: Conocimientos, Actitudes, Prácticas.

Resulta claro que el elemento esencial es la medición en cada una de las etapas del proceso.

**GRÁFICO 3.
ILUSTRA ESTE HECHO:**



Fuente: Elaboración propia con base en Conocimiento, Actitudes y Practicas (CAP) sobre la bicicleta Análisis Integral General; Entrevistas en profundidad Lima.

Este Método ha demostrado su utilidad cuando se busca:

- Analizar conocimientos que se saben o que se “deberían” saber, actitudes que se tienen o que se “deberían” tener y prácticas que se realizan o que se “deberían” realizar.
- Entender por qué la gente hace lo que hace (o por qué no lo hace).
- Evaluar la factibilidad del cambio de un comportamiento y si el comportamiento deseado ya existe.
- Mejorar el impacto de medidas impulsadas.

El Método CAP se basa en un proceso secuencial que se inicia en la medición previa del nivel presente de las competencias que se desean desarrollar (CAP), continúa en el proceso de desarrollo de competencias, prosigue en la medición post del nivel de desarrollo de las competencias y concluye en el seguimiento.

- **Medición previa.** Permite conocer los Conocimientos, Actitudes y Prácticas de competencias específicas, previamente definidas, en un público específico.
- **Desarrollo de Competencias.** En base a la medición previa, incorpora estrategias para el desarrollo de Conocimientos, Actitudes y Prácticas.
- **Medición post.** Medición que confirma o no el desarrollo de CAP definidas.
- **Seguimiento.** Proceso que permite detectar la permanencia, a mediano y largo plazo, de las competencias desarrolladas.

GRÁFICO 4.
PROCESO DE DESARROLLO DE COMPETENCIAS - CAP



Fuente: Elaboración propia con base en Conocimiento, Actitudes y Prácticas (CAP) sobre la bicicleta Análisis Integral General; Entrevistas en profundidad Lima.

2.6. TURISMO DE AVENTURA

Se entiende por turismo de aventura a aquellos “viajes turísticos motivados, principalmente, por la realización de deportes peligrosos y excitantes (rafting, escalada, buceo, travesías montaÑeras, etc.), en ambientes naturales sobresalientes, por mera satisfacción personal y de convivencia social a nivel de pequeños grupos de amigos y entre un público eminentemente joven” (Eagles, 2015).

Para algunos entendidos, el término hace referencia más a una estrategia comercial que a una actividad particular. “El turismo de aventura es más que todo una etiqueta comercial de algunas actividades de turismo de naturaleza que

requieren cierta resistencia y habilidades físicas y que implican un cierto grado de riesgo” (Ceballos-Lascuráin, 2010).

Sin embargo, la Organización Mundial del Turismo entiende al turismo de aventura como aquellos “viajes realizados por los turistas en busca de actividades generalmente (pero no necesariamente) orientadas a la práctica de ejercicio físico, y que suelen realizarse en zonas remotas o relativamente inexploradas” (Organización Mundial del Turismo, 2019).

En resumen, el término “turismo de aventura” hace referencia a la práctica turística, de carácter activo, que se desarrolla en el medio natural y que en ocasiones tiene cierto grado de riesgo para quienes lo practican. Rivera Matos advierte la necesidad de ajustar las definiciones existentes a fin de precisar los términos y no caer en confusiones. Coincide en señalar que se trata de actividad turística donde se busca la aventura y que ésta puede oscilar entre “tranquila” y “extrema”, donde el riesgo es su característica más importante, ya sea por su ausencia o por su presencia y búsqueda voluntaria (Rivera, 2010).

Sancho añade que, como particularidades específicas del turismo de aventura, debe destacarse que el objetivo desde la perspectiva del turista es tener una aventura significativa que ponga en evidencia su capacidad de resistencia y asombro. “Sin duda, el riesgo es su característica más definitiva” (Sancho, 2018).

Finalmente, y según el Centro Europeo de Formación Ambiental y Turística, los productos turísticos de aventura tienen la particularidad de hacer realidad las expectativas de los turistas en cuanto a riesgos, pero en ambientes lo más controlados posibles. Sin embargo, el hecho importante es que la entidad operadora pueda tener un conocimiento preciso de los factores de riesgo a fin de otorgar las mayores condiciones de seguridad a los viajeros (Centro Europeo de Formación Ambiental y Turística, 2014).

Con relación al tema que nos ocupa, el ciclismo de montaña, la Secretaría de Turismo de México ubica a este tipo de actividad turística dentro del turismo de

aventura, del cual presenta una subclasificación que merece describirse (Secretaría de Turismo, 2004):

**TABLA 4.
SUBCLASIFICACIÓN DEL TURISMO DE AVENTURA**

ACTIVIDAD	CARACTERÍSTICAS
Montañismo	Considerado como deporte, se le define como la disciplina que consiste en realizar excursiones por las montañas.
Rappel	Técnica de descenso con cuerda fija, con auxilio de equipos y técnicas especializadas. Realizado generalmente en espacios abiertos y en forma vertical.
Cabalgata	Recorridos a caballo en áreas naturales; el objetivo central es la experiencia misma de montar y conocer sobre el manejo y hábitos de estos animales.
Escalada	Implica el ascenso por paredes de roca empleando manos y pies como elemento de progresión. El uso de técnicas y equipos especializados permite el desplazamiento seguro. Una versión contemporánea son las paredes artificiales (bouldering).
Espeleismo	Actividad que consiste en realizar descensos en grutas, cuevas, sótanos y cavernas y apreciar las diferentes estructuras geológicas, flora y fauna. La espeleología es una disciplina que tiene fines científicos y de investigación; el espeleismo tiene fines recreativos y de apreciación.
Ciclismo de montaña	Recorrido a campo traviesa utilizando como medio una bicicleta para todo terreno. La actividad se desarrolla sobre caminos de terracería, brechas y veredas angostas con grados diversos de dificultad técnica y esfuerzo físico.
Caminata	Esta actividad es una de las de mayor aceptación y demanda. Las rutas o circuitos de caminata de preferencia deben estar previamente establecidas y dosificadas de acuerdo al perfil del turista que la va a practicar (niños, jóvenes, adultos, tercera edad, grupos pequeños o numerosos).

Fuente: (Secretaría de Turismo, 2004).

2.7. RIESGOS EN EL TURISMO

Se entiende por riesgo a la combinación de factores que hacen prever la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas (UNISDR, 2017).

El experto Marti Ezpeleta explica que todo riesgo está dado por la interacción de las amenazas y las vulnerabilidades existentes en una persona, sistema o comunidad. Así, el riesgo está en función de la relación amenaza - vulnerabilidad y es directamente proporcional a ambas; por ello la necesidad de tener un adecuado entendimiento de este concepto (Marti Ezpeleta, 2013).

- Amenaza es un fenómeno, sustancia, actividad humana o condición peligrosa que puede ocasionar la muerte, lesiones u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales y económicos, o daños ambientales. La amenaza se determina en función de la intensidad y la frecuencia (UNISDR, 2017).
- Vulnerabilidad son las características y las circunstancias de una comunidad, sistema o bien que los hacen susceptibles a los efectos dañinos de una amenaza. Con los factores mencionados se compone la siguiente fórmula de riesgo (UNISDR, 2017).

Partiendo de ese concepto general, se entiende por riesgo turístico a la combinación de factores generales y específicos (estos últimos propios del turismo) que permiten prever la probabilidad de que ocurra un hecho que ponga en riesgo la seguridad física y/o psicológica de los actuantes en la actividad turística (Morales, 2012).

Morales añade que la “seguridad turística es la protección de la vida, de la salud, de la integridad física, psicológica y económica de los visitantes, de los prestadores de servicios y miembros de las comunidades receptoras” (Morales, 2012).

De forma más concreta, Salucci define al riesgo como la resultante de la interacción entre el peligro, la vulnerabilidad y el valor de las pérdidas (Salucci, 2015). Propone una fórmula:

$$\text{Riesgo} = \text{Peligro} \times \text{Vulnerabilidad}$$

Dónde:

- **Riesgo** es el grado esperado de pérdida de los elementos en riesgo debido a la presencia de peligros. Puede ser expresado en términos de pérdidas, personas heridas, daños materiales e interrupción de actividad económica.
- **Peligro** es un agente agresor externo socio ambiental, potencialmente destructivo con cierta magnitud dentro de un cierto lapso de tiempo y en una cierta área. Fenómeno social que puede causar heridos, muertes y daños graves.
- **Vulnerabilidad** es el grado de pérdida de un elemento dado o conjunto de elementos de riesgos, como resultado de la presencia de un peligro ambiental y/o fenómeno natural de magnitud determinada (Salucci, 2015).

Salucci describe cuatro factores de riesgo específicos de la actividad turística:

1. La actividad turística específica a realizar.
2. El entorno en el que ésta se realizará.
3. El equipo con el que se cuenta para la realización de la actividad turística.
4. El grupo humano involucrado en la actividad turística (Salucci, 2015).

Explica que si se conocen estos factores y se planifica realizar una actividad turística en la cual se sabe que existirán esos factores posibles de desembocar en la ocurrencia de un accidente, la probabilidad de que éste ocurra disminuirá en la medida en que se contrarreste el peso relativo de dichos riesgos. La clave es tener

identificados los factores de riesgo particulares de una determinada actividad turística (Salucci, 2015).

Salucci acota que, una vez que se entiende la lógica de cómo ocurren los accidentes en turismo, es necesario incorporar nuevos elementos en la ecuación. Por ejemplo: valor real y valor percibido. Si bien una situación puede tener un valor inherente de riesgo o valor real, la manera en que éste pueda ser percibido varía de persona en persona (valor percibido). De esta forma, ante una actividad turística que supone un riesgo real moderado, lo que podría haber sido una baja probabilidad de accidente, termina en la ocurrencia de uno si los individuos o el grupo lo perciben como un riesgo muy alto (si se sitúan en una posición de estrés o incluso de pánico) o muy bajo (si se sitúan en una posición de descuido) (Salucci, 2015).

Finalmente, y así como es necesario identificar y comprender los diversos factores de riesgo asociados a la actividad turística a realizar, es importante identificar las distintas percepciones de riesgo que cada integrante del equipo pueda tener. De esta manera, las decisiones a tomar serán lo más acertadas posibles (Salucci, 2015).

2.8. RIESGOS EN EL TURISMO DE AVENTURA

Marques explica que, en el turismo aventura, el riesgo es un rasgo básico, por lo que su gestión debería estar orientada a aumentar los niveles de seguridad, previendo, evitando o reduciendo resultados dañinos o fatales, tanto en los profesionales que conducen las actividades como en los turistas que las practican (Marques, 2011).

Según el Ministerio de Turismo de Brasil, esta modalidad de turismo es considerada como una experiencia física y sensorial que involucra riesgos evaluados, controlados y, sobre todo, asumidos.

- Los riesgos evaluados se refieren a aquellos inherentes a cada actividad de acuerdo con las condiciones y el ambiente en el que se practican.

- Los riesgos controlados son aquellos considerados por los prestadores de servicios, que son objeto de manipulación por la adopción de medidas de seguridad.
- Los riesgos asumidos significan que ambas partes deben tener conciencia de los riesgos inherentes (Ministerio de Turismo de Brasil, 2008).

Camps, Carretero y Perich recomiendan que, en el contexto del turismo de aventura, se debe considerar el riesgo vinculado a la potencial pérdida de algo de valor, debido a la exposición de los participantes a diversos elementos de incertidumbre, ya sean naturales o humanos (Camps, Carretero, & Perich, 2008).

Según estos autores, la posibilidad del riesgo no solo depende de la participación del individuo en la actividad, sino también de factores externos, tales como la calidad de información sobre la actividad, las recomendaciones recibidas de otros individuos, etc. Si bien el riesgo es inevitable y varía según cada circunstancia, no está necesariamente asociado a los factores de riesgo que deben ser tenidos en cuenta para elaborar herramientas de gestión de riesgos, aunque no debe desconocerse ni ignorarse su existencia (Camps, Carretero, & Perich, 2008).

Cardellini explica que, según su naturaleza, los riesgos en el turismo de aventura pueden clasificarse en objetivos o ambientales y en subjetivos o humanos (Cardellini, 2017).

- Los primeros se hallan relacionados con peligros propios del medio en el que se desarrolla la actividad (condiciones climáticas, temperaturas extremas, avalanchas, etc.).
- Los segundos están relacionados a factores emocionales o de competencias (perdida de atención, falta de preparación física, etc.).

Si bien el riesgo es como una sombra que acompaña al turismo de aventura, debe también tomarse en cuenta el llamado “riesgo aceptable”, es decir, el grado de

pérdida que el individuo es capaz de admitir dadas ciertas condiciones ambientales, sociales y técnicas (Cardellini, 2017).

Bajo este último aspecto, debe puntualizarse que, en este tipo de turismo, no es posible eliminar el riesgo, solo es posible establecer mayores o menores probabilidades de ocurrencia del mismo (Walter & Pucci, 2007). Así, según Walter y Pucci, la irreductibilidad de los riesgos lleva a la conclusión de que al no existir un nivel de riesgo cero, solo es posible establecer umbrales de riesgo aceptables para diferentes sociedades, grupos y organizaciones.

Salucci recomienda tomar en cuenta la llamada “gestión del riesgo”, entendida como el proceso planificado, concertado, participativo e integral de reducción de las condiciones de riesgo en la actividad turística. Implica la complementariedad de capacidades y recursos y está íntimamente ligada a la búsqueda del desarrollo sostenible.

Finalmente, Chuquisengo señala que toda gestión del riesgo puede ser de tres tipos y habrá que elegir aquella o aquellas que mejor respondan a la minimización del riesgo en el turismo de aventura:

- **Reactiva.** Implica la preparación y respuestas a emergencias inmediatas.
- **Correctiva.** Se refiere a la adopción de medidas y acciones de manera anticipada para reducir los riesgos ya existentes o que previamente se han identificado.
- **Prospectiva o preventiva.** Implica abordar medidas y acciones en la planificación del desarrollo para evitar que se generen nuevas condiciones de riesgo desde su origen y minimizar que éstas vuelvan a ocurrir (Chuquisengo, 2011).

2.9. CICLISMO DE MONTAÑA

2.9.1. Ciclismo

Según explica Almeida, el ciclismo es el nombre por el cual se identifica a varios tipos de deportes en los que se usa una bicicleta. Es una actividad muy popular que ha alcanzado fama mundial al lograr introducir varias modalidades a los Juegos Olímpicos (Almedia, 2012).

Con mayor precisión, Celaya define al ciclismo como el deporte simétrico que se practica con un elemento mecánico (bicicleta) que limita la postura del atleta que va comprendido entre los pedales, en los que encaja mediante unos tacos de que dispone en las zapatillas, el sillín, sobre el que se sienta, y el manillar, en el que apoya las manos (Celaya, 2010).

El ciclismo como deporte nace aproximadamente en 1890, pero la bicicleta tiene un origen mucho más antiguo en China, India y Egipto. Se estima que deriva directamente del celerífero (vehículo de dos ruedas inventado por Comte Mede de Sivrac en 1790), que consistía en una barra con dos ruedas de madera que se impulsaba por los pies de quien lo montaba. La bicicleta, como se conoce hoy, se completó en 1865 con nuevas mejoras (Hernández H. , 2016).

Se sabe que la primera bicicleta de pedales se llamó velocípedo y fue inventada en 1839 por el herrero escocés Kirkpatrick Macmillan, quién añadió las palancas de conducción y los pedales a una máquina del tipo de la draisiana, versión mejorada del celerífero, vehículo que se hacía avanzar con el impulso del pie sobre el suelo (Celaya, 2010).

La bicicleta moderna es obra del francés Pierre Michaux, quien la hizo popular en Francia a partir de 1855. Más tarde, en 1873 el inglés James Starley introdujo la primera bicicleta de rueda alta. Sin embargo, la vibración excesiva y la inestabilidad de la bicicleta, obligaron a los inventores a reducir la altura de la misma. Desde sus orígenes, se consideró no sólo medio de locomoción sino

también elemento de competición e ideal para ejercitarse físicamente (Hernández H. , 2016).

Desde su invención, la bicicleta ha sido fuente de esparcimiento, turismo, deporte y diversión. Con el paso del tiempo, la bicicleta comenzó a emplearse en actividades turísticas, dándose origen al llamado “cicloturismo”, definido como aquellas visitas recreativas realizadas durante más de un día o de sólo un día fuera del lugar de residencia, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental o importante de la visita (Troyano, 2014).

Sippel añade que el término comprende todas las modalidades recreativas y no competitivas, fuera del uso diario, excluyendo también las excursiones a lugares cercanos a la residencia (Sippel, 2010).

2.9.2. Mountain Biking

Una de las ramas del ciclismo y del turismo es el ciclismo de montaña o mountain biking, deporte ecológico y de riesgo, ya que une sus principales elementos en la naturaleza y en el deseo de experimentar emociones intensas (Romero, 2013).

Se trata del recorrido turístico a campo traviesa utilizando como medio una bicicleta para todo terreno. Esta actividad se desarrolla sobre caminos de terracería, brechas y veredas angostas con grados diversos de dificultad técnica, riesgos y esfuerzo físico (Cessford, 2005).

Diversos estudios coinciden en señalar en que uno de los posibles orígenes del ciclismo de montaña, como ahora se lo conoce, podría encontrarse en el condado de Marin, Carolina del Norte, Estados Unidos, a finales de 1970. También se establece que el “Velo Cross Club Parisien” practicaba un deporte muy parecido al ciclismo de montaña en la década de los '50 del siglo pasado. Hoy en día se estima que existen más de 50 millones de practicantes solamente en Estados Unidos (Tourism British Columbia Canada, 2008).

Como afirma Bjorkman, desde su principio en los años setenta del siglo pasado, la popularidad del ciclismo de montaña, sobre todo en las áreas naturales, ha aumentado firmemente y día que pasa gana nuevos adeptos (Bjorkman, 2006).

Citando a la Comisión Colombiana de Ciclomontañismo, Araujo explica que el ciclo-montañismo nació y se desarrolló a partir de la necesidad de salir del estrés que produce hacer deporte en las ciudades, carreteras de cemento y asfalto, al lado de fábricas y vehículos que sólo expiden tóxicos y venenos para la salud del hombre. Añade que el ser humano adaptó una bicicleta que pudiera maniobrar en el monte, la trocha, el camino, el sendero, la playa, el páramo, el pantano, el barro y la espesura de la manga. Cuando la ensayó en todos los terrenos, la bautizó como bicicleta del monte y a los que la montan, los llamó ciclomontañistas (Araujo, 2009).

Araujo explica que, desde sus inicios, el ciclismo de montaña ha experimentado avances significativos. Hoy en día es una actividad turística que atrae a personas aficionadas al deporte y la naturaleza, con un alto grado de competitividad, que les gusta exigirse a sí mismas y que se han desempeñado a lo largo de toda su vida en deportes y actividades de alto riesgo. En algunos casos, su afición por las bicicletas y el ciclomontañismo se ve reflejada en la calidad de los aparatos y accesorios que utilizan, ya que no escatiman en gastos cuando de tener una bicicleta de altas especificaciones se trata (Araujo, 2009).

Además de ofrecer experiencias extremas a quien lo practican, según el Tourism British Columbia Canadá el ciclismo de montaña turístico es un generador de beneficios en varios aspectos. Por ejemplo:

- **Económicos.** Provee retornos económicos a las comunidades atrayendo ciclistas visitantes.
- **Medio Ambientales.** El manejo planificado de los sistemas de senderos y vías de tercer orden, permite la remediación ambiental y reduce la creación de senderos o caminos no planificados.

- **Sociales.** Promueve un estilo de vida saludable e influye de manera positiva en los jóvenes, invitándolos a involucrarse en proyectos relacionados al ciclismo que generan oportunidades para ellos y sus familias (Tourism British Columbia Canada, 2008).

Este conjunto de beneficios en diferentes ámbitos deberían ser el motivador para el desarrollo planificado del turismo de ciclismo de montaña, que a su vez como insumos necesita investigación e información base para poder establecer análisis y diagnósticos serios en los diferentes destinos que quieran postular a convertirse en destinos turísticos de mountain biking a través de acciones, estrategias y objetivos bien proyectados (Tourism British Columbia Canada, 2008).

2.9.3. Tipos de ciclismo de montaña

Según el “Plan Mountain Bike Tourism”, desarrollado por Tourism British Columbia Canadá, existen diferentes tipos de ciclismo de montaña que conviene describir (Tourism British Columbia Canada, 2008):

- **Cross Country (XC).** Se desarrolla en senderos y carreteras de tercer orden alrededor de las montañas. Es el tipo de ciclismo de montaña más común. Los recorridos para realizar Cross Country suelen tener un promedio entre 10 y 80 kilómetros.
- **Downhill (DH).** Es el descenso de colinas por senderos y caminos de tercer orden. La práctica de este deporte requiere habilidades avanzadas en el manejo de la bicicleta y contempla mayor riesgo. Las rutas o circuitos elaborados para llevar a cabo esta práctica generalmente tienen un promedio de 1 a 2 kilómetros de recorrido. Los practicantes de este deporte vuelven a ascender a la montaña a través del uso de vehículos o telesillas.
- **Freeride (FR).** Es una práctica no competitiva que combina el cross country y downhill. Se lo realiza tanto en escenarios naturales como en aquellos contruidos artificialmente.

- **DirtJump (DJ).** Se trata de la realización de saltos utilizando elevaciones naturales o construidas.
- **All Mountain.** Es el tipo de ciclismo de montaña más reciente. Se basa en el uso de bicicletas de tecnología actual que ofrecen la versatilidad para poder realizar tanto XC como DH. La doble suspensión que estas bicicletas tiene facilitan al deportista realizar largos recorridos que además contengan terreno con retos técnicos.
- **Trials.** Consiste en pasar y saltar con la bicicleta sobre distintos obstáculos sin tocar los pies en el suelo.

