

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Estudio de la percepción del ciudadano respecto al turibus en Zacatecas, México

A study on the perception of the citizen regarding touring transport turibus in the city of Zacatecas, Mexico

Luis Ángel Correa García

Universidad Interamericana para el Desarrollo, Guadalupe, Zacatecas.

Historia del artículo. Recibido: mayo 2020; aceptado: diciembre 2020.

Correo electrónico de autor para correspondencia: luisangel_zac@hotmail.com

Para Citar este artículo (estilo APA):

Correa L.Á. (2020). Estudio de la percepción del ciudadano respecto al turibus en Zacatecas, México. *Transitare* 6(2). 1-16.

Resumen

El objetivo de este estudio es analizar desde la Teoría General de Sistemas, la percepción del ciudadano respecto al transporte turístico turibus en el ciudad de Zacatecas, México. La metodología empleada fue el análisis de regresión múltiple. El constructo “percepción del ciudadano” fue elaborado con base en la revisión de literatura. Los resultados muestran que el turibus afecta la movilidad peatonal; el ciudadano no percibe daño a la imagen del centro histórico y tampoco causa conflictos viales. Se concluye que es necesario realizar planeación operativa de recorridos que favorezcan la máxima experiencia del turista con base en estudios de mercado.

Términos clave: Turismo, Ciudadano, Turibus, Zacatecas.

Abstract

The objective of this study is to analyze from the General Theory of Systems, the perception of the citizen regarding touring transport turibus in the city of Zacatecas, Mexico. The methodology used was multiple regression analysis. The construct “perception of the citizen” was elaborated based on the literature review. The results show that the turibus affects pedestrian mobility; the citizen does not perceive damage to the image of the historic center and does not cause road conflicts. It is concluded that it is necessary to carry out operational planning of routes that favor the maximum experience of the tourist based on market studies.

Keywords: Tourism, Citizen, Turibus, Zacatecas.

1. Introducción

Debido al importante crecimiento de la Ciudad de Zacatecas como destino turístico, su imagen es reconocida y presentada a través de su Centro Histórico. Empero, ante el incremento de la demanda de servicios para el turista, el sistema de transporte turístico es uno de los más notables y de mayor dinamismo en la zona metropolitana, que comprende la ciudad de Zacatecas y el pueblo mágico de Guadalupe.

El estudio del sector turístico es complejo debido a la diversidad de servicios que los conforman y no sería posible su estudio sin el análisis del desplazamiento de las personas (Serrano et al., 2018), así el turismo es entendido como una práctica social marcada por la movilidad territorial (Troncoso et al., 2011). En el presente trabajo se analiza la percepción del ciudadano, respecto al turibus como transporte turístico que el tour operador ofrece en los recorridos para conocer atractivos, los sitios históricos y culturales que ofrece la ciudad.

El análisis de la oferta de servicios de turibus turísticos como medios de transporte y el diseño de recorridos que favorecen el desplazamiento y el consumo turístico son relevantes, debido a que en el centro Histórico de la ciudad de Zacatecas la instalación y operación de turibus no es planificada, se considera espontánea y formulada de acuerdo con los intereses económicos del tour operador. Lo anterior puede generar malestar en la ciudadanía, dañar la imagen colonial de la ciudad e impiden la movilidad, lo que provoca un escenario desfavorable para el turismo. Esto se puede explicar ya que históricamente la planeación urbana ha generado conflictos de competencia pública y privada lo que ocasiona confusiones entre los tres niveles de gobierno, dando como resultado incertidumbre a las empresas de capital privado (Calderón y Orozco, 2009), sobre todo a las que se encuentran localizados en el centro de la ciudad, ya que ahí se ubica el mayor número de visitantes y los elementos que integran el patrimonio cultural (Salas y López, 2019).

Según Obregón, Sánchez y Somohano (2016) es conveniente llevar a cabo rutas que permitan al turista conocer los atractivos de la ciudad de una forma segura, planeada y accesible, teniendo en cuenta a las personas con discapacidad. Por su parte Sánchez y Propin (2011) aportan que el turismo no puede ser estudiado sin tener en cuenta al transporte, debido a que es un factor que ayuda al crecimiento y consolida la economía turística.

