



ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL

**FACULTAD DE INGENIERIA MARITIMA Y CIENCIAS DEL MAR
LICENCIATURA EN TURISMO**

**“SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE MASIVO URBANO
METROVÍA: INTEGRACIÓN DEL SERVICIO AL SECTOR
TURÍSTICO”**

TESIS DE GRADO

Previa a la obtención del Título de:

LICENCIADO EN TURISMO

Presentada por:

**JENNIFER CECILIA CASAL CARRILLO
JESSICA LEONOR ROMERO CAICEDO**

Guayaquil - Ecuador

2009

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme la fortaleza y confianza en la realización de mis sueños y proyectos. A la Lic. Samantha Ortiz, directora de la tesis, mi inmensa gratitud por su colaboración, tiempo y apoyo constante y su amistad.

Jennifer Casal Carrillo

A Dios por acompañarme día a día y darme la fortaleza para seguir adelante. A mis padres quienes siempre me han ayudado y apoyado a lo largo de mi vida. A mi directora de tesis por el entusiasmo que mostró durante la realización de este trabajo, así como por su paciencia, colaboración, tiempo y amistad.

Jessica Romero Caicedo

DEDICATORIA

A Miriam Carrillo Romero, mi madre y amiga por estar siempre a mi lado, porque con sus valores, principios, y amor me ha enseñado que todo en la vida es posible sin perder las esperanzas y siempre con la fé en Dios.

Jennifer Casal Carrillo

A mis padres Humberto y Leonor, por brindarme siempre su apoyo y ayuda empujándome a seguir adelante.

Jessica Romero Caicedo

TRIBUNAL DE GRADUACION

M.Sc. Julio Gavilanes

PRESIDENTE

Lcda. Samantha Ortiz

DIRECTORA DE TESIS

M.Sc. Jerry Landívar

Miembro Principal

Lcda. Leticia Vera

Miembro Principal

DECLARACION EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de esta Tesis corresponde a sus autoras y el Patrimonio cultural corresponde a la ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL”.

(Reglamento de Graduación de la ESPOL)

JENNIFER CECILIA CASAL CARRILLO

JESSICA LEONOR ROMERO CAICEDO

RESUMEN

El Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía es considerado como el mejor transporte público de la ciudad de Guayaquil por su ordenamiento, seguridad y eficiencia; ya que su ruta recorre las zonas regeneradas de la ciudad.

En el presente trabajo de investigación propone integrar al Sistema de Transporte Masivo Urbano Metrovía al sector Turístico, implementándolo con las características de una auto-guía que contribuyan a la visita de los turistas que recorren la ciudad; en especial a los mochileros, de tal manera que tengan una visita práctica, cómoda y económica; además de que puedan tener una mayor interacción con la comunidad receptora y la cultura local.

La integración de la Metrovía al turismo surge ante la necesidad de brindar un servicio de apoyo en el ámbito de transporte turístico terrestre, definiendo los sitios de interés, atractivos turísticos y los diversos locales de Alojamiento, Restauración y Recreación que se encuentran a lo largo de la ruta Troncal 1 del Sistema.

El análisis de la situación actual de la Metrovía ayudó a determinar los parámetros necesarios que servirán para ofrecer un servicio de calidad, así como también las necesidades de los turistas.

A partir de este análisis surgieron las pautas para la elaboración de la propuesta de tal manera que se pueda satisfacer al mercado real y potencial. Para la definición de las deficiencias y potencialidades se emplearon diversos medios como: la observación directa, encuestas, entrevistas, libros.

Se definieron los sitios de interés, atractivos turísticos y los diversos locales de Alojamiento, Restauración y Recreación que se encuentran a lo largo de la ruta Troncal 1 del Sistema.

ÍNDICE GENERAL

	PAG.
RESUMEN	VI
ÍNDICE GENERAL	VIII
ÍNDICE DE MAPAS	XII
ÍNDICE DE TABLAS	XIV
ÍNDICE DE FIGURAS	XIX
ÍNDICE DE GRÁFICOS	XXI
ÍNDICE DE ANEXOS	XXVI
INTRODUCCIÓN	
CAPITULO I: GENERALIDADES	
1.1 Antecedentes	6
1.1.1 Organigrama de los transportes del Ecuador	11
1.2 Marco Conceptual	17
1.2.1 Tipos de Turistas	18
1.2.2 Tipos de transporte	21
1.2.2.1 Transporte Público Urbano: Autobús	41

1.2.2.2	Sistemas de Transporte: Sistema de Bus Rápido	43
1.2.2.3	Reglamentos del transporte turístico	48
1.2.3	Tipos de ruta	58
1.2.4	Análisis comparativo del Transporte Masivo Integrado al sector turístico	60
CAPITULO II: METODOLOGIA		
2.1	Metodología Documental	66
2.1.1	Hemográfica	67
2.1.2	Archivista	67
2.1.3	Multimedia	68
2.2	Trabajo de Campo	68
2.2.1	Entrevista Personal	69
2.2.2	Encuestas (Segmentación Aleatoria)	70
2.2.3	Observación directa	72
CAPITULO III: SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO URBANO: “METROVÍA”		
3.1	Fundación METROVIA	74
3.2	Tipos de buses (articulados y alimentadores)	88
3.3	Rutas establecidas, Estaciones y Paradas	91
3.4	Seguridad	114
3.5	Potencialidades para el turismo	117

CAPITULO IV: INVESTIGACIÓN DE MERCADO

4.1	Elaboración de encuestas	129
4.2	Estadísticas de visitante-turistas en Guayaquil	149
4.3	Demanda: Determinación de los clientes reales y potenciales	150
4.4	Definición del Mercado Target (intrépidos-mochileros)	151
4.5	Presupuesto de gasto en transportación terrestre en Guayaquil	165
4.6	Oferta: Determinación de las diferentes empresas que brindan el servicio de transportación turística dentro de Guayaquil	166
4.7	Aceptación de la Metrovía como transporte turístico por parte de la ciudadanía	173
4.8	Definición de las necesidades del cliente para usarlas como herramientas en la elaboración de los mapas	174

CAPITULO V:PROPUESTA

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO URBANO METROVÍA: INTEGRACIÓN DEL SERVICIO AL SECTOR TURÍSTICO

5.1	Creación de servicios de apoyo al turismo	177
5.2	Establecer rutas rápidas a los atractivos	179
	5.2.1 Trípticos y Volantes informativas	180
	5.2.2 Paneles informativos con mapas a gran escala	181
	5.2.3 Pantallas en cada estación exponiendo los atractivos	

e información turística de la ciudad	182
5.2.4 Servicio de Guía turístico	183
5.3 Convenio de participación Fundación METROVÍA-ESPOL	186
CONCLUSIONES	193
RECOMENDACIONES	195
ANEXOS	197
BIBLIOGRAFÍA	295

ÍNDICE DE MAPAS

		PAG.
MAPA I	Recorrido del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano "Metrovía" TRONCAL 1.	98
MAPA II	Recorrido del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano "Metrovía" TRONCAL 2.	102
MAPA III	Recorrido del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano "Metrovía" TRONCAL 3.	111

ÍNDICE DE TABLAS

		PAG.
TABLA 1	Evolución del transporte terrestre de Guayaquil	10
TABLA 2	Equipamiento transporte turístico de Perú	58
TABLA 3	Cuadro Comparativo Optibus-Metrovía	63
TABLA 4	Frecuencia de salida de los buses articulados	89
TABLA 5	Tiempo promedio de recorrido de los buses articulados	89
TABLA 6	Horas pico de uso de la Metrovía	89
TABLA 7	Tiempo de recorrido de los buses alimentadores	91
TABLA 8	Paradas hacia el norte de la Troncal 1	95
TABLA 9	Paradas hacia el norte de la Troncal 1	96
TABLA 10	Paradas hacia el norte de la Troncal 2	101
TABLA 11	Paradas Troncal 3	110
TABLA 12	Análisis DAFO de la Metrovía	119
TABLA 13	Resultados de la pregunta 1 a la Comunidad Receptora	135
TABLA 14	Resultados de la pregunta 2 a la Comunidad	

	Receptora	135
TABLA 15	Resultados de la pregunta 3 a la Comunidad Receptora	136
TABLA 16	Resultados de la pregunta 4 a la Comunidad Receptora	137
TABLA 17	Resultados de la pregunta 5 a la Comunidad Receptora	137
TABLA 18	Resultados de la pregunta 6 a la Comunidad	138
TABLA 19	Resultados de la pregunta 7 a la Comunidad Receptora	138
TABLA 20	Resultados de la pregunta 8 a la Comunidad Receptora	139
TABLA 21	Resultados de la pregunta 9 a la Comunidad Receptora	140
TABLA 22	Resultados de la pregunta 10 a la Comunidad Receptora	141
TABLA 23	Resultados de la pregunta 11 a la Comunidad Receptora	141
TABLA 24	Resultados de la pregunta 12 a la Comunidad Receptora	142
TABLA 25	Resultados de la pregunta 13 a la Comunidad Receptora	143

TABLA 26	Resultados de la pregunta 14 a la Comunidad Receptora	143
TABLA 27	Resultados de la pregunta 15 a la Comunidad Receptora	144
TABLA 28	Resultados de la pregunta 16 a la Comunidad Receptora	144
TABLA 29	Resultados de la pregunta 17 a la Comunidad Receptora	145
TABLA 30	Resultados de la pregunta 18 a la Comunidad Receptora	145
TABLA 31	Resultados de la pregunta 19 a la Comunidad Receptora	146
TABLA 32	Resultados de la pregunta 20 a la Comunidad Receptora	147
TABLA 33	Resultados de la pregunta 21 a la Comunidad Receptora	148
TABLA 34	Visitantes de Guayaquil del año 2002 al 2007	149
TABLA 35	Promedio anual y mensual de llegadas de extranjeros por vía aérea a Guayaquil	149
TABLA 36	Porcentajes de Visitantes y Turistas que vienen a Guayaquil	154
TABLA 37	Resultados de la pregunta 1 a los Clientes	

	Potenciales	155
TABLA 38	Resultados de la pregunta 2-A a los Clientes Potenciales	155
TABLA 39	Resultados de la pregunta 2-B a los Clientes Potenciales	155
TABLA 40	Resultados de la pregunta 3 a los Clientes Potenciales	156
TABLA 41	Resultados de la pregunta 4 a los Clientes Potenciales	157
TABLA 42	Resultados de la pregunta 5 a los Clientes Potenciales	157
TABLA 43	Resultados de la pregunta 6 a los Clientes Potenciales	158
TABLA 44	Resultados de la pregunta 7 a los Clientes Potenciales	158
TABLA 45	Resultados de la pregunta 8 a los Clientes Potenciales	159
TABLA 46	Resultados de la pregunta 9-A a los Clientes Potenciales	160
TABLA 47	Resultados de la pregunta 9-B a los Clientes Potenciales	160
TABLA 48	Resultados de la pregunta 9-C a los Clientes Potenciales	160
TABLA 49	Resultados de la pregunta 9-D a los Clientes Potenciales	161
TABLA 50	Resultados de la pregunta 9-E a los Clientes Potenciales	161
TABLA 51	Resultados de la pregunta 9-F a los Clientes Potenciales	161

	Potenciales	161
TABLA 52	Resultados de la pregunta 9-G a los Clientes Potenciales	162
TABLA 53	Resultados de la pregunta 9-H a los Clientes Potenciales	162
TABLA 54	Resultados de la pregunta 9-I a los Clientes Potenciales	162
TABLA 55	Resultados de la pregunta 9-J a los Clientes Potenciales	163
TABLA 56	Resultados de la pregunta 9-K a los Clientes Potenciales	163
TABLA 57	Resultados de la pregunta 9-L a los Clientes Potenciales	163
TABLA 58	Resultados de la pregunta 9-M a los Clientes Potenciales	164
TABLA 59	Resultados de la pregunta 9-N a los Clientes Potenciales	164
TABLA 60	Estadía y gasto promedio del Turismo Receptor	165
TABLA 61	Catastro turístico de la provincia del Guayas – Servicio de transporte turístico terrestre	166
TABLA 62	Rutas y Tarifas de Manglar Rojo	168
TABLA 63	Rutas y Tarifas Promedio de Empresas Piratas de	

	Transporte	169
TABLA 64	Rutas y Tarifas de Vansertrans S.A.	170
TABLA 65	Especificaciones de recorridos de Guayaquil Visión	172

ÍNDICE DE FIGURAS

	PAG.
FIGURA 1 Organigrama del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre	13
FIGURA 2 Organigrama de la C.T.G.	16
FIGURA 3 El Savannah	23
FIGURA 4 Flyer de los Wright	25
FIGURA 5 Aerolínea Ícaro	29
FIGURA 6 Ford 1912	31
FIGURA 7 Para mediados del siglo XIX, el ferrocarril se había convertido en el medio predominante de la transportación terrestre	32
FIGURA 8 Bus Urbano, Cuenca	43
FIGURA 9 Ecovía	46
FIGURA 10 Optibus México	60
FIGURA 11 Estructura organizacional de la fundación Metrovía	75
FIGURA 12 Esquema general del sistema Metrovía	76
FIGURA 13 Ciclo del sistema de recaudo	79

FIGURA 14	Uso del sistema Metrovía	82
FIGURA 15	Bus Articulado	88
FIGURA 16	Bus Alimentador	90
FIGURA 17	Recorrido Rutas alimentadoras del Terminal El Guasmo	92
FIGURA 18	Recorrido Rutas alimentadoras del Terminal Río Daule	93
FIGURA 19	Especificaciones Troncal 1	97
FIGURA 20	Parada Banco Central	99
FIGURA 21	Parada Aeropuerto	103
FIGURA 22	Recorrido Troncal Bastión Popular y rutas alimentadoras	108
FIGURA 23	Parada de la Universidad Católica	114
FIGURA 24	Especificaciones Bus Articulado	115
FIGURA 25	Interior de buses alimentadores	116

ÍNDICE DE ANEXOS

		PAG.
ANEXO 1	Ley de Turismo	197
ANEXO 2	Reglamento General a la Ley de Turismo	201
ANEXO 3	Reglamento General de las Actividades Turísticas	214
ANEXO 4	Normas del Conductor de Transporte Turístico Terrestre	229
ANEXO 5	Decreto supremo N° 003-2005-MTC Reglamento Nacional de Transporte Turístico Terrestre(Perú)	232
ANEXO 6	Puntos de interés ciudad de León- Optibus	240
ANEXO 7	Rutas Alimentadoras – Optibus	241
ANEXO 8	Estatuto Sustitutivo de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil	242
ANEXO 9	Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil	246
ANEXO 10	Terminal Río Daule y Terminal El Guasmo	253

ANEXO 11	Proyecto Un minuto con la historia	254
ANEXO 12	Entrevista Metrovisión	255
ANEXO 13	Operación de ruta Troncal 1 - Metrovía	257
ANEXO 14	Ruta de Metro bastión	258
ANEXO 15	Entrevista a Dukers	259
ANEXO 16	Plantilla de encuesta comunidad receptora	262
ANEXO 17	Plantilla de encuesta a los clientes potenciales y reales	263
ANEXO 18	Entrevista Gerente de Operaciones Transporte Turístico Transrabbit S.A.	264
ANEXO 19	Entrevista Jefe de Servicios Turísticos y Ventas de Guayaquil Visión	265
ANEXO 20	Fichas de identificación de atractivos turísticos a lo largo del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía - Troncal 1	266
ANEXO 21	Presupuesto de elaboración de videos turísticos	292
ANEXO 22	Presupuesto de proyecto	294

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Guayaquil es una metrópolis económica, es un centro administrativo y núcleo turístico, ofreciendo gran variedad de servicios, atractivos y equipamiento adaptado al turismo de paso y de negocios; la actividad turística incide en determinados barrios y sectores, en particular en el centro de la ciudad. Además es el centro económico de la provincia del Guayas, posee dentro del campo turístico características especiales como: la intensidad de sus relaciones con el extranjero, que exige lazos eficaces y alojamiento de gran calidad, celebración frecuente de manifestaciones profesionales ya sean encuentros internacionales, ferias, centro de congresos y parques de exposiciones.

A partir de la regeneración urbana Guayaquil resurgió junto con sus atractivos turísticos, dándose a conocer cada día más, tanto para turistas nacionales e internacionales, pasando a ser una ciudad turística y no solo a ser considerada como una ciudad de paso, ya que tiene belleza arquitectónica y urbanística; atrayendo a turistas y visitantes.

Entre los tipos de turista que visitan la ciudad de Guayaquil tenemos: mochileros, ejecutivos y personas de la 3ª edad, entre otros; los últimos dos grupos llegan contratando paquetes a las Operadoras Turísticas del país, dichos paquetes van dirigidos a grupos con guías específicas, regidos a itinerarios preestablecidos; donde difícilmente ese tipo de turista puede visitar la ciudad por su propia cuenta; sin embargo, a los mochileros, que cada vez van en aumento, les gusta aventurarse, sentirse libres, el ser parte de la “vida común de la sociedad”, deciden conocer por cuenta propia cada ciudad que visitan y sin contar con asesoramiento alguno, experimentando libremente, siendo este un grupo cautivo por explotar.

Para los organizadores de viajes el aspecto de mayor interés son las excursiones organizadas dirigidas a aquellos viajeros que llegan a un destino determinado y desean conocer la ciudad y sus atractivos; sin embargo, los mochileros buscan viajar a lugares lejanos que les brinden nuevas experiencias, así también que recorrer el destino resulte económico.

Se quiere plantear una alternativa para aquellas personas que desean visitar la ciudad de Guayaquil de manera independiente, económica y libre. Es por eso que vemos la necesidad de brindar a este tipo de turista todas las facilidades que posee nuestra ciudad de una forma clara, precisa y

ordenada, de tal manera que puedan disfrutar y ser parte de la “vida cotidiana de Guayaquil”.

A través de la Investigación se podrá demostrar si el sistema de transporte masivo urbano “METROVIA” tiene posibilidades de ser integrado al turismo de Guayaquil ya que la nueva alternativa de transportación hace que la imagen de la ciudad se modernice al ser un sistema de transportación ordenado, ya que cuenta con terminales, paradas específicas, rutas cercanas a atractivos, carriles exclusivos, además de buena seguridad, buses identificados por colores y logotipos cuyas frecuencias de llegadas están programadas y de tal manera que se puedan poner al alcance facilidades a los mochileros, y por qué no a todos los tipos de turistas que visitan la ciudad; donde puedan movilizarse recorriendo y disfrutando de la ciudad con la ayuda de un pequeño mapa.

La presente propuesta trata de generar mayores visitas a la ciudad de Guayaquil como un lugar turístico en vista de que cada vez el turista busca realizar viajes de manera independiente, de una forma económica y sin tener que regirse a itinerarios; así como también da apertura al turista ya que este podrá conocer la ciudad de una forma natural y espontánea, llenándose de experiencias y anécdotas en su visita a los diferentes atractivos turísticos.

Esto se logrará integrando la Troncal 1 del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía como un servicio de apoyo a la actividad turística.

Objetivo general:

Integrar el Sistema de transporte masivo urbano “Metrovía” al sector Turístico, preparando este transporte con los implementos necesarios de un auto-guía a los turistas mochileros para que tengan un acceso práctico, cómodo, económico y disfruten de los atractivos turísticos de la ciudad de Guayaquil.

Objetivos específicos:

- Diagnosticar el estado de Buses Alimentadores, Articulados, Paradas y Estaciones de la Metrovía por medio de encuestas, observación directa para determinar la factibilidad para implementarlos al sector turístico.

- Crear servicios de apoyo de turismo por medio de trípticos, paneles informativos y mapas Turísticos de los atractivos que se encuentren cerca de cada paradero o estación de la Metrovía, así como las rutas que se pueden tomar para llegar a los mismos.

- Definir las necesidades de los turistas que visitan la ciudad de Guayaquil determinando las potencialidades del Sistema de Transporte Masivo Urbano "METROVIA" para su integración al turismo.
- Viabilizar convenio Fundación METROVÍA-ESPOL, para estudiantes de la carrera Licenciatura en Turismo para sus pasantías.

CAPITULO I

GENERALIDADES

1.1 Antecedentes

Etimológicamente, la palabra Transporte viene del latín *trans* (al otro lado), y *portare* (llevar), de allí que transporte en un sentido literal se denomina al “traslado de personas o bienes de un lugar a otro”.

Cuando el hombre comienza a desplazarse, ya sea para alimentarse, conquistar nuevos mundos o simple curiosidad, se ve en al necesidad de depender de algún medio de locomoción.

Hoy en día con el avance de las comunicaciones y la tecnología este concepto se ha ido ampliando y precisando aún más y podemos decir que se estructura al servicio del interés público e incluye infraestructuras, vehículos y operaciones.

El transporte es y ha sido en Latinoamérica y en todo el mundo un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

El transporte comercial de personas se clasifica como Servicio de Pasajeros y el de bienes como Servicio de Carga o de Mercancías.

El Turismo desde sus inicios ha estado muy ligado con varias esferas de la actividad del hombre, siendo una de ellas el Transporte. Sin el Transporte no es posible concebir el turismo en cualquiera de sus modalidades, es decir que el turismo y el transporte son inseparables, pues el transporte facilita el esparcimiento al turista.

La facilidad de acceso dentro de un destino turístico es uno de los requisitos indispensables para el éxito de la transportación, ya que el turismo implica viajar de manera agradable, sea por tierra, mar o aire y que sea beneficioso para el turista y no una experiencia desagradable. Una de las razones más importantes para escoger el autobús antes que otro medio de transporte es el precio. Los autobuses son utilizados para visitar un determinado lugar; en Europa son ampliamente usados por los organizadores de excursiones por la

calidad en servicio, ya que estos ofrecen servicios en rutas locales, giras turísticas y excursiones organizadas, transporte rápido y urbano. Actualmente se cuenta con Sistemas de Buses Rápidos que facilitan el recorrido de una ciudad por su rapidez, así como por el bajo precio; tenemos como ejemplo El Metrobus (México), TransMilenio (Colombia), TransMetro (Guatemala). Dentro de Ecuador la primera ciudad donde se puso en práctica el Sistema de Bus Rápido es Quito, donde podemos encontrar El Trolebús y la Ecovía; y en la ciudad de Guayaquil a partir del año 2006 la Metrovía.

Evolución del transporte terrestre en Guayaquil

A finales del siglo XIX, Guayaquil contaba con 100.000 habitantes. La ciudad fue extendiéndose y su estructura urbana hizo necesario masificar el transporte de personas. Esta fue acomodando su sistema de locomoción hasta el servicio público de hoy.

Hasta el siglo XX el transporte se los hacía en carreteras tiradas por mulas en modelos rústicos y en otros muy elegantes y familiares.

1841	Ferrocarril de la Aduana.
1851	No había coche de ninguna clase.
1861	Solo existía 2 coches, pero si habían muchas carreteras de mulas
1864	En venta 3 coches con sus arneses completos.
1866	Funcionaba el ómnibus del Salado, que iba sobre rieles.