2.10. STAKEHOLDERS

Stakeholders es el término empleado en inglés para referirse a los actores relacionados a una actividad, los mismos que pueden influenciar o ser afectados por el desarrollo de la actividad. Así, el rango de stakeholders en la actividad de turismo de ciclismo de montaña es amplio y diverso e involucra tanto al sector privado como al público. La cooperación de estos es fundamental para lograr un desarrollo sustentable de esta actividad (Project Manager at Scottish Cycling, 2009).

Entre los stakeholders más relevantes destacan:

- Gobiernos locales.
- Organismos estatales relacionados con la actividad.
- Comunidades.
- Operadoras turísticas.
- Establecimientos de alojamiento.
- Talleres y tiendas de bicicleta.
- Responsables de áreas rurales y forestales, parques nacionales o reservas ecológicas.
- Organizadores de eventos.

- Clubes.
- Especialistas y consultores.
- Ciclistas profesionales.
- Propietarios de tierras por donde pasan los senderos.
- Servicios de transporte (Project Manager at Scottish Cycling, 2009).

2.11. CONDICIONES NECESARIAS

Tanto la Mountain Bike Tourism Association (MTBA) (Mountain Bike Tourism Association, 2006), como el Tourism British Columbia Canadá (Tourism British Columbia Canada, 2008), alertan sobre la necesidad de contar con ciertas condiciones para una práctica óptima del ciclismo de montaña con fines turísticos:

- Un sistema de senderos estructurado, organizado y mantenido.
- Tiendas de bicicletas y accesorios, dispuestas a trabajar con la industria del turismo, donde además se pueden alquilar bicicletas y equipo.
- Proveedores e instalaciones de servicios de alimentación y hospedaje que faciliten las condiciones requeridas del ciclista de montaña.
- Guías de ciclismo de montaña cualificados.
- Servicios y atractivos turísticos complementarios.
- Acceso a servicios de transporte adecuados a la práctica.

Según el Tourism British Columbia Canada, estas condiciones pueden sintetizarse en una fórmula sencilla y didáctica:

<p>Excelentes senderos o rutas + infraestructura para bicicletas + servicios + hospitalidad de calidad.</p>

En síntesis, además del escenario natural que proporciona buenos senderos para realizar la actividad, los visitantes necesitan varios servicios complementarios que

a su vez estén interrelacionados entre sí (Tourism British Columbia Canada, 2008).

De acuerdo a expertos en ciclismo de montaña, una vez que se establece que un determinado destino cumple los requerimientos mínimos establecidos necesarios para convertirse en un sitio de ciclismo de montaña desarrollado y posicionado, se deberían tomar en cuenta las siguientes acciones (Tourism British Columbia Canada, 2008):

- Conocer perfectamente el perfil del ciclista de montaña.
- Encontrar las características singulares tanto naturales como culturales del destino.
- Localizar el mercado objetivo, desarrollar una infraestructura que satisfaga las necesidades de su cliente meta (ciclistas de montaña) y lograr complacer al tipo de ciclista determinado (PinnAcle Consulting, 2010).
- Realizar un plan, el cual deba estar bien estructurado, pensando y contando con todos los actores involucrados e interesados en que se desarrolle el turismo en esta actividad en específico: entidades públicas, negocios privados, comunidad local, deportistas, etc. (Hobart City Council, 2011).
- Asegurarse de que la comunidad local y figuras locales se incluyan activamente.
- Desplegar rutas “estrella” bien planificadas y proporcionarles mantenimiento constante, además de un conjunto de senderos y circuitos de múltiples características que puedan satisfacer la demanda de diferentes tipos de ciclistas de montaña (Project Manager at Scottish Cycling, 2009).
- Procurar un excelente servicio a este tipo de deportistas porque tienen necesidades específicas que requieren de servicios especializados y

complementarios para el disfrute completo de su actividad, como un buen sistema de transporte y alojamiento que brinden seguridad a su bicicleta y equipo (Economy Committee, 2015).

- Difundir una marca sólida que identifique el lugar como un destino de ciclismo de montaña.
- Generar un buen plan de comunicación y mercadeo para informar no sólo acerca de la existencia de las rutas y del destino, sino también de todos los recursos que tendrán a su alcance los ciclistas (West Australian Mountain Bike, 2015).
- Desarrollo de clousters.
- Fomentar la creación de clubes locales y apoyar sus iniciativas.
- Mapear y organizar a todos los Stakeholders.
- Plataforma tecnológica solvente para promocionar y comercializar el destino que contenga uso de redes sociales, páginas web y bases de datos diversas.
- Una gestión mediática planificada en medios de comunicación como revistas, canales, broadcast especializados en turismo de aventura y ciclismo de montaña (Tourism British Columbia Canada, 2008).
- Una agenda de desarrollo de eventos que incluyen festivales, carreras, conferencias con gestión de sede para carreras de alto reconocimiento.
- Fuentes de información como mapas de las rutas y brochures del destino.
- Participación conjunta con entidades de promoción de destino en eventos locales, nacionales e internacionales (Minister for tourism and major events, 2011).

CAPÍTULO III

MARCO PRÁCTICO

3.1. HIPÓTESIS

La actividad, el entorno, el equipo técnico, el grupo humano, además de sus respectivos indicadores, son elementos de seguridad considerados por los turistas que practican la actividad de mountain biking en el “camino de la muerte” que a su vez tienen diferente grados de relevancia con relación a la seguridad existente en esta actividad de deporte extremo en los Yungas de La Paz.

3.2. DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE VARIABLES

3.2.1. Variable independiente

- La actividad, el entorno, el equipo técnico y el grupo humano involucrado son los factores de riesgo en el circuito del “Camino de la Muerte” de los Yungas.

De acuerdo a Salucci, estos cuatro factores de riesgo son característicos del ciclismo de montaña (Salucci, 2015).

3.2.2. Variable dependiente

- Peligro para la seguridad de los turistas que practican mountain biking.

Los factores expuestos por Salucci ponen en riesgo la seguridad de los turistas que practican ciclismo de montaña.

3.2.3. Definición operacional de variables

**TABLA 5.
DEFINICIÓN OPERACIONAL DE VARIABLES**

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS	APLICACIÓN
Variable independiente Factores de riesgo en el circuito del "Camino de la Muerte".	Actividad	Particularidades del mountain biking.	- Observación. -Entrevista.	Mediante los instrumentos detallados se delimitaron los diferentes aspectos sobre la seguridad de los turistas que realizaron la actividad de mountain biking en el "Camino de la Muerte", con relación a la dimensión de la actividad y sus particularidades.
	Entorno	Clima, tiempo meteorológico, geografía, ubicación, flora/fauna, etc.	- Observación. -Entrevista.	Mediante los instrumentos detallados se delimitaron los diferentes aspectos sobre la seguridad de los turistas que realizaron la actividad de mountain biking en el "Camino de la Muerte", con relación a la dimensión del entorno y sus particularidades, los indicadores que se

				tomaron en cuenta son: Clima, tiempo meteorológico, geografía, ubicación, flora/fauna, etc.
	Equipo técnico	Vestuario, calzado, alimento, equipamiento, medio de transporte, otros.	- Observación. -Entrevista.	Mediante los instrumentos detallados se delimitaron los diferentes aspectos sobre la seguridad de los turistas que realizaron la actividad de mountain biking en el "Camino de la Muerte", con relación a la dimensión del equipo técnico y sus particularidades, los indicadores que se tomaron en cuenta son: Vestuario, calzado, alimento, equipamiento, medio de transporte, otros.
	Equipo humano	Experiencia, habilidades sociales/ técnicas, liderazgo, dinámica de grupo, condición de salud física,	- Observación. -Entrevista. -Encuesta	Mediante los instrumentos detallados se delimitaron los diferentes aspectos sobre la seguridad de los turistas que realizaron la actividad de

		mental, emocional, otros.		mountain biking en el "Camino de la Muerte", con relación a la dimensión del equipo humano y sus particularidades, los indicadores que se tomaron en cuenta son: Experiencia, habilidades sociales/ técnicas, liderazgo, dinámica de grupo, condición de salud física, mental, emocional, otros.
Variable dependiente Seguridad de los turistas que practican mountain biking.	Normas de seguridad	Seguridad física	- Observación. -Entrevista. -Encuesta	Mediante los instrumentos detallados se delimitaron los diferentes aspectos sobre la seguridad de los turistas que realizaron la actividad de mountain biking en el "Camino de la Muerte", con relación a la dimensión de normas de seguridad y sus particularidades, los indicadores que se tomaron en cuenta son: seguridad física y seguridad psicológica.
		Seguridad psicológica.		

3.3. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

El enfoque de la investigación será Mixto. Este enfoque se basa en la aplicación de los enfoques cuantitativo y cualitativo.

- El enfoque cuantitativo (hipotético-deductivo) consiste en la “recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico”.
- En el enfoque cualitativo se utiliza la recolección de datos sin medición numérica. Las investigaciones cualitativas se fundamentan más en un proceso inductivo, es decir, explorar y describir, y luego generar perspectivas teóricas. En el estudio, este enfoque se empleará para definir las estrategias de motivación del personal (Hernández, Fernández, & Baptista, 2011).

3.4. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de estudio es descriptivo. Las investigaciones descriptivas buscan especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. De otra manera, miden, evalúan o recolectan datos sobre diversos conceptos (variables), aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar. Debe puntualizarse que los estudios descriptivos únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan las variables medidas (Hernández, Fernández, & Baptista, 2011).

3.5. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación será no experimental transversal. Será no experimental porque no existirá manipulación intencional de variables. Asimismo, será transversal porque el estudio se llevará a cabo en un momento determinado (Hernández, Fernández, & Baptista, 2011). Así, la investigación no hará manipulación alguna de variables y abordará el estudio en el momento presente.

3.5.1. Unidad de análisis

- 30 Guías que trabajan en operadoras de turismo que ofertan el recorrido en bicicleta por el “Camino de la Muerte”.
- 200 Turistas que contrataron el recorrido en bicicleta por el “Camino de la Muerte”.

En ambos casos, la muestra será No Probabilística. Como explican Hernández y otros, este tipo de muestra, llamada también dirigida, es un subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de las características de la investigación (Hernández, Fernández, & Baptista, Metodología de la Investigación, 2015).

Señalan que, en las muestras de este tipo, la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características de la investigación o los propósitos del investigador. El procedimiento no sería mecánico ni se basaría en fórmulas de probabilidad, sino que depende del proceso de toma de decisiones de un investigador o de un grupo de investigadores y, desde luego, las muestras seleccionadas obedecen a otros criterios de investigación (Hernández, Fernández, & Baptista, Metodología de la Investigación, 2015).

El procedimiento exige rigurosidad porque parte de la selección de individuos o casos “típicos” sin intentar que sean estadísticamente representativos de una población determinada. La ventaja de una muestra no probabilística es su utilidad

para determinados diseños de estudio que requieren no tanto una “representatividad” de elementos de una población, sino una cuidadosa y controlada elección de casos con ciertas características especificadas previamente en el planteamiento del problema. Al no interesar tanto la posibilidad de generalizar los resultados, las muestras no probabilísticas o dirigidas son de gran valor, pues logran obtener los casos (personas, objetos, contextos, situaciones) que interesan al investigador y que llegan a ofrecer una gran riqueza para la recolección y el análisis de los datos (Hernández, Fernández, & Baptista, Metodología de la Investigación, 2015).

Mertens añade que, en este tipo de muestreo es usual comenzar con la identificación de ambientes propicios, luego de grupos y, finalmente, de individuos. Incluso la muestra puede ser una sola unidad de análisis (estudio de caso) (Mertens, 2010).

3.5.2. Instrumentos de investigación

Debido a los objetivos específicos plantados, a la definición operacional y a la unidad de análisis, se plantean los siguientes instrumentos de investigación:

Matriz de Observación. Tiene el objetivo de recoger información sobre los factores de riesgo desde la perspectiva del investigador.

Encuesta para turistas. Tiene el objetivo de conocer su percepción sobre la seguridad en el “Camino de la Muerte”. Incluye opciones cerradas y abiertas.

Encuesta para guías. Destinado a guías que trabajan en operadoras de turismo que ofertan el recorrido en bicicleta por el “Camino de la Muerte”. Incluye opciones cerradas y abiertas.

El presente Marco Práctico se halla orientado por los Objetivos Específicos establecidos al inicio de esta investigación, por el Marco Teórico que establece cuatro factores de riesgo en el ciclismo de montaña y por el Diseño de la Investigación que define las unidades de análisis del estudio y las herramientas de recopilación de información.

Los Objetivos Específicos que se alcanzan con este Marco Práctico y la subsecuente Propuesta, son los siguientes:

- Describir los riesgos existentes en el entorno (recorrido).
- Analizar los riesgos asociados al equipo empleado en el mountain biking.
- Estudiar los riesgos vinculados al grupo humano (turistas y guías).
- Interpretar los resultados estadísticos para proponer medidas de seguridad a los factores de riesgo identificados.

El Marco Teórico establece cuatro factores de riesgo en el mountain biking:

- La actividad en sí. Es decir, las particularidades de ese tipo de ciclismo, vinculado con el trayecto del Circuito de la Muerte, ubicado en la Yungas del departamento de La Paz.
- El entorno natural, relacionado con el clima, la flora, la fauna, el terreno, etc.
- El equipo humano, relacionado con turista y guías.
- El equipo técnico, vinculado al uso de la bicicleta, casco, vestimenta, etc.

En cuando a las Unidades de Análisis y herramientas de investigación, se aplicó una encuesta a turistas y guías de turismo, luego de participar en ese recorrido.

3.6. RIESGOS EN LA ACTIVIDAD MOUNTAIN BIKING

La identificación de los riesgos se la hizo con base en la encuesta aplicada tanto a turistas como a guías, la misma que fue complementada con preguntas abiertas que ayudaron a precisar cada una de las opciones elegidas.

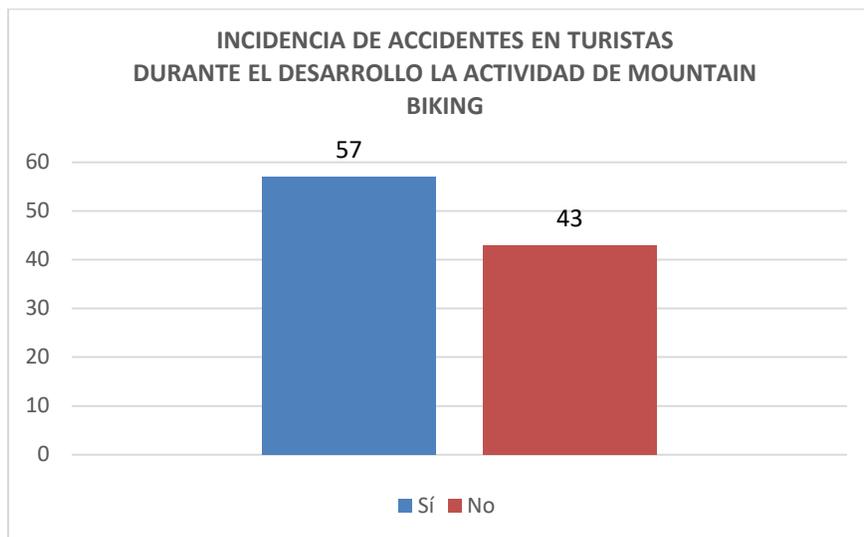
A continuación se describen los factores de riesgo de cada una de las dos unidades de análisis, información que luego es comparada y contrastada a fin de tener los insumos necesarios para armar una propuesta de seguridad que sea respaldada en información empírica y que sea útil para las operadoras de turismo.

3.7. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.7.1. Percepción de los turistas

3.7.1.1. Accidentes

GRÁFICO 5.
INCIDENCIA DE ACCIDENTES EN TURISTAS DURANTE EL DESARROLLO LA ACTIVIDAD DE MOUNTAIN BIKING



Fuente: Elaboración propia.

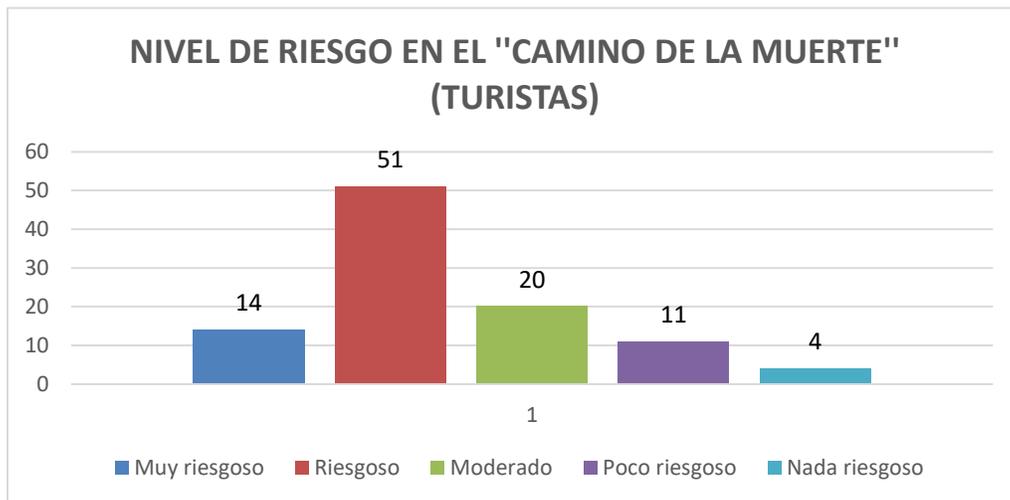
La mayor parte de los turistas encuestados (57%) aseguró haber sufrido algún tipo de accidente mientras realizaban en bicicleta el circuito turístico del Camino de la Muerte.

Cabe destacar que, en todos los casos, se aseguró que los accidentes no fueron de alto riesgo que pudo haber comprometido su vida o su seguridad física y que estaban contemplados dentro de los hechos “probables” que podían ocurrir durante aquel trayecto.

Un hecho que confirma que para los turistas la posibilidad de sufrir algún tipo de accidente es algo dado por sentado, es que en el porcentaje que aseguró no haber sufrido ningún percance (43%), casi la totalidad señaló haber experimentado algún tipo de “hecho accidental”, pero que no fue “nada de qué preocuparse” y que más bien “estaba dentro de los hechos probables e incluso esperados”.

3.7.1.2. Nivel de riesgo

**GRÁFICO 6.
NIVEL DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

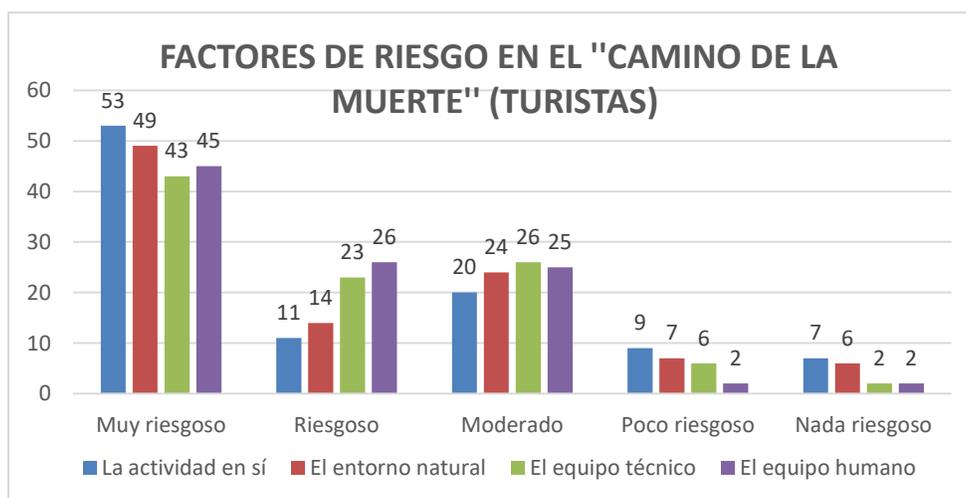
Para la mayor parte de los turistas, el circuito del Camino de la Muerte tiene algún tipo de riesgo (96%). Destaca el hecho de que poco más de la mitad (51%) lo considere Muy Riesgoso.

Al conversar con los encuestados sobre si sabían de esa peligrosidad, un 85% de quienes aseguraron que era riesgoso o muy riesgoso, señaló que conocían de

antemano que se trata de un trayecto “difícil” y que tenía “muchísima peligrosidad”. Apenas un 25% afirmó que recién después de realizar el recorrido se dieron cuenta de que se trataba de un circuito “bastante peligroso”. Sin embargo, pese a ello, el 87% aseguró que lo volverían a recorrer porque se trataría de “una experiencia inolvidable que vale la pena el riesgo”. Un 9% afirmó que “lo pensaría muy bien” antes de volver a realizar el trayecto, mientras que apenas un 4% aseguró que no lo volvería a repetir.

3.7.1.3. Factores de riesgo

**GRÁFICO 7.
FACTORES DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los cuatro factores de riesgo que guían este estudio, con base en el Marco Teórico (actividad, entorno, equipo técnico y equipo humano), los datos muestran que todos esos factores fueron catalogados como “muy riesgosos”, siendo la media 47,5%.

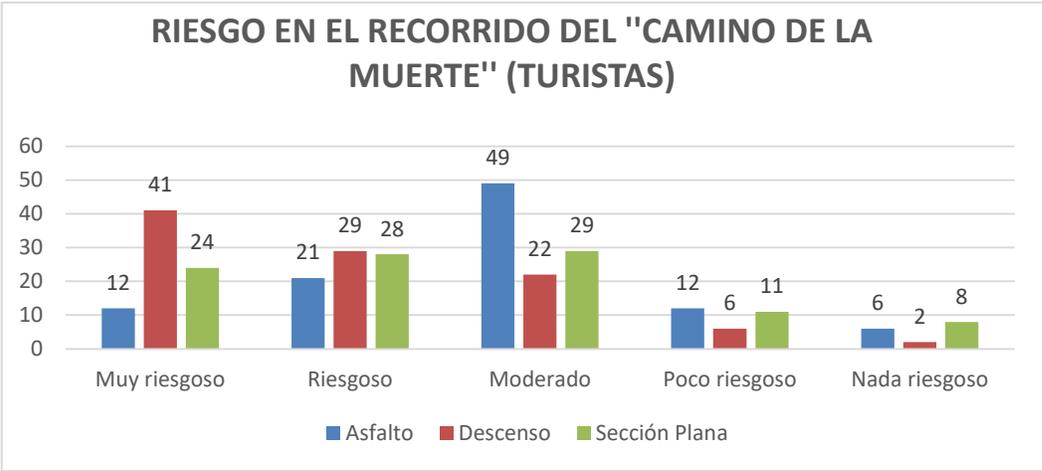
Antes de analizar cada uno de los factores por separado, se preguntó por qué se definía a toda la experiencia como Muy Riesgosa, recibiendo como respuesta general que, “al analizar en conjunto, toda la experiencia es de riesgo porque se trata de turismo de aventura”.