Para Suárez, Verano y García (2016) es indudable que el uso masivo de los espacios turísticos incrementan los problemas de movilidad entre los turistas y residentes lo que repercute en una mala imagen y en una accesibilidad deficiente a los puntos de interés. Los autores Alves y Ramos (2015) señalan que el patrimonio cultural de los destinos turísticos es impactado profundamente por la pobre planeación turística que puede dañar permanentemente la imagen del destino, ante estos señalamientos podemos afirmar que el estudio de los turibus turísticos están relacionados con factores económicos, aspectos culturales y con cuestiones sociales. En la literatura revisada no se encontró un estudio que permita comprender la percepción del ciudadano respecto al transporte turístico, el aporte que se pretende realizar es cubrir el vacío que existe en la literatura del turismo. El presente documento se organiza por el análisis del concep-

to de turismo, el contexto y estudio del sistema turístico, posteriormente se estudian los efectos del turismo, después se desarrolla la metodología, por último se presentan los resultados, la discusión y las conclusiones a las que se llegaron.

2. Concepto, contexto y el sistema turístico

2.1. El Concepto de turismo

Kovacic y Milosevic (2016) definen el turismo como un conjunto de relaciones las cuales ocurren mientras se visita un lugar, no implica un cambio de residencia y las actividades no están vinculadas a la generación de ingresos. Otra perspectiva es la de Ibañez y Cabrera (2011) quienes lo conceptualizan como el fenómeno que se presenta cuando los individuos se trasladan a diversos sitios diferentes a su residencia por más de un día y menor de ciento ochenta días.

Para Morillo (2011) el turismo es un fenómeno social que consiste en un conjunto de relaciones por desplazamientos voluntarios de individuos o grupos por motivos de recreación, culturales, de salud o descanso se trasladan de su lugar de residencia a otro.

De acuerdo con SECTUR (2018) el turismo “son las actividades que realizan las personas cuando visitan lugares distintos a su entorno habitual por menos de un año y no están relacionadas con el ejercicio de una actividad remunerada en el lugar visitado”.

La definición de la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2020) es:

Un fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales o de negocios. Esas personas se denominan viajeros (que pueden ser o bien turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo abarca sus actividades, alguna de las cuales supone un gasto turístico.

De las definiciones anteriores en este documento se conceptualiza al turismo como un sistema integrado de actividades económicas, culturales y sociales de gran complejidad, realizado por personas que visitan un lugar distinto a su residencia generando un beneficio económico para la localidad receptora y es considerado un importante factor de desarrollo.

2.2. El contexto actual del turismo

A nivel mundial, el turismo aporta un 10% del Producto Interno Bruto (PIB) global, genera uno de cada 10 empleos, representa el 7% de las exportaciones mundiales, produce un millón de millones de dólares de derrama económica (SECTUR, 2018). Los principales tres destinos por recepción anual y de divisas por turismo internacionales son Francia, España y Estados Unidos.

El crecimiento del turismo se debe al desarrollo de las economías y al aumento de los ingresos disponibles de la población, a las prestaciones laborales como las vacaciones pagadas, al financiamiento de los viajes y a un aumento en el nivel cultural (Morillo, 2011). El turismo es un elemento clave en la promoción nacional y regional de las economías (Kovacic y Milosevic, 2016), por ende, el sistema del turismo influye directamente en las variables macroeconómicas

como el PIB (Morillo, 2011), la generación de empleo y la distribución del ingreso entre la población.

En nuestro país, la actividad turística es una rama del sector terciario, es realmente importante y dinámica (Ibañez y Cabrera, 2011) debido a que potencializa la economía gracias a la función multiplicadora, generando empleo y derrama económica; además impulsa la inversión y el desarrollo social (SECTUR, 2018), es sinónimo de bienestar y se considera que es el camino más apropiado para combatir la pobreza y elevar la calidad de vida de la población.

El turismo es una entrada de divisas, lo que se traduce en beneficios económicos y sociales para la población; es una industria exportadora de servicios, representa el 8.74% del PIB en México. Cerca de 4 millones de trabajadores dependen del sistema turístico de manera directa y 6 millones de personas de manera indirecta. (SECTUR, 2018). En el año 2018, en la República Mexicana la oferta de alojamiento hotelera fue de 400 mil 533 cuartos; el porcentaje de ocupación fue de 61%. En la tabla 1 se exhibe los indicadores de la recepción de turistas a México correspondientes al año 2018.

Tabla 1. Recepción de turistas en la República Mexicana.

Indicador	Año 2018
Arribo de turistas Internacionales	96.5 millones de visitantes.
Ingreso de divisas internacionales	22 mil 526 millones de dólares.
Llegada de turistas internacionales	41.3 millones de turistas.
Visitantes de México al exterior	86.3 millones.

Fuente: Elaboración propia con base en DATATUR (2020).