1879	Pocos paseos en coche, prohibida su circulación cuando llueve para que no se estropeen las calles.
1880	Carros urbanos halados por mulas.
1884	Carros imperiales con una banca doble en el techo.
1892	Se halla recorrido en todas sus direcciones por tranvías.
1904	Se anuncia automóvil Reo.
1906	Existían 56 líneas de carros urbanos que recorren en conjunto una extensión de 33.000 metros.
1910	La empresa de coches la Equitativa tenía 60 coches, 150 caballos y dos carrozas.
1911	En servicios los carros eléctricos, las personas iban entusiasmadas a pasear en estos novedosos vehículos.
1915	La empresa de Luz y Fuerza Eléctrica disponía de 25 tranvías. La Empresa de Carros Urbanos estaba compuesta por 87 vehículos.
1920	La ciudad contaba con 200 automóviles de alquiler y otros tantos particulares.
1927	Rodolfo Baquerizo Moreno " Fundador del Transporte Urbano " lo llevó hacer la importación de los primeros camiones para el servicio público y al poco tiempo con dos autobuses para pasajeros, que posteriormente los incrementó en ocho unidades de la cuales destinó una para transportar visitantes al parque de diversiones, también de su creación, conocido como el American Park.
1928	La empresa de Tranvías Eléctricos aparece cuando Rodolfo Baquerizo la adquiere de la Empresa eléctrica.
1930	Hacia el norte (Plaza Colón) quedaba la primera estación de tranvía, donde los carros daban la vuelta.
1936	Autobuses eran armados con madera sobre un chasis de camión, forrado de planchas de metal y acondicionados con ventanas móviles. Con el paso de los años a este servicio se lo denominó buses .

1950	Se inició la circulación de unos pocos con carrocería metálica. Había 15 líneas para toda la ciudad, las cuales no abastecían por lo que llevaban pasajeros de pie y apretados. Apareció el término colectivos .
1984	Se inaugura un servicio de 'Sólo sentados' dividiendo de esta manera el transporte urbano de dos categorías: Popular y Ejecutivo.
1991	Buses articulados en 1991; el servicio era manejado por la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), pero el servicio duró un poco más de un año, por el poco mantenimiento que se daba a las unidades.
1992	Las furgonetas recorren toda la ciudad con rutas más cortas y con mayor frecuencia y horario. Pero su capacidad era de solo 12 pasajeros, resultando caóticas para el tráfico en las zonas más convulsionadas.
2001	El Consejo Nacional de Tránsito (CNT) y la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) resuelven el 12 de Octubre del 2000 que desde el 13 de abril del 2001, las furgonetas dejarán de brindar el servicio de transporte público.
2003	La CTG y el alcalde de Guayaquil, Jaime Nebot, promueven el cambio de colores e imagen en los buses de transporte urbano, servicio popular celeste y blanco y el especial azul y blanco. Además, no podrán llevar avisos publicitarios.
2006	El Municipio de Guayaquil, creó la idea de implementar El Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano "Metrovía".

Tabla 1. Evolución del transporte terrestre de Guayaquil

Fuente: Diario El Universo. Guayaquil 9 de Octubre del 2003

Especial Infográfico. Pág.8

1.1.1 Organigrama de los transportes del Ecuador

En el Ecuador el transporte terrestre lo compone el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre el cual es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno, con personería jurídica, Jurisdicción nacional, presupuesto y patrimonio propio, autonomía administrativa y económica. Es la máxima autoridad nacional dentro de la organización y control del tránsito y del transporte terrestre y sus resoluciones son obligatorias.

El Presidente del Consejo Nacional de Tránsito es el Ministro de Gobierno o su delegado y están bajo su dependencia todos los organismos de Tránsito y Transporte Terrestres determinados a continuación; con las salvedades consagradas en la Ley que dicen relación a la autonomía de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas.

- El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres;
- La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres;

- Los Consejos Provinciales de Tránsito, y Transporte Terrestres; y la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas;
- Las Jefaturas provinciales de tránsito y transporte terrestres;
- Las Subjefaturas en sus jurisdicciones.

Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres

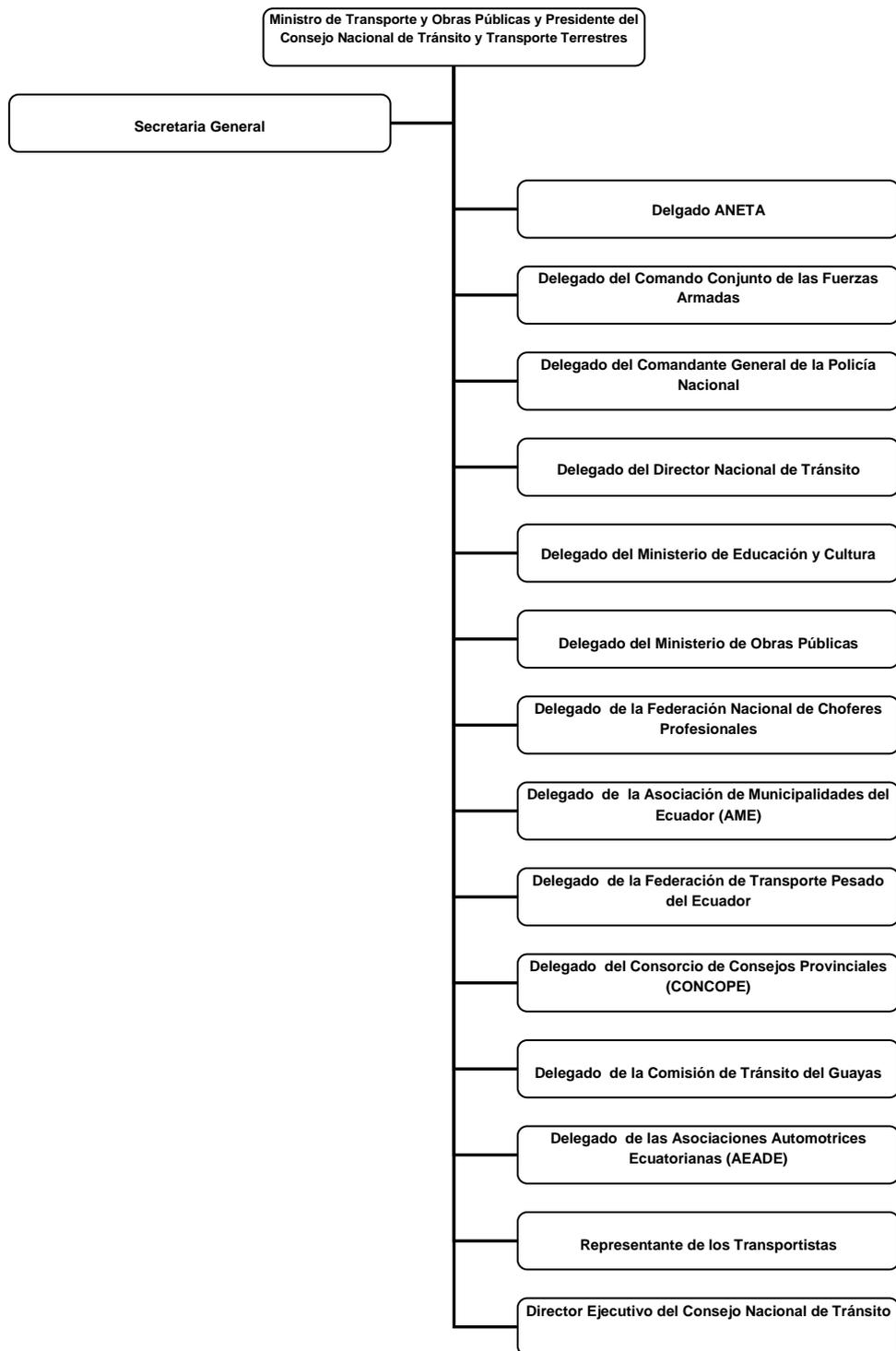


Figura 1. Organigrama del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

La Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas

(C.T.G.) Fue creada por la Presidente de la República señor Carlos Julio Arosemena Tola como entidad autónoma, descentralizada, de derecho público con la finalidad de regular todo lo relativo al tránsito terrestre de la provincia mediante Decreto de Ley de Emergencia No. 140 publicado en el Registro Oficial No. 112 de 30 de enero de 1948.

La Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas (C.T.G.) es una persona jurídica de derecho público, descentralizada, de duración indefinida, con patrimonio propio y con autonomía técnica, funcional, administrativa, financiera y presupuestaria con domicilio en la ciudad de Guayaquil y con jurisdicción en todo el territorio de la provincia del Guayas; tiene como finalidad regular, dirigir y controlar las actividades, operaciones y servicios de tránsito y el transporte terrestre en la jurisdicción de la provincia, así también, la planificación y organización de estas acciones podrán ser coordinadas con las municipalidades de esta provincia.

El directorio lo conforman:

- El Director Ejecutivo; y,

- El Subdirector Ejecutivo.
- Un representante del Presidente de la República
- El Alcalde de Guayaquil o su delegado
- El Prefecto Provincial del Guayas o su delegado
- El Presidente de la Junta Cívica de Guayaquil
- Un representante designado por las Cámaras de la Producción de Guayaquil, que será un profesional universitario o politécnico especializado en ingeniería de tránsito o urbanismo, y durará cuatro (4) años en el ejercicio de sus funciones
- El Comandante del Regimiento Guayas No. 2 o su delegado que deberá tener el grado de oficial superior, segundo en antigüedad como mínimo; y,
- Un representante de las Fuerzas Armadas acantonadas en Guayaquil debiendo ser el Jefe de la Zona más antiguo en la plaza o su delegado, que deberá ser el segundo en antigüedad.¹

¹ Salvo decreto presentado por la Asamblea Constituyente, junio 2008

Organigrama de la C.T.G.

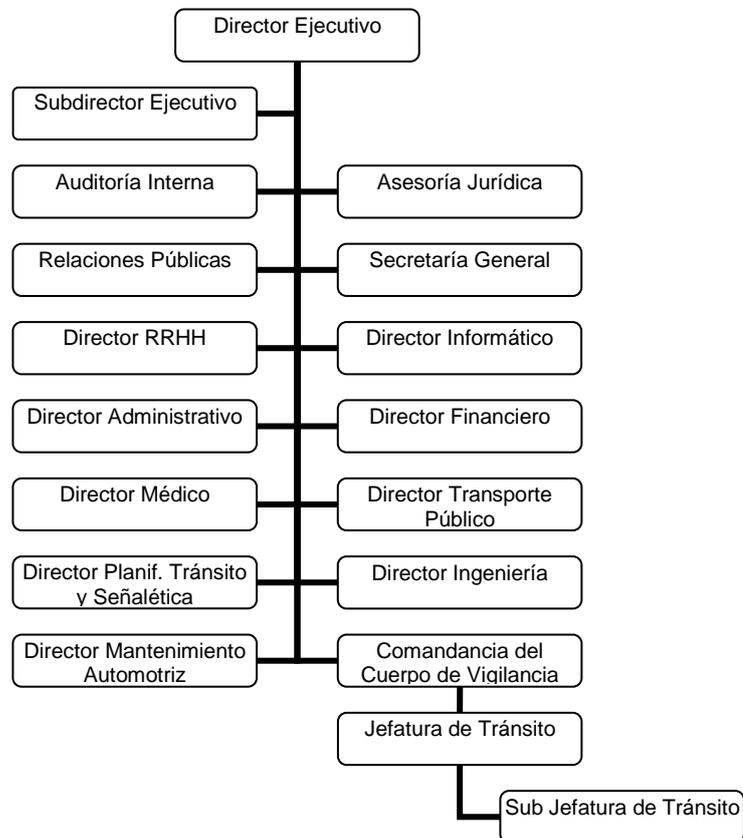


Figura 2. Organigrama de la C.T.G.

1.2 Marco Conceptual

Según la enciclopedia Microsoft Encarta transporte es “medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías.”

El desarrollo del turismo ha estado relacionado con el desarrollo del transporte, ya que, por definición; El turismo implica desplazamiento fuera del lugar de residencia habitual.

El transporte turístico es el servicio que se encarga del traslado de los visitantes de un lugar a otro de manera segura, cómoda y ágil. El incremento del turismo ha sido propicio para desarrollar los diferentes medios de transporte turísticos de acuerdo a las necesidades de cada tipo de turista así como mejorar la calidad de estos.

1.2.1 Tipos de Turistas

De acuerdo a la clasificación de Stanley Plog, los turistas pueden dividirse en cinco categorías:

- Alocéntricos: Del inglés “allocentric”, son aquellos turistas que se sienten atraídos por los destinos desconocidos, en donde no hay desarrollo turístico previo y pueden mantener gran contacto con los habitantes del lugar.
- Para-alocéntricos: Del inglés “near allocentric”, son turistas que gustan de los destinos poco visitados, pero desean poder contar con instalaciones creadas, al menos precariamente, para los turistas.
- Psicocéntricos: Del inglés “psychocentric”, busca destinos conocidos, instalaciones estándar creadas para el turismo, no quiere correr riesgos y no tiene mayor interés en interactuar con los nativos
- Para-psicocéntricos: del inglés “near-psycocentric”, son aquellos turistas que si bien buscan destinos conocidos y

con instalaciones turísticas, tienen una actitud un poco más abierta hacia el entorno y con los habitantes del lugar.

- Céntricos: Del inglés “centrics”, de acuerdo a Plog la mayor parte de los turistas se inscriben en esta categoría. Oscilan entre las categorías de “alocéntricos” y “psicocéntricos” de acuerdo a sus necesidades y gustos.

Stanley Plog concibe una posición social central, que equivale gráficamente a un centro que se corresponde con la aceptación de los valores morales.

Los resultados del trabajo experimental de Stanley Plog arrojan una distribución normal en la aceptación de estos valores. Con menor valor modal² sitúa a aquellas personas que no concuerdan con el centro y a los cuales denomina alocéntricos. Con mayor valor modal (mayor frecuencia grupal) que tienen mayor aceptación de los morales. A éstos los denomina: psicocéntricos.

² Es el valor correspondiente a la media estadística

Una vez analizada la tipología de Plog hemos llegado a la conclusión de que los **mochileros**, que es el grupo objetivo corresponden a la categoría de **turistas allocéntricos**; ya que son viajeros que se identifican por viajar de manera independiente de las agencias de viaje y tours. El viaje de un mochilero es de duración prolongada, pudiendo ser de varias semanas, pasando por varios meses e incluso años. Sus motivaciones son variadas, sin embargo todos tienen en común el deseo de conocer lugares y gente de una manera diferente, escapando de los “tours organizados” y lugares o destinos muy “turísticos”. Para ahorrar dinero en su travesía escogen alojamientos baratos como son hostales, “bed and breakfast” u hoteles de baja categoría, que ofrecen lo básico para pasar una noche, es una elección del viajero, pues le da más libertad y le permite compartir su viaje con la naturaleza. El alojamiento y el transporte son gastos importantes en el presupuesto diario de un mochilero, ya que para transportarse de un lugar a otro buscan un transporte económico siendo los más comunes los trenes, buses e inclusive el pedir aventones.

Los mochileros son quienes han abierto el camino de destinos desconocidos, que luego se vuelven populares y son ofrecidos con el pasar del tiempo por las agencias de viajes. Con el

tiempo el estilo de viaje del mochilero se ha vuelto muy popular entre los jóvenes, y los que no lo son tanto, atraídos por el espíritu aventurero y la experiencia de conocer otros países y su cultura. En el mundo existen destinos preferidos para los mochileros, y estos se concentran mayormente en Asia, Europa y Latinoamérica.

1.2.2 Tipos de transporte

Transporte Acuático (Marítimo y Fluvial):

Las embarcaciones se pusieron de moda por vez primera alrededor del año 6000 a.C. En la antigüedad, en el río Nilo se podía observar toda clase de barcas y lanchas impulsadas por remos, muchos de ellos con intrincadas inscripciones decorativas. Luego a algún navegante anónimo se le ocurrió la idea de instalar una rama de árbol erguida contra el viento y ayudada por una tela para impulsar la embarcación sin el uso de remos.

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos

utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros teatros de operaciones.

El primer buque velero *James Monroe* diseñado para la navegación trasatlántica regular, zarpó de Nueva York el 5 de enero de 1818 llevando una carga de correo, rumbo a Liverpool, Inglaterra. En el transcurso de diez años, el Atlántico se vio surcado por flotas de barcos de pasajeros que hacían viajes rutinarios entre Europa y América.

En 1819, un barco con máquina a vapor, el *Savannah* cruzó el Atlántico hacia Irlanda bajo el mando del capitán Moses Rogers. El barco, que medía 33 m, realizó la travesía entre Savannah (Georgia, Estados Unidos) y Liverpool (Inglaterra). Los documentos muestran que el barco solo fue propulsado por vapor durante un total de ocho horas, probablemente porque su voluminosa y poco fiable máquina de vapor requería más carbón del que podía transportar el barco.

Para mediados del siglo XIX, los mares estaban dominados por los barcos veleros.

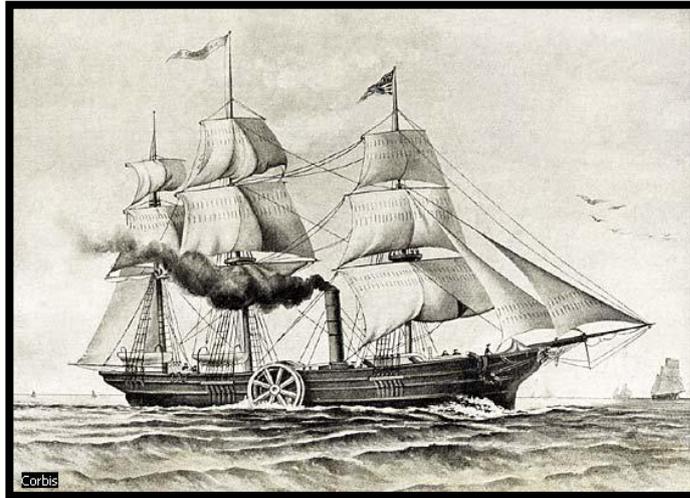


Figura 3. El Savannah

La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Durante la “Fiebre del Oro” en California en 1848, los veleros transportaban a los buscadores de fortuna desde la Costa Este y 20 años después transportaban té y lana desde China y Australia. Para finales del siglo, el transporte de pasajeros entre Europa y América del Norte lo dominaban veloces buques a vapor de 20.000 toneladas y muchos de ellos llevaban a los inmigrantes hacia el continente americano.

Con estos cambios, junto con la adopción de la brújula marinera, hizo posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

Al igual que sucedía durante la edad antigua en el Mediterráneo y otras zonas del mundo, el hecho de que los asentamientos coloniales en América estuviesen establecidos por lo general en las costas, los ríos o los lagos, fue a causa y consecuencia de que las primeras rutas de transporte en las colonias fueran las vías fluviales naturales, y los modos más eficientes de viaje se realizaran por barco.

En Ecuador a lo largo de nuestras costas, la navegación se hace por el río Guayas, el cual forma la más intrincada red fluvial del Litoral, presta servicios incalculables al comercio facilitando el transporte de los productos agrícolas y forestales que se cultivan en su cuenca. Además la navegación en el río Guayas fue utilizada como transporte para el traslado de personas de Durán hacia Guayaquil y viceversa como solución a la falta de vehículos por el año de 1992, se contaba con las embarcaciones de la Armada (Shiry, Cañar, Huancavilca) entre otras Azuay, Pichincha y Tungurahua.

Le siguen en importancia los sistemas fluviales de los ríos Esmeraldas, Santiago y Chone; y en el Oriente, los ríos

Putumayo, Napo, Páztaza, Upano y la prolongación del Santiago. Los medios que constituyen estos sistemas fluviales son canoas o lanchas largas ligeras, ya que la corriente no permite el uso de embarcaciones de mayor calado.

Transporte Aéreo:

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, el 17 de diciembre de 1903. Cinco años después, un temerario francés, Louis Beriot, voló en un aeroplano de un solo motor sobre el Canal de la Mancha.

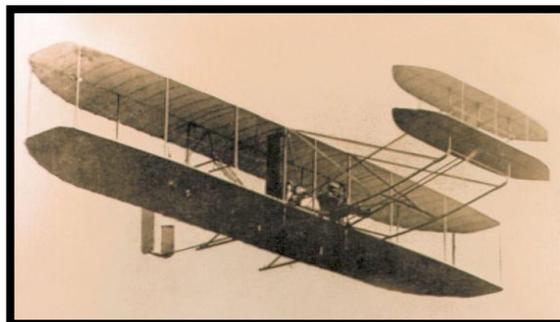


Figura 4. Flyer de los Wright

Tiempo después un aviador estadounidense, Galbraith Rodgers, deseoso de superar el hecho despegó de la ciudad

de Nueva York en 1911 y, después de 49 días y 19 aterrizajes de urgencia, llegó a la ciudad de Pasadena, California. Pero no fue hasta después de la I Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

El servicio aéreo regular de pasajeros se inició en Alemania en 1919, entre Berlín y Weimar. La línea aérea "oficial" de Estados Unidos, Pan American Airlines, empezó a volar entre Florida y Cuba en 1927. Transcontinental Air Transport creó el servicio de pasajeros a través de Estados Unidos dos años después; para ello contó con la ayuda de los ferrocarriles. Los pasajeros volaban durante todo el día y por la noche viajaban en tren. En 1935, Pan Am inició sus servicios con el famoso China Clipper, un lujoso hidroavión de cuatro motores que transportaba a 18 pasajeros se San Francisco a las Filipinas en 60 horas. Delta Airlines empezó a operar en 1925 con una pequeña flota de aviones fumigadores y con el tiempo Varney Airlines con otras tres aerolíneas se fusionaron para formar United Airlines

Luego de la II Guerra Mundial los transportistas aéreos comerciales recibieron incluso un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, el llamado reactor jumbo, que puede llevar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.

En España también tiene gran importancia el modo de transporte aéreo, tanto para vuelos nacionales como para los internacionales. El primero es básico para las relaciones entre los territorios insulares de Baleares y Canarias con la Península; además, las distancias existentes en la Península entre la capital y las ciudades costeras han hecho rentables los desplazamientos por avión. Los nudos internacionales han incrementado cada vez más su importancia debido a la situación estratégica de la Península en el mundo, sobre todo en las relaciones entre Latinoamérica y los países europeos, al hecho de que sea un gran destino turístico mundial.

También el transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en América Latina. La primera aerolínea que nació en Latinoamérica se llama Avianca, hace casi 90 años se llamaba SCADTA (Sociedad Colombo Alemana De Transporte Aéreo). El primer vuelo que se hizo fue entre Barranquilla y Puerto Colombia.

Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares. Las grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Buenos Aires, São Paulo y Río de Janeiro) son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente, Próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá. Colombia, en 1919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales.

La aviación comercial ha experimentado un notable incremento en Ecuador y más aún en las ciudades de Guayaquil y Quito ya que cuentan con los principales y mejores aeropuertos de Ecuador, el Aeropuerto José Joaquín

de Olmedo y Mariscal Sucre (en reconstrucción) respectivamente, a los cuales llegan las principales aerolíneas del mundo. Y podemos encontrar aerolíneas nacionales como son: Aerogal, Tame e Icaro.