Como podía esperarse, el porcentaje que considera que la experiencia es moderadamente riesgosa asciende a una media de 23,75%. Destaca el bajísimo porcentaje que califica a los factores como nada riesgosos.

Asimismo, sobresale que la experiencia en sí misma reciba la puntuación más alta en la categoría de Muy riesgoso (53%), mientras que el equipo humano alcanza una puntuación de 26% en la categoría Riesgoso.

3.7.1.4. Riesgos en el recorrido

**GRÁFICO 8.
RIESGO EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

Al consultar a los encuestados sobre el nivel de riesgo según el recorrido, el descenso fue definido como etapa Muy riesgosa (41%), seguido por la sección plana (24%) y el asfalto (12%).

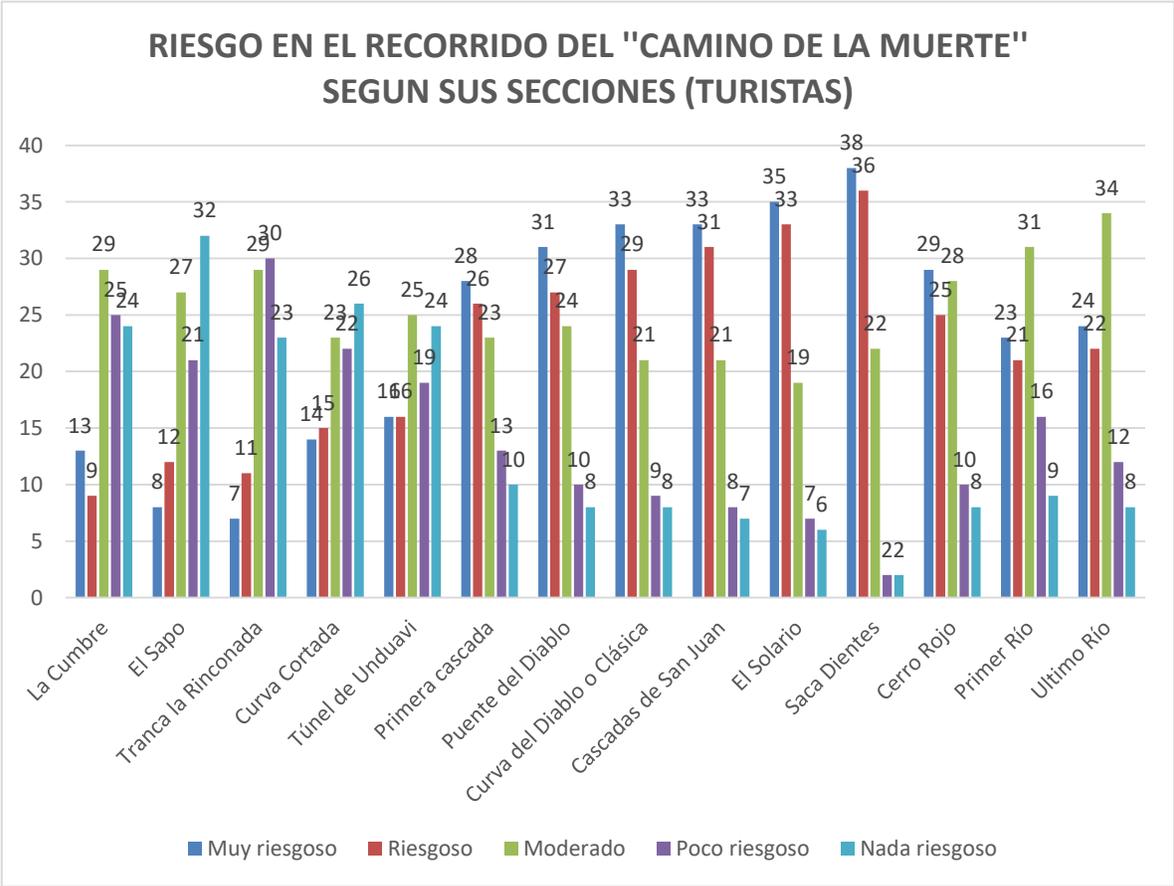
Visto en general, la percepción de algún nivel de riesgo de la etapa del descenso asciende al 94%, la etapa asfaltada tendría un nivel de riesgoso moderado o ninguno para un 67%, mientras que para el 52% la sección plana tendría algún nivel de peligrosidad, y para un 48% esa peligrosidad oscila entre moderado y ninguno.

Al conversar sobre por qué se califica al descenso como “Muy peligroso” las respuestas tuvieron que ver con la necesidad de “controlar” la bicicleta”, tener “cierta pericia”, poseer la “fuerza necesaria o “tener los nervios bien controlados” porque se trata de la parte más importante y atractiva del circuito turístico.

En general, la fase del descenso es la parte más esperada por los turistas (“por la que pagamos”, “queremos sentir adrenalina”), y representa la mayor exigencia física, psicológica y técnica. Sin duda, el porcentaje registrado en cuanto a la alta peligrosidad del descenso coincide con las características del tipo de circuito turístico.

3.7.1.5. Riesgos en el recorrido según secciones

**GRÁFICO 9.
RIESGO EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE" SEGUN SUS SECCIONES**



Fuente: Elaboración propia.

Coincidente con la percepción registrada en el anterior gráfico, aquí se advierte que se percibe alta peligrosidad en sectores específicos del descenso, siendo los sectores percibidos con riesgosos o muy riesgosos los siguientes: Saca Dientes (74%), El Solario (68%), Cascadas de San Juan (64%), Curva del Diablo (62%), Puente del Diablo (58%), Primera Cascada (54%).

Asimismo, destaca que para el 51% la etapa de La Cumbre tenga algún grado de riesgo y que sean consideradas como modernamente riesgosas las secciones Cerro Rojo (28%), Primer Río (31%) y Último Río (34%).

Finalmente, cobra importancia que la opción Nada riesgoso alcance puntajes significativos en las secciones El Sapo (32%), Curva Cortada (26%), Túnel de Unduavi (24%) y La Cumbre (24%).

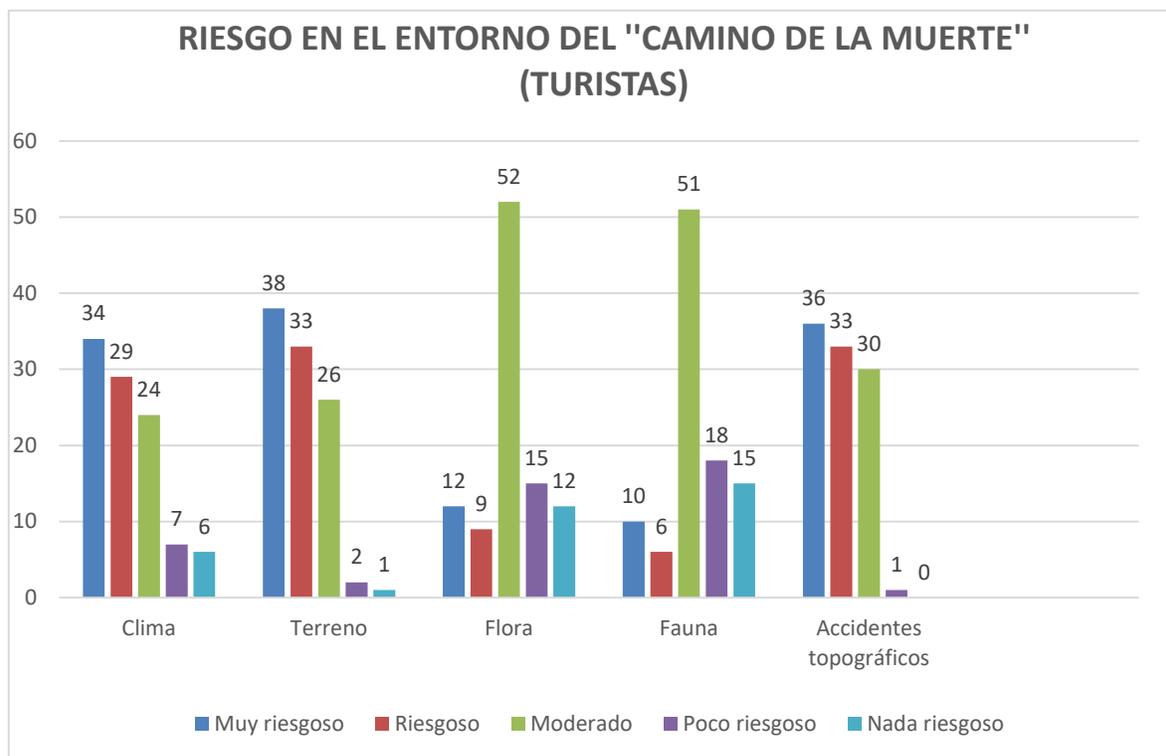
Al conversar con mayor detalle, se conoció que los turistas consideran que el recorrido alcanza su mayor nivel “de riesgo y de adrenalina” entre las secciones Primera Cascada y Primer Río, siendo el punto Saca Dientes “el lugar de mayor exigencia y peligrosidad”.

Luego de conocer este resultado, se consultó sobre las razones por las cuales se considera a esta parte del circuito la más riesgosa, señalándose que se trata de la etapa de mayor exigencia para los ciclistas, mayor peligrosidad por la posibilidad de sufrir accidentes, donde “se pone a prueba la temeridad o el control del miedo” y donde “fluye la adrenalina”.

Para los turistas, las secciones señaladas como las más riesgosas son aquellas por las cuales “vale la pena la inversión” porque se tiene una “experiencia inolvidable que pone a prueba el valor, el temor y la destreza”.

3.7.1.6. Riesgos en el entorno

**GRÁFICO 10.
RIESGO EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al entorno, el clima es juzgado como Muy riesgoso y Riesgoso (63%), debido principalmente a las lluvias. En cuanto al terreno, la percepción de su peligrosidad es bastante alta. Para un 71% es Muy riesgoso o Riesgoso, mientras que para el 69% los accidentes topográficos, como elevación, pendiente, tipo de suelo, curvas, etc., tienen un importante nivel de riesgo.

En los resultados destaca que, para los turistas, la flora y la fauna tienen un nivel moderado de riesgo.

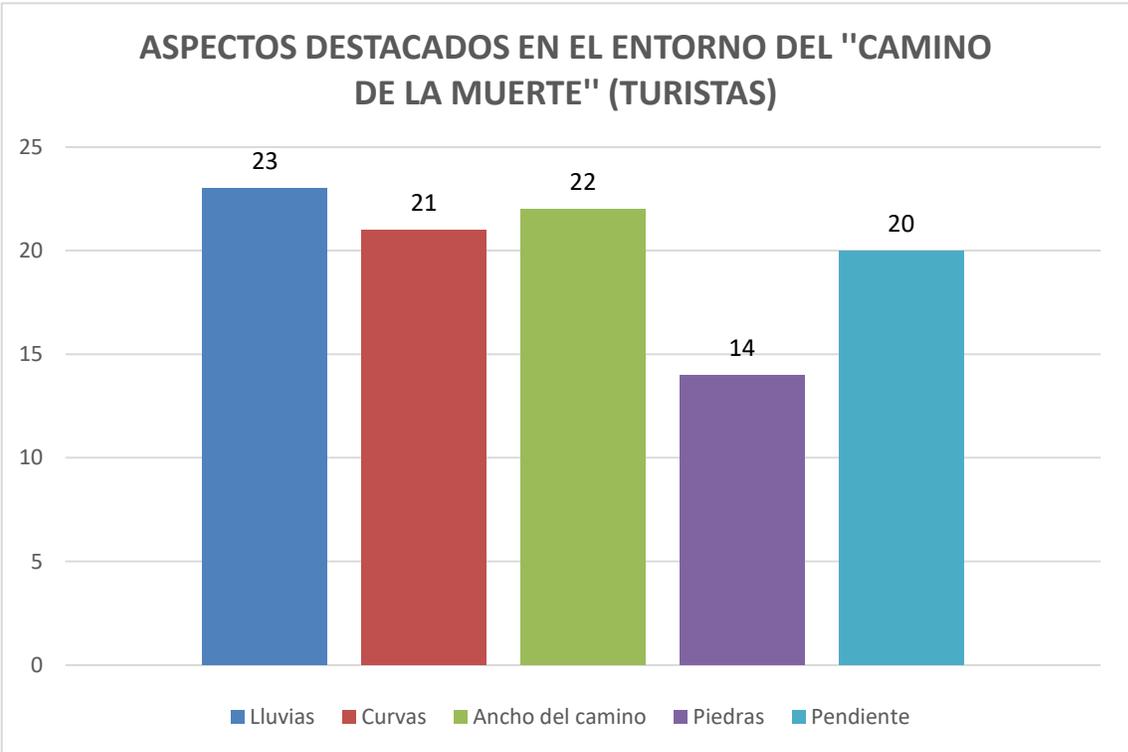
Al consultar por qué el terreno es el factor al que se le asigna mayor riesgo, las respuestas estuvieron relacionadas con la experiencia en sí. Es decir, la relación bicicleta-terreno es la más importante y define toda la experiencia.

En la mayoría de las entrevistas, se relacionó la experiencia riesgosa del terreno y los accidentes topográficos, sumados a la presencia en algunos casos de suelo anegado y resbaloso por la lluvia, con la sección de “descenso” del circuito. Pese a que se destacó la peligrosidad de este factor, se destacó también de que se trata de “la razón por la cual realizaron la inversión”.

Sin embargo, y pese a que la relación terreno-riesgo fue destacada, se sugirió que “no estaría demás que se puedan incluir señalización visible” o la “realización de un circuito virtual antes de realizar la experiencia de manera directa”.

3.7.1.7. Aspectos destacados en el entorno

**GRÁFICO 11.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"**



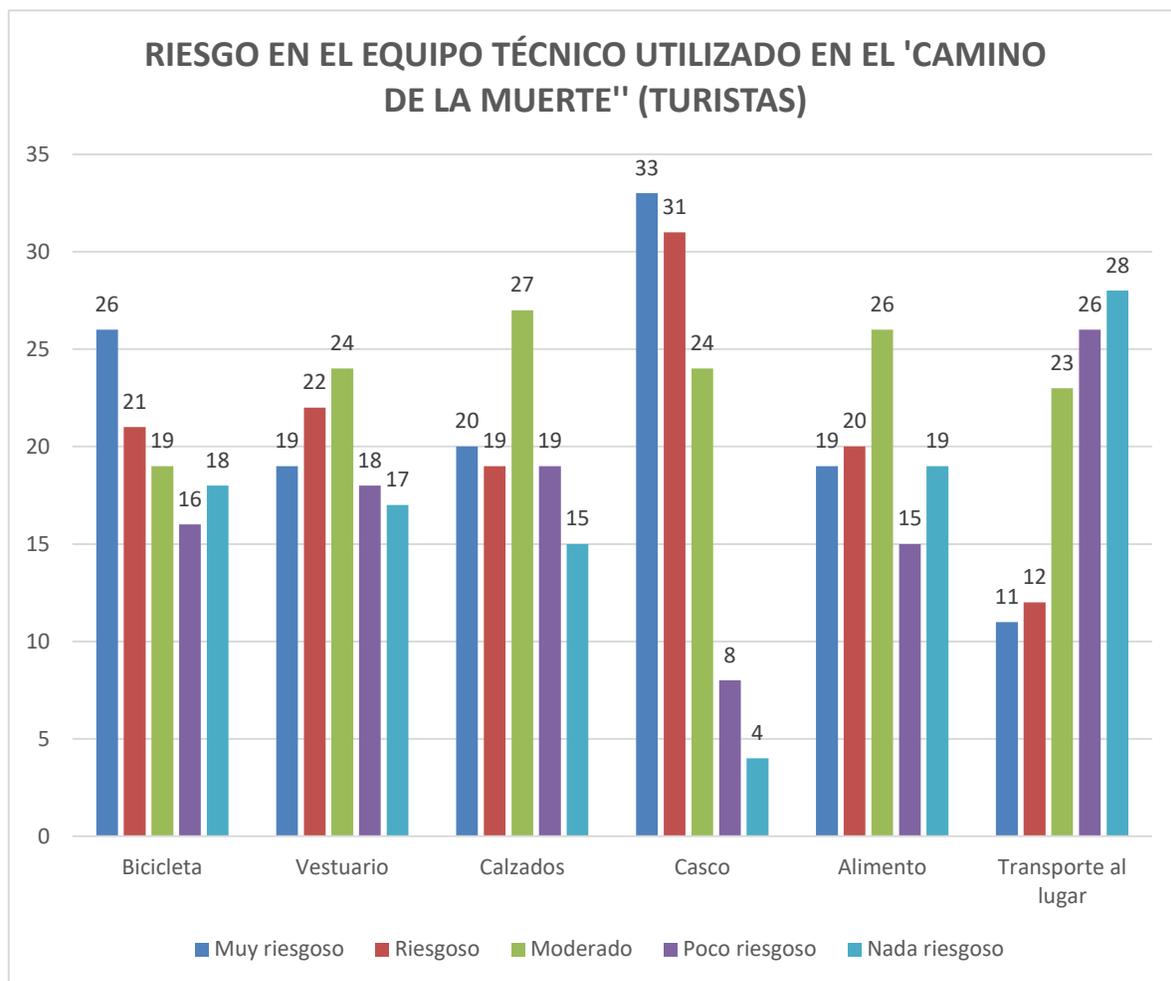
Fuente: Elaboración propia.

Una vez conocida la percepción en cuanto al entorno, se intentó saber cuáles eran los factores específicos a los que se asignaba mayor peligrosidad. Con porcentajes casi similares, se destacaron las lluvias, el ancho del camino

(considerado “muy angosto” en ciertos tramos), las curvas (consideradas en algunos casos “traicioneras”), la pendiente (sobre todo la abrupta bajada) y la presencia de piedras, no sólo en la superficie sino aquellas que caen o podrían caer durante el recorrido.

3.7.1.8. Riesgos en el equipo técnico

**GRÁFICO 12.
RIESGO EN EL EQUIPO TÉCNICO UTILIZADO EN EL 'CAMINO DE LA MUERTE'**



Fuente: Elaboración propia.

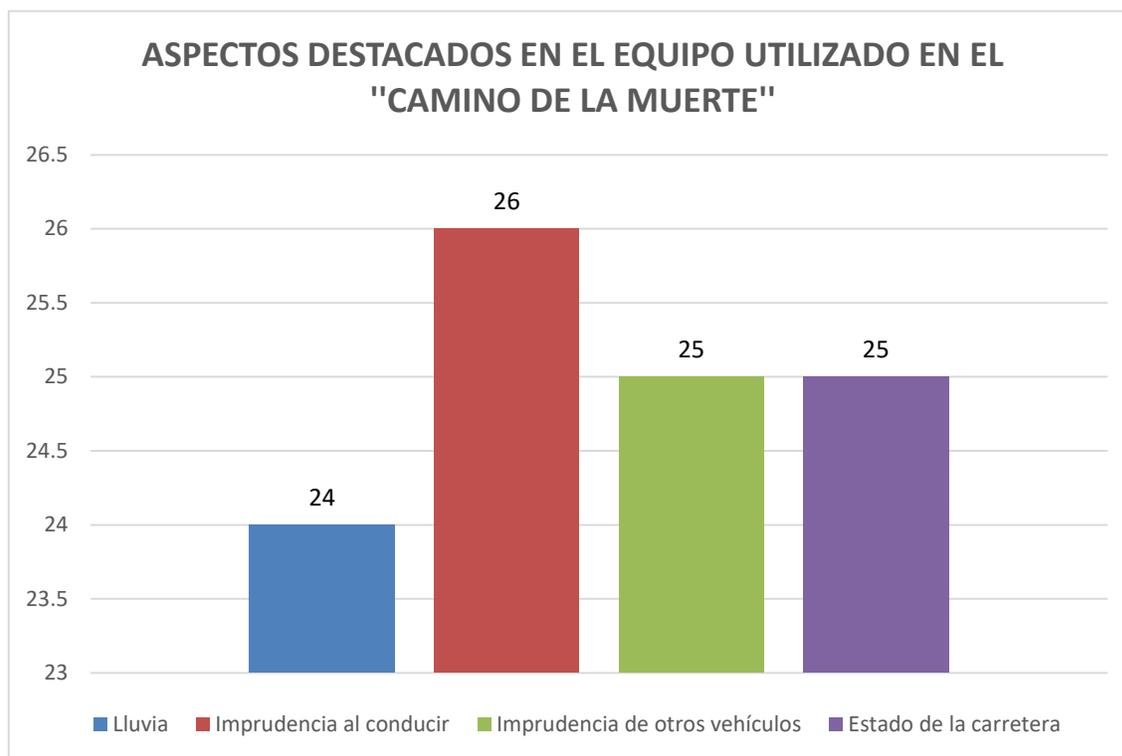
En cuanto al equipo técnico, la percepción de los encuestados señala como Muy riesgoso y riesgoso al casco (64%), la bicicleta (47%), los calzados (39%), el vestuario (41%) y el alimento (39%).

En segundo lugar, sobre la percepción en cuanto a las categorías de Moderado y Poco riesgoso, destacan: Calzado (46%), Vestuario (42%) y Alimento (41%).