En la tabla anterior se observa que en el año 2018 fueron 96.5 millones de turistas los que llegaron al país, lo que significa una reducción del 2.9% en comparación con el año 2017, el cual fue de 99.4 millones de visitantes. Referente a las divisas, ingresaron al país 22 mil 526 millones de dólares, lo que lo ubica en el lugar número 16 a nivel global. La llegada de turistas internacionales fueron 41.3 millones ocupando el 7mo lugar a nivel mundial, los visitantes de México al exterior fueron 86.3 millones, lo que significa una cifra menor en 8.5% respecto al año 2017, ya que la cifra ese año fue de 99,3 millones de personas.

En el contexto estatal de Zacatecas, geográficamente se ubica en el centro - norte del país con un clima semi-seco, su temperatura media anual es de 17 grados centígrados. Posee diversos atractivos naturales, históricos y antropológicos; a lo largo del año se realizan festivales culturales de gran calidad. Cuenta con infraestructura carretera que une al estado con las principales ciudades del País; el aeropuerto internacional se localiza a 17.5 de la capital, en el cual operan cuatro aerolíneas que cubren rutas nacionales e internacionales. El número de hoteles es de 292, lo que equivale a 7,565 habitaciones disponibles; existen 1,328 establecimientos de preparación de alimentos y bebidas con vocación turística. En el territorio estatal existen seis pueblos mágicos: Guadalupe, Jerez, Pinos, Sombrerete, Nochistlán y Teúl de González Ortega.

Referente a la afluencia de turistas, en el año 2017, llegaron a la entidad 1'349,184 visitantes, de los cuales 1'279,848 fueron turistas nacionales y 69,336 turistas extranjeros. Para el año 2018, los turistas en el estado de Zacatecas fueron 1'442,324, lo que representa un 53.47% de ocupación hotelera (DATATUR, 2020b). Desde el año de 1992, el Centro Histórico de la ciudad de Zacatecas es considerado por su belleza arquitectónica y su historia "Patrimonio Cultural de la Humanidad" por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) (Correa, 2017:49).

2.3. El turismo como sistema

La Teoría General de Sistemas desarrollada por Bertalanffy en la década de los 50's permite estudiar al Turismo como un sistema que tiene interrelaciones con otros subsistemas como el geográfico, económico, social y cultural; debido al desplazamiento de personas. Además permite explicar este importante fenómeno, en este sentido Ascanio (2017) señala que el turismo es un sistema que se relaciona con la mayoría de las disciplinas.

Sin duda, el turismo es un sistema abierto (Chiavenato, 2006; Ascanio, 2017) por que se relaciona directamente con la oferta y demanda de bienes así como de servicios. Para Ibañez y Cabrera (2011) el sistema turístico surge en la década de los 80's y consiste en la adhesión de espacios de origen y destino en el que sus elementos de integran de manera coordinada.

De acuerdo con Bertalanffy (1976:206) la aplicación práctica de la Teoría General de Sistemas a problemas que se presentan, permite su comprensión, por ende, el enfoque sistémico es aplicable a disciplinas como el turismo. Esta idea concuerda con Chiavenato (2006, p. 410) ya que el concepto de sistemas proporciona una estructura holística y gestáltica del turismo debido a su complejidad, por lo tanto se considera que el enfoque sistémico propicia un marco adecuado para su estudio. Para Morillo (2011) el enfoque sistémico permite establecer las bases conceptuales para el estudio del fenómeno social del turismo, complejo y con relación con bastantes disciplinas. Desde esta óptica, el turismo es la base de un sistema compuesto por un conjunto de subsistemas como el transporte, alojamiento y demás actividades que se generan por los desplazamientos humanos.

Con base en la Teoría General de Sistemas, el subsistema que se analiza en este documento es el transporte turístico turibus. De acuerdo con Ascanio (2017) el transporte es un factor clave para que exista el turismo, ya que el visitante necesita desplazarse de un lugar a otro; es un componente básico del producto turístico y se relaciona con la topografía del lugar visitado. Otra perspectiva es la de Kovacic y Milosevic (2016) quienes señalan que el transporte es parte de la experiencia del turista, así que puede tener un efecto positivo o negativo en la estancia del turista en el destino.

La operación del transporte turístico "turibus" es benéfica para el turismo, ya que es utilizado por los visitantes para trasladarse de un sitio a otro, además permite que se puedan apreciar los atractivos del lugar durante el recorrido, es un buen medio de transporte. Por su parte Serrano et al., (2010) destacan a los turibus como eje central para el desarrollo del turismo, siempre cuando exista una planeación adecuada.