Figura 5. Aerolínea Ícaro

Transporte Terrestre:

Cuando se inventó la rueda, se inició el desarrollo de todo tipo de transporte terrestre. Ésta fue creada en el neolítico (7000 – 4000 aC) y mejorada en la edad de los metales (5000 – 1000 aC). La primera rueda fue un rodillo. Sus aplicaciones eran el uso en los carros. Fue motivada por la observación de que un tronco cilíndrico facilitaba considerablemente el transporte de

cuerpos pesados. La rueda ha sufrido numerosas mutaciones a través de los tiempos hasta alcanzar la perfección.

Los primeros vehículos eran trineos de madera, fueron utilizados por tribus de todo el mundo para transportar cargas pesadas, estos consistían en troncos en modo de rodillos y eran contruidos de una sola pieza al unir los troncos con madera transversales y atar todo el conjunto de tiras de cuero.

El transporte terrestre se desarrolló lentamente. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos por animales (carruaje, diligencia), raramente excedían de una promedio de 16 km/h.

Con la Revolución Industrial y el consiguiente crecimiento de las ciudades, se hizo cada vez más necesario un sistema de circulación urbano para transportar a la población al trabajo, a los acontecimientos sociales, culturales y deportivos, y para desplazamientos para hacer compras, ir al médico o de cualquier otro tipo.

El primer vehículo con motor de gasolina se creó en Alemania, pero fueron las técnicas de manufactura de línea de ensamble y el automóvil de pasajeros Modelo T de Henry Ford los que capturaron la imaginación de un público ansioso de viajar. Fascinado por la idea de los carruajes que no requerían ser tirados por caballos, Ford creó su propio cochecito de gasolina” en 1892, y cuatro años después, ensambló un vehículo más elaborado, al cuál llamó cuadríciclo, en un cobertizo en la parte trasera de su granja. Demasiado grande para caber por la puerta del cobertizo, fue necesario desarmar el vehículo y volver e ensamblarlo en el exterior. Con un capital prestado de 100 mil dólares, organizó la Ford Motor Company en 1903.

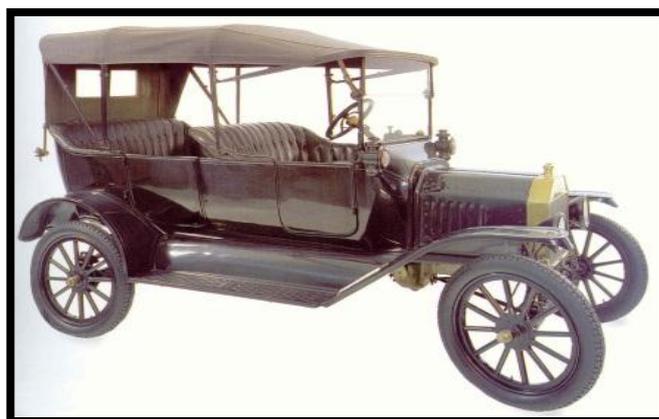


Figura 6.Ford 1912

Ferrocarril: La invención del ferrocarril en Alemania, en el siglo XVII, revolucionó tanto los viajes como el transporte. Los primeros ferrocarriles usados eran de madera, y no fue sino hasta principios de 1800 cuando aparecieron en Estados Unidos las primeras vías de acero. En 1825 el Ingeniero Británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, ente Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

Hacia 1830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos 1.767 km de ferrocarriles de vapor. En 1839, el trazado se había incrementado hasta 8.000 km y desde 1850 hasta 1910 el crecimiento del ferrocarril fue espectacular.

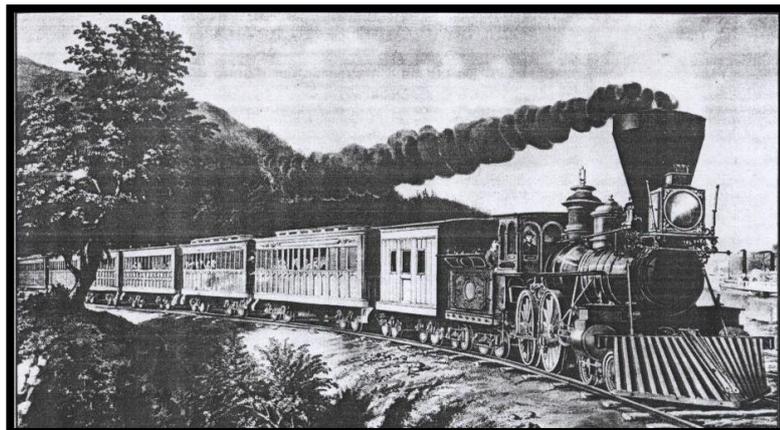


Figura 7. Para mediados del siglo XIX, el ferrocarril se había convertido en el medio predominante de la transportación terrestre

La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

La implantación del ferrocarril en España fue relativamente rápida. En parte estuvo estimulado por la carencia de vías fluviales de navegación interior, a diferencia de otros países del entorno. La primera línea ferroviaria fue inaugurada en 1848 entre las ciudades de Barcelona y Mataró. Hacia 1870 ya se contaba con una red que era la tercera de Europa en extensión, tras Inglaterra y Francia. No obstante, la decisión tomada en 1844 de dotar de un ancho de vía a la red española de ferrocarril distinto al del continente europeo aisló a España del resto del continente por este modo de transporte.

Después de un siglo de explotación privada del ferrocarril, en 1941 se crea la Red de Ferrocarriles Españoles (RENFE), compañía de carácter estatal para la explotación de una gran

parte del trazado ferroviario. En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura viaria y el incremento de la motorización de las familias y las empresas ha supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren.

Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos de la red.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria (financiada por capital francés, inglés o estadounidense), si bien benefició el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos. En Argentina, las líneas férreas tenían sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná. Lo mismo ocurrió en la ciudad uruguaya de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de São Paulo, dado que allí se

concentraba la producción del preciado café. El caso mexicano es paradójico, dado que los mismos ferrocarriles utilizados para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata.

Brasil, Argentina y México poseían, ya en 1945, un 75% del tendido ferroviario de la América Latina, lo cual contribuyó a convertirlos en tres países líderes de Latinoamérica; no obstante, fue por aquellos años cuando los ferrocarriles comenzaron a ser deficitarios, dando paso al transporte por carretera, tanto de pasajeros pero sobre todo de mercancías. De este modo, y ya no resultándoles beneficiosos a sus dueños, casi todo el sistema ferroviario de Latinoamérica fue estatizado, muchas veces bajo un falso discurso nacionalista.

En Ecuador el presidente conservador Gabriel García Moreno planteó al Congreso la construcción del Ferrocarril del Sur, quien en 1861 hizo un decreto que consagró el compromiso nacional con el proyecto, aunque los trabajos sólo empezaron en 1873, cuando García Moreno ejercía la presidencia por tercera vez. El altísimo costo del ferrocarril fue un argumento a

menudo utilizado en su contra desde que se planteó esta obra. En 1873, la vía fue estimada en un valor de 3'700.000 pesos, cuando el presupuesto anual nacional era de 1'900.000 pesos. Hasta la muerte de García Moreno, en 1875, se construyeron 45 kilómetros desde Yaguachi, en la provincia costera del Guayas, hacia la Sierra. En los siguientes 20 años y pese a la bonanza cacaotera, la línea férrea apenas avanzó en 76,5 kilómetros. Aún quedaban 333 kilómetros y medio por construir. El General Eloy Alfaro en 1908 se propuso retomar y llevar a término el proyecto del ferrocarril, el mismo que constituyó para principios de siglo pasado la vía y medio del transporte más eficaz.

La red ferroviaria en el país fue limitada pues solo alcanzó 965 kilómetros; en lugar de construir nuevas vías, se han levantado algunas debido a que el mantenimiento de las mismas resultaba demasiado caro para la economía nacional.

Las principales vías férreas que funcionaron hasta la década de 1960 a 1970 fueron:

- Ferrocarril del Sur: Guayaquil-Quito, el más importante del país, con una extensión de 452 km.

- Ferrocarril del Norte: Quito-Ibarra-San Lorenzo, con una extensión de 347 km; une los pueblos norteños con el puerto marítimo de San Lorenzo (norte de Esmeraldas).
- Ferrocarril Austral: Sibambe-Cuenca, tiene 148 km de vía en la montaña, empalma con el ferrocarril del Sur.

Carretera: Desde tiempos del Imperio romano la península Ibérica contó con una red de calzadas romanas que ha tenido una enorme importancia en la posterior configuración del mapa geográfico y administrativo de Portugal y España. Por ejemplo, más de la mitad de las actuales provincias y casi todas las diócesis históricas españolas figuran como mansiones en el itinerario de Antonino. Después de la caída del Imperio romano las calzadas romanas quedaron abandonadas y apenas se realizaron reparaciones ni obras de conservación, quedando como el único sistema viario y de comunicación peninsular durante diez siglos. No fue hasta la llegada de los Borbones y la planificación de una red viaria radial adaptada a la estructura centralizada de su administración cuando quedaron relegadas al desuso las vías romanas.

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas turnpikes (autopistas), en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras. Además en este año el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas.

Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paíta. También en Brasil se construyeron carreteras costeras.

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera

todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% de América del Sur.

División del transporte terrestre según su posesión y uso:

Se puede distinguir la división del transporte terrestre según la posesión y el uso. Es así que encontramos: Transporte público (los vehículos pueden ser utilizados por cualquier persona previo al pago de una cantidad de dinero), Transporte privado (adquirido por personas particulares y cuyo uso queda restringido a sus dueños) y el Transporte pesado (dedicado al tráfico de mercancías y carga).

En el presente trabajo nos basamos en la división de transporte público ya que la Metrovía se encuentra dentro de la misma. Tenemos que el transporte público es aquel en que los pasajeros no son los propietarios del mismo, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas.

Según la página web de Wikipedia La enciclopedia Libre (http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%ABlico#Desde_un_punto_de_vista_funcional) se tiene la siguiente clasificación del transporte público desde punto de vista funcional:

- Transportes urbanos
- Transportes interurbanos
- Transportes turísticos

1.2.2.1 Transporte Público Urbano: Autobús

El transporte público en una ciudad hace posible el desplazamiento de personas de un punto a otro dentro del área de dicha ciudad, se lleva a cabo con servicios regulares establecidos en rutas señaladas, horarios establecidos y paradas específicas. La gran mayoría de áreas urbanas de mediano y gran tamaño poseen algún tipo de transporte público urbano. Su suministro adecuado, en muchos países, es, generalmente, de responsabilidad municipal.

El transporte público urbano es parte esencial de una

ciudad ya que disminuye la contaminación, debido a que se utilizan menos vehículos para transportar a las personas por su capacidad.

Autobús

Los autobuses son prácticos y eficientes en rutas de corta y media distancia dentro de una ciudad, por tal motivo son el medio de transporte más utilizado a nivel de transportes públicos, por ser una opción económica al momento de movilizarse. Los autobuses de motor operan en rutas determinadas y con un horario regular, pero pueden circular en carriles de autobús de uso exclusivo, autopistas sin peaje, carreteras arteriales o calles locales. El vehículo tipo mide entre 11 y 12 m de largo y, dependiendo de la disposición de los asientos, puede llevar hasta cincuenta pasajeros sentados. Las compañías de transporte buscan establecer una ruta basada en un número aproximado de pasajeros en el área a ser tomada. Una vez establecida la ruta, se construyen las paradas de autobuses a lo largo de esa ruta.

Los autobuses, en rutas altamente usadas, producen mucha contaminación, debido al mayor número de autobuses que son necesarios para el transporte eficiente de pasajeros en esa ruta dada. En este caso, es considerada la sustitución de la línea de autobús por otra línea usando tranvías o aún un metro. Otra posibilidad es la construcción de un tramo único y especial para los autobuses, es decir, la implementación de un Sistema de Buses de Tránsito Rápido.



Figura 8. Bus Urbano, Cuenca

1.2.2.2 Sistemas de Transporte: Sistema de Bus Rápido

El propósito común de un Sistema de Bus Rápido es el de proporcionar un servicio de bus de alta calidad con respecto al servicio tradicional de bus urbano,

con lo cual es posible llegar a capacidades cercanas a las de un sistema de metro, y mucho mayores que las de un sistema de tranvías.

El Sistema de Bus Rápido comprende una variedad de modalidades que incluye buses expresos, vías sólo-buses y carriles sólo-bus.

Estos sistemas no interfieren con el resto del tráfico urbano ya que utilizan carriles exclusivos. El modelo pionero de este sistema surgió en los años 70's en Curitiba, y ha venido implementándose con gran éxito en varias ciudades de Latinoamérica.

Un sistema ideal de bus rápido incluirá algunas de las siguientes características:

- Carriles exclusivos para buses: Un carril de una calle o avenida arteria es para el uso exclusivo de los buses.
- Calles y vías exclusivas para buses: Una calle o un boulevard pueden diseñarse en un centro

urbano para que todos sus carriles sean del uso exclusivo de los buses.

- Señal de preferencia para buses: Dar un trato preferencial a los buses en las intersecciones como por ejemplo extender la duración del semáforo en verde para los buses, o activación del semáforo en verde cuando se detecta un bus.
- Manejo mejorado de tráfico: Elementos de infraestructura de bajo costo que pueden aumentar la velocidad y confiabilidad del servicio de bus como terminales de parada, paradas de abordaje y escalones alineados con las puertas del bus.
- Abordaje rápido: La recogida de pasajeros es un proceso que hace lento el servicio de bus en especial cuando hay muchos puntos de abordaje y de destino. Una alternativa rápida es la colección de pagos de pasajes al entrar a la estación antes de la llegada del bus, esto permite a los pasajeros abordar a través de todas las puertas de un bus detenido. Muchos sistemas usan buses de piso bajo o plataforma elevadas a la altura del piso de

los buses para hacer más ágil el abordaje y mejorar el acceso.

Una característica de gran importancia es que estos sistemas no interfieren con el resto del tráfico urbano ya que utilizan carriles exclusivos. El modelo pionero de este sistema surgió en los años 70's en Curitiba, y ha venido implementándose con gran éxito en grandes Metrópolis como Bogotá D.C.

Dentro de Ecuador tenemos como ejemplos de Sistemas de buses rápidos al Trolebús y la Ecovía en la ciudad de Quito, y la Metrovía en la Ciudad de Guayaquil.



Figura 9. Ecovía

Dentro del Transporte Público tenemos diferentes Sistemas de Buses Rápidos:

- Libre: No tiene costo para los usuarios.
- Transporte totalmente integrado: se paga una tasa única sólo en la entrada, permitiendo que el usuario pueda coger conexiones entre diferentes rutas sin el pago de una tasa extra por el servicio. Usado en la mayoría de las ciudades europeas, canadienses y norteamericanas.
- Transporte integrado: tasa única que se paga sólo en la entrada, el pasajero necesita desembarcar en ciertas terminales centrales integradas para tomar otra ruta, de lo contrario, necesita pagar una tasa extra.
- Por distancia: se cobra por la distancia que va a recorrer el usuario. Usado en las ciudades de Japón.
- Transporte semi-integrado: Los pasajeros pueden tomar una conexión libre de tasa en una terminal céntrica integrada en la compañía

de transporte; sin embargo, necesitan pagar una tasa para coger rutas de otras compañías.

- No integrado: Los pasajeros deben pagar una nueva tasa al coger una nueva conexión. Común en pequeñas ciudades y varias ciudades norteamericanas.

1.2.2.3 Reglamentos del transporte turístico

Ley de Turismo No. 97. RO/ Sup 733 de 27 de Diciembre del 2002.

Dentro de los principales artículos en la Ley de Turismo y dirigidos a la transportación tenemos:

DE LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS Y DE QUIENES LAS EJERCEN

Art. 5.- Se consideran actividades turísticas las desarrolladas por personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación remunerada de modo habitual a una o más de las siguientes actividades:

c) Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito.

d) Operación, cuando las agencias de viajes provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del agenciamiento.

Ley de Turismo No. 97. RO/ Sup 733 de 27 de Diciembre del 2002

En la Ley de turismo, la transportación esta considerada como servicio turístico cuando es empleada exclusivamente para dicho servicio y su operación es manejada por medio de agencias de viajes, operadores.

DE LOS INCENTIVOS Y BENEFICIOS EN GENERAL

Art. 27.- ... tendrán derecho a la devolución de la totalidad del valor de los derechos arancelarios excepto el impuesto al valor agregado (IVA), en la importación de naves aéreas, acuáticas, vehículos y

automotores para el transporte de turistas nacionales o extranjeros, por un periodo, de diez años...

Toda importación de transporte que sea utilizado para servicio turístico y comprobado previamente por el Ministerio de Turismo, que tengan bajo los requisitos solicitados como licencias de funcionamiento podrán tener derecho a devolución de los derechos arancelarios a excepción del IVA por un período de cinco a diez años.

Ley de Turismo No. 97. RO/ Sup 733 de 27 de Diciembre del 2002

(Ver Anexo 1)

REGLAMENTO A LA LEY DE TURISMO

Art. 43.- Definición de las actividades de turismo.-

Para efectos de la aplicación de las disposiciones de la Ley de Turismo, las siguientes son las definiciones de las actividades turísticas previstas en la ley:

c) Transportación

Comprende la movilización de pasajeros por cualquier vía (terrestre, aérea o acuática) que se realice directamente con turistas en apoyo a otras actividades...

d) Operación

....Se realizará a través de agencias operadoras que se definen como las empresas comerciales, constituidas por personas naturales o jurídicas, debidamente autorizadas, que se dediquen profesionalmente a la organización de actividades turísticas y a la prestación de servicios, directamente o en asocio con otros proveedores de servicios, incluidos los de transportación; cuando las agencias

de viajes operadoras provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del agenciamiento.

Reglamento General a la Ley de Turismo. Decreto Ejecutivo No. 1186. RO/ 244 de 5 de Enero del 2004.

(Ver Anexo 2)

En el reglamento de la ley de turismo se indica que la transportación tiene relación directa con pasajeros pero con el complemento de otras actividades como el alojamiento, recreación, operadores, etc; estas últimas pueden tener su propio transporte.

REGLAMENTO GENERAL DE LAS ACTIVIDADES TURISTICAS. DECRETO N° 3400

Art 78.- Actividades: Son actividades propias de las agencias de viajes:

d). La prestación e intermediación de servicios de transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial...

Art. 89.- Servicios de las agencias Operadoras:

Para la operación del transporte turístico dentro del país, la operadora deberá exhibir en el vehículo su nombre y número de registro. Los guías responsables del transporte deberán portar siempre su licencia debidamente autorizada, al igual que la orden de servicio sellada y fechada por la operadora a su cargo.

En decreto, se reglamenta que todo transporte manejado por las agencias operadoras deben estar identificados por el nombre del operador y su registro respectivo.

Reglamento General de Actividades Turísticas, Decreto No. 3400, Registro

Oficial 726, 17-XII-2002

(Ver Anexo 3)

Síntesis:

En el Reglamento General de las Actividades Turísticas Decreto N° 3400 podemos encontrar artículos que hablan acerca del transporte turístico, pero no como un servicio

aparte sino prestado por las diferentes agencias de viajes ya sean mayoristas u operadoras:

Actualmente no existe un Reglamento del Transporte Turístico pero poco a poco las diferentes asociaciones y federaciones turísticas de distintas áreas se están uniendo para poder tener un manejo adecuado y formal en el campo del transporte turístico en Ecuador.

SISTEMA DE CERTIFICACION DE COMPETENCIAS LABORALES EN EL SECTOR TURISTICO

El sistema de certificación de competencias laborales es realizado por la Federación Nacional de Cámaras Provinciales de Turismo (FENACAPTUR), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo y las Cámaras de Turismo de Pichincha y Guayas, crearon este sistema para impulsar a la mejora de la calidad de los productos y servicios del sector turístico y de esta manera elevar la competitividad en el Ecuador como destino de clase mundial. Este sistema tiene como fin capacitar, desarrollando destrezas y habilidad a los

personas que pertenecen al sector turístico en las diferentes áreas para así poderles brindar un excelente servicios a los turistas en general.

Estos certificados sirven de ayuda a las personas que están ingresando a este sector laboral y no cuentan con los conocimientos suficientes para poder dar un excelente servicio y además de esta manera irán renovando los conocimientos previos que tengan.

Dentro del Sistema certificación de competencias laborales en el sector turístico, dentro del campo de transportación, encontramos las normas del “Conductor de transporte turístico terrestre”, las mismas que establecen los requisitos mínimos de competencia laboral y los resultados esperados que debe cumplir una persona para la obtención de este certificado.

Entre los principales requisitos se citan:

- Inspeccionar y adecuar el vehículo para recibir a los turistas
- Conducir el vehículo en recorrido turístico

- Cuidar y controlar documentos y registros
- Reparar fallas del vehículo
- Operar equipos
- Apoyar al guía de turismo
- Mantener seguridad y privacidad del turista
- Asegurar el bienestar del turista
- Actuar en emergencia
- Cuidar de la apariencia personal y postura profesional
- Conocimientos: urbanidad, seguridad vial, atención al cliente
- Actitudes: Perseverancia

(Ver Anexo 4)

El Ecuador se sigue especializando en las diferentes áreas del Turismo, por otro lado, muchos de nuestros países vecinos ya tienen guías, reglamentos, normas o leyes en la mayoría de las diferentes áreas turísticas, por ello dentro de la investigación acotamos como ejemplo el decreto supremo N° 003-2005-MTC del Reglamento de Transporte Turístico Peruano:

- ...Que las normas del reglamento del servicio de transporte turístico terrestre estén de conformidad tanto los permisos dados para el transporte turísticos sean acordes con lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

- Que los buses que sean requeridos como transporte turístico terrestre cumpla con las normas estipulados como:
 - a) Características generales y específicas de los vehículos,
 - b) Equipamiento del vehículo para la prestación del transporte turístico terrestre, c) Infraestructura fija requerida para la prestación del servicio de transporte turístico terrestre, d) Organización requerida para la prestación del servicio de transporte turístico terrestre.

- La antigüedad de los buses de transporte turístico de acuerdo a la capacidad y los años de se cuenta a partir del primero de enero del año siguiente al de su fabricación.

El equipamiento de los buses va de acuerdo a 3 categorías que constan en el Reglamento de Trnasporte Turístico Peruano. (Ver Anexo 5)

EQUIPAMIENTO	
Sistema de aire acondicionado y calefacción.	Cortinas Laterales
Luces individuales de lectura	Asiento de Guía
Equipo de sonido para comunicación con los pasajeros	Conservadora de alimentos
Sistema de TV y video	Equipo para conservar agua caliente
Sistema de recepción de radio AM/FM	Porta revisteros individuales

Tabla 2. Equipamiento transporte turístico de Perú

1.2.3 Tipos de ruta

Para poder definir los tipos de rutas se toma en consideración los componentes del espacio, esto es, a las formas que puede adoptar el espacio de las facilidades (planta turística existente) y a los patrones de desplazamiento que las personas adquieren dentro del espacio; va de acuerdo a los atractivos y al patrón en que los turistas se trasladan.