Asimismo, la categoría Nada Riesgoso alcanza su máxima puntuación en el factor "Transporte al lugar" (28%), siendo una etapa previa que se realiza en movilidad de la empresa turística, de ahí que también sea considerada Poco riesgoso para un 26% de los encuestados.

3.7.1.9. Aspectos destacados en el equipo

GRÁFICO 13.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO UTILIZADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

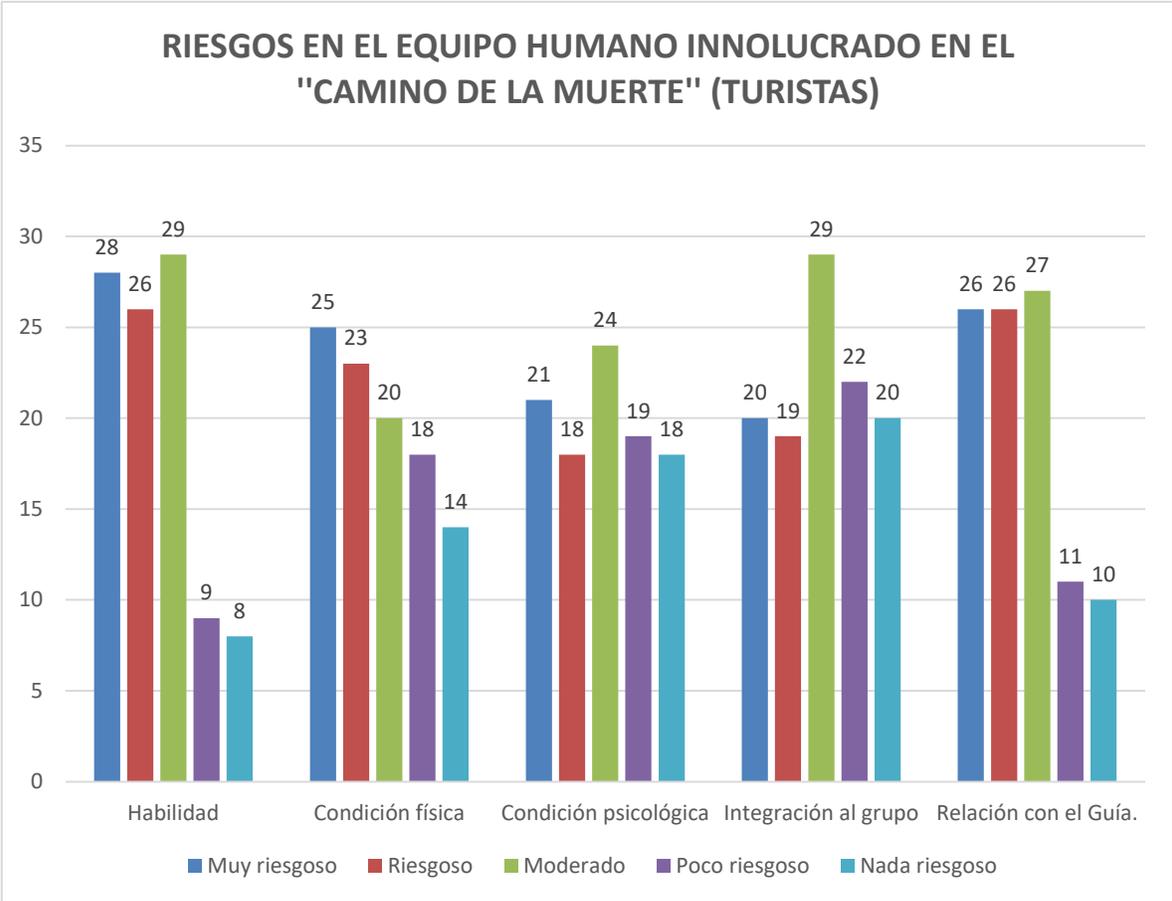
Al indagar sobre aspectos destacados del factor equipo, destaca la imprudencia al conducir la bicicleta (26%), imprudencia de conductores de otros vehículos (25%), sobre todo en el sector de asfalto, el estado de la carretera, en asfalto y tierra (25%) y la lluvia (24%).

Al conversar en detalle, los encuestados señalaron que los factores específicos del equipo técnico se hallan interrelacionados. Se hizo hincapié en la relación necesaria e imprescindible entre bicicleta-casco y de ambos factores con el vestuario y los calzados.

Se dio especial énfasis a la importancia de que los turistas que contratan este tipo de recorrido tengan experiencia en el manejo de bicicletas de montaña. “No hacerlo es mucha irresponsabilidad y pone en riesgo la vida de la persona y de los demás turistas”.

3.7.1.10. Riesgos en el equipo humano – turistas

**GRÁFICO 14.
RIESGOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

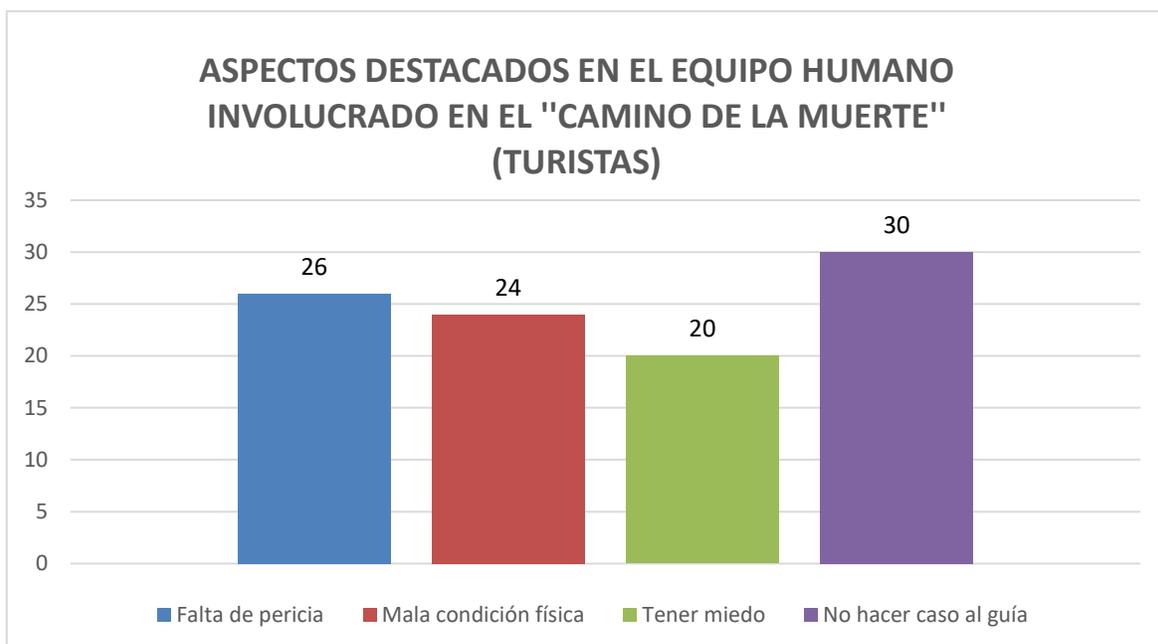
Sobre el equipo humano, un 83% considera que la habilidad tiene un nivel de riesgo entre moderado y Muy riesgoso. Muy cerca, un 79% otorga un nivel de peligrosidad, entre Moderado y Muy Riesgoso, a la relación con el guía, siendo importante un adecuado flujo de comunicación y que éste pueda ejercer un adecuado liderazgo.

Por otra parte, para un 68% la condición física encierra en nivel de riesgo de Moderado a Muy Riesgoso, mientras un porcentaje similar (68%) percibe que la integración al grupo tiene los mismos niveles de peligrosidad.

Finalmente, y no menos importante, para los encuestados, el 61% señala que la condición psicológica tiene un importante nivel de riesgo, entre como Moderado y Muy riesgoso, siendo importante la actitud con la que se realiza este tipo de actividades turísticas extremas.

3.7.1.11. Aspectos destacados en el equipo humano – turistas

**GRÁFICO 15.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL
"CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

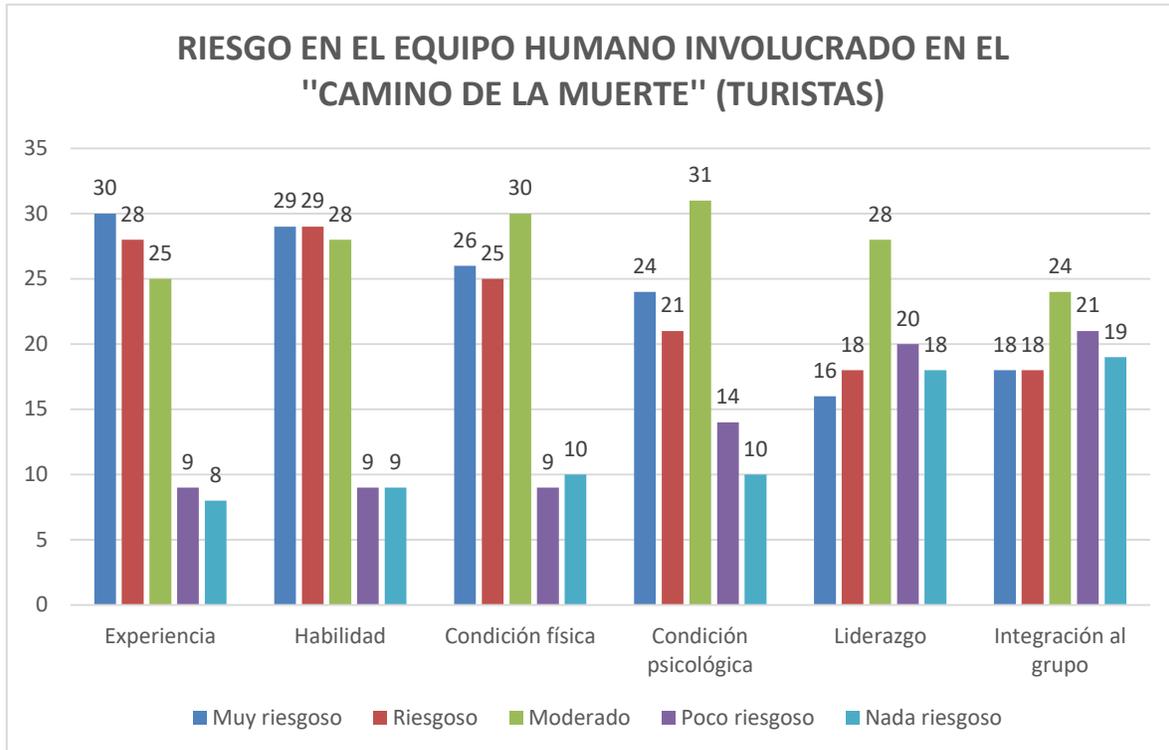
Al analizar las preguntas abiertas en cuanto al equipo humano, sobresalen dos hechos: no hacerle caso al guía (30%), hecho considerado como “irresponsable” y “atentatorio contra la seguridad de todo el grupo”; falta de pericia de los participantes en cuanto a la conducción de bicicleta de montaña, considerada “una terrible irresponsabilidad”, porque todos los que están ahí “saben que se trata de una actividad exigente” que requiere “conocimientos y experiencia en el manejo de la bicicleta profesional de montaña” y que participar de estos eventos “sin la habilidad necesaria”, no sólo sería irresponsable, sino “un atentado a la seguridad de muchas personas”.

Por otra parte, y según la percepción de los encuestados, dos condiciones son esenciales: un buen estado físico (24%) que permita “un óptimo desempeño en una actividad tan exigente”, porque de lo contrario “no sólo no se disfruta de una experiencia desafiante, sino que además se pone uno mismo en peligro y pone al resto también en peligro”.

La otra condición tiene que ver con el estado psicológico (20%), principalmente con el temor. “No es posible que se sienta miedo porque se supone que quien va a realizar esta actividad tiene cierta experiencia y sabe a lo que se está metiendo”. Sentir miedo “indica que no se conoce ese tipo de ciclismo, no se tiene seguridad sobre la propia destreza o no se conoce con anterioridad nada sobre el recorrido”. La última opinión resulta importante, debido a que “los turistas deben tener toda la información ante de iniciar este tipo de travesía, así no se ven sorprendidos y luego atemorizados por los desafíos que presenta el trayecto”.

3.7.1.12. Riesgos en el equipo humano – Guías

GRÁFICO 16. RIESGO EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a factor equipo humano, relacionado con los guías, los resultados muestran datos relevantes.

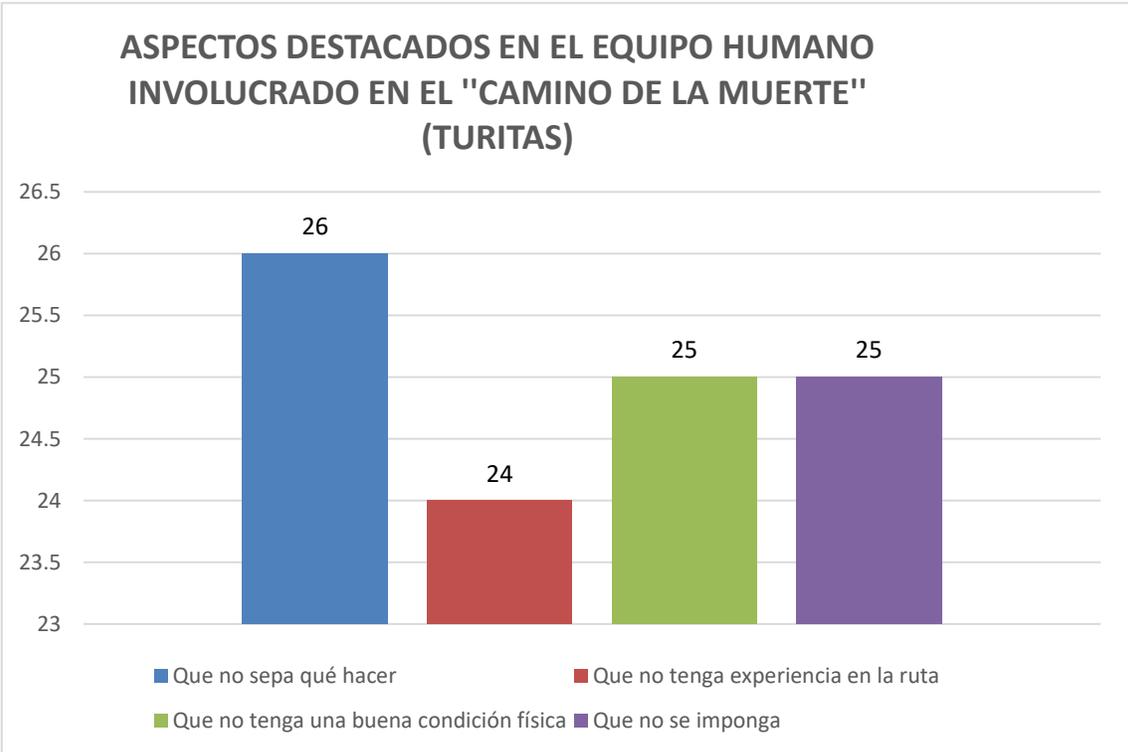
En orden de prioridades, los guías deben tener experiencia (30%), habilidad (29%), adecuada condición física (26%), óptima condición psicológica (24%), capacidad de integración al grupo (18%) y liderazgo (16%).

Analizando cada una de estas variables con relación a las categorías de análisis, los datos se muestran mucho más interesantes. Un 86% otorga algún nivel de riesgo a la falta de habilidad del guía, 83% a su falta de experiencia, 82% a su falta de liderazgo, 81% a su condición física, 76% a su estado psicológico y 60% a su integración al grupo.

Sin duda, todas las variables son consideradas riesgosas, hecho que reafirma la importancia de contar con guías que sean hábiles en su trabajo, que tengan experiencia, liderazgo y un óptimo estado físico y psicológico.

3.7.1.13. Aspectos destacados en el equipo humano – turistas

GRÁFICO 17. ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

En este aspecto, la información proporcionada es destacable. Cuatro aspectos se subrayan como importantes factores de riesgo, todos prácticamente con el mismo porcentaje. Por un lado, que el guía no sepa qué hacer (26%), que no tenga una buena condición física (25%), que no sepa imponerse (25%) y que no tenga experiencia en esa ruta en específico (24%).

En opinión de los encuestados, “no hay peor cosa que un guía que no sepa qué hace, eso es terrible porque nos pone en riesgo a todos”. Lo dicho se ampara en

que “los guías son eso, guías, y están para dirigir a la gente, y si ellos no saben qué hacer, todos estamos en peligro”.

Al hecho de saber “saber qué hacer”, se suma la importancia de tener experiencia. “Un guía debe saber hasta el último detalle de la ruta, de otra forma estará tan perdido como nosotros y no hay nada peor que perderse estando con un guía”. En criterio de los encuestados, “no hay nada peor que uno diga ‘qué peligrosa está la ruta’ y que el guía responda: ‘sí, me sorprende que sea tan peligrosa’. Ahí uno sólo quiere volver a su hotel para ponerse bajo seguro”.

El otro aspecto importante es que “el guía debe tener una mejor preparación física y psicológica que los turistas, sino es así, no sólo que es vergonzoso, sino que el guía se vuelve un peligro para todos y para él mismo”.

Finalmente, se destaca la capacidad de liderazgo, expresada en la frase “capacidad de imponerse”. “Un guía debe ser un líder que, en la mayoría de los casos, y en este tipo de rutas, debe ser un líder autoritario; no puede someter nada a votación. Lo que dice él debe ser ley para los turistas”.

Según los encuestados, “en circuitos de alta peligrosidad, el guía no puede pedir ayuda a los turistas o pedir su opinión, él manda y todos debemos acatar, de otra forma todos estamos en peligro”.

Este hecho fue el que mayor cantidad de opinión mereció, destacándose el hecho de que los turistas ven en el líder a su principal fuente de seguridad. Algunas opiniones destacadas:

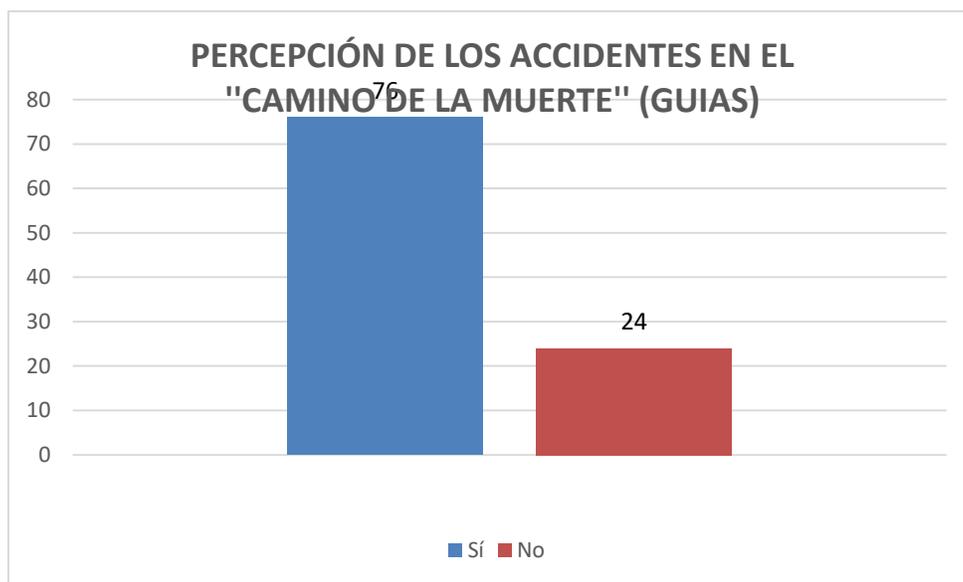
- “El guía debe inspirar confianza por su forma de hablar, su forma de realizar la actividad y la seguridad de sus indicaciones.
- “Si el guía no se impone, el circuito se convierte en un paseo muy peligroso para todos, incluso para el propio guía”.

- “El guía debe saber penetrar dentro de los pequeños grupos que pueden formar el grupo de turistas y consolidar un solo equipo que actúa bajo sus órdenes”.
- “Si un guía no es un líder, deja de ser guía y se convierte en un turista más”.
- “He conocido a guías que pedían orientación a personas en el camino, acción que me ponía nerviosa y que incluso me hizo retirar del circuito”.
- “Es un circuito hermoso y riesgoso, y para disfrutarlo se requiere de guías que sepan lo que hacen que inspiren confianza y tranquilidad. Cuando se logra todo eso el recorrido es realmente placentero”.
- “No hay nada peor en este tipo de rutas que un guía irresponsable, que no sepa guiar o que esté bebiendo junto a los turistas. El guía debe mostrarse ajeno a todos, pero cercano a cada uno”.
- “Si un guía me pregunta algo sobre qué hacer, me comienzo a preocupar”.
- “Los guías son la clave para que se disfrute de este recorrido, no sólo porque deben ser expertos en ciclismo de montaña, sino porque deben dar confianza, seguridad, tranquilidad y, sobre todo, deben inspirar respeto”.
- Un guía que no te inspira respeto y se convierte en tu amigo, deja de ser guía”.
- “He viajado mucho y el guía es quien define si tu experiencia será o no gratificante, segura o insegura”.
- “Si he de poner mi vida en las manos de alguien, que esa persona sepa qué hace, es lo mínimo que se espera”.

3.7.2. Percepción de los guías

3.7.2.1. Accidentes

GRÁFICO 18. PERCEPCIÓN DE LOS ACCIDENTES EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

Una amplia mayoría de los guías encuestados señaló haber sufrido algún tipo de accidente en la ruta (76%). En las preguntas abiertas se pudo conocer que este tipo de hechos “son esperados porque se trata de un recorrido riesgoso donde se producen caídas, desperfectos en las bicicletas, etc.”.