Paul y Pazos (2009) señalan que el transporte es fundamental para la actividad turística, así mismo ejemplifican como ícono de atracción turística el autobús de dos plantas de la ciudad de Londres y el taxi amarillo en New York; en su estudio no hay evidencia de que este tipo de transporte afecte a la población local pero sí influyen en la estética de las calles y la imagen de las ciudades.

Otro aporte es de Millán (2010) quien afirma que sin el transporte que facilite la accesibilidad, el turismo no se hubiese desarrollado como lo ha hecho. Los turibus turísticos facilitan el acceso y la circulación a los espacios por visitar. Por el contrario, mismo autor señala que los costos de mantenimiento son elevados, genera congestión automovilística debido al aumento de flujos vehiculares.

Quintero (2017) señala que otro beneficio de los transportes de turibus, es la preservación del medio ambiente, los niveles bajos de ruido, otra característica positiva es que aumentan la movilidad de turistas, lo que se traduce en mayor accesibilidad a los atractivos, por lo tanto se alienta el desarrollo turístico.

Desde el enfoque económico, el turibus es benéfico por que genera empleo, conectan al turista con los restaurantes y tiendas de interés, está asociado a la venta al por menor, como por ejemplo los artesanos y los comerciantes informales, genera incremento en el número de visitantes beneficiando a los operadores turísticos y gobiernos locales. Por su parte Suárez et al., (2016) aportan que aumenta la oferta y mejora la calidad del servicio prestado al viajero. Para Alves y Ramos (2015) la infraestructura que el turibus brinda al espacio donde se encuentran presentes es una variable que indudablemente incide en la competitividad del destino turístico.

3. Efectos del turismo

Las actividades turísticas tienen efectos económicos, sociales, políticos y culturales que degradan social y ambientalmente los destinos turísticos (Ibañez y Cabrera, 2011), otros factores son el aumento del costo de vida de la población y los relacionados con la moral (Ascanio, 2017). Para Medina y Palafox (2020) el turismo y los bienes de producción deterioran la oferta y la imagen de los destinos, genera un incremento en la brecha de desigualdad. Sin embargo, el presente estudio se centra en la relación entre el turismo y la población receptora.

La persona que habita en un entorno es denominado ciudadano, residente o anfitrión, los turibus generalmente causan molestias a los habitantes y afectan a los diferentes sectores que intervienen en el turismo como el comercio y el alojamiento. Causan desorden urbano que incide negativamente en el desempeño de la actividad turística, esto es explicado por Serrano et al., (2018) quienes señalan que:

Las calles de los Centros Históricos nunca fueron previstas para ser transitadas por coches y/o autobuses, al menos no de la forma intensiva como se da en la actualidad.

En este sentido, la instalación de los turibus puede generar conflictos viales debido a que crean caos y tráfico vehicular (Calderón y Orozco, 2009; Kovacic y Milosevic, 2016), provocando dificultad para transitar peatonalmente y la disminución de cajones de estacionamiento para

vehículos públicos lo que se traduce en un congestionamiento de las calles y en la disminución de la equidad social. Otra perspectiva es la de Quintero (2017) quien señala que el transporte turístico turibus se relaciona con problemas como la congestión, la contaminación y los accidentes.

Es indudable que los sistemas de transporte impactan la calidad de vida, empero, la accesibilidad es una variable fundamental en la planeación y la evaluación del transporte (Obregón et al., 2016), por lo tanto, puede afectar en la disminución del bienestar y calidad de vida de los habitantes. Por su parte Osorio (2006) aporta que la planeación es fundamental en el desarrollo turístico, sin embargo, debe ser analizada desde los componentes de oferta y demanda, es decir, la adecuación entre mercados y productos turísticos se establece como el aspecto clave para el desarrollo del sector turístico.

Mendoza, Monterrubio y Fernández (2011) escriben que el turismo y los viajes tienen un impacto sociocultural en el destino, debido a que afecta los sistemas de valores sociales, patrones de comportamiento, estructuras comunitarias, así como el estilo y calidad de vida. De lo anterior, podemos argumentar que el turismo tiene efecto en la ciudadanía e implica costos sociales como dificultad el tránsito vehicular, el ruido, el incremento en el precio de bienes y servicios, así como el aumento en el consumo del alcohol, estas variables son reconocidas en la literatura como efectos negativos.