Según Lue & Crompton (1992), los estudios revelan que existen al menos cinco configuraciones espaciales de destinos turísticos que tienen correlación con la ubicación de los atractivos y con la forma en que los turistas se trasladan:

- Destino Único: (Single Destination): Todas las actividades en un solo destino turístico.
- Recorridos: (En route): Se visitan varios destinos turísticos en la vía hacia un destino principal.
- Campo de Base (Base Camp): Se visitan varios destinos con una base que es el destino principal, con mayor cantidad de facilidades.
- Recorrido Regional (Regional Tour): Se visitan varios destinos en una región de destino.
- Viaje circuito (Trip Chaining): Circuito con varios destinos.

Tomando como referencia que la ciudad de destino turístico es Guayaquil, las ubicaciones de los atractivos turísticos; el patrón espacial que se obtiene es el de único destino (single destination), debido que en la ciudad se pueden realizar diversas actividades sin salir de ella, ya sean culturales, arquitectónicas, modernas, esparcimiento, comerciales, etc

La ruta de transporte masivo Urbano Metrovía de la Troncal 1, que recorre el centro de la ciudad, y se encuentran los íconos de la ciudad, sus atractivos turísticos, los mismos que están a corta o larga distancia y que mejor para el turista mochilero que busca en cada ciudad vivir y viajar con ganas de conocer otras culturas mezclándose con las personas del lugar que recorrer cada atractivo.

1.2.4 Análisis comparativo del Transporte Masivo Integrado al sector turístico



Figura 10. Optibus México

De acuerdo a lo investigado en cuanto a sistemas de transporte masivo urbano, encontramos que en México el Sistema Integrado de Transporte Optibus ó simplemente

Optibús (implementado desde el 28 de Septiembre del 2003) este sistema de transporte masivo urbano es utilizado en la ciudad de León; este sistema fue el primero de su tipo en México, antes que se implementara en la capital del país como Metrobus.

Este brinda a los usuarios mayor accesibilidad entre las distintas zonas de la ciudad ya que sus rutas han sido diseñadas de tal manera que se puedan visitar los sitios de interés de la ciudad ofreciendo un servicio cómodo, seguro y eficiente; además de estructurar adecuadamente la infraestructura vial a través del uso racional de la misma.

En el sistema encontramos los buses Alimentadores y Articulados, con tres tipos de rutas: Ruta alimentadora, ruta auxiliar y la ruta troncal.

- Ruta troncal: ruta ágil que circula entre estaciones terminales por corredores viales acondicionados con carriles exclusivos, con paradas intermedias cada 400 metros y con autobuses de alta capacidad.

- Ruta auxiliar: ruta entre estaciones terminales que circula por otras vías principales sin acondicionamiento físico. Ésta atiende otros destinos importantes de los usuarios, con paradas tradicionales y autobuses convencionales.
- Ruta alimentadora: circula por calles locales, transportando a los usuarios desde las colonias y barrios hacia la estación de transferencia más próxima, con paradas tradicionales y autobuses convencionales.

A parte de una buena infraestructura, tiene una buena página virtual informativa donde se permite a los pasajeros y turistas tener un amplio conocimiento de las rutas con sus respectivos mapas, así como las paradas; además tiene un mapa de los atractivos turísticos que encontramos a lo largo del recorrido y las paradas en las que se deben quedar las personas para visitarlos.

A bordo de las unidades articuladas, popularmente conocidas como “orugas” se puede acceder a sitios de interés turístico como: El Centro Histórico, la Plaza del Mariachi, Zona Piel, Central Camionera, Poliforum, el Templo Expiatorio y algunos

centros comerciales como Plaza Venecia, Centro Max y la Gran Plaza haciendo transbordos en las Estaciones de Transferencia de las “Orugas” a las rutas alimentadoras y auxiliares, puedes llegar a lugares como Explora, el Zoológico, el Parque Metropolitano, el Parque de los Cárcamos y Plaza Mayor.(Ver Anexo 6-7)

CUADRO COMPARATIVO

OPTIBUS		METROVIA
Sistema de transporte		Sistema de transporte
Ruta troncal, Alimentadoras Auxiliar		Ruta Troncal, Alimentadoras y Circuitos auxiliares
Accesibilidad, seguridad		Accesibilidad, Seguridad
Acceso cercano a atractivos Turísticos.		Acceso cercano a atractivos Turísticos.
No tiene		Pantallas en los buses que pueden ser explotadas turísticamente
Estaciones con andenes solo techado cada andén.		Estaciones perfectamente techadas en su totalidad para brindar un mejor servicio.
No tiene		Locales comerciales así como mini agencias bancarias y cajeros automáticos.
Mapa turístico a disposición de visitantes		No tiene

Tabla 3. Cuadro Comparativo Optibus-Metrovía

Síntesis.- Es posible comparar la Metrovía con el Optibus (México), ya que tienen muchas características similares al ser sistemas integrados de transporte masivo, se puede beneficiar a la Metrovía implementando el servicio de transporte turístico al igual que el Optibus lo ha hecho de una manera eficaz con sus mapas de atractivos cercanos a la ruta y recorridos cercanos a los mismos.

CAPITULO II

METODOLOGIA

Los métodos de investigación son la guía a seguir para el desarrollo del presente trabajo y el análisis de los datos del diagnóstico de calidad del servicio de transportación. Es la estructura que especificará el tipo de información necesaria y sus respectivas Fuentes; y de esta manera llegar a conclusiones generales que nos llevaran a la implementación de la propuesta.

Los métodos a seguir en esta investigación son los siguientes: Investigación Exploratoria, Investigación Explicativa e Investigación Descriptiva.

La investigación exploratoria es la etapa inicial o preliminar del proceso de investigación, diseñada para obtener un análisis preliminar de la situación del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano “Metrovía” en un menor tiempo. Ésta se caracteriza por su sensibilidad ante lo inesperado y

descubrir información previa no identificada, ya que consiste en indagar acerca de un fenómeno poco conocido, sobre el cual hay poca investigación o no se han realizado investigaciones anteriores. Este tipo de investigación permite que el investigador se familiarice con el objeto de estudio.

La investigación explicativa mide o establece relaciones entre las variables para conocer la estructura o factores que intervienen en el proceso. Procura establecer la relación Causa-Efecto.

La investigación descriptiva ha sido escogida para el desarrollo del presente trabajo ya que sirve para conocer específicamente, por medio de preguntas directas, las características del servicio esperadas por los turistas y usuarios de la “Metrovía”. Su finalidad es obtener información, analizarla, elaborarla y simplificarla lo necesario para que pueda ser interpretada de una manera práctica, cómoda y rápida y, por tanto, pueda utilizarse eficazmente para el fin que se desee.

2.1 Metodología Documental

Es el proceso ordenado y lógico, de pasos para realizar un investigación documental sobre algún problema que nos inquiete,

interese o preocupe, cuyos resultados serán de validez científica. Es el punto de partida en una investigación documental, un trabajo académico metódico, e incluso para una investigación empírica, es la recopilación de bibliografía básica, que deberá realizarse también en etapas subsiguientes de la investigación.

2.1.1 Hemerográfica

Es la recopilación y el análisis de los medios periodísticos impresos, ya sean artículos o ensayos de revistas o periódicos, así como de folletos explicativos o informativos. Desarrolla la lectura comprensiva sobre diversos temas y fomenta la curiosidad por la investigación reciente.

2.1.2 Archivista

Un archivo es un conjunto ordenado de documentos que una persona, una sociedad, una institución, organización, etc., producen en el ejercicio de sus funciones o actividades. La documentación archivista se encarga de recoger documentos que se encuentran en los archivos como: cartas,

oficios, circulares, expedientes, otros. Para de esta manera ampliar el rango de la investigación que se va a llevar a cabo.

2.1.3 Multimedia

La información multimedia es mostrada en documentos que permiten a los usuarios moverse por la información de modo más intuitivo e interactivo, además de bien planteados, permitiendo que una misma información se presente de múltiples maneras, utilizando cadenas de asociaciones de ideas similares a las que emplea la mente humana.

La conectividad que proporcionan los hipertextos hace que los programas multimedia no sean meras presentaciones estáticas con imágenes y sonido, sino una experiencia interactiva infinitamente variada e informativa.

Esta información puede encontrarse en discos compactos (CD-ROM o DVD), también pueden residir en World Wide Web (páginas de Web).

2.2 Trabajo de Campo

El trabajo de campo busca generar una relación cognitiva y ética

entre el investigado y la realidad natural o social, incentivando el interés por ella, el descubrimiento de problemas, la búsqueda de soluciones, el compromiso con su mejoramiento. La presente investigación se centra en la recolección de datos primarios y secundarios. Los datos primarios se recopilaron a través de la observación directa utilizando las entrevistas formales y las encuestas. Los datos secundarios se extrajeron de otras fuentes como lo son: archivos, censos y estudios locales.

2.2.1 Entrevista Personal

La entrevista es una conversación en la que intervienen dos partes: el entrevistador y el (los) entrevistado(s). El primero, además de tomar la iniciativa de la conversación y se relaciona con el individuo sujeto de indagación para obtener testimonios orales, planteando mediante preguntas específicas cada tema de su interés y decide en qué momento el tema ha cumplido sus objetivos. El entrevistado facilita información sobre sí mismo, su experiencia o el tema en cuestión. La entrevista como instrumento de investigación ha sido utilizada de forma ambiciosa por antropólogos, sociólogos, psicólogos, o economistas. Es por ello que gran

parte de los datos con que cuentan las ciencias sociales proceden de las entrevistas.

2.2.2 Encuestas (Segmentación Aleatoria)

Una encuesta es un instrumento cuantitativo de investigación social mediante la consulta a un grupo de personas elegidas de forma estadística, realizada con ayuda de un cuestionario. Consiste en una indagación de situaciones por medio de preguntas directas o indirectas aplicadas a poblaciones relativamente numerosas, dispersas, en condiciones naturales, está destinado a obtener respuestas susceptibles de ser tabuladas y sometidas al análisis cuantitativo, generalmente indispensables en la investigación social. La encuesta se diferencia de otros métodos de investigación en que la información obtenida ya está de antemano preparada y estructurada. En este sentido, la encuesta presenta notables limitaciones, al restringir las posibilidades de obtener información a validar o refutar hipótesis previamente establecidas en el cuestionario, y sin que resulte posible saber si existe información relevante que no se tiene en cuenta, ya que se tiene el problema de la presunción de los hechos y

situaciones por quien responda, por lo cual la misma debe ser objetiva y técnicamente bien elaborada. Además, al tratarse de entrevistas individuales, se pierde la riqueza de fenómenos que resultan de la interacción social.

En la presente investigación se llevaron a cabo encuestas presenciales ya que son las más fiables e íntegras.

Población: es el conjunto de todos los individuos cuyo conocimiento es objeto de interés desde un punto de vista estadístico.

Muestra: es el conjunto de individuos extraídos de una población con el fin de inferir, mediante su estudio, características de toda la población.

El tamaño de la muestra depende de la precisión que se quiera conseguir en la estimación que se realice a partir de ella. Para su determinación se requieren técnicas estadísticas superiores, pero resulta sorprendente cómo, con muestras notablemente pequeñas, se pueden conseguir resultados suficientemente precisos.

Para seleccionar los individuos de la muestra es fundamental proceder aleatoriamente, es decir, decidir al azar qué individuos de entre toda la población forman parte de la muestra. Se procede como si se tratara de un sorteo, eligiendo directamente de la población sin ningún otro condicionante, el muestreo se llama aleatorio simple o irrestrictamente aleatorio.

Cuando la población se puede subdividir en clases (estratos) con características especiales, se puede muestrear de modo que el número de individuos de cada estrato en la muestra mantenga la proporción que existía en la población. Una vez fijado el número que corresponde a cada estrato, los individuos se designan aleatoriamente. Este tipo de muestreo se denomina aleatorio estratificado con asignación proporcional.

2.2.3 Observación directa

Método empírico más frecuente utilizado en las investigaciones, consiste en la percepción y registro previamente planificado y sistemático del comportamiento del

objeto en su medio examinando atentamente, a simple vista o con ayuda de instrumentos, las actuaciones de un sujeto con el fin de recoger información útil para una adecuada toma de decisiones.

CAPITULO III

SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE MASIVO URBANO:

METROVÍA

3.1 Fundación METROVIA

La Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil es el ente encargado de controlar, gestionar y supervisar en su totalidad la operación del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano.

La Fundación está encargada de estructurar los planes de plazo inmediatos y mediatos para definir los requerimientos del sistema, así como la viabilidad técnica, económica y financiera.

Están tercerizados todos los servicios, la operación de transporte, el control de sistema de recaudo e integrador tecnológico, el fideicomiso, la fiscalización, la seguridad y limpieza.

FUNDACION MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL
Estructura Organizacional

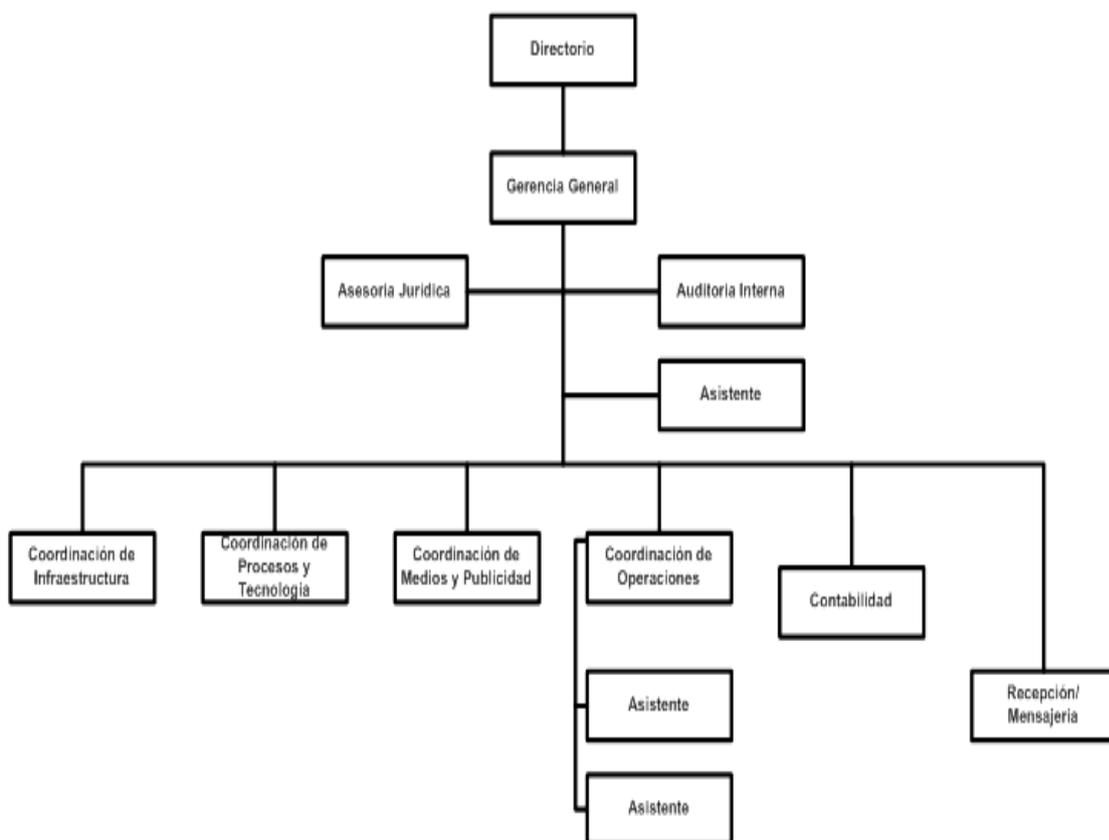


Figura 11. Estructura organizacional de la fundación Metrovía

Directorio de la Fundación

- Presidente de la Fundación (Delegado del Alcalde)
- Delegado de la Junta Cívica de Guayaquil
- Delegado de la Comisión de Tránsito del Guayas
- Delegado de Cámaras de Comercio, Industria y Construcción de Guayaquil
- Delegado de Universidades de Guayaquil

- Delegado de Asociación de Bancos Privados de Guayaquil
- Delegado de Federación de transportistas urbanos de Guayaquil
- Delegado del Concejo Cantonal

Para una adecuada organización, la Fundación esta organizada en 3 departamentos:

1. Operador de Transporte
2. Integrador Tecnológico
3. Fideicomiso

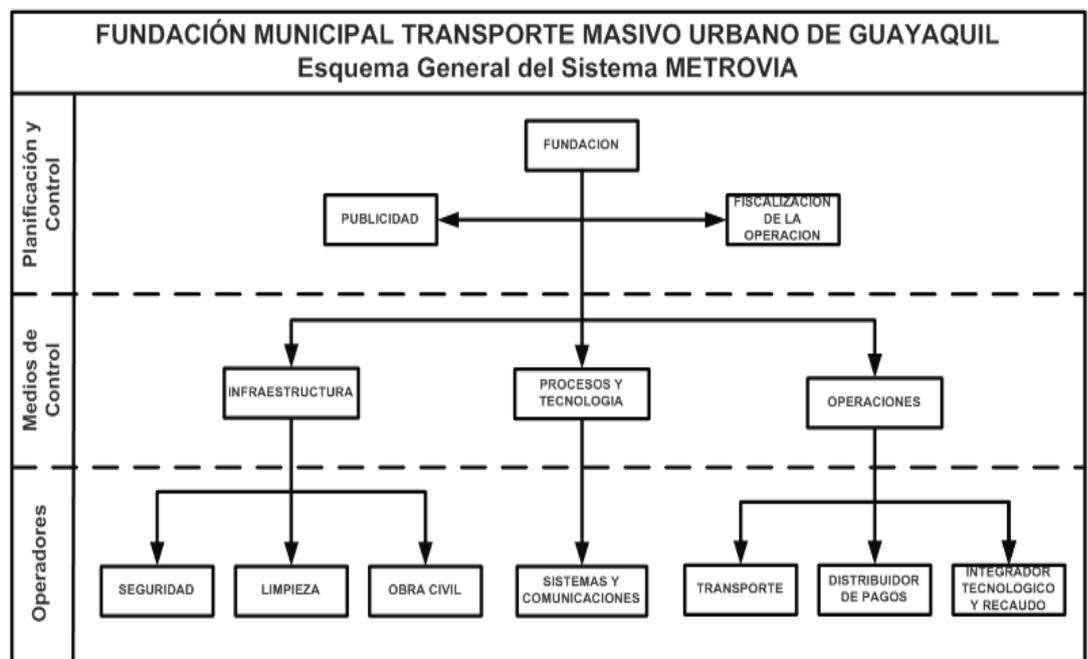


Figura 12. Esquema general del sistema Metrovía

Operador de Transporte

El Operador de Transporte está conformado por los “transportistas históricos” de la ciudad de Guayaquil. Entre sus funciones está:

Dotar de unidades y personal para la operación del servicio de transporte público

- Serán responsables de mantenimiento de sus unidades.
- Integrar asociaciones o consorcios privados de transporte
- Será evaluado a través de Índices de Servicios, Operación y Mantenimiento (parámetros definidos por la Fundación)
- Deficiencias con el estado de los vehículos
- Deficiencias relacionadas con el servicio al usuario
- Deficiencias relacionadas con la operación
- Obligaciones de carácter institucional y administrativo
- Obligaciones de carácter ambiental

Integrador tecnológico

El integrador tecnológico es:

- Agente encargado de toda la operación, control y supervisión tecnológica del sistema Metrovía.
- Responsable de la automatización, manejo y control de todo el ciclo de recaudo.

- Provee y administra el SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación) / Red de validadores / Clearing (Conciliación de Cuentas).
- Responsable de programación de horarios, frecuencias, en función de la oferta/demanda, condición indispensable para garantizar el Sistema.
- Coordinación junto con los transportistas para el desarrollo de la formulas correspondientes al “kilómetro recorrido equivalente”, las que luego se aplican para la distribución de pagos a cada operador de la caja común.
- Mantenimiento de equipos de control: preventivo/correctivo.
- Responsable por la actualización tecnológica.
- Responsable por las claves de Decremento de las tarjetas.
- Control de la semaforización a lo largo de las troncales, para mantener velocidad estimada.
- Es evaluado a través de Índice de Servicios y Operación (parámetros definidos por la Fundación METROVIA):
 - Averías en equipos y telecomunicaciones
 - Consistencia de la información
 - Disponibilidad de la información en línea

Ciclo de sistema recaudado

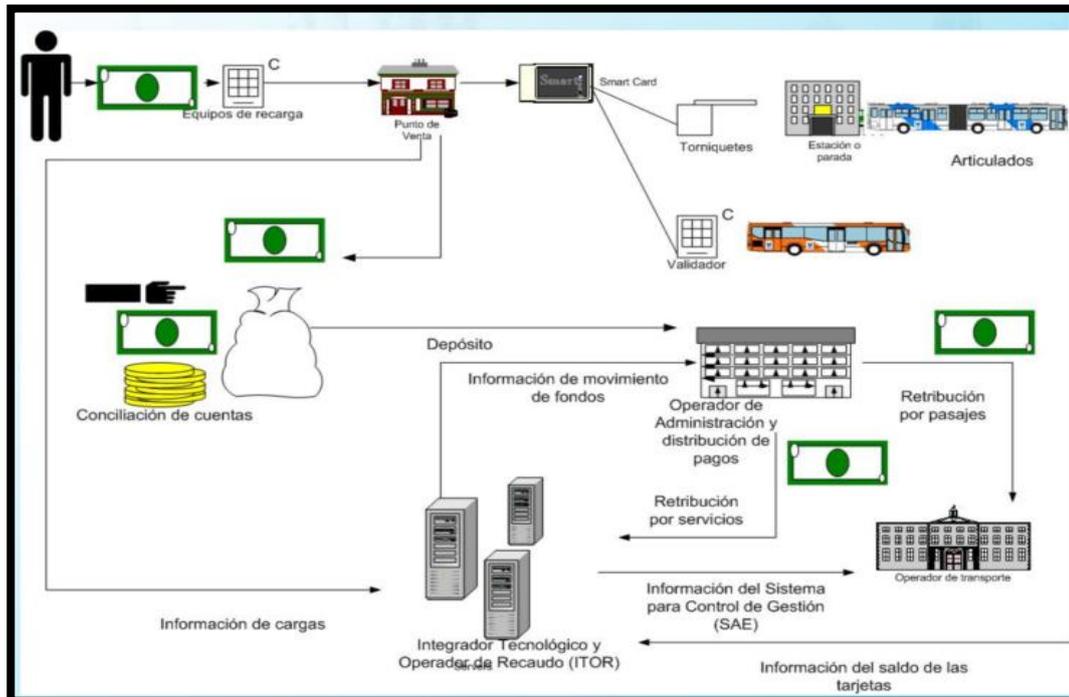


Figura 13. Ciclo del sistema de recaudo

Fuente: Fundación Metrovía

Fideicomiso

El fideicomiso es quien:

- Recibe cada día del Operador de Recaudo los valores producto de la venta y recarga de tarjetas.
- Administra los fondos y las cuentas.
- Liquida, compensa y paga diariamente los valores que le corresponden a cada uno de los participantes.