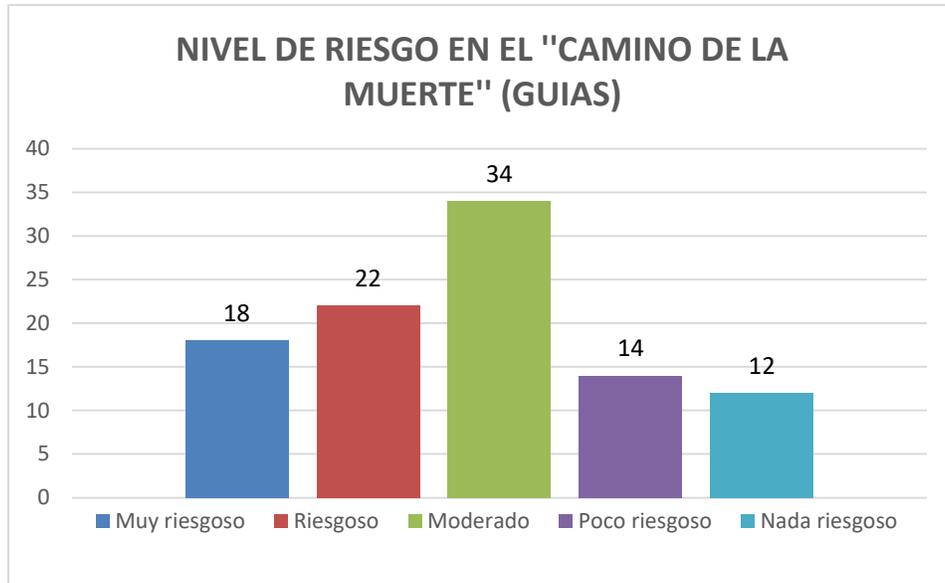
Para los guías, “debe entenderse que esta ruta turística corresponde al turismo de aventura y, por ello mismo, los accidentes son hechos esperables”.

Pese a que se espera que se produzca algún tipo de accidente, “todos estamos preparados para que los accidentes sean menores y no se ponga en riesgo la seguridad y la vida de los turistas y de los guías”.

Para evitar “accidentes de proporciones”, los guías señalan tener experiencia y la habilidad necesaria para que “no se pase a mayores”.

3.7.2.2. Nivel de riesgo

GRÁFICO 19. NIVEL DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al nivel de riesgo del circuito en general, un 88% de los guías afirma que el recorrido tiene algún nivel de riesgo, siendo mayormente moderado (34%). No deja de ser importante que para el 40% el recorrido es Riesgoso o Muy Riesgoso.

Únicamente para un 12% el trayecto no tiene riesgo alguno.

Las preguntas abiertas arrojan información relevante sobre este aspecto. Coincidiendo con la percepción reflejada en el cuadro anterior, la mayoría considerada que se trata de “turismo de aventura, el mismo que por sus características particulares tiene ciertos niveles de riesgo”. Sin embargo, para la mayoría, ese riesgo es Moderado “porque es fácilmente controlable adoptando medidas concretas y básicas de seguridad”.

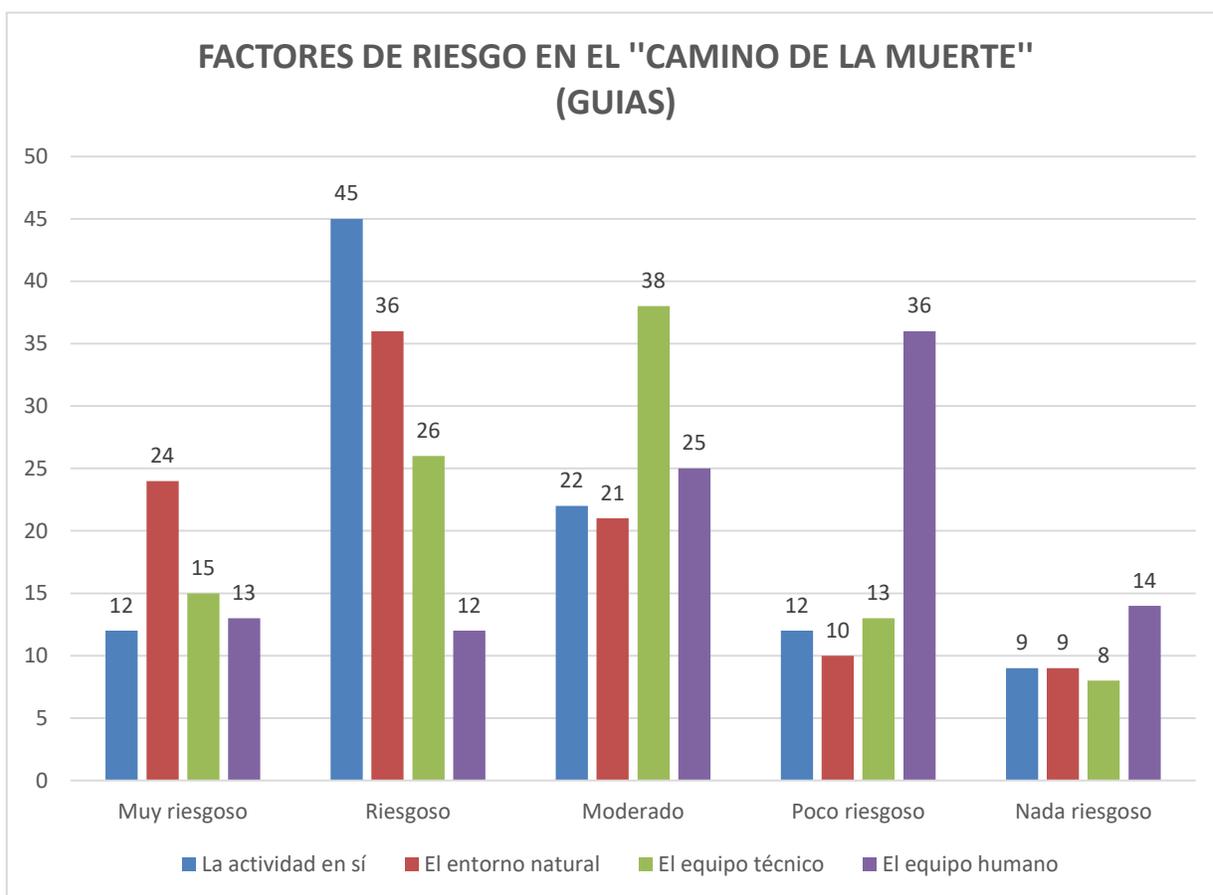
Las posiciones extremas reflejan posiciones interesantes. Por un lado, quienes señalan que no existe riesgo alguno en el trayecto, aseguran que todo tiene que ver con “la experiencia de los guías. Los guías experimentados enfrentan el

trayecto con seguridad y cuantas más experiencia se tiene, el recorrido es menos riesgoso”.

Por su parte, para los guías que definen el trayecto como Muy Riesgoso, la percepción es diametralmente distinta. “Puedes tener toda la experiencia que quieras, pero el trayecto es peligroso de por sí. Es mejor asumir que se enfrenta una actividad peligrosa, así uno no baja la guardia, que sobreestimar tus capacidades o subestimar el recorrido. Uno no puede confiarse porque eso causa accidentes e incluso de consecuencias trágicas”.

3.7.2.3. Factores de riesgo

GRÁFICO 20. FACTORES DE RIESGO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los cuatro factores de riesgo que guían este estudio (con base en el Marco Teórico), la actividad en sí es la que tiene una percepción de mayor riesgo (45%), le sigue el equipo técnico (38%), el entorno natural y el equipo humano, ambos con 36%.

En general, los valores se concentran en la categoría Riesgoso, con una media de 29,75%, seguidos de la categoría Moderado con una media de 26,5%.

Las respuestas sobre cada factor de riesgo ofrecen información importante.

Por un lado, la actividad en sí es considerada riesgosa porque “se trata de turismo de aventura, una actividad que siempre tiene riesgos”. Para los guías, la actividad es Riesgosa, sin necesariamente ser “una actividad fatal o que de la que se sale siempre con algún incidente”. En definitiva, al ser turismo de aventura, la actividad “es riesgosa y así debe ser porque de otra forma no sería un deporte extremo”.

En segundo lugar, el equipo técnico es juzgado como un factor de riesgo porque “es lo que se usa para hacer la actividad”. Un equipo inadecuado o defectuoso “puede ocasionar accidentes o impedir que se realice la actividad como se debe”. Asimismo, “no saber usar el equipo es otro aspecto de riesgoso”. Se explica que, en ocasiones, se tropieza con turistas que “no saben conducir una bicicleta de montaña porque no es igual que una bicicleta común para recorrer ciclo vías o pasear”. Lo propio ocurre con el resto del equipo, como casco, arneses y otros.

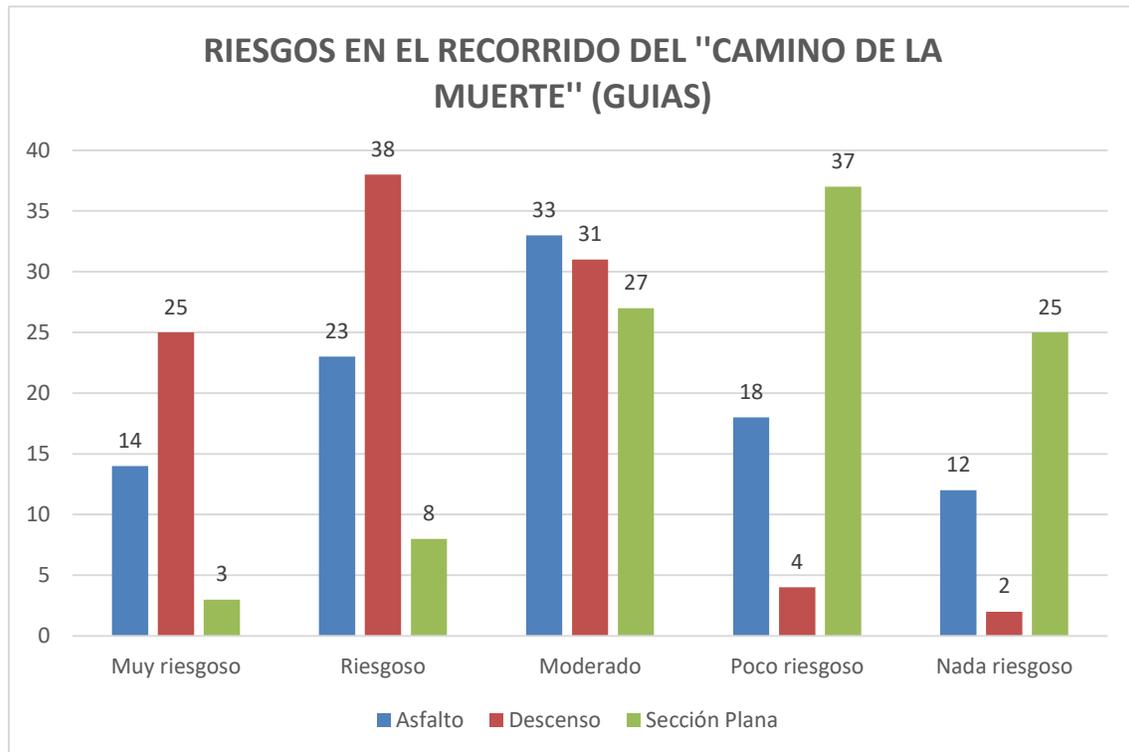
En tercer lugar, el entorno natural es definido también como riesgoso porque es “es el lugar donde se realiza la actividad. Si el ciclismo de montaña es peligroso es porque se hace precisamente en montaña, y en este recorrido en particular”.

Finalmente, con el mismo porcentaje que el entorno natural, para el 36% el equipo humano es un factor de riesgo que debe considerarse con cuidado. “No sólo los guías deben estar al tanto de la experiencia, sino también los turistas”. Se hace énfasis en la necesidad de que toda la actividad dependa de un equipo que sabe lo que tiene que hacer y cuándo hacerlo y de un guía que hace muchas veces de

líder, incluso autoritario porque no se puede someter a votación nada. Se hace lo que el líder dice, sino se producen accidentes”.

3.7.2.4. Riesgos en el recorrido

GRÁFICO 21. RIESGOS EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE" (GUIAS)



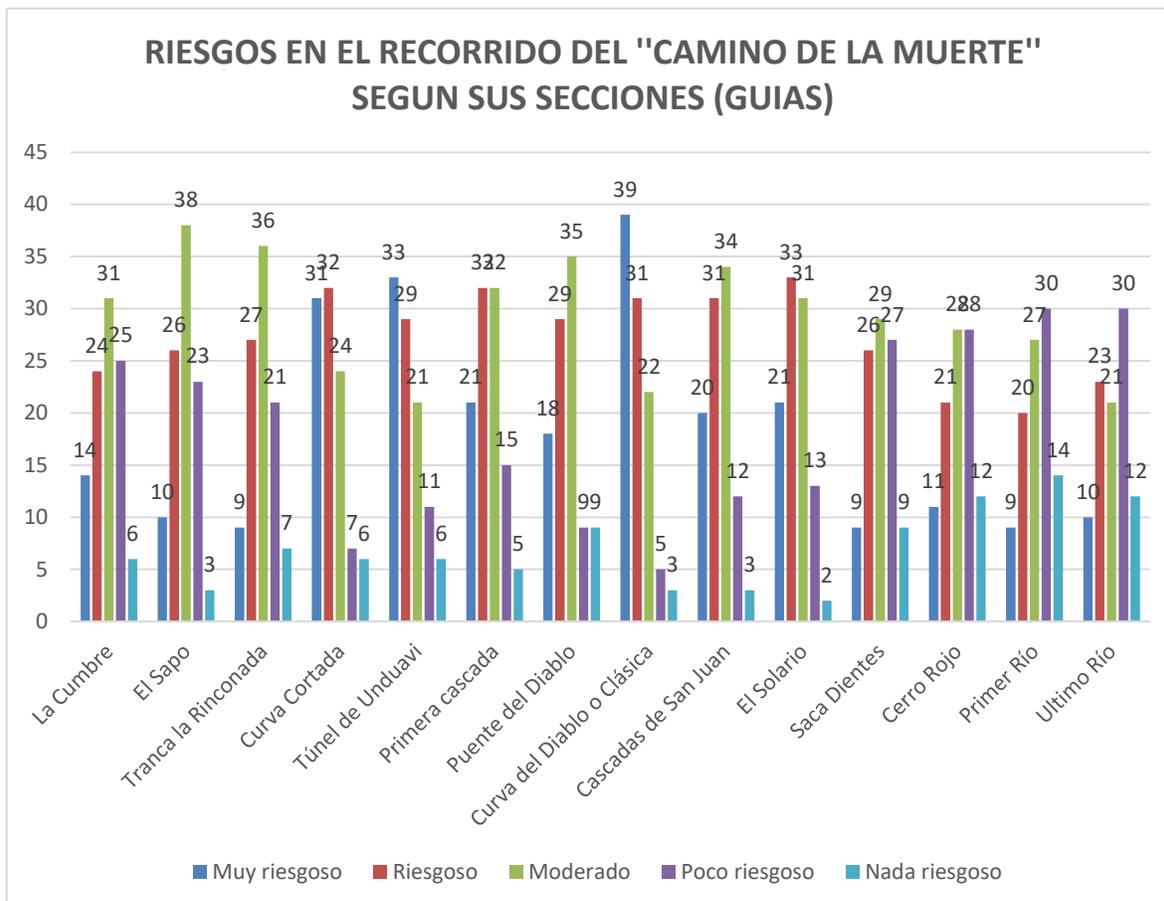
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a las secciones de la superficie de rodadura, para un 92% el descenso es riesgoso, de Moderado a Muy Riesgoso. Este hecho confirma que se trata de personas que conocen el recorrido y saben de su peligrosidad.

En las preguntas abiertas se recogió información adicional de importancia. Se hace énfasis en que “se trata de un recorrido básicamente de descenso y a velocidad, por ello este tramo es el de mayor riesgo”. El tramo plano dentro del descenso es moderadamente riesgoso “porque se halla en medio de la bajada”. La sección de asfalto es también considerada riesgosa debido “a la imprudencia de los vehículos que recorren esa ruta y que ponen en peligro la seguridad de los ciclistas, pero también a la impericia de algunos turistas”.

3.7.2.5. Riesgos en el recorrido según secciones

GRÁFICO 22. RIESGOS EN EL RECORRIDO DEL "CAMINO DE LA MUERTE" SEGUN SUS SECCIONES



Fuente: Elaboración propia.

En términos puntuales, las secciones del recorrido que tendrían mayor peligrosidad desde la perspectiva de los guías serían las siguientes: Primera cascada, Puente del Diablo, Curva del Diablo o Clásica, Túnel de Unduavi, Curva cortada, Cascadas de San Juan, El Solario, Saca Dientes y Cerro Rojo.

En concreto, el sitio considerado de mayor riesgo es Curva del Diablo (39%), seguido del Túnel de Unduavi (33%) y Curva Cortada (31%).

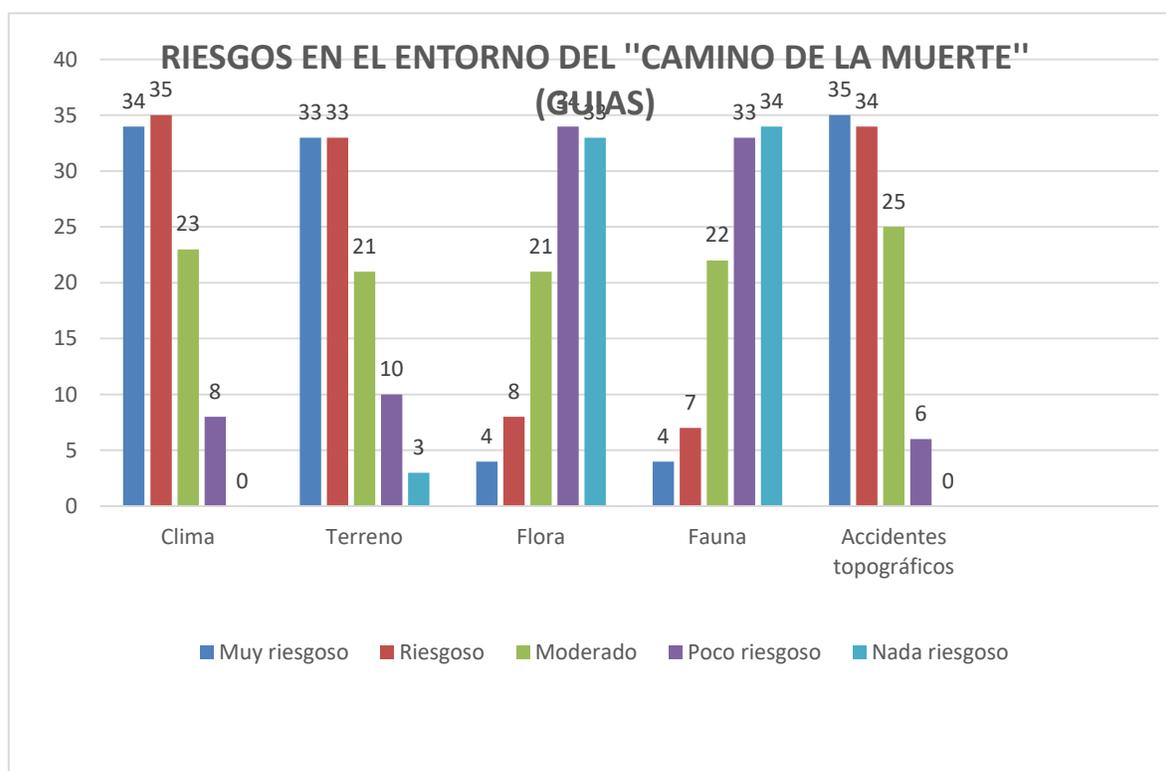
Confirmando el cuadro anterior, los guías señalan que las secciones del descenso muestran mayor peligrosidad, siendo prácticamente definidas como riesgosas o muy riesgosas.

Por otra parte, los tramos y finales son considerados como poco o nada riesgosos, concentrándose la actividad en la sección del descenso.

En la información cualitativa se pudo conocer que “todo el recorrido es conocido por el mundo de los guías y los nombres son familiares para todos. Todos saben dónde comienza el peligro, generalmente cuando se inicia la pendiente”. Sin duda, “los nombres son un referente importante sobre la peligrosidad. Una sección que se llama ‘Saca dientes’ indica que ahí hay que tener mucho cuidado con el control de la bicicleta”.

3.7.2.6. Riesgos en el entorno

GRÁFICO 23.
RIESGOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

Iniciando el análisis concreto de cada factor de riesgo, el entorno mostraría tres sectores de alto riesgo: los accidentes topográficos (35%), el clima (34%) y el terreno (33%). La flora y la fauna son consideradas poco o nada riesgosos.

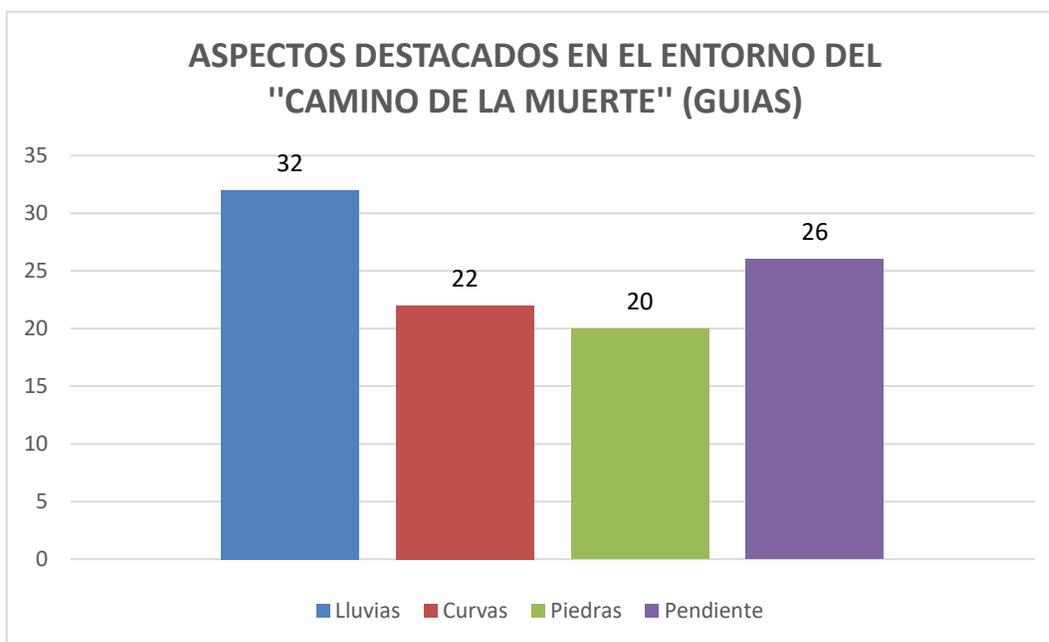
Con relación a cada uno de estos subfactores del entorno, los accidentes topográficos muestran mayor percepción de riesgo. Llama la atención que nadie señala que estos no conllevarían riesgo alguno.