Otros factores son el congestionamiento vehicular y la acumulación de basura en las calles, disminuyen las oportunidades de recreación al aire libre para los habitantes locales; dichos factores son relacionados con los efectos socioculturales del turismo. Aquí es necesario precisar que los factores anteriores dependen del tipo de turista, el grado de desarrollo turístico del destino, así como de las condiciones políticas, económicas y culturales. Específicamente, en el Centro Histórico de Zacatecas se concentran seis operadores que ofrecen recorridos a los diversos atractivos y que proporcionan servicio de turibus. Con base en los planteamientos anteriores, surge la siguiente pregunta de investigación.

¿Cuál es la percepción del ciudadano respecto al transporte turístico turibus en la Ciudad de Zacatecas?

4. Metodología

El término de regresión fue acuñado por Sir Francis Galton hacia el año de 1886, y fue corroborada su ley por Karl Pearson en el año de 1903. Según Monks (1991) la técnica de regresión cuantifica la asociación estadística entre dos o más variables y expresa la relación entre una variable dependiente Y, y una variable independiente X.

El estudio es de corte cuantitativo, la muestra se seleccionó por conveniencia debido a que no obedece ninguna fórmula estadística. La encuesta se aplicó de forma personal a ciudadanos y pequeños comerciantes del centro histórico de la Ciudad de Zacatecas, del 13 de diciembre de 2019 al 15 de febrero de 2020, a 90 personas obteniendo una tasa de respuesta de 100%. Del mismo universo se obtuvo al grupo de ciudadanos y al de comerciantes. El diseño del estudio es transversal y correlacional.

De manera específica el modelo matemático se plantea de la siguiente manera:

$$y = f(X_1, X_2, X_3) \quad (1)$$

Dónde: y = Edad del ciudadano; X_1 = Daño de la imagen del centro histórico; X_2 = Afecta la movilidad peatonal; X_3 = Causa conflictos viales.

De acuerdo con Gujarati y Porter (2010) una vez expuesta la relación matemática del modelo, se desarrolla la estimación econométrica. En nuestro caso el modelo que corresponde a la percepción del ciudadano es la expresión econométrica de la ecuación 1 y se desarrolla en la ecuación siguiente.

$$y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \mu \quad (2)$$

Donde: y : es la variable dependiente: edad del ciudadano; X_1 , X_2 y X_3 : son las variables del constructo “percepción del ciudadano”; β_0 , β_1 , β_2 y β_3 son los parámetros poblacionales y μ es un término de error aleatorio.

Para la prueba de hipótesis el modelo econométrico establece la hipótesis nula (ecuación 2) que las variables consideradas en la ecuación no ejercen influencia en el ciudadano de acuerdo a su edad. La hipótesis de investigación se establece en la ecuación 3:

$$H_0: \beta_1=0, \beta_2=0, \beta_3=0 \quad (3)$$

H_1 : H_0 no es verdadera

Referente al cuestionario, con base en la revisión de literatura se elaboró el constructo “percepción del ciudadano” (variables independientes); el cual consta de tres ítems medido en una escala tipo likert de 5 puntos (Hernández, Fernández y Baptista, 2010) con las puntuaciones siguientes: 1= Muy en desacuerdo, 2= En desacuerdo, 3= Ni de acuerdo ni en desacuerdo, 4= De acuerdo y 5= Muy de acuerdo. La variable dependiente es la edad del ciudadano.

Tabla 2. Operacionalización de variables con base en estudios analizados.

Variable	Indicadores	Autores
Percepción del ciudadano	AFT1 = (X ₁) Daña la imagen del Centro Histórico.	Paul y Pazos (2009); Suárez, Verano y García (2016); Medina y Palafox (2020).
	AFT2 = (X ₂) Afecta la movilidad peatonal.	Troncoso et al., (2011); Suárez, Verano y García (2016); Quintero (2017); Serrano et al., (2018).
	AFT3 = (X ₃) Causa conflictos viales.	Calderón y Orozco (2009); Millán (2010); Aparicio (2010); Kovacic y Molosevic (2016); Quintero (2017).

Fuente: Elaboración propia.

5. Resultados

Para la mejor comprensión de los resultados, se presenta en primera instancia los datos descriptivos de las personas entrevistadas los cuales se exhiben en la tabla 3, posteriormente se expone el coeficiente de confiabilidad y después la prueba de hipótesis con base en el análisis de regresión múltiple, el cual fue procesado en el software estadístico SPSS v20, con la técnica de pasos sucesivos.

Tabla 3. Descripción de datos descriptivos.