La institución financiera que actualmente se encarga de las funciones del fideicomiso del Sistema Metrovía es Banco de Guayaquil. (Ver Anexo 8-9)

METROVÍA

Es el Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano de la ciudad de Guayaquil. El sistema fue creado con el fin de ordenamiento, seguridad y eficiencia del transporte público de la ciudad.

El modelo que se adecuó a las necesidades de la urbe, es similar al utilizado en diversas ciudades brasileras y al “Transmilenio” de Bogotá. Antes de implementar el sistema se lo sustentó en tres premisas planteadas por el alcalde actual de la Ciudad de Guayaquil.

- No emplear ninguna tecnología que implique subvención por parte del Estado.
- No aumentar las tarifas.
- Y bajo ningún concepto prescindir de los transportistas que prestan el servicio en la urbe.

El sistema opera utilizando buses de gran capacidad por un corredor principal o también llamado Troncal al que se le destina un carril exclusivo para su libre circulación sin compartir su uso con ningún otro vehículo, este sistema es alimentado con buses de menor capacidad (convencionales) que hacen recorridos cortos alrededor de las Terminales que comunican las Troncales, estos buses alimentadores no tienen carriles exclusivos y utilizan las calles existentes.

El sistema Metrovía consta de tres troncales que son repartidos en los lugares puntuales alrededor de la ciudad:

- Troncal 1: Terminal “El Guasmo”- Terminal Río Daule” es operada por el Consorcio METROQUIL.
- Troncal 2: 25 de Julio -Río Daule, Se estima que el recorrido se inicie en diciembre del 2009.
- Troncal 3: Bastión Popular- Caja del Seguro, operado por el Consorcio METROBASTION.

Con el sistema se redujo el número de buses de 5.000 a 2.000 vehículos con tecnología de punta. Con ellos en funcionamiento, se reduce la contaminación ambiental, el sistema de competencia para

ganar pasajeros desaparecerá, por el estricto control de las operadoras y las vías no sufrirán el congestionamiento que provocaban las rutas que ingresaban al centro de Guayaquil.

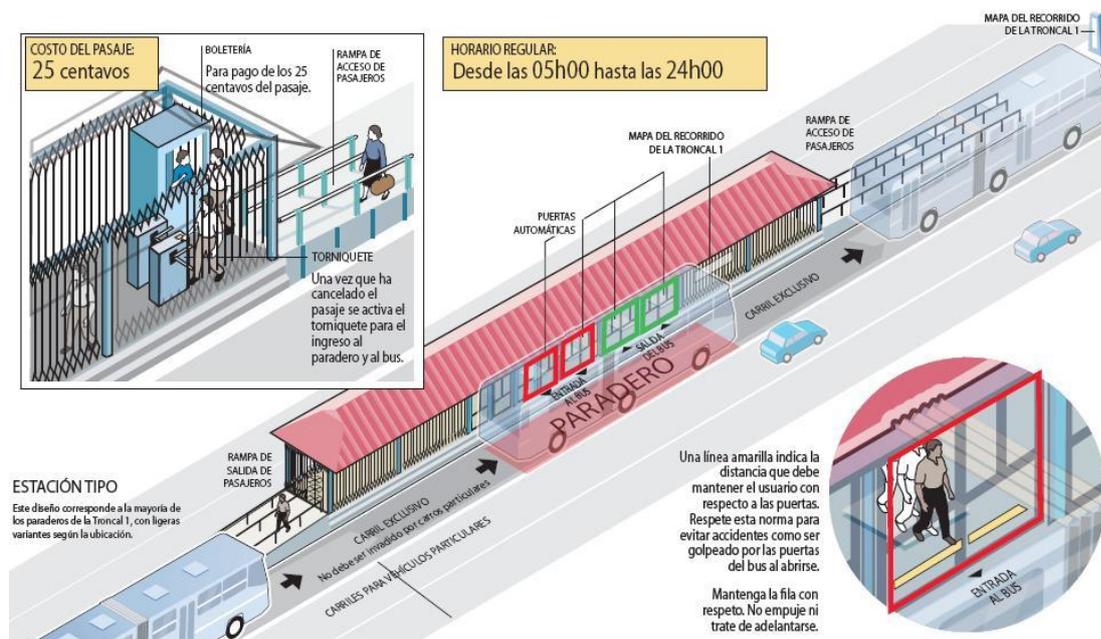


Figura 14. Uso del Sistema Metrovía
Fuente: Fundación Metrovía

El control de las unidades en cuanto a infracciones está a cargo de la Comisión de Tránsito del Guayas, mientras la inspección operativa la realizará la Fundación que tiene el derecho de exigir el cronograma de salida para los buses, así como mantenerlos limpios y que se respeten los derechos de los pasajeros.

Objetivos del sistema integral de transporte:

- Planificación, ordenamiento y regulación de la circulación del transporte público.
- Dotar a la ciudadanía de un transporte público eficiente a un costo social aceptable y definido por el Consejo Nacional de Tránsito y Transportes Terrestres.
- La operación será realizada por los transportistas históricos de la ciudad de Guayaquil, convirtiéndolos en “empresarios” del servicio de transporte público.
- Autofinanciamiento por parte de los transportistas para el parque automotor.
- La Municipalidad debe proveer de la infraestructura necesaria para el funcionamiento del Sistema.
- Crear un ente regulador para garantizar el funcionamiento del Sistema (Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil).
- Tercerización de las diferentes actividades para la operación del Sistema

Reglamentos para el uso del servicio: (Ver Anexo 10)

- Se debe respetar la fila en boleterías y torniquetes.
- Al esperar el bus nunca pararse en el carril al nivel de la calle, esperar siempre dentro de la parada.
- Una vez abierta la puerta del bus y de la parada, y lista la rampa, salir o entrar al bus con rapidez pero sin precipitarse ni empujar a los demás usuarios.
- Recordar que solo se sube y se baja del bus en las paradas, una vez que el bus se haya detenido y abierto sus puertas.
- No fumar en los paraderos ni en los buses.
- No ingresar con armas al sistema.
- No ingerir licor o estupefacientes en los buses e instalaciones de la Metrovía.
- No dañar, rayar o ensuciar las instalaciones o será sancionado
- No consumir alimentos dentro del bus.
- Los vendedores ambulantes no pueden ejercer su actividad dentro de los paraderos y buses.
- Será sancionado quien arroje basura desde o dentro de los buses e instalaciones dentro del sistema de transporte.
- Los asientos amarillos son para embarazadas y personas de tercera edad.

- Solo pueden ingresar animales que sean de apoyo para el no vidente.

Dentro de los servicios que brinda este Sistema de Transporte, se tiene:

TARJETAS:

Encontramos diferentes tipos de tarjetas que brindan mayor facilidad y comodidad a los pasajeros de acuerdo a sus necesidades:

- Tarjeta Metrovía-General (TM-G) Tarjeta Recargable que puede ser personalizada con sus datos. Le permite adquirir los pasajes que desee en una sola compra.
- Tarjeta Metrovía para estudiantes (TM-E).- Otorga beneficio de ley (50% de descuento en el valor de la tarifa de transporte). Para obtener este beneficio se presenta copia de matricula del año lectivo vigente y partida de nacimiento.
- Tarjeta Metrovía para Tercera Edad (TM-3).- Otorga beneficios de ley (50% de descuento en el valor de la tarifa de transporte), presentando la cédula de identidad.

- Tarjeta Metrovía para personas con Movilidad reducida (TM-D).-
Otorga 50% de descuento en el valor de la tarifa de transporte, presentando el carnet de la CONADIS.

Los créditos de cualquiera de estas tarjetas pueden ser recuperados en caso de robo o pérdida.

CIRCUITO DE TV CERRADA: METROVISION

La idea de crear el Canal y Productora METROVISION surgió del Ingeniero Luigi Santillán quién es el Gerente General del canal. METROVISIÓN cuenta con un equipo de Diseñadores Gráficos, Técnicos, Creativos, Productores, Talentos/Actores.

Programación:

Los segmentos de programación se componen de noticias, turismo, música, entretenimiento, información Vial, información Municipal, deportes, Cultura General, pautas publicitarias y Comerciales

En unión con la Junta Cívica de Guayaquil y la Academia Nacional de Historia Capítulo Guayaquil se ha buscado impulsar el sentir cívico y desarrollar un conocimiento de la historia y tradición de los

guayaquileños, consideraron la oportunidad de crear un espacio de difusión televisiva para la ciudadanía de capítulos históricos.

El proyecto “Un minuto con la historia”, son mini cápsulas que contienen desde breves biografías de un personaje, capítulos de la historia de Guayaquil, etc., toda la documentación es tomada de la CAPTUR GUAYAS, Banco Central del Ecuador, Municipalidad de Guayaquil, Junta Cívica de Guayaquil. (Ver Anexo 11)

Este circuito de TV cerrada se financia por los comerciales y pautas publicitarias. Actualmente cuentan con diez clientes que manejan diferentes contratos ya sean por quince días, un mes o por un año, El consorcio Metroquil, entidad que maneja la operación del sistema Metrovía Troncal 1, recibe el 30% de las ganancias obtenidas por Metrovisión.

En la troncal 1 se pauta mensualmente \$38.400 en los 40 articulados.

(Anexo 12- Entrevista Gerente General-Metrovisión)

3.2 Tipos de buses (articulados y alimentadores)

Troncal 1: 40 articulados y 40 alimentadores

Troncal 3: 65 articulados y 70 alimentadores

Articulados:



Figura 15. Bus Articulado
Fuente: Jennifer Casal C., Jessica Romero C.

Buses de alta tecnología cuentan con un sistema para controlar y prever posibles desperfectos. El conductor cuenta con un micrófono para anunciar las paradas y otras informaciones para los usuarios. Los vehículos también poseen modernos sistemas de seguridad.

Son más largos que los buses normales, tienen una capacidad de 160 pasajeros; cuyo espacio está dividido de la siguiente manera: 123 personas de pie, 37 sentadas y 1 espacio para sillas de ruedas.

Los horarios de salida de los articulados están organizados por medio de la siguiente franja horaria:

HORA	TIEMPO
05H00	15 minutos
06H00	6 minutos

Tabla 4. Frecuencia de salida de los buses articulados

El promedio estimado de recorrido de los articulados de su punto de inicio a su punto final es de:

BUSES	TIEMPO DE RECORRIDO
Articulados	45 y 50 minutos

Tabla 5. Tiempo promedio de recorrido de los buses articulados

HORAS PICO	TIEMPO
07H00-08H00	3 minutos
13H00-14H00	3 minutos
17H00-19H00	3 minutos

Tabla 6. Horas pico de uso de la Metrovía

Los Articulados cuentan con el circuito cerrado de televisión denominado Metrovisión, el mismo que da cápsulas informativas de

los proyectos del Muy Ilustre Municipio de Guayaquil, Fundación Metrovía, videos musicales e información acerca del transporte de la ciudad.

Alimentadores:



Figura 16. Bus Alimentador
Fuente: Jennifer Casal C., Jessica Romero C.

Buses de gran capacidad, que realizan viajes desde las estaciones de transferencia hacia los barrios periféricos de la ciudad y viceversa.

Poseen una capacidad de 88 pasajeros distribuidos de la siguiente manera: 23 sentados y 56 de pie.

El promedio estimado de recorrido de los alimentadores 1 y 2 de su punto de inicio a su punto final es de:

BUSES	TIEMPO DE RECORRIDO
Alimentadores	30 y 40 minutos

Tabla 7. Tiempo de recorrido de los buses alimentadores

3.3 Rutas establecidas, Estaciones y Paradas

TRONCAL 1 (METROQUIL)

Rutas Establecidas: Alimentadoras de Terminal Guasmo

Alimentador 1

Terminal Guasmo, Calle 53 SE (Raúl Clemente Huerta), izquierda; Av. 12 SE (Abdón Calderón Muñoz) derecha calle 58 SE (Cacique Tomalá); retorno por las mismas calles.

Alimentador 3

Recorre las calles Galo Plaza Lasso (Barcelona), Avenida 49SE, Av. 48 SE y Av. Domingo Comín. La ruta se detiene frente a la parada PRADERA 1, e inicia su retorno por la Av. Domingo Comín, calle 47 SE, Av 10B SE, Calle 49 SE y Av. Galo Plaza Lasso.

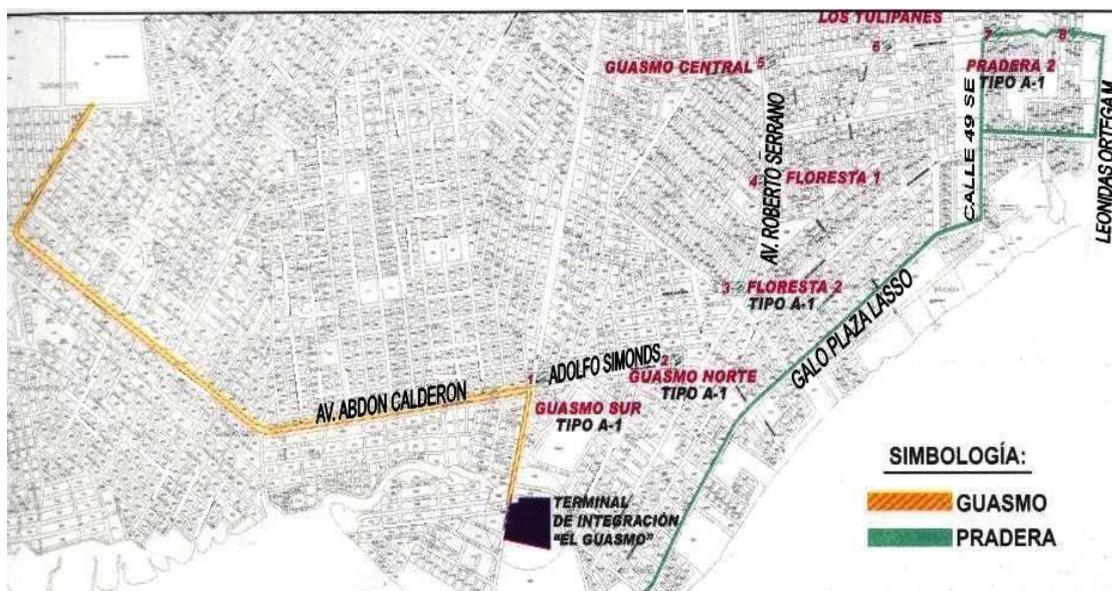


Figura 17. Recorrido Rutas alimentadoras del Terminal El Guasmo
Fuente: Fundación Metrovía

Rutas Establecidas: Alimentadoras del Terminal Río Daule

Alimentador 1

Parte de la Terminal de Integración Río Daule, recorre las Av. Dr. Antonio Parra Velasco, Calle 17NE, y Rodrigo Ycaza Cornejo, para dar servicio a los sectores de Garzota VII etapa, Urbanización Acuarela, Urbanización Brisas del Río (II y III etapa) y Sauces II, VII, III y VI.

Alimentador 2

Parte de la Terminal de Integración Río Daule, recorre las Av. Dr. Antonio Parra Velasco, luego gira a la izquierda en la Calle 20B,

hasta el cruce con la Av. Isidro Ayora Cueva, para dar servicio a los sectores de: Garzota VII etapa, Urbanización Acuarela, Urbanización Brisas del Río (II etapa), Sauces (II, VII, IX, VI, IV), Guayacanes (II y IV etapa) y Samanes IV etapa.

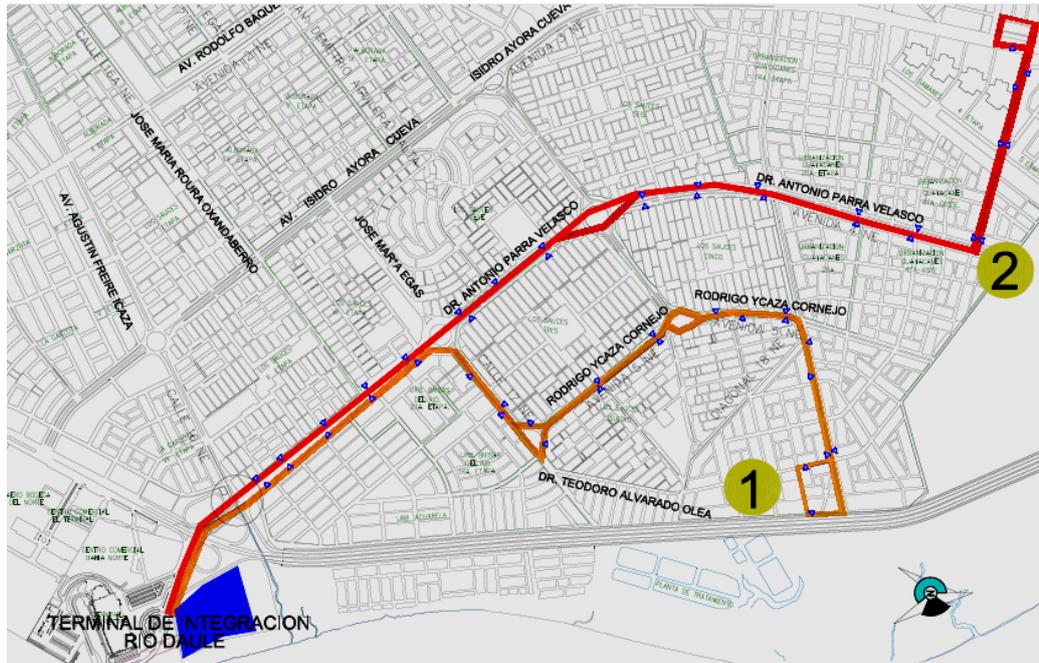


Figura 18. Recorrido Rutas alimentadoras del Terminal Río Daule
Fuente: Fundación Metrovía

Circuitos:

Los circuitos fueron creados por la gran demanda y afluencia de personas que se producía en horas específicas (06h45 – 10h00 y 11h30 – 14h30), creándose así los siguientes dos circuitos: Circuito Sur-Centro y el Circuito Norte-Centro).

Los buses a cargo de realizar los recorridos de los circuitos son los convencionales que cuentan con la puerta izquierda, estos se

diferencian de los alimentadores por el color distintivo que tienen en su parte lateral.(Ver Anexo 13)

Circuito Sur –Centro (rótulo color naranja).

Su recorrido comienza desde la Terminal Guasmo hasta la parada de la Biblioteca Municipal, tomando la calle Sucre recorriendo la ruta normal hacia la estación del sur.

Circuito Norte- Centro (rótulo color verde).

Inicia su recorrido en la Terminal Río Daule hasta la parada del IESS, donde inicia su retorno por la calle Pedro Carbo.

Estaciones:

Terminal Río Daule: Ubicada al norte de la ciudad diagonal al Terminal Terrestre en la Av. Benjamín Rosales y Av. de Las Américas.

Terminal El Guasmo: Ubicada en el extremo sur del recorrido en las calles Domingo Comín y Roberto Serrano, cuenta con tres andenes, servicios para los pasajeros y equipamiento para el funcionamiento y mantenimiento de los buses articulados.

Paradas: (Ver Mapa I)

Hacia el Norte:

Parada	Ubicación
Guasmo Sur	Avenida Raúl Clemente Huerta
Guasmo Norte	Calles Adolfo H. Simonds y 2do. Callejón 52B SE
La Floresta 2	Calles Roberto Serrano y AV. 11 SE
La Floresta 1	Calles Roberto Serrano y 1PT10B
Guasmo Central	Av. Domingo Comín y Roberto Serrano
Los Tulipanes	Av. Domingo Comín y 50C SE
La Pradera 2	Av. Domingo Comín y Callejón 48 SE
La Pradera 1	Av. Domingo Comín y 6to Pasaje 47 SE
Ciudadela 9 de Octubre	Av. Domingo Comín y Calle 46B SE
Mercado Caraguay	Av. Domingo Comín y Calle 44 SE
Barrio Cuba	Av. Domingo Comín y Tomás Wright
Centenario	Av. Domingo Comín y El Oro
Hospital León Becerra	Calles Eloy Alfaro y García Goyena
El Astillero	Calles Eloy Alfaro y Argentina
La Providencia	Calles Eloy Alfaro y Maldonado
Plaza de la Integración	Calles Eloy Alfaro y Febres Cordero
Biblioteca Municipal	Calles Pedro Carbo y Colón
El Correo	Calles Pedro Carbo y Ballén
Banco Central	Calles Pedro Carbo y P. Icaza
Jardines del Malecón	Calles Rocafuerte y Tomás Martínez
Las Peñas	Calles Malecón Simón Bolívar y Loja
Ciudadela La Atarazana	Avenida Pedro Menéndez Gilbert
Base Naval	Avenida Pedro Menéndez Gilbert, frente al Liceo Naval
Santa Leonor	Ciudadela Santa Leonor (frente a De Prati Centro de Distribución)
Terminal de Integración Río Daule	Avenida Benjamín Rosales

Tabla 8. Paradas hacia el norte de la Troncal 1
Elaborado por: Jennifer Casal C. y Jessica Romero C.

Hacia el Sur:

Parada	Ubicación
Hospital Luis Vernaza	Calles Boyacá y Loja
Boca 9	Calles Boyacá y Junín
La Catedral	Calles Boyacá y Aguirre
IESS	Avenida Olmedo y Boyacá
La Providencia	Calles Chile y Brasil
El Astillero	Calles Chile y Letamendi
Hospital León Becerra	Calles Chile y Bolivia
Barrio Centenario	Calles Rosa Borja de Icaza y El Oro
Barrio Cuba	Rosa Borja de Icaza y Tomás Wright
Mercado Caraguay	Calles Domingo Comín y Calle 44 SE
Ciudadela 9 de Octubre	Calles Domingo Comín y Calle 46B SE
Pradera 1	Calles Domingo Comín y 6to Pasaje 47 SE
Pradera 2	Calles Domingo Comín y Callejón 48 SE
Los Tulipanes	Av. Domingo Comín y 50C SE
Guasmo Central	Av. Domingo Comín y Roberto Serrano
La Floresta 1	Calles Roberto Serrano y 1PT10B
La Floresta 2	Calles Roberto Serrano y AV. 11 SE
Guasmo Norte	Calles Adolfo H. Simonds y 2do. Callejón 52B SE
Guasmo Sur	Av. Raúl Clemente Huerta
Terminal de Integración El Guasmo	Av. Raúl Clemente Huerta

Tabla 9. Paradas hacia el sur de la Troncal 1
Elaborado por: Jennifer Casal C. y Jessica Romero C.