El terreno en sí es peligroso, no sólo por las particularidades fisiográficas, sino por la presencia de curvas pronunciadas, sectores angostos, piedras en el camino y otros.

Lo propio ocurre con el clima. Se considera que se trata de un factor de riesgo básicamente por los extremos: “La lluvia hace que el descenso sea más riesgoso, pero también el intenso sol porque puede provocar que los turistas se deshidraten”.

3.7.2.7. Aspectos destacados en el entorno

GRÁFICO 24.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

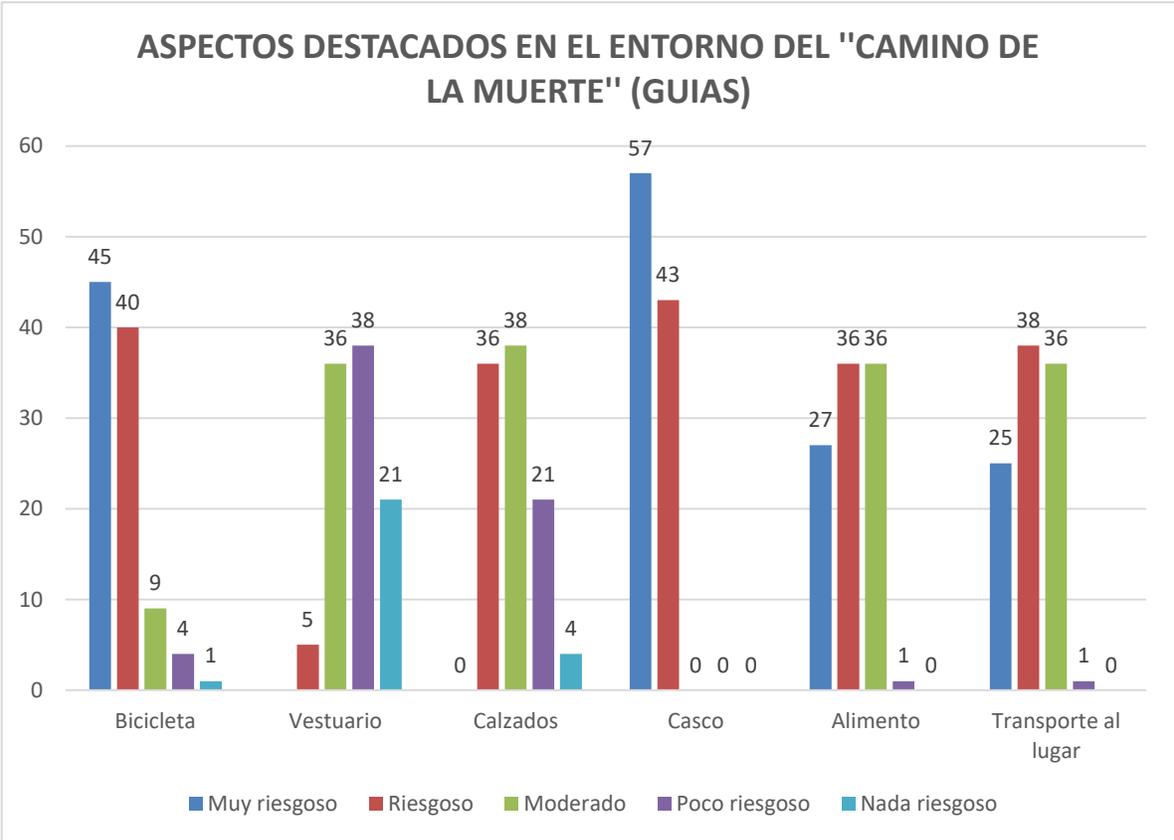
Los guías subrayan como un importante factor de riesgo a la presencia de lluvia “porque anega el trayecto y lo hace resbaladizo y eso es muy peligroso cuando se maneja bicicleta, peor si la persona no es muy buena para controlar su bici”.

El otro aspecto importante del entorno es la pendiente. “La gente debe saber que se trata de una ‘bajada por la montaña’ y que esa bajada se realiza, en algunos lugares, bordeando el precipicio y eso es muy peligroso”.

Se destaca además la presencia de curvas “imprevistas que pueden sorprender a los ciclistas” y las permanentes “piedras que están en todos lados y que pueden caer y hacer perder el control de la bicicleta o que puedan, y esto es muy importante, caer sobre el grupo humano que está descendiendo a gran velocidad”.

3.7.2.8. Riesgos en el equipo técnico

**GRÁFICO 25.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL ENTORNO DEL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

En este factor de estudio, se destaca como aspectos altamente riesgosos al uso del casco (57%) y a la conducción de la bicicleta (45%).

En términos concretos, el 100% de los guías percibe como Riesgoso o Muy Riesgoso al casco, específicamente a su uso inadecuado o a su carencia.

Asimismo, un 85% define como Riesgoso o Muy Riesgoso a la conducción de la bicicleta.

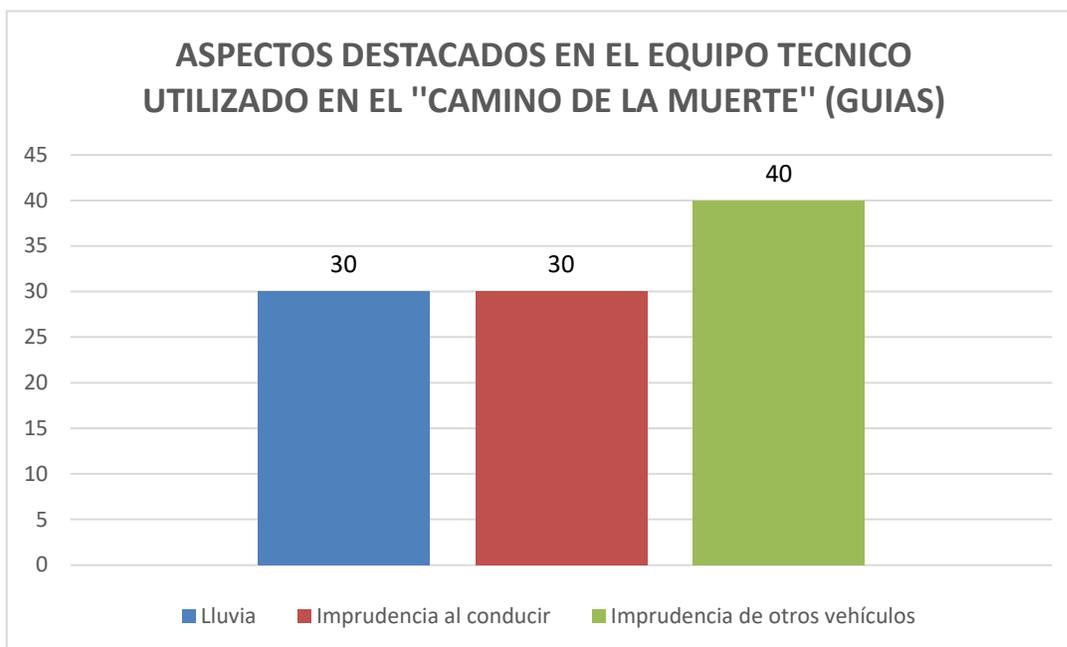
Destaca también que para el 74% el uso de calzado adecuado es considerado Moderado y Riesgoso, mientras que la vestimenta es Poco riesgosa y Moderada.

Por otra parte, sobresale que para el 99%, el alimento tiene algún nivel de riesgo (Moderado 36%, Riesgoso 36% y Muy Riesgoso 27%). De la misma manera, el transporte hasta el lugar desde donde se inicia el trayecto es percibido con algún grado de riesgo por el 99% de los encuestados (Riesgoso 38%, Moderado 36% y Muy riesgoso 25%).

En las preguntas abiertas, se hizo especial en los dos aspectos detectados: el casco y la bicicleta. “Si bien todo se realiza en la bicicleta, lo que obliga a que debe estar en buen estado y a que se la use de forma óptima, no menos importante es el casco”. En realidad, y según opinión de los guías, “para la seguridad, el casco es más importante incluso que la bicicleta”.

3.7.2.9. Aspectos destacados en el equipo

GRÁFICO 26.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO TECNICO UTILIZADO EN EL
"CAMINO DE LA MUERTE"

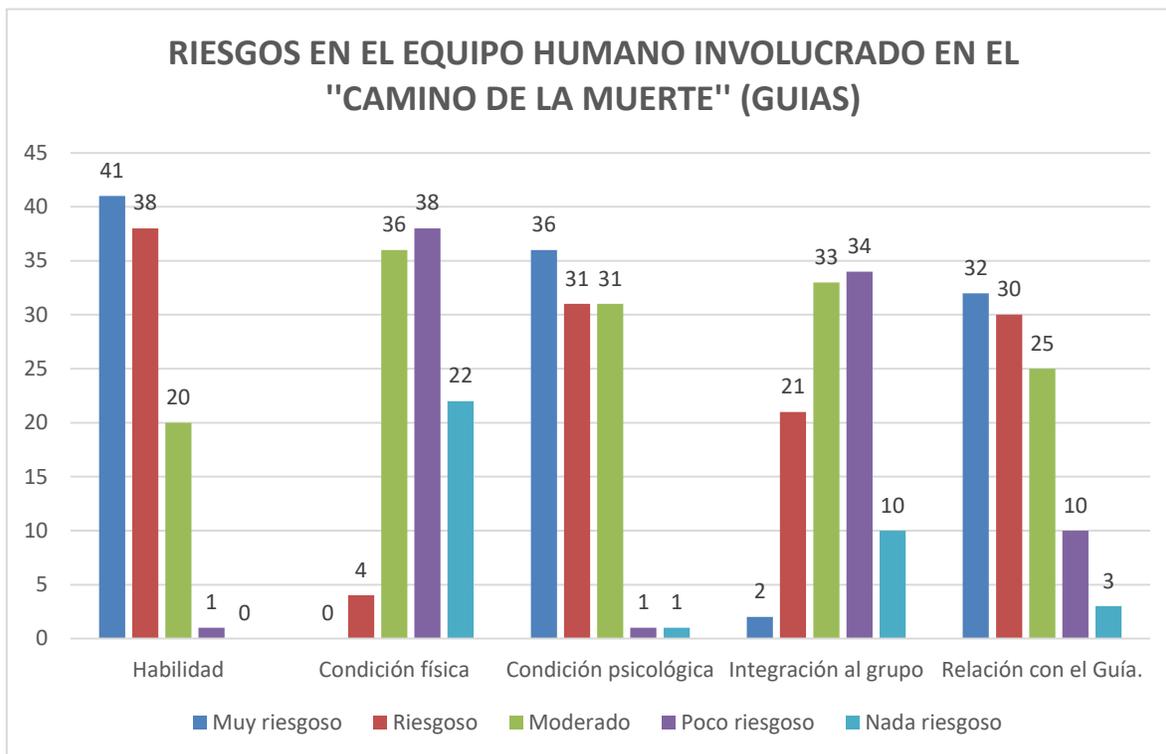


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a aspectos destacados del factor “equipo técnico”, los encuestados priorizan como hechos riesgosos la imprudencia de conductores de vehículos el tramo previo al descenso (40%), la impericia en la conducción de la bicicleta (30%) y la presencia de lluvia que afecta el desempeño en cuando al manejo del equipo.

3.7.2.10. Riesgos en el equipo humano – turistas

**GRÁFICO 27.
RIESGOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

Con relación al factor “equipo humano”, subfactor “turistas”, los guías señalan como aspectos muy riesgosos la habilidad para conducir la bicicleta (41%), la condición psicológica (36%) y la relación con el guía (32%).

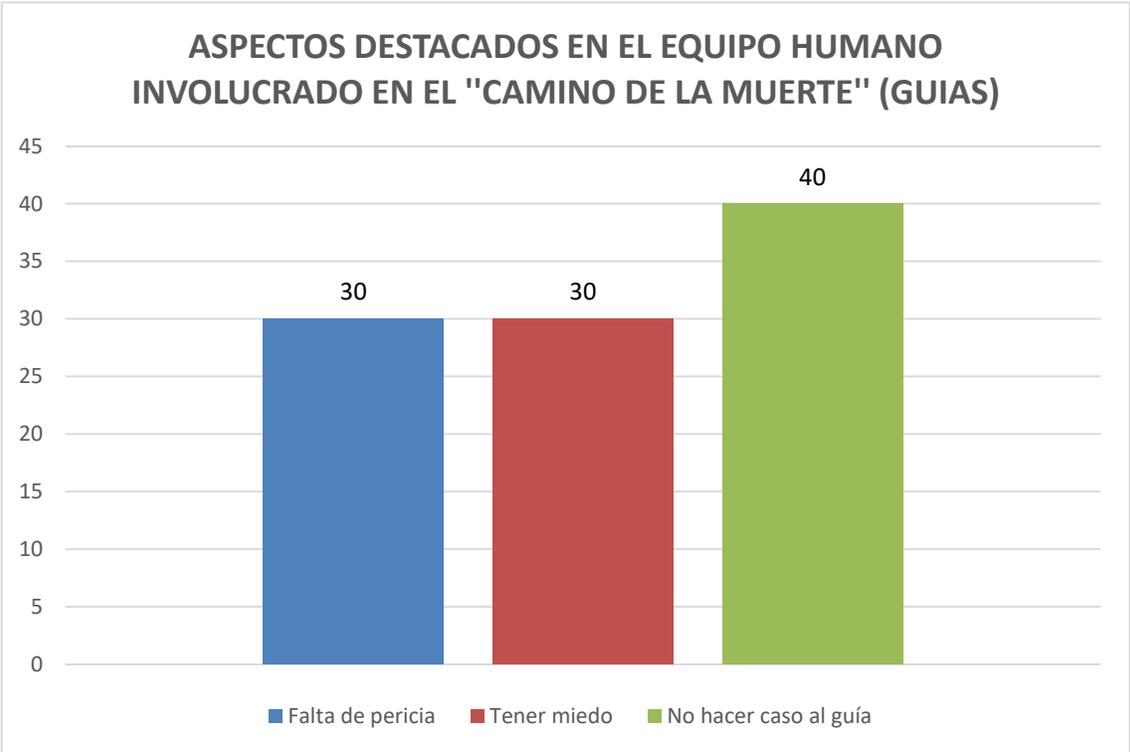
Llama la atención que la condición física de los turistas sea considerada Poco riesgosa (38%), Moderada (36%) y Nada riesgosa (22%). La explicación tendría que ver con que “las personas que optan por esta experiencia, tienen la preparación mínima necesaria”. Y si no la tuvieran, “la experiencia tampoco exige gran preparación, sólo una condición física normal porque la persona recibe apoyo del guía si es que se le hace dificultoso el trayecto”.

Por otra parte, la integración al grupo es juzgada por poco riesgosa (34%), moderada (33%) y nada riesgosa (10%). Según se explica, esto se debe a que “la

persona está ahí para pasar unas horas, así que no se puede esperar que entablen amistad o que se produzca la formación de un grupo”. Lo importante, en definitiva, “es que la persona haga caso a lo que dice el guía, sin protestar ni discutir”.

3.7.2.11. Aspectos destacados en el equipo humano – turistas

**GRÁFICO 28.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

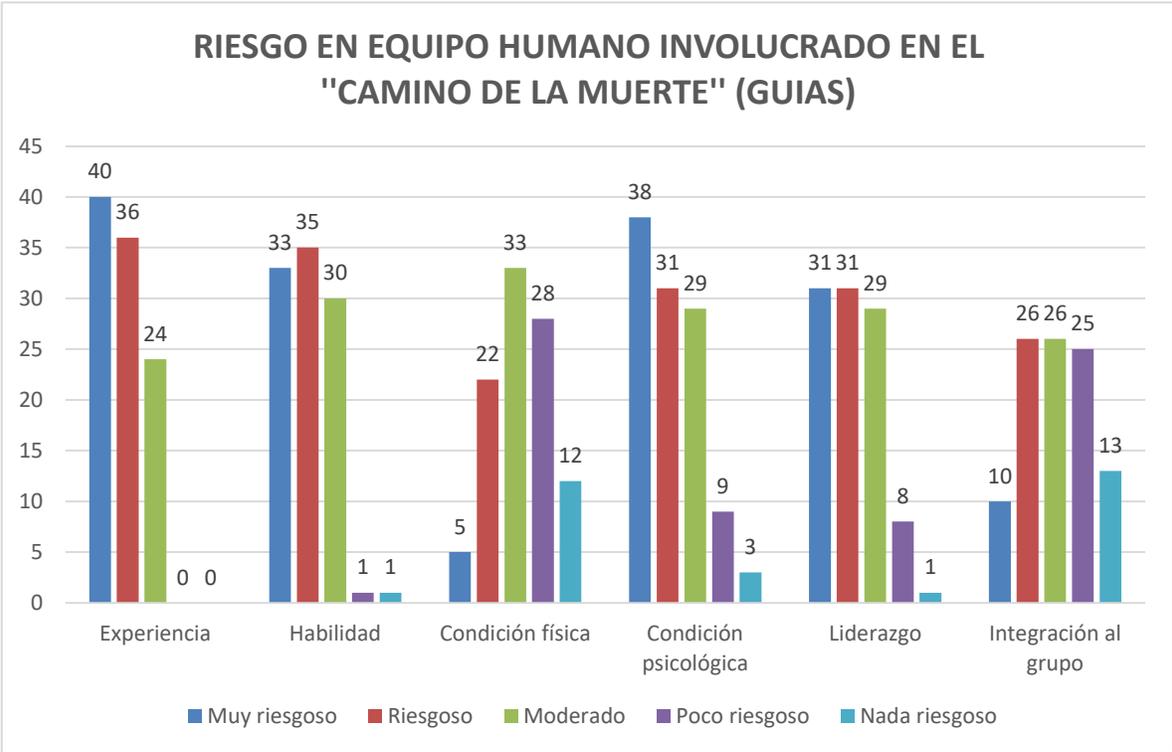
Entre los aspectos destacados, los encuestados subrayan como causa de riesgo el no hacer caso al guía (40%), tener miedo al realizar la experiencia (30%) y la falta de pericia en el manejo de la bicicleta (30%).

Según los guías, estos tres aspectos resumirían los tres pilares de mayor riesgo en el circuito. “Si no se hace caso al guía, si no se sabe manejar la bicicleta de forma segura y si se tiene miedo, es muy posible que se produzca un accidente”. En criterio de los encuestados, esta triada se constituye en fuente de riesgo. “El

peor escenario es que la gente no sepa manejar la bicicleta, que tenga miedo y que, además, no haga caso al guía”. Como explican los entrevistados, “no es frecuente, pero cuando ocurre, es señal de que el trayecto será algo accidentado o por lo menos complicado”.

3.7.2.12. Riesgos en el equipo humano – Guías

**GRÁFICO 29.
RIESGO EN EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"**



Fuente: Elaboración propia.

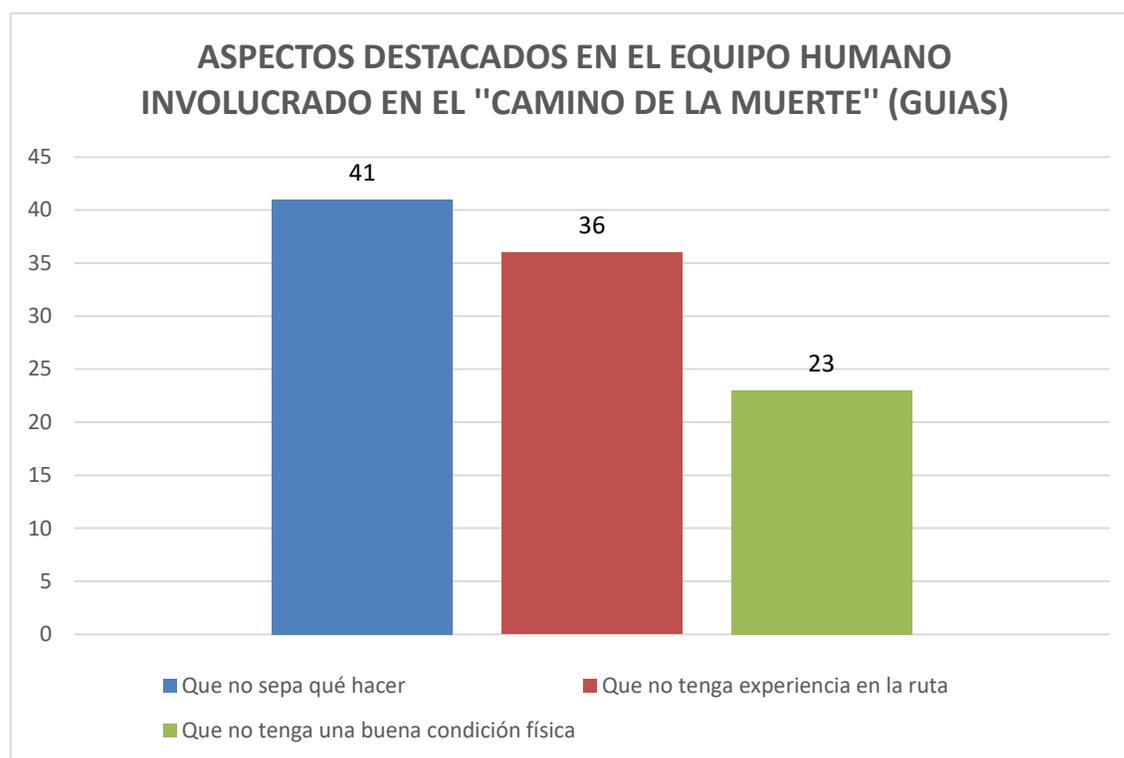
En cuando al subfactor “guías” del factor “equipo humano”, los hechos percibidos como muy riesgosos son la falta de experiencia (40%), la condición psicológica (38%), la habilidad para conducir la bicicleta (33%) y el liderazgo (31%).