Descripción	Datos
Edad promedio de la personas entrevistadas	27 años
Persona de mayor edad	79 años
Persona de menor edad	16 años
Género Femenino	63%
Género Masculino	37%
Comerciantes visitados	27%
Ciudadanos entrevistados	73%
Personas que han utilizado el turibus	35%

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 3 se observa un promedio de edad de 27 años para los ciudadanos, la mayoría de las personas entrevistadas son del género femenino 63% y 37% del masculino, el 73% de los encuestados es ciudadano y el 27% son comerciantes de artesanía y dulces típicos. De las

personas entrevistadas sólo el 35% afirma haber utilizado los servicios de transporte turístico. Otra variable importante es la escolaridad de las personas entrevistadas, las cuales se presentan en la tabla 4.

Tabla 4. Nivel académico de las personas entrevistadas.

Sin estudios	Primaria	Secundaria	Preparatoria	Profesional
2%	2%	4%	7%	85%

Fuente: Elaboración propia.

Después de los datos descriptivos, el primer análisis es el estadístico de confiabilidad, según Hernández y otros (2010) la medida de consistencia interna más utilizada es el coeficiente alfa de Cronbach, el cual se expone en la tabla 5.

Tabla 5. Cálculo de la confiabilidad.

Variables independientes	α de Cronbach
AFT1 - Daña la imagen del Centro Histórico (X_1).	.792
AFT2 - Afecta la movilidad peatonal (X_2).	
AFT3 - Causa Conflictos viales (X_3).	

Fuente: Elaboración propia.

Como se observa en la tabla 5, el alfa de Cronbach supera 0.75, lo cual indica que la fiabilidad es aceptable (Hernández et al., 2010, p.302). Continuando con este apartado, se presentan los resultados del análisis de regresión múltiple, considerando las variables independientes y la dependiente. En la tabla 6 se pueden consultar los resultados de la ecuación 3 que estima dicha la relación.

Tabla 6. Resumen del modelo.

R	R ²	Error típico	Gl	F	Sig.
.299	.089	9.04	88	8.620	.004

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 6 se exhibe el coeficiente de correlación (R) entre la variable dependiente y la independiente, seguido del coeficiente de determinación (R^2), este valor indica el porcentaje de variación de la variable dependiente que explican las independientes. Y el estadístico F, el cual prueba la validez de las tres variables del modelo. Los resultados del análisis de regresión aparecen en la tabla 7:

Tabla 7. Prueba de hipótesis.

Variable	B	Error típico	β	t	Sig.
Constante	32.337	1.979	-	16.337	.000
AFT2 - Afecta la movilidad peatonal	-2.046	.697	-.299	-2.936	.004

Fuente Elaboración propia.

En la tabla 7 se expone el coeficiente (B) con un valor constante de 32.337, para la variable AFT2 - afecta la movilidad peatonal (X_2), tiene un valor de -2.046, el cual predice la variable dependiente. Por lo tanto nuestra recta de regresión es $y = 32.337 - 2.046x$. El cual indica que las personas de treinta años son las que perciben la afectación de la movilidad peatonal, esto se puede explicar porque son jóvenes y prefieren caminar o pasear por el centro histórico. El valor estandarizado del coeficiente Beta, permite determinar la influencia en la variable dependiente. El valor t, contrasta la hipótesis nula, por lo tanto, podemos afirmar que el turibus afecta la movilidad peatonal del ciudadano.

Respecto a la variable AFT1- daña la imagen del Centro Histórico (X_1) y AFT3- causa conflictos viales (X_3), no son significantes, por lo que no existe una afectación de estas variables en la percepción de los ciudadanos ni en los comerciantes, por lo tanto, no existe un daño al patrimonio colonial, ni a los edificios y las calles del Centro Histórico, tampoco causa conflictos viales en las principales avenidas, al igual que en los espacios que ocupan de estacionamiento. Esto se puede explicar porque los jóvenes evidentemente prefieren caminar por las calles y plazuelas que pasear en vehículo, debido a la estrecha topografía de las calles y avenidas del Centro de la ciudad; con estos resultados se da respuesta a la pregunta de investigación planteada.

6. Discusión

El Centro Histórico de la Ciudad de Zacatecas a través de los años, ha sido el eje principal de la actividad económica, social, cultural y turística, por ende concentra la mayoría de los atractivos turísticos al igual que los establecimientos dedicados al comercio y es un importante espacio para la recreación de la ciudadanía. Al analizar teóricamente el sistema turístico y sus efectos, con base en los resultados empíricos obtenidos, se evidencia la necesidad de contar con una planeación operativa orientada en el horizonte del corto plazo (Chiavenato, 2006), que permita la operación del turibus turístico con apego a horarios establecidos, que abarquen la demanda turística y las necesidades actuales de movilidad peatonal y respeto por la integración social.