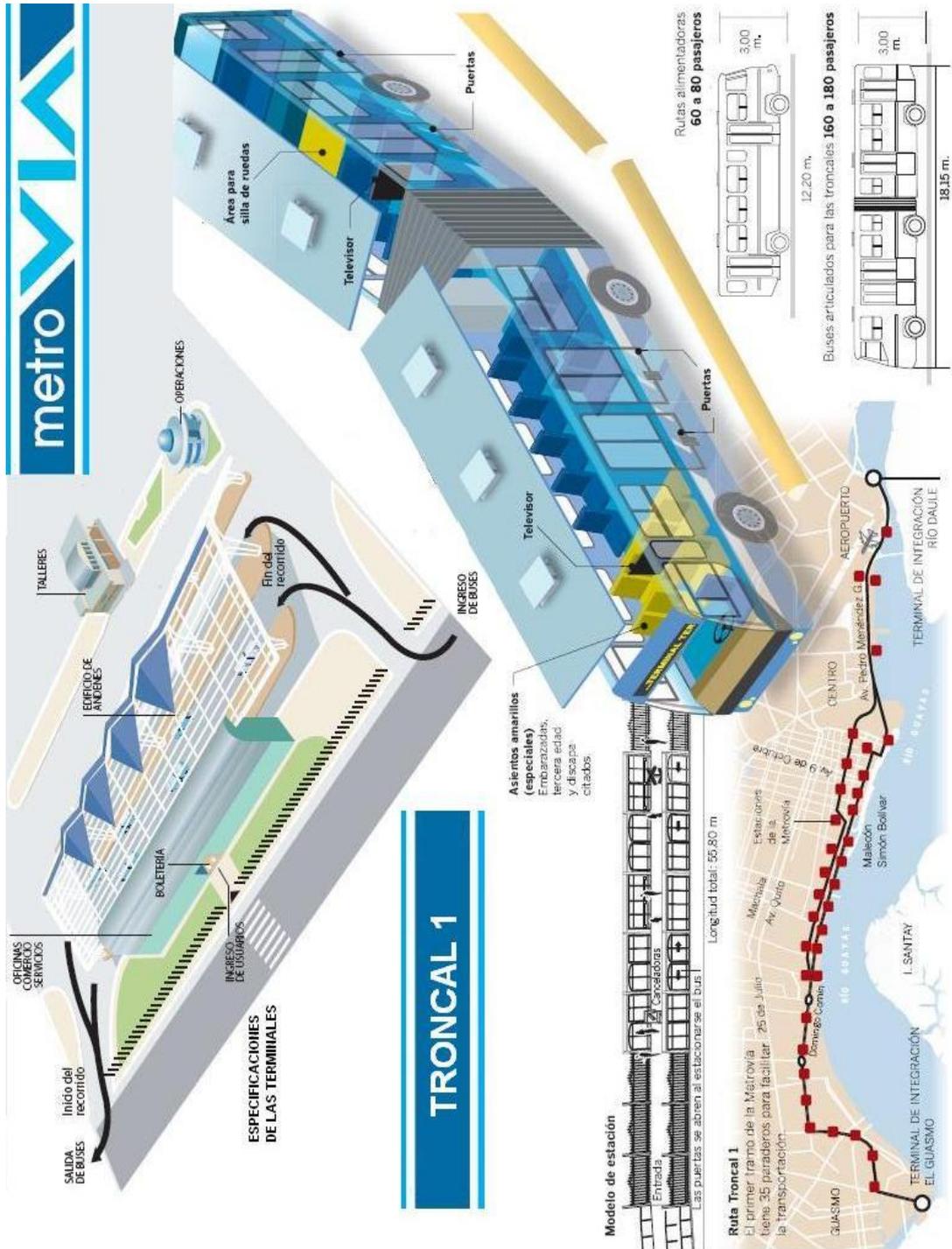


Figura 19. Especificaciones Troncal 1
Fuente: Varios Documentos Fundación Metrovía
Elaboración: Jessica Romero

MAPA I.- RECORRIDO DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE MASIVO URBANO "METROVIA" TRONCAL 1



Fuente: Fundación Metrovía

Una parada singular:

La única parada inteligente del sistema de metrovía está ubicada en la Plaza Francisco de P. Icaza, en la calle del mismo nombre entre Córdova y Pedro Carbo. El lugar cuenta con un área de implantación de 1000 mt², y el principal objetivo es convertirlo en un icono de la ciudad moderna.

Su diseño fusiona estructuras principalmente de acero, aluminio y vidrio, y un sistema de paneles y altoparlantes aislados revestidos de aluminio. El modelo se plantea como una “caja transparente” que impacta lo mínimo posible en las edificaciones más cercanas, permitiendo permeabilidad entre los ejes visuales este-oeste. A más de utilizarla como paradero, la ciudadanía lo puede emplear como un sitio de esparcimiento.



Figura 20. Parada Banco Central
Fuente: Jennifer Casal C., Jessica Romero C.

TRONCAL 2

La Troncal 2 del Sistema Integral Metrovía esta en proceso de construcción y se espera que a finales del 2009 ya este en funcionamiento para su construcción. Esta troncal tiene una característica diferente a las actuales que circulan; un grupo de articulados se detendrá en cada parada establecida, el segundo grupo de articulados irá deteniéndose en cada cinco paradas y el tercer grupo irá desde la estación directo desde la Av. 25 de Julio hasta la terminal de Integración Río Daule.

Recorrido:

Desde la Av. 25 de Julio (en la intersección con la vía Perimetral y la Av. Pío Jaramillo), hacia las avenidas Quito, Pedro Moncayo y las Américas hasta llegar a la terminal de integración Río Daule.

Retorno:

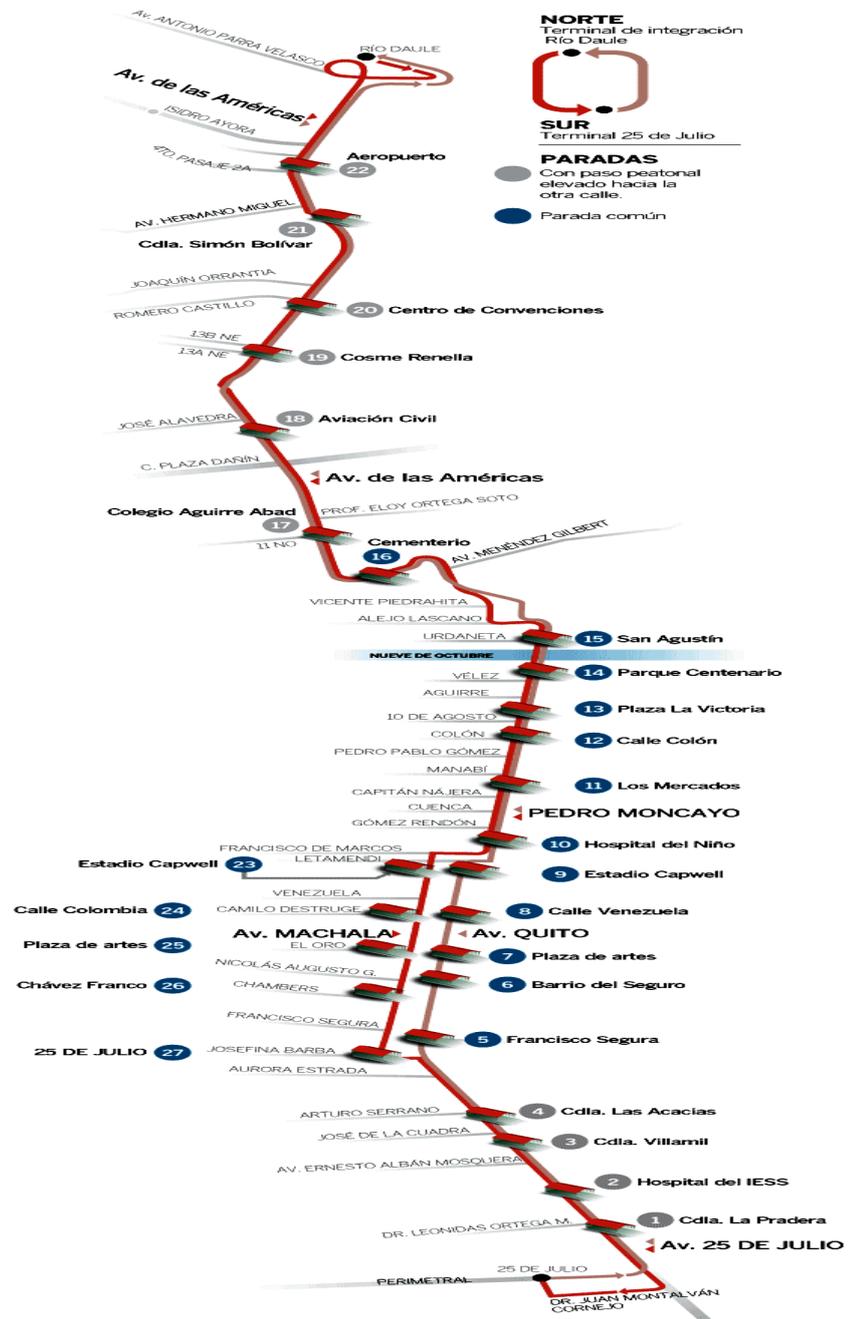
Circulará por parte de la avenida Machala. Su estación estará ubicada aun costa de la vía Perimetral, entre las ciudadelas Coviem y la Libertad, esta estación será más pequeña en comparación a la troncal 1 y 3. Además la ruta troncal 2 tendrá un aproximado de 27 paradas a lo largo de su recorrido.

Paradas (Ver Mapa II)

Parada	Ubicación
Cdla. La Pradera	Av 25 de Julio y Dr. Leonidas Ortega
Hospital de IESS	Av 25 de Julio
Cdla Villamil	Av 25 de Julio y Av Ernesto Albín
Cdla. Las Acacias	Av 25 de Julio y Arturo Serrano
Francisco Segura	Av Quito y Francisco Segura
Barrio del Seguro	Av Quito y Nicolás Augusto
Plaza de Artes	Av Quito y El oro
Calle Venezuela	Av Quito y Camilo Destruge
Estadio Capwell	Av Quito y Letamendi
Hospital del Niño	Pedro Moncayo y Gómez Rendón
Los Mercados	Pedro Moncayo e/ Manabí y Cap Nájera
Calle Colón	P. Moncayo y Colón
Plaza La Victoria	P. Moncayo y 10 de Agosto
Parque Centenario	P. Moncayo y Vélez
San Agustín	P. Moncayo y Urdaneta
Cementerio	Av de las Américas
Colegio Aguirre Abad	Av de Las Américas
Aviación Civil	Av de Las Américas y Alameda
Cosme Rellena	Av de Las Américas
Centro de Convenciones	Av de las Américas y R Castillo
Cdla. Simón Bolívar	Av de las Américas y H Miguel
Aeropuerto	Av de las Américas y 4to Paseo 2A
Estadio Capwell	Av Machala y Letamendi
Calle Colombia	Av Machala y Camilo Destruge
Plaza de Artes	Av Machala y El Oro
Chávez Franco	Av Machala y Chambers
25 de Julio	Av Machala y Josefina Barba

Tabla 10. Paradas hacia el norte de la Troncal 2
Elaborado por: Jennifer Casal C. y Jessica Romero C.

MAPA II RECORRIDO DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE MASIVO URBANO "METROVIA" TRONCAL 2



Fuente: Diario El Universo

Parada Aeropuerto



Figura 21. Parada Aeropuerto
Fuente: Diario El Universo

En esta parada se contará con ascensores que permitirán a los usuarios acceder a la misma desde el aeropuerto.

TRONCAL 3 (METROBASTIÓN)

La Troncal 3 del Sistema Integral Metrovía denominada Metrobastión cubre la ruta Bastión Popular-Centro.

La Terminal de Integración Bastión Popular se encuentra ubicada en el Parque Comercial California situado en la vía a Daule.

Los articulados de METROBASTIÓN tienen una capacidad de 160 pasajeros. La única diferencia entre los buses de METROQUIL y METROBASTIÓN es la fuerza del motor de los vehículos y la ventilación. (Ver Anexo 14)

Rutas Establecidas: Alimentadores

Alimentador 1 (Pascuales)

IDA: Terminal Bastión Popular – Calle 25 NO (Marcel Laniado de Wind) – Camilo Ponce Enríquez – Av. 28 de Agosto (Montecristi) – Av. 37A NO (Caluma) – Calle 27A NO (La Joya de los Sachas) - Av. 37 NO (Flavio Alfaro).

RETORNO: Av. 28 de Agosto (Montecristi) – 2º PJ 38F NO (Salitre) – Calle 27A NO (La Joya de los Sachas) – Camilo Ponce Enríquez – Calle 24B NO – Terminal Bastión Popular.

Alimentador 2 (Iguanas)

IDA: Terminal Bastión Popular – Calle 25 NO (Marcel Laniado de Wind) – Camilo Ponce Enríquez – Manuela Garaycoa de Calderón (hasta Flor de Bastión – Bloque 8).

RETORNO: Manuela Garaycoa de Calderón (desde Flor de Bastión – Bloque 8) – Camilo Ponce Enríquez – Calle 24B NO – Terminal Bastión Popular

Alimentador 3 (Mucho Lote)

IDA: Av. Dr. Camilo Ponce E. – Vía Perimetral – Av. Francisco de Orellana – calle 23 NO

RETORNO. Av. 37 NO – calle 25 NO (Isidro Ayora) – av. Francisco de Orellana – Vía Perimetral - Av. Dr. Camilo Ponce E.

Alimentador 4 (U de Bastión)

IDA: Calle 25 NO (Marcel Laniado de Wind) – Camilo Ponce Enríquez, - Calle 24A NO, – 2º Pasaje 38A NO– 3º PT 38A NO

RETORNO: Calle 24 NO – cruza la av. Camilo Ponce E. por parque California - Av. 43 NO - calle 24B NO - Terminal Bastión Popular

Alimentador 5 (Flor de Bastión)

IDA: Terminal Bastión Popular, calle 25 NO, av. Dr. Camilo Ponce E., calle 24 NO (av. Modesto Luque), cruza perimetral, hasta ave 58 NO.

RETORNO: Calle 24 NO (av. Modesto Luque), av. 43 NO, calle 24B NO, Terminal Bastión Popular.

Alimentador 6 (Juan Montalvo)

IDA: Parada #4 (Fuerte Huancavilca) – Camilo Ponce Enríquez –
Calle 19H NO – Av. 37 NO – Calle 19F NO – Av. 36 NO

RETORNO: Av. 36 NO – Calle 19H NO – Camilo Ponce Enríquez –
Parada #4 (Fuerte Huancavilca)

Alimentador 7 (Casuarina)

IDA: Parada #4 (Fuerte Huancavilca) – Martha Bucaram de Roldós –
calle 19 NO (Eduardo Sola Franco) – vía Perimetral

RETORNO: Vía Perimetral - Calle 22 NO (Honorato Vásquez) – av.
42 NO - Calle 23 NO - Martha Bucaram de Roldós – Parada #4
(Fuerte Huancavilca)

Alimentador 8 (Florida)

IDA: Eduardo Solá Franco – Camilo Ponce Enríquez (integración a la
troncal en la Parada #6 – Gallegos Lara) – Martha Bucaram de
Roldós – Carlos Julio Arosemena Tola – Puente 5 de Junio – 9 de
Octubre – Carchi – Primero de Mayo

RETORNO: Primero de Mayo – Tungurahua – 9 de Octubre –
Puente 5 de Junio – Carlos Julio Arosemena Tola – Martha Bucaram
de Roldós – Camilo Ponce Enríquez – Eduardo Solá Franco

Alimentador 9 (Mapasingue Oeste)

IDA: Parada #11 (Mapasingue) – Martha Bucaram de Roldós – calle 17A NO – 3er pasaje 42 NO

RETORNO: Calle 17 NO – av. 43 NO - Calle 16C NO - Martha Bucaram de Roldós – Parada #11 (Mapasingue)

Alimentador 10 (Mapasingue Este)

IDA. Parada Federación Deportiva del Guayas – Av. Carlos Julio Arosemena – Av. Martha Roldós – calle 16 NO

RETRONO. Calle 16 NO – transversal 36A NO –av. 36A NO (Manuel Rendón S.) – av. Víctor Emilio Estrada - av. 37 NO (Dr. Adolfo Alvear O.) - av. Carlos Julio Arosemena, parada Federación Deportiva del Guayas.

Alimentador 11 (Via a La Costa)

IDA. Parada Federación Deportiva del Guayas - av. del Bombero hasta km. 8.5 - av. Jose Rodríguez Bonin - hasta redondel de av. Barcelona.

RETORNO. Redondel de av. Barcelona - av. Jose Rodríguez Bonin - Av. del Bombero, av. Carlos Julio Arosemena, parada Federación Deportiva del Guayas.

Alimentador 12 (Martha Roldós)

IDA. Parada Gallegos Lara - calle 18J NO - av. 38C NO (Ing. Antonio Gómez G.) - av. Juan Tanca Marengo - av. 38A – calle 18D
 RETORNO. Calle 18D - av. Juan Tanca Marengo – av. Dr. Camilo Ponce Enríquez – parada Gallegos Lara.



Figura 22. Recorrido Troncal Bastión Popular y rutas alimentadoras
 Fuente: Fundación Metrovía

Recorrido de Articulados:

Terminal Bastión Popular - Calle 25 NO – (Marcel Laniado de Wind)
– Camilo Ponce Enríquez – Martha Bucaram de Roldós – Carlos
Julio Arosemena Tola – Puente 5 de Junio – 9 de Octubre – Carchi –
Primero de Mayo – Tulcán – Sucre – García Avilés – Olmedo.

RETORNO: Pedro Carbo – Sucre – Tulcán – Primero de Mayo –
Tungurahua – 9 de Octubre – Puente 5 de Junio – Carlos Julio
Arosemena Tola – Martha Bucaram de Roldós – Camilo Ponce
Enríquez – Calle 24B NO – Terminal Bastión Popular

RECORRIDO DE LA TRONCAL BASTIÓN POPULAR

El servicio de Metrobastión tiene una conexión con el servicio de
Metroquil en la estación del IESS donde se pueden tomar los buses
hacia el sur.

La ruta cuenta con 24 paradas:

Parada	Ubicación
Parque Comercial California	Vía a Daule
Bastión Popular	Av. Marcel Laniado y Los Mangos
Filantrópica	Av. Marcel Laniado
Fuerte Huancavilca	Av. Marcel Laniado y Av Honorato Vàsquez
La Florida	Av. Camilo Ponce Enríquez
Academia Naval	Av. Camilo Ponce Enríquez
Colegio Americano	Av. Camilo Ponce Enríquez y Av. Séptima
Prosperina	La Prosperina
Dolores Sucre	Av. Martha Bucaram
Mapasingue	Mapasingue calle Séptima
Cerros de Mapasingue	Mapasingue
Los Ceibos	Urbanización Los Ceibos
Fed. Del Guayas	KM 4.5 V. Daule Av Bomberos
28 de Mayo	Av. Carlos Julio Arosemena
Vista Grande	Av. Carlos Julio Arosemena
Bellavista	Av. C J Arosemena junto a la Cdla Bellavista
Universidad Católica	Av. Carlos Julio Arosemena
La Ferroviaria	Av. Carlos Julio Arosemena
Barrio Orellana	Primero de Mayo y Carchi
Vicente Rocafuerte	Calle Tulcàn entre Luque y Aguirre
Los Ríos	Sucre
La Victoria	Sucre
Mercado Central	Sucre
El Castillo	Sucre

Tabla 11. Paradas Troncal 3
Elaborado por: Jennifer Casal C. y Jessica Romero C.

MAPA III RECORRIDO DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE MASIVO URBANO “METROVÌA” TRONCAL 3



Fuente: Fundación Metrovía

Parada de la Universidad Católica (Paseo Comercial)

El primer paso elevado peatonal y comercial de Guayaquil se ubicará frente a la Universidad Católica. El proyecto es una idea del arquitecto Roberto Valarezo, que fue acogido por el rector del centro universitario, Michel Doumet.

La obra unirá a ese centro de estudios con la parada 17 de la Troncal 3 de la Metrovía (parterre central de la avenida Carlos Julio Arosemena) y con el parque Lineal que está en el sector.

La Facultad de Ingeniería de la Católica está encargada del proyecto, el cual tendrá un costo de 900.000 dólares (provenientes de una fiducia).

Según el Decano de la Facultad, el señor Carlos Chon, la obra tiene doble carácter social, puesto que con el proyecto se busca ofrecer una nueva alternativa de servicios a la ciudadanía en general y a la comunidad universitaria, ya que la obra aportará al ornato de la urbe.

El corredor comercial contará con patios de comidas y servicios públicos que serán administrados por la Universidad Católica, con lo cual espera recuperar su inversión después de algunos años.

Los locales comerciales se instalarán en un área de 465 metros cuadrados, mientras que el corredor por el que se desplazarán los peatones tendrá 135 metros cuadrados.

Al principio se contemplaba que 25 locales conformaran el paseo. Sin embargo, el decano dijo que es difícil precisar ahora el número exacto de locales que habrá. Todo depende del espacio que requieran las empresas que deseen tener presencia en la obra. La obra estará lista en mayo próximo, un mes después que METROBASTIÓN comience sus operaciones.

El paso elevado contará con dos ascensores: uno central que tendrá acceso directo con la parada 17 de METROBASTIÓN y otro con el parque Lineal del Malecón del Salado.

Entre los servicios públicos que tendrá el nuevo paso elevado, constan baños y cajeros automáticos.

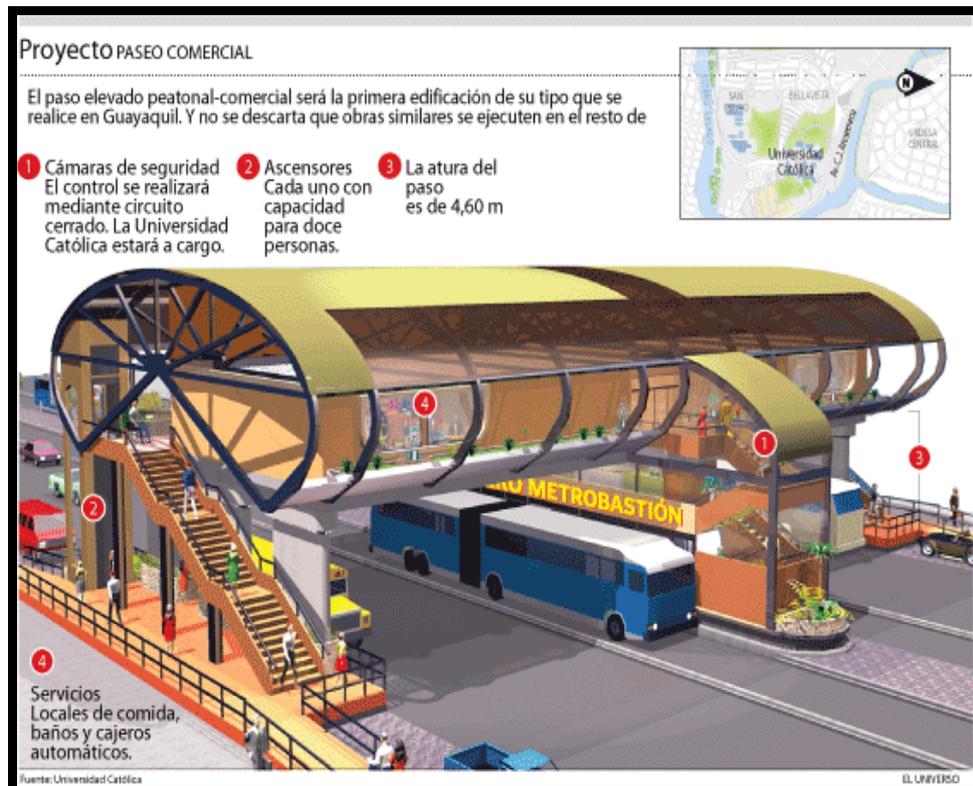


Figura 23. Parada de la Universidad Católica
Fuente: Diario El Universo

3.4 Seguridad

Seguridad para los pasajeros:

Vigilancia en las paradas y terminales. La seguridad de la troncal 1 y 3 está a cargo de ARSEG. Los guardias están ubicados estratégicamente en todas las paradas y terminales las 24 horas del día, todos los días del año. Adicionalmente se está implementando un circuito cerrado con cámaras a ser colocadas en paradas y terminales para controlar desde la terminal todo lo que sucede en el resto de paradas de la troncal 1.