Al consultar con mayor profundidad, se explicó que “un guía sin experiencia es un guía que no es bueno en su trabajo y, sobre todo, un peligro en ese recorrido”. Sobre la condición psicológica, ésta es definida como “un estado de seguridad y tranquilidad frente al recorrido y a los posibles retos e incluso adversidades”.

El hecho que destacan los encuestados es el liderazgo. “El guía debe hacerse entender y debe saber imponerse. Para todos debe quedar claro que el guía es quien define qué se hace, cuándo se hace y cómo se hace”. De lo contrario, “un guía que se muestra temeroso, dubitativo o que pregunta sobre lo que se debe hacer o sobre cómo hacerlo, genera desconfianza y provoca inseguridad en los turistas”

3.7.2.13. Aspectos destacados en el equipo humano – turistas

GRÁFICO 30.
ASPECTOS DESTACADOS EN EL EQUIPO HUMANO INVOLUCRADO EN EL "CAMINO DE LA MUERTE"



Fuente: Elaboración propia.

Sobre este subfactor, los guías encuestados destacan tres aspectos, considerados de suma importancia y que pueden convertirse en fuente de riesgo e incluso de accidentes.

En primer lugar, que el guía no sepa qué hacer (41%), aspecto considerado “el colmo de la irresponsabilidad, no sólo del guía sino de la operadora de turistas.

“Un guía que no sabe cuál es su trabajo, en una ruta como ésta, es una verdadera fuente de peligro para todos”.

En segundo lugar, se destaca como otro aspecto de peligro que el guía no tenga experiencia en esa ruta (36%). Como en cualquier otro trabajo, “un guía que lleve turistas a esa ruta debe conocer el trayecto como la palma de su mano”. Si no fuese así, “el guía recorre la ruta tan sorprendido como los turistas y los pone en riesgo a todos porque no puede orientar a tiempo, ni prever qué viene o qué debe hacerse en cada sección de la ruta”.

Finalmente, y a diferencia de lo que se espera de los turistas, se exige que los guías tengan una buena preparación física, no tenerla es considerado un aspecto riesgoso (23%). “Los guías tenemos que estar en un muy buen estado físico, no sólo porque debemos liderar al grupo, sino que debemos ir y venir apoyando a cada uno, e incluso debemos estar en condiciones de actuar cuando así sea necesario a fin de garantizar la seguridad de todos y cada uno de los miembros del grupo”.

3.7.3. Discusión de los resultados

Los resultados de la encuesta aplicada a turistas y guías sobre su percepción en cuanto a los factores de riesgo, permite realizar algunas puntualizaciones importantes:

- En ambas unidades de análisis se asegura haber sufrido accidentes en el circuito del Camino de la muerte. El porcentaje es mayor en los guías debidos, principalmente, a que realizan ese recorrido con frecuencia, de manera que es probable la presencia de un mayor número de accidentes. Sea como fuere, en ambos casos se considera que los accidentes son parte fundamental de la experiencia del ciclismo de montaña en general, y en ese circuito en particular.
- Ambos grupos de encuestados señalan que se trata de un circuito riesgoso. Sin embargo, la percepción del nivel de riesgo varía. Mientras que para los turistas el recorrido es riesgoso y muy riesgoso, para los guías se trata de una ruta cuya peligrosidad va de moderada a riesgosa. Sin duda, tal apreciación tiene que ver con la experiencia de los segundos.
- En cuanto a los factores de riesgo, los turistas los perciben como muy riesgosos, mientras que para los guías son riesgosos y moderados. En ambos casos, el factor “la actividad en sí” es considerado la de mayor riesgo, seguida del entorno, el equipo técnico y el equipo humano.
- Para ambos grupos, la sección del descenso es la que encierra mayor peligrosidad. Los turistas encuestados aseguran que le sigue la parte plana, mientras que los guías perciben que en segundo lugar se halla el sector asfaltado. Tal discrepancia se debería, otra vez, por la frecuencia en el recorrido de los guías y por la corta experiencia de los turistas.
- En cuanto a las secciones específicas del recorrido, ambos grupos coinciden en que las secciones del descenso que cuentan con mayores

pendientes y accidentes topográficos son las que presentan mayor peligrosidad.

- Específicamente, en el factor “entorno”, en ambos grupos de encuestados se subrayó al clima y al terreno como los factores de mayor riesgo. Cabe destacar que para los turistas, la flora y la fauna encierran cierta peligrosidad (riesgo moderado), mientras que los guías el riesgo de estos subfactores es limitado e incluso inexistente. Tanto turistas como guías destacaron la presencia de lluvia, pendiente y piedras como aspectos que contribuyen a la peligrosidad del entorno.
- En lo referente al factor “equipo técnico”, los encuestados de ambos grupos destacaron al casco y a la bicicleta como subfactores de peligrosidad. Cobra interés que, siendo una actividad de ciclismo de montaña, el primer subfactor sea el casco y no la bicicleta. En ambos grupos se explicó que se trata de un insumo clave de seguridad y que se entiende que la bicicleta es fuente de riesgo pero que la presencia en ese tipo de circuito implica que se la sabe conducir con la propiedad debida. En los aspectos destacados sobre este factor, los guías señalan la imprudencia de conductores de vehículos en la parta asfaltada, mientras que los turistas hacen hincapié en su propia habilidad para conducir la bicicleta.
- Con relación al factor “equipo humano-turistas”, los dos grupos de encuestados señalan como el subfactor con mayor riesgo es la habilidad para conducir la bicicleta. Para los turistas, el segundo subfactor de importancia es la relación con el guía, dada su dependencia de éste en cuanto a su seguridad. Sin embargo, para los guías, el segundo subfactor de riesgoso es la condición psicológica del turista, vinculada principalmente al temor y a su capacidad para controlarlo. Para los turistas, el tercer factor de riesgo es su condición física, mientras que para los guías es la relación con los guías. En ambos grupos, se destaca como elementos fundamental

de riesgo el no hacer caso a las recomendaciones e instrucciones de los guías.

- En cuanto a la segunda parte de ese factor, “equipo humano-guías”, el mayor subfactor de riesgo para ambos grupos sería la experiencia del guía en ese trayecto. Haber estado llevando turistas por ese recorrido, implica para ambos grupos de encuestados, cierto nivel de seguridad. Para los turistas, el segundo subfactor de riesgo que se destaca en los guías es su habilidad en la conducción de la bicicleta, debido a que se constituye no sólo en ejemplo sino en orientación para quienes no tienen la misma pericia. Sin embargo, los guías dan por sentada esa habilidad, señalando que el segundo factor de riesgo es su estado emocional, vinculado a su seguridad en la ruta y a su capacidad de tranquilizar y entusiasmar a los turistas. Para los turistas, en su tercer nivel de riesgo se halla el subfactor “estado físico”, mientras que para los guías el liderazgo se constituye en pilar fundamental de su labor. En ambos casos, la mayor preocupación es que el guía no sepa desempeñarse con eficiencia.

En la siguiente tabla se puede observar los indicadores de mayor y menor inferencia en la seguridad del recorrido en el “Camino de la Muerte” con relación a las variables estudiadas: actividad, entorno, equipo técnico y equipo humano, según las percepciones de nuestros dos grupos de estudio.

TABLA 6.
TABLA COMPARATIVA DE FACTORES DE RIESGO

Variable	Percepción turistas (indicador con mayor inferencia sobre la seguridad)	Percepción turistas (indicador con menor inferencia sobre la seguridad)	Percepción guías (indicador con mayor inferencia sobre la seguridad)	Percepción guías (indicador con menor inferencia sobre la seguridad)
Actividad	El 96 % de los encuestados determinó que	Solo el 4% del grupo encuestado	El 88% del grupo de los guías	Únicamente, el 12% de los guías

	si existe algún riesgo en el recorrido del "Camino de la Muerte", se destaca que el 51 % de los encuestados afirmó que el recorrido es Muy Riesgoso.	determinó que, el recorrido del "Camino de la Muerte" no representa ningún riesgo.	encuestados determinó que, el recorrido del "Camino de la Muerte" tiene algún tipo de riesgo.	encuestados indicó que, el recorrido del "Camino de la Muerte" no representa ningún riesgo.
Entorno	Para el 71 % de los encuestados, el terreno es Riesgoso o Muy Riesgoso, situación que determina al indicador terreno como el de mayor inferencia en la seguridad del recorrido del "Camino de la Muerte"	Los indicadores de Flora y Fauna representan para los encuestados indicadores de riesgo moderado, los mismos son los que menor inferencia tienen sobre la seguridad en el recorrido del "Camino de la Muerte".	El 35% de los guías encuestados determinaron que el indicador de accidentes topográficos corresponde a la clasificación de, Muy Riesgoso, mismo que es el de mayor inferencia en la seguridad del recorrido del "Camino de la Muerte" según este grupo.	Los indicadores de Flora y Fauna son considerados de Poco o nada Riesgosos.
Equipo técnico	En cuanto a la percepción de los encuestados se determinó que, el uso del casco de protección es el indicador	Los mismos encuestados, determinaron que, el indicador de menor riesgo es el "transporte al lugar", con un	En esta variable el grupo estudiado determinó que, el uso del casco de protección es el indicador	El grupo de guías encuestados determinó que, el vestuario es el indicador con menor inferencia en la seguridad del

	con mayor inferencia sobre la seguridad en el recorrido del "Camino de la Muerte", con un 64 % que lo considera Muy Riesgoso o Riesgoso.	26 % que lo categoriza en el grupo de Nada Riesgoso.	con mayor inferencia sobre la seguridad en el recorrido del "Camino de la Muerte", con un 100% que indica que tiene un grado Riesgoso o Muy Riesgoso.	recorrido del "Camino de la Muerte", con un 59% que lo clasificó en Nada Riesgoso y Poco Riesgoso.
Equipo humano	El 83% del grupo encuestado determino que, la habilidad de manejo representa un indicador de riesgo Moderado a Muy Riesgoso	La condición psicológica representa para el grupo encuestado el indicador con menor inferencia en la seguridad del recorrido del "Camino de la Muerte", con solo un 61% que lo clasifica como un indicador de riesgo Moderado a Muy riesgoso.	El 76% de los encuestados determinó que, la experiencia representa un indicador que es Muy Riesgoso o de Riesgo, el mismo que sería el indicador de mayor inferencia en la seguridad del recorrido del "Camino de la Muerte".	El 40% de los guías encuestados comentó que, el indicador de estado físico no representa ningún riesgo o tiene muy poca inferencia con el riesgo que representa la actividad.

Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Conclusiones sobre el Objetivo Específico 1

- Describir los riesgos existentes en el entorno (recorrido).

En cuanto al factor “entorno”, los dos grupos de encuestados coinciden en señalar que su peligrosidad reside, principalmente, en el clima y en el terreno. El primero se constituye en un subfactor de riesgo debido a que tanto las lluvias como las temperaturas altas pueden afectar al desempeño de los ciclistas, ya sea porque el camino se pone resbaladizo, con desprendimiento de rocas y otros, o porque puede experimentarse deshidratación en caso de intenso calor mientras se realiza la actividad.

Asimismo, para ambas unidades de análisis, tanto la flora como la fauna no constituyen riesgo de cuidado.

Conclusiones sobre el Objetivo Específico 2

- Analizar los riesgos asociados al equipo empleado en el mountain biking.

Para los encuestados, los riesgos asociados al equipo técnico empleado en la actividad, tienen que ver, principalmente, con el mal uso o ausencia del casco de ciclismo, y al buen estado y la buena conducción de la bicicleta. Este hecho exige que se cuente con una revisión técnica minuciosa de las bicicletas antes de la partida y de su frecuente mantenimiento. Además, requiere que los turistas puedan respetar la obligatoriedad del uso de casco de ciclismo (casco especializado) y que sepan conducir ese tipo de bicicletas. Estos hechos confirman que se trata de una actividad que requiere de ciertas habilidades especializadas, ya que no es lo mismo conducir una bicicleta de paseo que una bicicleta de montaña, peor en un recorrido como el que aborda este estudio.

Conclusiones sobre el Objetivo Específico 3

- Estudiar los riesgos vinculados al grupo humano (turistas y guías).

El estudio ha permitido conocer aspectos particulares de cada unidad de análisis.

Por un lado, los turistas destacan la importancia de conducir con pericia la bicicleta, pero bajo la orientación de los guías. La relación turista-guía se constituye en un factor de seguridad, si es positiva, o en un factor de riesgo, si es negativa. Para los participantes, además del buen estado de la bicicleta, su seguridad, e incluso su vida, dependen de que el guía pueda otorgarles confianza, no sólo a través de las explicaciones sino, y principalmente, mediante el ejemplo. De ahí la importancia de contar con guías cualificados, no sólo en cuanto al manejo de la bicicleta y el recorrido, sino en torno al liderazgo.

Desde la percepción de los guías, además de la falta de habilidad en el manejo de la bicicleta, estos señalan que el mayor riesgo reside en el estado emocional de los turistas, hecho que les impediría su desempeño con tranquilidad e incluso con gusto. Asimismo destacan la importancia de la experiencia del guía, no sólo con la bicicleta y el circuito, sino con el manejo de grupos de turistas, no sólo expertos o conocedores, sino novatos e incluso temerosos.

Conclusiones sobre el Objetivo Específico 4

- Interpretar los resultados estadísticos para proponer medidas de seguridad a los factores de riesgo identificados.

Por observación y conversación con guías y turistas, se ha logrado evidenciar la ausencia de protocolos o guías de seguridad que garanticen que el recorrido en bicicleta por el Camino de la Muerte sea una experiencia segura, interesante, emocionante e inolvidable.

De esta manera, al final del estudio se incluye un Protocolo que contempla las bases esenciales de una guía que las empresas operadoras pueden emplear para elaborar sus propias guías de seguridad.

Se ha hecho especial énfasis en la orientación pedagógica, la misma que debe basarse en el desarrollo de competencias, de manera que se garantice que efectivamente, y en poco tiempo, los turistas puedan tener las competencias básicas necesarias para participar del evento en óptimas condiciones de seguridad.

Conclusiones sobre el Objetivo General

- Identificar factores de riesgo existentes en el circuito del “Camino de la Muerte” de los Yungas que ponen en peligro la seguridad de los turistas que practican mountain biking.

Luego de realizar el estudio, se ha logrado alcanzar el Objetivo General, y comprobar la Hipótesis, debido a que se han identificado cuatro factores de riesgo, coincidentes con el Marco Teórico:

- La actividad en sí, debido a que se trata de una actividad de aventura que encierra altos niveles de riesgo, debido principalmente al tipo de recorrido.
- El entorno, ya que se trata de una región accidentada, de alta pendiente y cuyo terreno se halla además tapizado con piedras, en algunos casos barro, lluvia, curvas, etc.
- El equipo humano, debido a que se requiere habilidad en el manejo de la bicicleta, así como el respeto a normas de seguridad y a la interacción entre turistas y guías, con la preeminencia de los segundos sobre los primeros en cuanto a liderazgo y autoridad.
- El equipo técnico, debido a que toda la actividad depende del bueno estado y el buen uso del casco, bicicleta, ropa apropiada, equipos de comunicación, alimentación, etc.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que los guías puedan desarrollar cursos de liderazgo, a fin de mejorar su capacidad para guiar y orientar a grupos de turistas en todo el trayecto del “Camino de la Muerte”.
- Se recomienda además que, los guías tomen cursos de primeros auxilios y se actualicen constantemente en la materia con la finalidad de que estén altamente capacitados para dar una respuesta rápida y oportuna ante algún suceso no planificado.
- Con base a los resultados obtenidos en el proceso de medición de datos se recomienda a las empresas de turismo alerten a su mercado potencial y efectivo de los riesgos existentes en el circuito del “Camino de la Muerte”, teniendo en cuenta las 4 variables analizadas en el proceso de investigación: Entorno, equipo técnico, equipo humano y la actividad.
- Se sugiere también, medir de manera constante los sucesos no planificados determinando causantes y consecuencias, a fin de llevar un proceso sistemático de mejora sobre la calidad de servicios ofrecidos.
- Con base en el protocolo propuesto y principalmente en su orientación pedagógica, se recomienda que cada operadora de turismo que oferta el circuito del “Camino de la Muerte”, elabore sus propias guías de turismo que contemplen material impreso, audiovisual y cursos de capacitación con la respectiva medición de competencia.
- Se recomienda una revisión estricta y constante de los equipos que forman parte del equipo técnico, los mismos son: bicicleta, vestuario, calzado, alimento, equipamiento, medio de transporte y otros; además es importante hacer énfasis en la calidad de los mismos.

BIBLIOGRAFÍA

- Almedia, E. (2012). *Destrezas Motoras*. Guayaquil : Sports.
- Araujo, J. (2009). *Diseño de una bicicleta de montaña*. Medellín: EAFIT.
- Bjorkman, A. (2006). *Off-road Bicycle and Hiking Trail User Interactions*. Wisconsin: Wisconsin Natural Resources Bureau of Research.
- Bormann, A. (1930). *La doctrina del turismo*. Berlín: Reichsbahn.
- Boullón, R. (1990). *Las actividades turísticas y recreacionales: el hombre como protagonista*. México: TRILLAS.
- Bull, A. (1996). *Economía del sector turístico*. Madrid: Comercio Español.
- Camps, A., Carretero, J., & Perich, M. (2008). *Aspectos normativos que inciden en las actividades físico deportivas en la naturaleza*. Buenos Aires: Manantial.
- Cardellini, S. (2017). *Gestión de Riesgos en Turismo Aventura* . Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata.
- Castel, R. (2014). *La inseguridad social, ¿qué es estar protegido?* Buenos Aires: Manantial.
- Ceballos-Lascuráin, H. (2010). *The future of Ecotourism*. Nueva York: Parks.
- Celaya, P. (2010). *Ciclismo*. Madrid: Archivos de Medicina del Deporte .
- Centro Europeo de Formación Ambiental y Turística. (2014). *Desarrollo y gestión del turismo en áreas rurales y naturales*. Madrid: CEFAT.
- Cessford, G. (2005). *Mountain biking impacts and rider preferences*. Wellington: New Zealand Recreation Association Conference.

- Chuquisengo, O. (2011). *Guía de gestión de riesgos*. Lima: Ministerio de Vivienda.
- De la Peña, J. (2012). *Bolivia agropecuaria*. La Paz: Bolivia Agropecuaria.
- Di-Bella, M. G. (2000). *El Turismo Rural Sostenible como una oportunidad de desarrollo de las pequeñas comunidades de los países en desarrollo*. República Dominicana: Manoguayabo.
- Eagles, P. (2015). *Understanding the Market for Sustainable Tourism*. Ogden: National Recreation and Parks Association.
- Economy Committee. (2015). *Cycling Tourism Action Plan*. Edinburgh: EC.
- Ewert, A. (2009). *Outdoor Adventure Pursuits: Foundations, Models and Theories*. Columbus: Publishing Horizons.
- Fernández Fuster, L. (1987). *Teoría y técnica del turismo*. Madrid: Hispano Europea.
- Fernández Fúster, L. (1989). *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Madrid: Alianza Española.
- Figuerola, M. (1999). *Introducción al estudio económico del turismo*. Madrid: Civitas.
- Glucksman, R. (1974). *Fremdenverkehrskunde*. Barcelona: Hispano Europea.
- Gobierno Autónomo Departamental de La Paz. (2017). *Turismo en La Paz*. La Paz: GADLP.
- Hernández, H. (2016). *Aspectos Básicos de Competición*. Quito: Gráfico.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2011). *Metodología de la Investigación*. México DF: McGraw-Hill.

- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2015). *Metodología de la Investigación*. México DF: McGraw-Hill.
- Hobart City Council. (2011). *Greater Hobart Mountain Bike Master Plan*. Hobart: HCC.
- Ibáñez, R., & Cabrera, C. (2011). *Toería General del Turismo*. Méxicali: Universidad Autónoma de Baja California.
- Ibáñez, R., & Rodríguez, I. (2012). *Tipologías y antecedentes de la actividad turística*. México: Hispania.
- Jafari, J. (2011). *Role of tourism on socio-economic transformation of developing countries*. México: Ultra.
- Leiper, N. (1983). *Etimología de la palabra turismo*. Nueva York: Pergamon Press.
- Marques Vidal, A. (2011). *A segurança nas actividades de ar libre e aventura*. Lisboa: Universidade Lusofona de Humanidades e Tecnologías.
- Marques, A. (2011). *A segurança nas actividades de ar libre e aventura*. Lisboa: Universidade Lusofona de Humanidades e Tecnologías.
- Marti Ezpeleta, A. (2013). *Cálculo del Riesgo de Adversidades*. Zaragoza: Universidad Zaragoza.
- Martin, B. (2017). *Liderazgo al aire libre: teoría y práctica*. Barcelona: Cinética humana.
- Mertens, L. (2010). *Research and evaluation in education and psychology: integrating diversity with quantitative, qualitative, and mixed methods*. Thousand Oaks: Sage Publications.