Acorde con Quintero (2017) se sugiere establecer planes de ordenamiento territorial y de movilidad así como de desarrollo. Para Aparicio (2010) la movilidad es un aspecto fundamental, por lo tanto, conviene plantear tiempos específicos de recorridos, con el propósito de que el turibus permanezca en los lugares de estacionamiento sólo el tiempo necesario, se propone un análisis geográfico de las condiciones de infraestructura de las avenidas, calles y corredores peatonales. Es menester realizar planeación del espacio público para elevar la calidad de los servicios turísticos que se ofertan, haciendo énfasis en la funcionalidad y operatividad del transporte.

Desde el enfoque económico el turibus turístico es relevante debido a que genera empleo e influye positivamente en la venta de las empresas localizadas en los recorridos que oferta, es un factor importante para la generación de derrama económica debido a la movilidad de los turistas. Por lo tanto el turibus es un excelente conducto para reactivar zonas económicas con nulo flujo comercial.

7. Conclusiones

El turismo es una actividad de vital importancia para afrontar las crisis económicas y variables externas que afectan al país, debido a los cambios y transformaciones actuales, lo que concuerda con las sucesivas olas de Joseph Schumpeter (Chiavenato, 2006:495). En los tiempos actuales la economía necesita renovarse y empezar nuevos ciclos, para los cuales el turismo es esencial para afrontar los efectos económicos adversos causados por la actual pandemia.

Se concluye que el sistema de transporte turibus tiene un importante rol en el progreso del destino turístico, se considera esencial en las actividades turísticas (Kovacic y Milosevic, 2016). Para minimizar las afectaciones peatonales, es necesario realizar planeación sobre el diseño de recorridos que favorezca la máxima experiencia del turista con base en estudios de mercado, para determinar el horario óptimo, así se puede beneficiar el consumo de los productos como las artesanías por ejemplo.

Se recomienda el estudio de rutas con horarios y días establecidos, como la creación de la ruta cultural, que incluya museos y talleres artesanales, así mismo diversificar los recorridos hacia los pueblos mágicos cercanos, es necesario estandarizar el diseño y la imagen de los turibuses para generar un ícono de identidad, se propone la modernización de las unidades con acceso a las personas con discapacidad. Con la actualización de los camiones a modelos recientes de energía eléctrica, se contribuye a la preservación del medio ambiente. Esto se puede lograr por medio de financiamiento de la banca de desarrollo.

Es indudable que el turibus genera empleo y es fuente de derrama económica, por lo tanto, se considera necesario el reordenamiento del transporte turístico respetando los espacios peatonales, analizando la ubicación con base en la demanda turística, para favorecer la imagen de la ciudad y minimizar los conflictos viales que se pudieran ocasionar. En términos de limitaciones del trabajo, pueden considerarse el tamaño de la muestra y el corte transversal del estudio debido a que limita la explicación en el tiempo. Para futuras investigaciones conviene ampliar el tamaño de la muestra y aplicar el instrumento en ciudades de mayor población como la Ciudad de México o Guadalajara.

8. Referencias bibliográficas

- Aparicio, L. (2010). El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá. *Territorios* 22, 33-64.
- Ascanio, A. (2017). *Teoría del Turismo*. México: Trillas.
- Alves, S. y Ramos, A. R. (2015). Towards a sustainable tourism competitiveness measurement model for municipalities: Brazilian empirical evidence. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 13(6), 1337-1353.
- Bertalanffy, L.V. (1976). *Teoría General de los Sistemas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Calderón, J. R. y Orozco M. E. (2009). Planeación y modelo urbano: El caso de Cancún, Quintana Roo. *Quivera Revista de Estudios Territoriales*, 11(2), 18-34.
- Chiavenato, I. (2006). *Introducción a la teoría General de la Administración*. México: Mc Graw Hill.
- Correa, L.A. (2017). *Talleres Artesanales Zacatecanos. Recursos, capacidades y aspectos culturales*. Zacatecas: Texere Editores.
- DATATUR (2020). *Compendio estadístico del turismo en México 2018*. Consultado el 29 de marzo de 2020. Disponible en: <https://datatur.sectur.gob.mx/SitePages/CompendioEstadistico.aspx>
- DATATUR (2020b). *Compendio estadístico del Estado de Zacatecas*. Consultado el 29 de marzo de 2020. Disponible en: https://datatur.sectur.gob.mx/ITxEF/ITxEF_ZAC.aspx
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. P. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.
- Gujarati, D.N. y Porter, D.C. (2010). *Econometría*. México: Mc Graw Hill.
- Medina, G. S. y Palafox, A. (2020). La vulnerabilidad de Holbox, Quintana Roo, México, como destino turístico. *El Periplo sustentable*. (38), 42-68.
- Mendoza, M. M., Monterrubio, J. C. y Fernández, M. J. (2011). Impactos sociales del turismo en el centro integralmente planeado (CIP) Bahías de Huatulco, México. *Gestión Turística*, (15), 47-73.
- Millán, M. (2010). *Planificación: transportes, turismo y territorio*. Gran tour: Revista de investigaciones turísticas, 1, 97-119.
- Monks, J. G. (1991). *Administración de operaciones*. México: Mc Graw Hill
- Morillo, M. C. (2011). *Turismo y producto turístico. Evolución, conceptos, componentes y clasificación*. *Visión Gerencial*, (1), 135- 158.
- Ibañez, R. M. y Cabrera, C. (2011). *Teoría General del Turismo: Un enfoque global y nacional*. La Paz: Universidad Autónoma de Baja California Sur