Especificaciones de los buses articulados de la Troncal 1

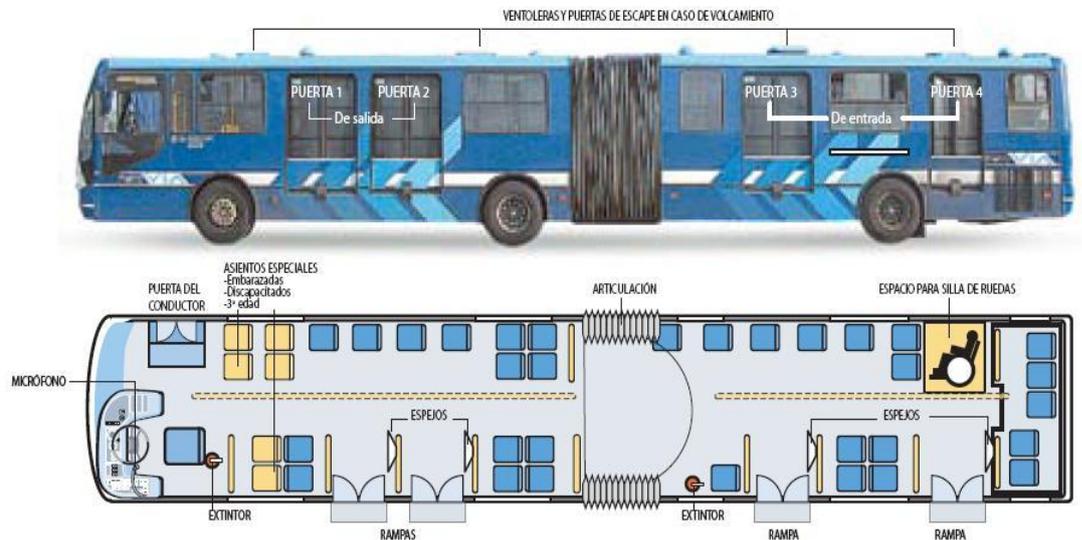


Figura 24. Especificaciones Bus Articulado
Fuente: Fundación Metrovía

- Los buses solo se detienen en los paraderos.
- El sistema de comunicación entre los conductores de buses y la central de operación facilita la asistencia inmediata en caso de emergencia.
- Los cristales de los articulados son de vidrio templado. En caso de accidente se forma un entramado para contener los pedazos.
- Hay ocho timbres distribuidos en los pasamanos para que el usuario anuncie que se queda en la parada que se aproxima.
- Ocho martillos pequeños sirven para romper las ventanas en casos de emergencia.

- Dos extintores: uno en la cabina del chofer y otro en la articulación del vehículo están disponibles en caso de incendio.

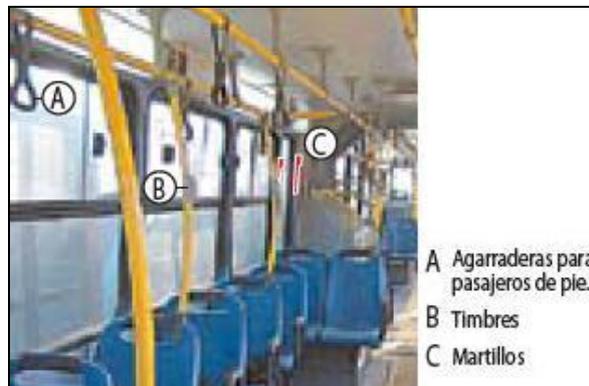


Figura 25. Interior Alimentadores
Fuente: Fundación Metrovía

SEGURIDAD A BORDO

Seguro de accidentes:

El consorcio METROQUIL firmó una póliza de seguro con la compañía Panamericana, la cual asumirá la cobertura médica y costos de accidentes para las personas que hayan sido afectada en el interior de los articulados, alimentadores, terminales y paraderos de la Metrovía.

También estarán cubiertos los daños a terceros:

Póliza de \$10.000

De pago por persona para cubrir los daños a terceros. Este es el seguro de responsabilidad civil. Cubrirá (si el parte emitido por la

CTG determina responsabilidad en la Metrovía) en los casos de choques, atropellos, etc.

\$6.000 a los usuarios

Que viajan en el interior de los articulados y alimentadores y que hayan resultado afectados durante la ocurrencia de algún accidente.

3.5 Potencialidades para el turismo

Guayaquil es una ciudad turística y como tal se ha ido complementando y mejorando en todos los ámbitos turísticos como la restauración, hospedaje, organización de eventos y congresos y el transporte.

El transporte turístico terrestre representa uno de los servicios esenciales para el desarrollo de la ciudad de Guayaquil. No se dispone de una variedad de transporte turístico terrestre, uno de los pocos con que cuenta la ciudad es el “Guayaquil Visión” que ofrece city tours escénicos, el tour Gran Guayaquil y tours nocturnos; así como también tenemos las vans y furgonetas que son ofrecidas a los turistas por las operadoras.

Se debe aprovechar la infraestructura del nuevo Sistema Masivo del transporte urbano “Metrovía” (troncal 1), para impulsar el turismo

terrestre de una manera novedosa, útil y práctica, al tiempo que se pueden ir ampliando las posibilidades en las troncales 2 y 3 a un mediano o largo plazo.

La Metrovía es un sistema de transporte masivo urbano al servicio público sin embargo cuenta con características especiales como lo son: paradas, horarios establecidos, circuito cerrado "Metrovisión", seguridad, etc.; a pesar que el sistema de transporte masivo urbano fue creado para el servicio público cuenta con equipamiento y características de transportación turística como: ventanas panorámicas, micrófonos, pantallas, seguridad y simbolización, las cuales pueden ser aprovechadas para el turismo y así ayudar a la falta de transporte turístico, obviamente mejorando estas características de tal manera que se pueda dar un servicio eficaz a los turistas, visitantes y ciudadanos.

ANALISIS D.A.F.O.
SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE
MASIVO URBANO – METROVIA

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Renovación de flotas. • Deterioro de los articulados y alimentadores. • Falta de servicio 24 horas. • Escasa información en la página web. • Poco recurso humano capacitado. • Ausencia de información turística. 	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura política • Reforma tributaria • Estación Invernal
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Carriles exclusivos para sus buses. • Ahorro de tiempo en los recorridos. • Rutas diseñadas recorren los lugares turísticos del centro de la ciudad. • Circuito cerrado informativo, Metrovisión. • Seguridad ciudadana. • Respeto a los privilegios de los ciudadanos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo constante de la Fundación Metrovía, Consorcio Metroquil y Teleholding Telecomunicaciones Integrales (TACOM) • Incorporación del turismo como alternativa para dinamizar la economía local. • El apoyo técnico del Ministerio de Turismo. • Transporte útil, cómodo y seguro para turistas.

Tabla 12. Análisis DAFO de la Metrovía

Síntesis:**Debilidades:**

Como debilidades se menciona la ausencia de información específica de la ciudad así como de los recorridos y servicios que brinda la Metrovía; ya que muchos usuarios aún no conocen los recorridos y el uso del sistema de transporte; además tenemos poco recurso humano capacitado en atención al cliente.

Ausencia de información turística en sus estaciones o paradas.

No se cuenta con una página virtual informativa actualizada y con información que sirva al turista que visita la ciudad

Deterioro de los buses por el uso diario.

Amenazas:

Una de las amenazas que puede afectar la estructura de la Metrovía es el ámbito político, debido a la implementación de la Asamblea Constituyente; ya que con esta se están dando cambios en el país con nuevas reformas; dentro de estas tenemos un proyecto que trata acerca de la desaparición de

las fundaciones o que estas pasen a manos del gobierno, esto ocasionaría que se vuelvan a centralizar los servicios.

En la época invernal las lluvias están afectando a avenidas y calles con las inundaciones causando daños y deterioros en los buses del sistema.

Fortalezas:

En Metrovía podemos destacar algunas fortalezas dentro de las cuales las más importantes y relevantes para nuestra investigación son las siguientes:

Metrovisión: circuito cerrado de pantallas plasmas informativas que dan noticias acerca de la Metrovía, la M.I. Municipalidad de Guayaquil, así como videos musicales, estas se pueden aprovechar en el ámbito turístico ya que se puede mostrar información turística de la ciudad de Guayaquil.

Se brinda seguridad a todos los ciudadanos, turistas y visitantes al tener personal de seguridad en las todas las paradas y estaciones las 24 horas del día durante todo el año; demostrando un buen servicio.

Recorrido de la Troncal 1 (Terminal de Integración Río Daule - Terminal de Integración El Guasmo) cuenta con la cercanía a los principales atractivos turísticos de la ciudad.

Oportunidades:

Dentro de las Oportunidades se tiene el apoyo constante por parte de las empresas que lo conforman ya que innovan con proyectos a corto y largo plazo. Uno de esos proyectos es el aporte de ellos hacia el turismo ya que brindan un buen servicio de transporte terrestre que puede ser aprovechado por este sector.

Uno de los factores que se pudo comprobar en el capítulo I, son las similitudes de la Metrovía con el Sistema Integrado de Transporte Optibús en la ciudad de León-México; este sistema además de ser un transporte público, también da un servicio turístico ya que posee mapas que muestran sus rutas, especificando los atractivos turísticos, dando una información constante a todas las personas de sus paradas y que puede encontrar en los alrededores de los mismos. Es muy fácil poder comparar estos dos transportes terrestres ya que tienen sus semejanzas en la seguridad, buen servicio, accesibilidad, etc.

Otro de los factores que debemos resaltar, son los turistas y en especial el target de turistas que nos visitan en la ciudad como son los mochileros (que gustan de una interacción con las personas que habitan en su lugar de destino, disfrutando sus recorridos de una forma auténtica, con buen servicio, bajo costo y seguridad), los cuales gozarían de estas facilidades ya que podrán recorrer los lugares y atractivos turísticos del centro de la ciudad con mucha mayor desenvolvura creando servicios de apoyo al turismo como los son: trípticos, paneles informativos y mapas turísticos de los atractivos que se encuentren cerca de cada paradero o estación de la Metrovía, así como las rutas que se pueden tomar para llegar a los mismos.

En los últimos años el incremento de los turistas de la ciudad se ha aumentado, por diferentes motivos como negocios, eventos, conferencias, placer, etc; una de las nuevas tendencias es la de **Couchsurfing Project** (Proyecto de Navegación de Sofás), este busca conectar personas y lugares a nivel internacional, crear intercambios educativos, potenciar la tolerancia, y facilitar el entendimiento cultural. Este tipo de turistas extranjeros tiene una forma diferente de viajar, vienen a conocer diferentes ciudades del mundo con que se hospedan de forma gratuita o llamado un sofá

gratis y junto con la compañía de los anfitriones les dan un tour de los lugares favoritos por los días que se queden en la ciudad, este lapso de tiempo puede variar dependiendo de los viajeros que puede ser de 2 días hasta meses.

La “navegación de sofàs”³ toma una idea antigua de hospitalidad y la transforma en un paradigma completamente moderna, como es el sitio de Internet de redes sociales.

De acuerdo a las estadísticas del sitio, www.couchsurfing.com tienen las de 500 mil miembros en diferentes países y ciudades del mundo. En el Ecuador en diciembre del 2008 eran 30 miembros, actualmente el grupo consta de 264 Guayaquil y 120 ya han hospedado extranjeros.

Este tipo de tendencias de viajes y grupo de Couchsurfing son un gran mercado potencial, ya que viene a conocer de manera cotidiana la vida local de la ciudad, sin itinerarios y de forma ahorrativa; además como es una red social, las experiencias y buenos comentarios de cada uno de estos turistas van a recomendar

³ Término utilizado por los viajeros actuales

a otras viajeros y así se comienza cada día la cadena de información y difusión por medio de ellos.

Se cuenta también con la **Fundación DUKERS**⁴, que ayuda a los turistas visitantes a recorrer la ciudad por las tradicionales calles, museos, plazas, iglesias, cementerio, lugares de interés, etc.; mostrando entusiasmo, carisma y sobre todo el respeto al turista, el servicio que ofrecen es sin costo alguno.

Un Duker es el amigo con el que todos los visitantes desearían contar para conocer la ciudad con mucha más confianza, donde podrá mostrar sus costumbres, cultura, etc. Lugares modernos y tradicionales que han hecho que Guayaquil sea Orgullo propio de todos nosotros. Además también cada 6 meses podrás convivir en otro país que realice la misma actividad de un Amigo.

Esta Fundación recibe diferentes tipos de turistas como los jubilados y la mayor parte son mochileros de Perú, Chile, Venezuela y Alemania, pero los mochileros de mayor afluencia son de Francia.

En el transcurso del año han recibido 150 turistas. Y cuentan con 17

⁴ Conocedor de su Ciudad, voluntario acogedor de Turistas de diferentes partes del mundo sin distinción de raza, sexo, credo, edad, estado civil u orientación sexual.

licenciados de guías turísticos y 16 guías profesionales, adicional del sin número de voluntarios.

Los dukers se encargan de conocer al turista antes de arribar al país por medio de formularios para conocer sus gustos, preferencias, motivo de su viaje, etc., además de buscar un guía que tenga afinidad para así ofrecerles una guianza de acuerdo a sus expectativas.

Sus recorridos los realizan por medio de caminatas, y transporte público como Metrovía y taxis. (Anexo 15, Entrevista al Presidente de Dukers)

Otro punto muy importante es la presentación del Plan **Maestro de Turismo Guayas (PLANDETUR)** que arrancó en el 2007, impulsado por la Cámara de Turismo y el Consejo Provincial del Guayas, en el cual se proyecta hasta el 2020 y que se implementará en los 25 cantones de la provincia del Guayas.

El Plandetur es la herramienta más útil y práctica para de forma organizada poder satisfacer las necesidades de los turistas y

además proveer al sector turístico una base de desarrollo competitiva y sustentable. Revista CAPTUR. PLAN MAESTRO DE TURISMO.

En este plan Guayaquil tiene como finalidad aumentar las visitas de turistas de 228.00 a 500.00 en el Guayas en el 2018 y aumentar los ingresos 187 millones de dólares a 912 millones en el mismo tiempo y generar empleos en el sector turístico.

Como ciudad principal Guayaquil será la puerta de entrada a la provincia, la misma que representará al turismo urbano y se complementará con el turismo rural, playero, de aventura en los otros cantones del Guayas.

Con los miembros del couchsurfing, Dukers y el gran Plan de Proyecto del Guayas se tiene un gran mercado potencial para el turismo, el couchsurfing y más aún los Dukers tienen un target que es el tipo de turista mochilero el mismo que esta enfocado en la tesis y el Plan Maestro es el gran soporte ya que con este plan de marketing impulsan a la provincia y más a la ciudad, teniendo la oportunidad de brindarles un transporte terrestre de buena calidad adaptándolo con implementos del transporte turístico a un bajo

costo, además la ciudad tendría una mejor imagen y mayor proyección nacional e internacional.

Cabe recalcar que no dejaría de ser un servicio de transporte público para lo cual fue creado y además se informarían las horas adecuadas para poder hacer un recorrido placentero y cómodo.

CAPITULO IV

INVESTIGACIÓN DE MERCADO

4.1 Elaboración de encuestas

Determinación de la población y muestra

Población Comunidad Receptora

Para la realización de la investigación de campo se obtuvo la población (**N**) del número de pasajeros transportados en promedio al mes obtenido de los datos registrados por la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil-Metrovía, durante los meses de Enero-2008 (**N₁**) y Febrero-2008 (**N₂**).

$$N = \frac{N_1 + N_2}{2}$$

Ene-08	N_1	50846
Feb-08	N_2	44514

$$N = 50846 + 44514$$

$$N = \frac{95360}{2}$$

$$N = 47680$$

Población Cliente Potencial

Para la realización del cálculo de la población (**N**) se procedió a la recolección de datos obtenidos en el promedio mensual de llegadas de extranjeros por vía aérea a la ciudad de Guayaquil registrados por TAGSA⁵, durante los meses de Enero-2008 (N_1) y Febrero-2008 (N_2).

Los datos estadísticos de los turistas nacionales que llegaron a la ciudad de Guayaquil durante los meses de Enero y Febrero 2008 no aparecen registrados en alguna entidad, por lo que **N** se asumirá para efectos de la obtención del tamaño de la muestra tanto para turistas extranjeros así como turistas y visitantes ecuatorianos.

⁵ TAGSA: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.

$$N = \frac{N_1 + N_2}{2}$$

Enero	N₁	43452
Febrero	N₂	41409

$$N = \frac{43452 + 41409}{2}$$

$$N = \frac{84861}{2}$$

$$N = 42431$$

Tamaño de la Muestra

Para determinar el tamaño de la muestra a la que se debe realizar la encuesta, tanto para la comunidad receptora (cliente real), así como para el turista (cliente potencial), se empleará la fórmula para poblaciones finitas.

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

Comunidad Receptora

Datos	Donde:
N = Tamaño de la población total	N = 47680
z = Nivel de confianza asociado del 97,5%	z = 97,5% = 1.96 (valor establecido)
p = proporción conservadora 0.5	p = 0.50 (probabilidad conservadora)
q = (1- p)= proporción complemento de p =0.5	q = 0.50 (probabilidad conservadora)
e = Error máximo permitido	e = 9% porcentaje de error, límite de errores admisibles.
n = Tamaño de muestra	n = ?

N	47680	
Z	1,96	= 97,50%
p	0,5	
q	0,5	
e	0,09	
n	?	

Reemplazando:

$$n = \frac{(1,96)^2 (47680)(0,5)(1 - 0,5)}{(0,09)^2 (47680 - 1) + (1,96)^2 (0,5)(1 - 0,5)}$$

$$n = \frac{45791,87}{387,16}$$

$$n = 118,27626$$

$$n = 118$$

Al total de la muestra se realizaron las encuestas respectivas a la comunidad receptora las mismas que fueron tabuladas a fin de comprobar la aceptación del servicio y el mejoramiento del mismo. (Anexo 16. Plantilla de encuesta comunidad receptora)

Cliente Potencial

Datos	Donde:
N = Tamaño de la población total	$N = 42431$
z = Nivel de confianza asociado del 97,5%	$z = 97,5\% = 1.96$ (valor establecido)
p = proporción conservadora 0.5	$p = 0.50$ (probabilidad conservadora)
q = $(1 - p)$ = proporción complemento de $p=0.5$	$q = 0.50$ (probabilidad conservadora)
e = Error máximo permitido	$e = 9\%$ porcentaje de error, límite de errores admisibles.
n = Tamaño de muestra	$n = ?$

N	42431	
Z	1,96	= 97,50%
p	0,5	
q	0,5	
e	0,09	
n	?	

Reemplazando:

$$\begin{aligned}
 n &= \frac{(1,96)^2 (42431)(0,5)(1 - 0,5)}{(0,09)^2 (42431 - 1) + (1,96)^2 (0,5)(1 - 0,5)} \\
 n &= \frac{40750,7324}{344,6434} \\
 n &= 118,2402 \\
 n &= \mathbf{118}
 \end{aligned}$$

Al total de la muestra se realizaron las encuestas respectivas para los clientes potenciales las mismas que fueron tabuladas a fin de comprobar el uso del servicio, la aceptación del uso del servicio como transporte turístico para recorrer la ciudad. (Anexo 17. Plantilla de encuesta de la demanda real y potencial)

Resultados de las encuestas:

PREGUNTA 1

Usa la Metrovía para dirigirse a su lugar de trabajo/Estudio?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	49	0,4153	41,53%
DESACUERDO	9	0,0763	7,63%
ACUERDO	37	0,3136	31,36%
TOTAL ACUERDO	23	0,1949	19,49%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 13. Resultados de la pregunta 1 a la Comunidad Receptora

Las encuestas fueron realizadas durante los fines de semana (Sábado-Domingo) del mes de Abril/2008 en las instalaciones de la Metrovía, tenemos como resultado que es utilizada para dirigirse a sitios de distracción, realizar compras, así como salir con la familia por el 49,16% de las personas encuestadas; mientras que un 50,84% la utiliza para dirigirse a su lugar de trabajo o estudios.

PREGUNTA 2

A la hora de realizar el recorrido consideró la posibilidad de utilizar otro medio de transporte en lugar de la Metrovía?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	20	0,1695	16,95%
DESACUERDO	42	0,3559	35,59%
ACUERDO	34	0,2881	28,81%
TOTAL ACUERDO	22	0,1864	18,64%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 14. Resultados de la pregunta 2 a la Comunidad Receptora

El 52,54% de los encuestados no ha considerado tomar otro medio de transporte para realizar sus actividades en lugar de la Metrovía, el 47,45% restante lo ha considerado ya que poseen vehículo propio o tienen mayores recursos económicos pero prefieren el servicio por la saturación que presentan las calles a ciertas horas como los son: de 7-8 am, 1-2 pm y 7-9 pm.

PREGUNTA 3 La exclusividad de carriles y el tiempo de recorrido influyen al momento de tomar el servicio?(Rapidez)

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	4	0,0339	3,39%
DESACUERDO	7	0,0593	5,93%
ACUERDO	48	0,4068	40,68%
TOTAL ACUERDO	59	0,5000	50,00%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 15. Resultados de la pregunta 3 a la Comunidad Receptora

El 9,32% de los usuarios encuestados se muestran indiferentes en cuanto al uso de la exclusividad de carriles, ya que usan el servicio por factores económicos; 90,68% prefiere este servicio ya que es mucho más rápido que los buses urbanos, así como los taxis o carros propios ya que a ciertas horas la ciudad se congestiona y el hecho de las exclusividades que tiene la Metrovía lo hace un servicio mucho más rápido.

PREGUNTA 4 El precio del pasaje va de acuerdo a la calidad del servicio brindado?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	3	0,0254	2,54%
DESACUERDO	13	0,1102	11,02%
ACUERDO	53	0,4492	44,92%
TOTAL ACUERDO	49	0,4153	41,53%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 16. Resultados de la pregunta 4 a la Comunidad Receptora

El 86,85% de personas encuestadas están conforme con la calidad del Servicio que presta la Metrovía y el valor que se paga por el pasaje, consideran que es un buen servicio a un costo módico y aparte tienen la ventaja de recorrer la mayor parte de la ciudad por 25 centavos. El 13,56% de encuestados consideran que el servicio puede mejorar.