- Minister for tourism and major events. (2011). *Victoria's Cycle Tourism Action Plan 2011-2015*. Victoria: Minister for tourism and major events.
- Ministerio de Turismo de Brasil. (2008). *Turismo de Aventura: orientações básicas*. Brasília: Ministerio de Turismo de Brasil.
- Morales, S. (2012). *Psicología del Turismo*. Buenos Aires: TRILLAS.
- Morgenroth, W. (1973). *Sobre el turismo*. Berlín: Europea.
- Mountain Bike Tourism Association. (2006). *Sea to Sky Mountain Biking Economic Impact Study*. Vancouver: MBTA.
- Organización Mundial del Turismo. (1996). *Seguridad en turismo: Medidas prácticas para los destinos*. Madrid: OMT.
- Organización Mundial del Turismo. (2014). *Turismo*. Madrid: OMT.
- Organización Mundial del Turismo. (2019). *Turismo: Panorama 2020*. Madrid: OMT.
- Panosso, A., & Lohmann, G. (2012). *Teoría del Turismo*. México: TRILLAS.
- Pérez, R. (2003). *El Turismo en la frontera de Perú-Ecuador: Una apuesta para el desarrollo y la integración regional*. Perú: InfoAndina.
- PinnAcle Consulting. (2010). *Mountain Bike Tourism Plan*. Kelowna: TBCC.
- Project Manager at Scottish Cycling. (2009). *The sustainable development of mountain biking in scotland a national strategic framework*. Edinburgh: SMBDC.
- Project Manager at Scottish Cycling. (2009). *The sustainable development of mountain biking in scotland a national strategic framework*. Edinburgh: SMBDC.

- Reinstein, H. (2012). *Conceptualización del turismo*. Buenos Aires: Taurus.
- Renato, Q. (2010). *Elementos de Turismo*. México: TRILLAS.
- Rivera, M. (2010). *Turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía: Aspectos territoriales, políticas públicas y estrategias de planificación*. Andalucía: Córdoba.
- Rodríguez, G. (2021). *Cami hace Tesis*. La Paz: Camilite.
- Rodríguez, G. (2021). *Mi hijita hace Tesis*. La Paz: Orinoca.
- Romero, J. (2013). *Ciclismo de montaña*. Santiago: Universidad de las Américas.
- Salucci, P. (2015). *Gestión de riesgo en el turismo aventura*. Santiago: Vertical.
- Sancho, A. (2018). *Introducción al turismo*. Madrid: OMT.
- Secretaría de Turismo. (2004). *Turismo Alternativo, una nueva forma de hacer turismo*. México: SECTUR.
- Sippel, M. (2010). *Turismo en Girona*. Girona: Universidad de Girona.
- Tourism British Columbia Canada. (2008). *Mountain Bike Tourism*. Vancouver: Tourism British Columbia.
- Troyano, E. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa*. Andalucía: Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.
- UNISDR. (2017). *Terminología sobre Reducción de Riesgo*. Guayaquil: Centro Internacional de Investigación sobre El Fenómeno de El Niño.
- USAID. (2016). *Plan Estratégico de Turismo Coroico - Villa Tunari*. La Paz: USAID Bolivia.

- Walter, J., & Pucci, F. (2007). *Aspectos humanos y organizacionales de la gestión del riesgo y las crisis en países periféricos*. Buenos Aires: Universidad de San Andrés.
- West Australian Mountain Bike. (2015). *Western Australian: Mountain bike strategy 2015-2020*. Canberra: Department of Sport and Recreation.
- Yuque, Y. (2016). *Turismo*. México: Hispanoamericana.

ANEXO

ANEXO 1

FACTORES DE RIESGO Y SEGURIDAD PARA LA PRÁCTICA DE MOUNTAIN BIKING EN EL CAMINO DE LA MUERTE DE LOS YUNGAS DE LA PAZ

Destinatarios

Turistas que realizaron el recorrido en bicicleta por el Camino de la Muerte.
Guías

1. ¿Tuvo algún accidente en el recorrido turístico en bicicleta por el Camino de la Muerte?

SI

NO

Por favor, describa:

2. Defina desde su perspectiva el nivel de riesgo del recorrido turístico en bicicleta por el Camino de la Muerte.

- Muy riesgoso
- Riesgoso
- Moderado
- Poco riesgoso
- Nada riesgoso

Por favor, describa:

3. ¿Qué nivel de riesgo le asigna a cada uno de los siguientes factores?

Muy riesgoso Riesgoso Moderado Poco riesgoso Nada riesgoso

La actividad
en sí
El entorno
natural
El equipo
técnico
El equipo
humano

Por favor, describa:

FACTOR 1: ACTIVIDAD

4. ¿Qué nivel de riesgo le asigna al recorrido según cada una de las tres etapas?

	Asfalto	Descenso	Sección Plana
Muy riesgoso			
Riesgoso			
Moderado			
Poco riesgoso			
Nada riesgoso			

Por favor, describa:

5. ¿Qué nivel de riesgo le asigna a cada una de las secciones del recorrido?

	Muy riesgoso	Riesgoso	Moderado	Poco riesgoso	Nada riesgoso
La Cumbre					
El Sapo					
Tranca la					
Rinconada					
Curva					
Cortada					
Túnel de					
Unduavi					
Primera cascada					
Puente del					
Diablo					
Curva del					
Diablo o					
Clásica					
Cascadas de					
San Juan					
El Solario					
Saca Dientes					
Cerro Rojo					
Primer Río					
Último Río					

Por favor, describa:

FACTOR 2: ENTORNO

6. ¿Qué nivel de riesgo le asigna a cada uno de los siguientes factores?

	Muy riesgoso	Riesgoso	Moderado	Poco riesgoso	Nada riesgoso
Clima					
Terreno					
Flora					
Fauna					
Accidentes topográficos					

Por favor, describa:

7. De los factores de mayor riesgo elegidos, ¿qué aspectos destacaría? Por favor, describa.

FACTOR 3: EQUIPO TÉCNICO

8. ¿Qué nivel de riesgo le asigna a cada uno de los siguientes factores?

	Muy riesgoso	Riesgoso	Moderado	Poco riesgoso	Nada riesgoso
Bicicleta					
Vestuario					
Calzados					
Casco					
Alimento					
Transporte al lugar					

Por favor, describa:

9. De los factores de mayor riesgo elegidos, ¿qué aspectos destacaría? Por favor, describa.

FACTOR 4: EQUIPO HUMANO

Turistas

10. ¿Qué nivel de riesgo le asigna a cada uno de los siguientes factores?

	Muy riesgoso	Riesgoso	Moderado	Poco riesgoso	Nada riesgoso
Habilidad					
Condición física					
Condición psicológica					
Integración al grupo					
Relación con el Guía.					

Por favor, describa:

11. De los factores de mayor riesgo elegidos, ¿qué aspectos destacaría? Por favor, describa.

Guías

12. ¿Qué nivel de riesgo le asigna a cada uno de los siguientes factores?

	Muy riesgoso	Riesgoso	Moderado	Poco riesgoso	Nada riesgoso
Experiencia					
Habilidad					
Condición física					
Condición psicológica					
Liderazgo					
Integración al grupo					

Por favor, describa:

13. De los factores de mayor riesgo elegidos, ¿qué aspectos destacaría? Por favor, describa.

ANEXO 2

FOTOGRAFIAS DE EL CIRCUITO DEL "CAMINO DE LA MUERTE" EN LA MODALIDAD MOUNTAIN BIKING EN LOS YUNGAS DE LA PAZ – BOLIVIA.





FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA LA PRÁCTICA DE MOUNTAIN BIKING EN LA CARRETERA DE LA MUERTE DE LOS YUNGAS DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ

CONSIDERACIONES GENERALES

Un protocolo es un conjunto de reglas que norman una determinada actividad. De esta forma, el presente Protocolo de Seguridad para la Práctica de mountain biking en la Carretera de la Muerte de los Yungas del departamento de La Paz, tiene el objetivo de establecer determinadas orientaciones a fin de garantizar que la actividad sea segura tanto para los turistas como para los guías.

Estas directrices abordan los cuatro factores estudiados, a fin de analizarlos como un todo sistémico. Esto significa observar todos estos factores interactuando entre sí, en lugar de enfocarse solo en lo que ocurre durante la actividad en general.

La investigación actual muestra que los incidentes a menudo son el resultado de una combinación de decisiones y acciones de múltiples factores, no solo de uno. Las decisiones que se toman mucho antes de que se lleve a cabo una actividad, como el tipo de equipo comprado o el proceso para evaluar y capacitar a los guías, pueden afectar los resultados de seguridad.

Las acciones de seguridad deben estar diseñadas teniendo en cuenta todo el sistema de seguridad, no solo las acciones de un líder individual durante una actividad específica.

En síntesis, “el desafío para los líderes al aire libre es operar de manera segura sin comprometer la emoción, la incertidumbre y el logro de experiencias genuinas de aventura. El riesgo nunca debe buscarse por sí mismo, pero es parte integral de la experiencia de la aventura. Encontrar el equilibrio adecuado entre seguridad y riesgo es la tarea principal de un líder al aire libre y de cualquier programa al aire libre. Gestionar continuamente el riesgo y trabajar para minimizar las consecuencias de un accidente en caso de que ocurriera es esencial para este

proceso. Esto no significa eliminar los riesgos por completo; significa prepararse para afrontar los riesgos” (Martín, 2017).

ORIENTACIÓN PEDAGÓGICA

El siguiente protocolo tiene como base lograr un cambio de actitud de los participantes y ello pasa por un proceso pedagógico inicial, centrado en el desarrollo de competencias.

Desde el punto de vista metodológico, el presente Protocolo se asienta en dos pilares:

- Método pedagógico centrado en el desarrollo de competencias.
- Método de Conocimientos, Actitudes y Prácticas (CAP).

SEGURIDAD EN EL ENTORNO

Los guías deben conocer y ser capaces de explicar con claridad información relevante en cuanto al entorno donde se desarrollará la actividad. Esta información debe incluir los siguientes aspectos:

- Indicadores climáticos peligrosos locales, como pronósticos relevantes y señales visuales.
- Cómo y cuándo cancelar la actividad debido a problemas climáticos o de eventos naturales.
- Los aspectos ambientales que tienen más probabilidades de incrementar los riesgos asociados a la actividad.
- Procedimientos para lidiar con un evento natural: lluvia, inundación, calor extremo, derrumbes, etc.
- Procedimientos para manejar lesiones relacionadas con el clima y eventos naturales.

- Procedimientos en caso de que la temperatura sea particularmente fría o caliente, ya que puede resultar en que los participantes tengan dificultades para participar de manera segura y se vuelvan hipotérmicos o hipertérmicos. Las estrategias para gestionar esto deben basarse en los peligros asociados. Esta información debe estar acompañada de guías de información para reconocer y gestionar los peligros de temperaturas extremas, explicaciones sobre las horas de inicio y la duración de la actividad para adaptarse a la temperatura, garantizar que los participantes estén vestidos para las temperaturas previstas y así minimizar el tiempo que los participantes estarán expuestos al frío o al calor.
- Establecer e identificar puntos específicos de seguridad durante el recorrido a fin de ponerse a resguardo cuando las condiciones naturales no sean favorables a la actividad.

SEGURIDAD CON EL EQUIPO HUMANO

La seguridad del equipo humano tiene que ver con dos tipos de participantes:

- Participantes competentes.
- Participantes inseguros.

Se entenderá como “competente” a la capacidad de un individuo para realizar la actividad con el estándar requerido. Por lo general, ser competente incluye habilidades, conocimiento, experiencia y comportamientos.

Existen tres componentes para garantizar la competencia de los participantes:

- Descripciones claras y mensurables de las tareas y responsabilidades que cada miembro del personal necesita realizar, y las habilidades, conocimientos y comportamientos necesarios para realizarlas.
- Contar con un método para verificar el desarrollo de las competencias requeridas.

- Utilizar a una persona adecuada para verificar la competencia. Esta persona debe tener cierta calificación o ser un asesor técnico en las habilidades a verificar.

Resulta importante otorgar un puntaje a cada participante sobre su grado de competencia. Las calificaciones proporcionan un medio independiente, sólido, y reconocido para medir y demostrar competencia. Además, las calificaciones contribuyen a la calidad, la seguridad y la profesionalidad.

Debe entender que una calificación es la confirmación de que el desempeño de una persona se ha comparado y cumplido con un estándar común en un momento determinado.

Sin duda, los puntajes no siempre equivalen a la competencia en la actividad. Por ello, los operadores deben asegurarse de que las responsabilidades de seguridad y los requisitos de competencia dentro de la actividad se identifiquen correctamente.

Los factores a considerar son los siguientes:

- Nivel de experiencia.
- Criterios de juicio y toma de decisiones para una persona apta y adecuada.
- Habilidades técnicas personales, incluida la gestión de riesgos del conocimiento del equipo, la gestión de grupos y las habilidades de liderazgo.
- Capacidad para desempeñarse de acuerdo con los procedimientos operativos estándar.
- En los guías, capacidad para comunicar claramente los requisitos y/o instrucciones de seguridad a los participantes y otras habilidades de rescate y manejo de emergencias, incluidos primeros auxilios.

- Que los guías posean cierta titulación o estar capacitados y verificados como competentes en habilidades equivalentes por un asesor técnico adecuado.
- Que los participantes tengan claras las tareas a realizar, las responsabilidades de seguridad y las habilidades requeridas.

Los factores a considerar en la evaluación de los participantes deben ser los siguientes:

- Aptitud y capacidad física.
- Capacidad para seguir instrucciones de manera segura. Este aspecto podría verse afectado por: idioma, temores, características de comportamiento: nivel de madurez, cumplimiento, presión de grupo, etc.
- Confianza personal.
- Problemas médicos, en particular lesiones, enfermedades, afecciones preexistentes, etc.
- Nutrición e hidratación (si cuenta con los suficientes alimentos, líquidos para mantener los niveles de energía para la actividad).
- Experiencia previa.

Por otra parte, es importante identificar a los participantes que no puedan realizar los procedimientos de seguridad descritos en las instrucciones de seguridad (participantes inseguros).

En estos casos, las estrategias de manejo deben adaptarse a la importancia del peligro y pueden incluir: secuenciar la actividad de manera diferente, dirigir al participante hacia actividades menos riesgosas, aumentar los niveles de supervisión o retirarlo de la actividad.

No debe permitirse que una persona participe en la actividad si el personal cree que puede ser un peligro para ellos mismos o para cualquier persona en la actividad. La inseguridad puede deberse a varios factores: falta de experiencia, alcohol, drogas, fatiga, condición médica, estado mental, lesión, etc.

SEGURIDAD CON EL EQUIPO TÉCNICO

Equipamiento

Tanto guías como participantes deben contar con una bicicleta de montaña apropiada para el recorrido seleccionado, del tamaño adecuado para el ciclista.

Se considerará bicicleta de montaña “en buen estado” cuando tenga las siguientes características:

- Óptimo estado del tren de rodaje.
- Dos frenos que funcionen (sin embargo, las bicicletas de salto pueden ser aceptables con uno, si es apropiado para el viaje).
- Los frenos deben ir en el lado al que está acostumbrado el participante.
- Los asientos no deben exceder la altura máxima específica.
- Los extremos de los manubrios deben estar equipados con tapas o tapones.

Por otra parte, todos los participantes deberán usar:

- Casco diseñado para ciclismo y con mecanismo de ajuste.
- Ropa adecuada para el trayecto y las condiciones climáticas esperadas.
- Calzado cubierto que se adapte a los pedales de la bicicleta.
- Método para llevar ropa y refrigerios de repuesto o sobrantes y suficiente agua para mantener la hidratación y las demandas de energía del viaje.

- Aditamentos de seguridad, como guantes, coderas, rodilleras, protección para los ojos, tija de sillín ajustable, armadura corporal, casco integral y collarín.

Además del equipo anterior, los guías deben contar con equipo adicional:

- Ropa adecuada para la atención de emergencias.
- Herramientas y piezas de repuesto apropiadas para el viaje.
- Luz que se puede montar en el casco en caso de emergencia.
- Mapa de ruta y ayuda a la navegación (por ejemplo, GPS).
- Dispositivo de comunicación.

Estado del equipo

Realizar el recorrido con la seguridad debida, implica que la ropa y el equipo deben ser adecuados para actividades específicas y deben poder hacer frente a emergencias. La indumentaria debe ser útil y cumplir con las actuales prácticas o normas aceptadas para la actividad.

Las instrucciones de los guías influirán en la idoneidad del equipo para su propósito. Algunas actividades contarán con ropa y equipo que deben cumplir con los estándares específicos nacionales o internacionales: cascos, chalecos salvavidas, cuerdas, etc. Estos deberán detallarse en la guía específica de la actividad.

La ropa y el equipo también deben ser de un tamaño, ajuste y comodidad razonables para el personal y los participantes.

Por otra parte, la ropa y el equipo que se entregue deben estar en buenas condiciones de funcionamiento, limpios e higiénicos. Tanto el mantenimiento programado como las comprobaciones al azar de la ropa y el equipo deben incluirse en los procedimientos operativos estándar. Las inspecciones y el

mantenimiento garantizarán un suministro seguro de ropa y equipo. Los procedimientos también deben incluir requisitos para retirar o desechar la ropa y el equipo.

Asimismo, tanto el equipo como la indumentaria deben estar disponibles en variedad de tamaños y tipos para proporcionar el máximo de seguridad a los participantes. Para emergencias, la ropa y el equipo se considerarán suficientes si responden a la amplia gama de situaciones identificadas como riesgosas. También debe disponerse de ropa y equipo de repuesto, en caso de daños o defectos.

Equipo de emergencia

Por otra parte, se deben llevar ciertos elementos del equipo de emergencia en caso de un incidente. Esto es particularmente necesario si una persona lesionada no puede recibir atención médica inmediata y es posible que deba permanecer allí durante un período de tiempo razonable.

El equipo de emergencia "suficiente" debe incluir, como mínimo, un botiquín de primeros auxilios, aislamiento del suelo, aislamiento del cuerpo, un refugio de emergencia para cubrir tanto al paciente como a los cuidadores, y un dispositivo de comunicación de emergencia.

Los botiquines de primeros auxilios deben ser apropiados para los tipos de actividades y programas que se ofrecen. Sin embargo, todo el equipo de primeros auxilios debe ser: accesible, apropiado y adecuado para la actividad y el contexto, mantenido en condiciones higiénicas, seguras y útiles.

Los procedimientos deben detallar el proceso para verificar los botiquines de primeros auxilios y garantizar que los productos estériles no estén contaminados, que los medicamentos percederos estén dentro de su fecha de vencimiento y para la eliminación y reemplazo de productos contaminados o vencidos. La medicación debe almacenarse adecuadamente.

Entre los elementos esenciales, en el botiquín no debe faltar:

- Férula moldeable.
- Mantas espaciales para mantener el calor.
- Vendaje de compresión.

Debe contemplarse también la ubicación de refugios de emergencia, aislamiento, alimentos de alta energía y ropa térmica adicional, así como tablero o camilla.

Asimismo, todos los involucrados deben tener conocimiento básico de los procedimientos de contacto y comunicación. Tener toda la información y la responsabilidad en manos de una sola persona no es una buena práctica y puede ser ineficiente en situaciones de emergencia.

El tipo de equipo de comunicación utilizado dependerá del contexto y la actividad, los peligros y riesgos potenciales y del plan de respuesta a emergencias implementado.

El equipo de comunicación puede incluir: teléfono móvil, teléfono satelital, dispositivo de mensajes de texto vía satélite bidireccional, radio bidireccional, radiobaliza indicadora de posición de emergencia, baliza de localización personal, dispositivos de seguimiento, bengalas de emergencia, otros.

Las buenas sesiones informativas previas a la actividad ayudarán a garantizar que todos conozcan el equipo de comunicación, los requisitos y los procedimientos para esa actividad. Es posible que sea necesario concertar horarios de llamada específicos antes de partir, especialmente si el terreno y/o el programa lo justifican.

Ciertos dispositivos pueden tener "puntos ciegos" donde la recepción es deficiente o inexistente. Si se conocen, deben documentarse y compartirse con todos los involucrados en una actividad. Un mapa puede ser una herramienta útil para esto.

Los planes de respuesta a emergencias deben incorporarse a los planes de comunicación de respaldo para cubrir qué hacer si las herramientas de comunicación planificadas no funcionan.

Inspección de equipos

Previa a la realización de la actividad, es importante inspeccionar el equipo, concentrándose en identificar cualquier problema importante que pueda afectar el rendimiento del equipo y cualquier otro problema que requiera pruebas o mantenimiento.

Independientemente del método utilizado, una inspección debe incluir lo siguiente:

- Si los frenos funcionan eficazmente, están al alcance del dedo índice y están del lado al que está acostumbrado el participante.
- Si los indicadores de desgaste de las pastillas de freno son claramente visibles y/o hay suficiente material de las pastillas de freno.
- Si las ruedas son rectas, verdaderas y sin radios sueltos o dañados.
- Si las ruedas están firmemente unidas.
- Si los neumáticos no están gastados y tienen la presión adecuada.
- Si los auriculares y el manillar están adecuadamente apretados para evitar el movimiento, las empuñaduras y los enchufes del manillar están instalados y asegurados.
- Si los pedales están intactos.
- Si los sillines están sujetos y asegurados.
- Si las piezas están lubricadas.

Cualquier problema identificado debe corregirse antes de volver a utilizar la bicicleta.

Servicios auxiliares

El uso de un transporte de apoyo para ayudar y asistir a un grupo durante la actividad puede ser útil o necesario.

En la mayoría de los casos, la responsabilidad de la seguridad durante el transporte recaerá en el proveedor de transporte. Sin embargo, es responsabilidad del operador de la bicicleta de montaña asegurarse de que los sistemas de los proveedores de transporte cumplan con las leyes, regulaciones o requisitos, y los procesos garantizan que el personal sea adecuadamente competente.

El proveedor de la bicicleta de montaña tiene la responsabilidad de comunicarse y colaborar con el proveedor de transporte para garantizar la seguridad de los participantes. A menudo, la transición entre el viaje y el transporte puede ser un área gris en la que ninguno de los dos se hace cargo. Esto debe tenerse en cuenta y se deben tomar decisiones sobre quién es responsable.