- Kovacic, M. y Milosevic, T. (2016). Interdependence of Transport and Tourism. *Maritime Assembly*, 52, 99-111.
- Obregón, S. A., Sánchez, J. A. y Somohano M. L. (2016). Planificación de rutas turísticas para autobús a través de indicadores de accesibilidad integral y de dotación de bienes materiales e inmateriales. *Revista transporte y territorio*, 14, 144-166.
- OMT. (2020). *Organización Mundial del Turismo*. Consultado el 24 de marzo del 2020. Disponible en: <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>
- Osorio, M. (2006). La planificación turística. Enfoques y Modelos. *Quivera*, 8(1), 291-314.
- Paul, V. y Pazos, M. (2009). El transporte como producto turístico en Galicia: Un análisis de la oferta actual. *Revista Galega de Economía*, 18 (2), 1-29.
- Quintero, J.R. (2017). Beneficios ambientales, sociales y económicos del tranvía y el tren ligero: valoración de las políticas públicas en Colombia. *Revista transporte y territorio*, (17), 203-228.
- Salas, C. M. y López, A. (2019). Efectos espaciales de la tematización cultural para la recreación y el turismo en los corredores culturales peatonales del Centro Histórico de la Ciudad de México. *Investigaciones Geográficas*, 98, 1-17.
- Sánchez, A., Porpin, E. (2011). Transporte y turismo en la península de Baja California, México. *Revista Transporte y Territorio*, 5, 48-71.
- SECTUR. (2018). *Nuestro Turismo, el gran motor de la economía nacional*. México: Secretaría de Turismo.
- Serrano, A.L., Freire, S., Sanmartín, I. y Espinoza F. (2018). Recesión en la ocupación hotelera a partir de tres acontecimientos: terremoto, cierre de aeropuerto, construcción de tranvía. Caso Cuenca Ecuador. *Cuadernos de Turismo*, 42, 465-479.
- Suárez, F., Verano, D. y García, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Revista Gestión y Ambiente*, 19 (1): 48-63.
- Troncoso, C., Kuper, D. y Almirón A. (2011). Presentación: Dossier turismo, movilidad y territorio. *Revista Transporte y Territorio*, (5), 1-5.

Anexo

ESTUDIO DE TURIBUS

Fecha _____

- 1.- Edad del entrevistado _____
- 2.- Género Masculino () Femenino ()
- 3.- Escolaridad
() sin estudios formales () primaria () secundaria () preparatoria () profesional
- 4.- Perfil del entrevistado () comerciante () ciudadano Otro _____
- 5.- Ha utilizado los servicios del tranvía () sí () no

Perspectiva del ciudadano

- 1.- ¿Considera usted que el turibus daña la imagen del centro histórico?
Muy en desacuerdo _____ En desacuerdo _____ Ni de acuerdo ni en desacuerdo _____
De acuerdo _____ Muy de acuerdo _____
- 2.-Alguna vez ¿El turibus ha afectado su movilidad peatonal?
Muy en desacuerdo _____ En desacuerdo _____ Ni de acuerdo ni en desacuerdo _____
De acuerdo _____ Muy de acuerdo _____
- 3.- ¿Percibe usted que el turibus causa conflictos viales?
Muy en desacuerdo _____ En desacuerdo _____ Ni de acuerdo ni en desacuerdo _____
De acuerdo _____ Muy de acuerdo _____