PREGUNTA 5 La Limpieza de la estación es adecuada?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	3	0,0254	2,54%
DESACUERDO	10	0,0847	8,47%
ACUERDO	56	0,4746	47,46%
TOTAL ACUERDO	49	0,4153	41,53%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 17. Resultados de la pregunta 5 a la Comunidad Receptora

El 11,01% de encuestados considera que la limpieza general de la estación de servicio no es adecuada pero atribuyen esto a la época invernal y al gran flujo de usuarios. El 88,99% de usuarios piensa que la estación se encuentra en buenas condiciones y la limpieza que se realiza para el mantenimiento de esta es muy buena.

PREGUNTA 6

Se cumple con los horarios establecidos de apertura y cierre del servicio?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	3	0,0254	2,54%
DESACUERDO	10	0,0847	8,47%
ACUERDO	56	0,4746	47,46%
TOTAL ACUERDO	49	0,4153	41,53%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 18. Resultados de la pregunta 6 a la Comunidad Receptora

105 personas encuestadas correspondientes al 88,7% de la muestra consideran que se cumple de una manera efectiva con los horarios establecidos y publicados de apertura y cierre de servicio, no obstante el 11,3% de los encuestados en su mayoría del sector sur de la ciudad de Guayaquil consideran que no se cumple con dichos horarios ya que no hay servicio a las 11 pm.

PREGUNTA 7

La frecuencia de salida de los buses es satisfactoria?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	4	0,0339	3,39%
DESACUERDO	21	0,1780	17,80%
ACUERDO	59	0,5000	50,00%
TOTAL ACUERDO	34	0,2881	28,81%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 19. Resultados de la pregunta 7 a la Comunidad Receptora

El 21,19% de la muestra se encuentra inconforme con la frecuencia de salida de los buses, consideran que faltan buses, que hay más buses durante las horas no pico y que durante las horas pico hay menor cantidad de buses lo que genera un congestionamiento en las

estaciones y paradas del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía. El 78,81% de encuestados está conforme con la frecuencia de los buses ya que consideran el servicio rápido, y la distancia entre paradas es seguida, una solución que ellos mismos plantearon es la de bajarse en una parada cercana si el bus se encuentra demasiado congestionado y esperar a otro articulado ya que no se pagaría ningún valor extra por esto.

PREGUNTA 8

Se tiene un buen control de acceso a las instalaciones y buses articulados?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	2	0,0169	1,69%
DESACUERDO	13	0,1102	11,02%
ACUERDO	66	0,5593	55,93%
TOTAL ACUERDO	37	0,3136	31,36%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 20. Resultados de la pregunta 8 a la Comunidad Receptora

El 87,39% de los usuarios encuestados consideran que el control en instalaciones y buses articulados es muy bueno ya que se respetan las filas, y hay personal de la Metrovía indicando el momento en que se puede abordar al bus. El 12,61% de encuestados considera que hace falta mayor control de acceso principalmente a los buses articulados a las horas pico ya que debido al congestionamiento las personas empujan o se comportan de manera grosera al momento de subir a los mismos.

Esta información es de gran ayuda ya que en la propuesta se dan alternativas para el uso de la Metrovía en horarios no pico.

PREGUNTA 9 Los funcionarios que laboran dentro de las estaciones y paradas brindan la información necesaria al usuario?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	6	0,0508	5,08%
DESACUERDO	20	0,1695	16,95%
ACUERDO	64	0,5424	54,24%
TOTAL ACUERDO	28	0,2373	23,73%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 21. Resultados de la pregunta 9 a la Comunidad Receptora

El 77,97% considera que el personal que labora en la Metrovía realiza muy bien su trabajo y al momento de alguna duda el personal saben responder a sus preguntas, esto un punto a favor de la integración de la Metrovía al turismo ya que el personal es amable y conoce muy bien el trabajo que realiza.

El 22,03% de usuarios consideran que se debería capacitar a los trabajadores de la Metrovía en atención al cliente, así como empaparlos bien con la información del servicio que se está brindando.

PREGUNTA 10

Le parece correcta la señalización que se encuentra en estaciones, paradas y buses?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	4	0,0339	3,39%
DESACUERDO	18	0,1525	15,25%
ACUERDO	51	0,4322	43,22%
TOTAL ACUERDO	45	0,3814	38,14%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 22. Resultados de la pregunta 10 a la Comunidad Receptora

22 personas encuestadas correspondientes al 18,64% de la muestra piensan que está mal señalizado, principalmente en los andenes de las estaciones donde nuevos usuarios del servicio se perderían ya que se tiene andenes para articulados y alimentadores por número; pero, al momento de tomar el servicio el embarque de los diferentes articulados se realiza en el mismo anden. El 81,36% de usuarios considera que la señalización es muy buena, algunos como sugerencia piensan que sería bueno poner una isla de información acerca del servicio para personas que no se encuentran familiarizadas con este.

PREGUNTA 11

La seguridad que se brinda en estaciones y paradas es óptima?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	6	0,0508	5,08%
DESACUERDO	20	0,1695	16,95%
ACUERDO	57	0,4831	48,31%
TOTAL ACUERDO	35	0,2966	29,66%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 23. Resultados de la pregunta 11 a la Comunidad Receptora

El 77,97 de usuarios se siente seguro en las estaciones y paradas por el servicio de guardias, así como por la buena iluminación de las mismas; sin embargo, un 22,03% considera que debería haber mayor vigilancia fuera de los paraderos principalmente en las paradas que se encuentran en sectores peligrosos de la ciudad.

PREGUNTA 12

Usted se siente seguro durante el recorrido?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	6	0,0508	5,08%
DESACUERDO	18	0,1525	15,25%
ACUERDO	53	0,4492	44,92%
TOTAL ACUERDO	41	0,3475	34,75%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 24. Resultados de la pregunta 12 a la Comunidad Receptora

El 79,67 % de usuarios se siente seguro mientras realiza el recorrido de la Metrovía, consideran que uno de los motivos principales es el no permitir el ingreso de vendedores ambulante, ya que muchas veces habían delincuentes que se hacían pasar por vendedores corriendo un mayor peligro. El 20,33% se siente inseguro, consideran que un factor para no sentirse seguro dentro del recorrido principalmente en las horas pico, es el hecho del congestionamiento, ya que los buses van colmados de personas y esto muchas veces ocasiona robos de pequeños accesorios y hasta billeteras debido al

ajetreo y a los pequeños empujones que se dan dentro de los articulados.

PREGUNTA 13 Los vehículos se encuentran en buen estado?(Desperfectos)

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	3	0,0254	2,54%
DESACUERDO	21	0,1780	17,80%
ACUERDO	71	0,6017	60,17%
TOTAL ACUERDO	23	0,1949	19,49%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 25. Resultados de la pregunta 13 a la Comunidad Receptora

El 79,66% de los encuestados consideran que los buses se encuentran en buen estado y que no han sentido o apreciado ningún desperfecto al momento de utilizarlos. El 20,34% piensa que deberían darle mayor mantenimiento a los buses, principalmente por la época invernal, ya que debido al daño en calles os buses han recibido golpes, además por las lluvias ciertas personas se quejaron porque en algunos articulados se filtraba agua por las ventanas.

PREGUNTA 14 Los asientos brindan el confort necesario y su estado en general es bueno?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	9	0,0763	7,63%
DESACUERDO	26	0,2203	22,03%
ACUERDO	55	0,4661	46,61%
TOTAL ACUERDO	28	0,2373	23,73%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 26. Resultados de la pregunta 14 a la Comunidad Receptora

El 29,66% de encuestados no se siente conforme con la comodidad de los asientos de los buses y articulados, los consideran demasiado rígidos e incómodos. El 70,34% restante de la muestra considera que los asientos son confortables en relación al servicio que brinda la Metrovía y al precio del pasaje.

PREGUNTA 15

Se tiene una buena limpieza general de los vehículos?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	2	0,0169	1,69%
DESACUERDO	22	0,1864	18,64%
ACUERDO	65	0,5508	55,08%
TOTAL ACUERDO	29	0,2458	24,58%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 27. Resultados de la pregunta 15 a la Comunidad Receptora

94 personas encuestadas correspondientes al 79,66% piensan que la limpieza de los vehículos es muy buena, algunos de los encuestados atribuyen esto a la prohibición de subir con alimentos y bebidas a los mismos. El 20,34% de la muestra considera deficiente la limpieza de los vehículos, una de las razones dadas es la época invernal.

PREGUNTA 16

Le parece buena la programación de audio y video? (Articulados)

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	19	0,1610	16,10%
DESACUERDO	23	0,1949	19,49%
ACUERDO	46	0,3898	38,98%
TOTAL ACUERDO	30	0,2542	25,42%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 28. Resultados de la pregunta 16 a la Comunidad Receptora

El 64,40% de la muestra considera que la programación de audio y video que se muestra durante el recorrido de la Metrovía es buena, ya que muestran un poco de noticias, música, entretenimiento. El 35,60% restante considera mala la programación y dan como sugerencias el pasar videos turísticos, históricos, así como música exclusivamente de autores ecuatorianos.

PREGUNTA 17 **A su criterio el conductor se comporto de manera cordial?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	5	0,0424	4,24%
DESACUERDO	9	0,0763	7,63%
ACUERDO	67	0,5678	56,78%
TOTAL ACUERDO	37	0,3136	31,36%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 29. Resultados de la pregunta 17 a la Comunidad Receptora

Un 88,14% de encuestados consideran que los conductores de la Metrovía se comportan de manera educada y cordial, ayudando y brindando la información necesaria al usuario. 14 personas correspondientes al 11,86% de la muestra consideran que hay ciertos conductores groseros.

PREGUNTA 18 **El conductor fue prudente al momento de la conducción?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	5	0,0424	4,24%
DESACUERDO	20	0,1695	16,95%
ACUERDO	62	0,5254	52,54%
TOTAL ACUERDO	31	0,2627	26,27%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 30. Resultados de la pregunta 18 a la Comunidad Receptora

El 78,81% de la muestra encuestada piensa que los conductores de la Metrovía conducen de manera prudente respetando las normas de tránsito; no obstante un 21,19% considera que hay algunos conductores imprudentes, abusivos y que van a exceso de velocidad.

PREGUNTA 19

Le parece que las paradas de la Metrovía están ubicadas de manera cercana a los atractivos turísticos e íconos de la ciudad?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	5	0,0424	4,24%
DESACUERDO	13	0,1102	11,02%
ACUERDO	68	0,5763	57,63%
TOTAL ACUERDO	32	0,2712	27,12%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 31. Resultados de la pregunta 19 a la Comunidad Receptora

El 84,74% de la muestra considera que a lo largo del recorrido podemos encontrar muchos sitios de interés, así como atractivos turísticos principalmente de la zona céntrica de la ciudad de Guayaquil; y que fácilmente una persona que visita la ciudad y desea recorrerla de manera rápida visitando los principales puntos turísticos lo puede realizar a bordo de la Metrovía. Al 15,26% de los encuestados no les parece que las paradas de la Metrovía se encuentren cercanas a lugares relevantes de la ciudad, así como a atractivos turísticos; consideramos que estas respuestas se deben al

desconocimiento de ciertos términos turísticos así como la edad de ciertos encuestados.

PREGUNTA 20

A su criterio el Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía es una buena opción para que el turista que visita Guayaquil recorra la ciudad?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	13	0,1102	11,02%
DESACUERDO	20	0,1695	16,95%
ACUERDO	49	0,4153	41,53%
TOTAL ACUERDO	36	0,3051	30,51%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 32. Resultados de la pregunta 20 a la Comunidad Receptora

El 72,04% de los usuarios encuestados piensan que la Metrovía es una buena opción para recorrer y conocer la ciudad de Guayaquil, ya que el recorrido va por la zona céntrica de la ciudad y las paradas son cercanas a sitios de distracción, ocio, hoteles y atractivos turísticos; esto facilita la visita de los turistas y se haría mayor intercambio cultural; además que el recorrido es rápido y bajando en ciertas paradas cercanas se puede visitar hasta más de 2 atractivos.

El 27,96% no es una buena opción en su mayoría debido a la saturación del servicio.

PREGUNTA 21 **Recomendaría el uso del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía para recorrer la ciudad de Guayaquil?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
TOTAL DESACUERDO	13	0,1102	11,02%
DESACUERDO	18	0,1525	15,25%
ACUERDO	47	0,3983	39,83%
TOTAL ACUERDO	40	0,3390	33,90%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 33. Resultados de la pregunta 21 a la Comunidad Receptora

El 73,73% de la muestra encuestada recomendaría el uso de la Metrovía para recorrer la ciudad de Guayaquil, ya que lo consideran un buen servicio a un costo módico, además que recorre la zona céntrica de la ciudad. El 26,27% de los encuestados no recomendaría el uso del servicio debido a la saturación del servicio, consideran que si se quiere plantear esta opción se deben dar horarios alternativos al turista.

Es por eso que en nuestra propuesta brindamos las soluciones necesarias para satisfacer las necesidades de los visitantes de la ciudad de Guayaquil, de esta manera se hace más amena su estadía en la ciudad; así como también se darán cuenta de la buena organización y servicio que Guayaquil posee.

4.2 Estadísticas de visitante-turistas en Guayaquil

A continuación se detallan los datos de los visitantes de la ciudad de Guayaquil que llegan al Terminal Terrestre.

VISITANTES A LA CIUDAD DE GUAYAQUIL						
AÑOS						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total Pasajeros al año	12.974.158	14.548.582	16.851.581	16.657.110	15.908.947	10.214.779
Promedio Mensual de pasajeros por año	1.081.180	1.212.382	1.404.298	1.388.093	1.325.746	1.301.573

Tabla 34. Visitantes de Guayaquil del año 2002 al 2007
Fuente: Fundación Terminal Terrestre de Guayaquil

A continuación se dará el promedio anual de llegadas de extranjeros por vía aérea a la ciudad de Guayaquil registrados por la Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., durante los años 2006 y 2007.

AÑOS	2006	2007
Total Pasajeros al año	497.519	520.174
Promedio Mensual de pasajeros por año	41459.92	43347.83

Tabla 35. Promedio anual y mensual de llegadas de extranjeros por vía aérea a Guayaquil

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.

4.3 Demanda: Determinación de los clientes reales y potenciales

Clientes reales:

Personas de nivel socioeconómico medio, medio-alto y bajo, cuyas edades están entre los 18 a 55 años, los cuales utilizan el servicio para dirigirse a sus lugares de trabajo y/o estudio en su mayoría.

Clientes potenciales:

Personas que viajan de forma económica, son viajeros de todas las edades, de diferentes nacionalidades, culturas y condiciones sociales, buscando un contacto más de cerca y puro con la cultura local, sin guías, sin programas cerrados y con toda la flexibilidad de su tiempo para recorrer el destino; desean encontrarse en un ambiente informal, intercambiar experiencias, aprender a conocerse a sí mismos y a los demás, así como descubrir y explorar de manera divertida el destino que visitan; se alojan en hostales o albergues, movilizándose en transporte público.

4.4 Definición del Mercado Target (intrépidos-mochileros)

Perfil del turista:

Viajeros de todas las edades, de diferentes nacionalidades, culturas y condiciones sociales, provienen de países de Norte América, Sudamérica y Europa, buscan un contacto más cercano y auténtico con la cultura local, sin guías, programas cerrados y con flexibilidad para variar su itinerario. Sus edades oscilan entre 18 y 40 años de edad. Gustan de viajar a diferentes destinos, los mismos que son escogidos por la información que reciben de distintos medios de comunicación, internet o referencias de amigos. Habitualmente se alojan en hostales y albergues, se movilizan en transporte público y compran su comida en supermercados en lugar de acudir a un restaurante o pueden comer en locales de comidas rápidas. Acostumbran a comprar recuerdos y souvenirs que mencionen el lugar que visitaron. Sus pagos los realizan en efectivo.

En el caso de las parejas mayores de 55 años viajan solos, pero tienen similares características. En su mayoría se encuentran retirados, ya no poseen muchas responsabilidades o gozan de periodos largos de vacaciones. Gustan de actividades grupales,

visitas a los diferentes atractivos, museos, galerías y centros comerciales de las ciudades en las que se encuentran.

SEGMENTACIÓN DEL MERCADO

Hemos dividido nuestro mercado basándonos en clientes con distintas necesidades, características o comportamientos. Se lo dividió en grupos de consumidores bien definidos apoyándonos en diferentes variables:

Demográficas:

Edad: Nacionales: 18-40 años

Extranjeros: 18-40 años

Sexo: Hombres y mujeres

Nacionalidad: Ecuatorianos, peruanos, argentinos, chilenos, bolivianos, alemanes, noruegos, franceses y estadounidenses.

Geográficas:

Región Sierra del Ecuador, Perú, Argentina, Chile, Bolivia, Alemania, Noruega, Francia y Estados Unidos de Norte América.

Psicográficas:Tipos de personalidad:

Personas preparadas que analizan los lugares que desean visitar para conocer más sobre éste, son sociables y con ganas de relacionarse con el mundo, abiertos a todo tipo de experiencias y situaciones.

Actitudes:

Actitudes sociables y de camaradería, ansiosos del intercambio cultural y abierto a nuevas experiencias.

Resultados de las encuestas a los visitantes y turistas:

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
NACIONALES	32	0,2712	27,12%
NORUEGA	11	0,0932	9,32%
USA	16	0,1356	13,56%
PERU	12	0,1017	10,17%
MEXICO	8	0,0678	6,78%
ALEMANIA	2	0,0169	1,69%
ARGENTINA	3	0,0254	2,54%
ESPAÑA	3	0,0254	2,54%
PANAMA	2	0,0169	1,69%
COLOMBIA	4	0,0339	3,39%
BOLIVIA	3	0,0254	2,54%
CHILE	2	0,0169	1,69%
CANADA	3	0,0254	2,54%
FRANCIA	13	0,1102	11,02%
VENEZUELA	4	0,0339	3,39%
TOTAL	118	1,0000	100,00%

Tabla 36. Porcentajes de Visitantes y Turistas que vienen a Guayaquil

PREGUNTA 1**Tiempo de estadía en Guayaquil**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1 día	17	0,1441	14,41%
2-3 días	26	0,2203	22,03%
3-7 días	26	0,2203	22,03%
+ 7 días	49	0,4153	41,53%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 37. Resultados de la pregunta 1 a los Clientes Potenciales

El 14,41% de las personas que visitan Guayaquil se quedan 1 sólo día. Las personas que alargan su estadía a más de 7 días para recorrer mejor la ciudad corresponden al 41,53% de la muestra encuestada.

PREGUNTA 2**Viaja Solo o Acompañado?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
Solo	78	0,6610	66,10%
Acompañado	40	0,3390	33,90%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 38. Resultados de la pregunta 2-A a los Clientes Potenciales**Acompañado**

1 PERSONA	17	0,4250	42,50%
2 PERSONAS	12	0,3000	30,00%
3 PERSONAS	6	0,1500	15,00%
4 PERSONAS	5	0,1250	12,50%
	40	1,0000	100,00%

Tabla 39. Resultados de la pregunta 2-B a los Clientes Potenciales

El 66,10% de la muestra encuestada viaja solo, mientras que el 33,90% de las personas viajan acompañadas; de este porcentaje son acompañados por 1 o 2 personas, correspondiendo al 42,90% y 30% respectivamente.

El 17,50% de los encuestados realizan su viaje acompañados por 3 o 4 personas generalmente en familia.

PREGUNTA 3

Motivo del Viaje

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
Negocios	24	0,2034	20,34%
Familiar	49	0,4153	41,53%
Turismo	28	0,2373	23,73%
Otros	17	0,1441	14,41%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 40. Resultados de la pregunta 3 a los Clientes Potenciales

El mayor porcentaje de la muestra encuestada correspondiente al 41,53% viene a la ciudad de Guayaquil por motivos familiares; un 20,34% viene por cuestiones de negocios, congresos o seminarios.

Un 14,41% de la muestra encuestada viene a Guayaquil por motivos de estudio, intercambio o voluntariado; y, el 23,73% de la muestra visita la ciudad por Turismo.

PREGUNTA 4**Cómo obtuvo información de Guayaquil?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
Prensa	6	0,0508	5,08%
Internet	14	0,1186	11,86%
Guías de viajes	12	0,1017	10,17%
Amigos	48	0,4068	40,68%
Otros	38	0,3220	32,20%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 41. Resultados de la pregunta 4 a los Clientes Potenciales

La ciudad de Guayaquil se da a conocer mayoritariamente por los amigos de los turistas, quienes comentan acerca de su visita a sus amigos, quienes debido a su grata experiencia recomiendan conocer la ciudad.

PREGUNTA 5**¿De qué manera se moviliza dentro de la ciudad?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
Carro propio	10	0,0847	8,47%
Taxi	18	0,1525	15,25%
Alquiler de auto	3	0,0254	2,54%
Bus	28	0,2373	23,73%
Metrovia	59	0,5000	50,00%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 42. Resultados de la pregunta 5 a los Clientes Potenciales

El 50% de las personas que visitan la ciudad se movilizan el Metrovía ya que lo consideran un transporte rápido, eficiente y económico. El 2,54% y 15,25% de los visitantes recurren al alquiler

de autos y al uso de taxis para recorrer la ciudad ya sea por su apretada agenda de negocios. Mientras que un 8,47% correspondiente a los visitantes de otras provincias del Ecuador recorren la ciudad en carro propio.

PREGUNTA 6 **Cuánto dinero ha gastado para movilizarse?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
\$5-20	45	0,3814	38,14%
\$21-60	51	0,4322	43,22%
\$61-100	16	0,1356	13,56%
+100	6	0,0508	5,08%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 43. Resultados de la pregunta 6 a los Clientes Potenciales

El 38,14% y el 43,22% de la muestra encuestada realiza gastos de movilización para recorrer la ciudad de entre \$5-\$20 y \$21-\$60 dólares respectivamente. Las personas que se movilizan en taxi gastan entre \$61-\$100. Mientras que un 5,08% realiza gastos mayores a los \$100 dólares en general los que recurren al alquiler de autos.

PREGUNTA 7 **¿Ud. utilizaría el transporte Público Metrovía al saber que su recorrido es cercano a los principales atractivos e íconos de la ciudad de Guayaquil?**

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
SÍ	85	0,7203	72,03%
NO	33	0,2797	27,97%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 44. Resultados de la pregunta 7 a los Clientes Potenciales

El 72,03% de la muestra encuestada considera que si utilizaría la Metrovía al saber que a lo largo de su recorrido encontraría diferentes puntos representativos o de interés los cuales puedan ser visitados. Un 27,97% preferiría recorrer la ciudad de otra manera hacia estos puntos de interés.

PREGUNTA 8 ¿Piensa que el transporte Público Metrovía es una buena opción para que el turista conozca la ciudad de Guayaquil?

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
SÍ	91	0,7712	77,12%
NO	27	0,2288	22,88%
	118	1,0000	100,00%

Tabla 45. Resultados de la pregunta 8 a los Clientes Potenciales

El 77,12% de los encuestados considera que la Metrovía es una buena opción para recorrer y conocer la ciudad de Guayaquil ya que es un sistema organizado, rápido además de económico.

El porcentaje restante considera que el servicio está muy saturado. Es por esto que en el presente trabajo se están dando opciones de horarios para que el turista pueda realizar los recorridos.

PREGUNTA 9 En caso de que haya utilizado el transporte Público Metrovía valore del 1 al 5 los siguientes aspectos relacionados con el servicio prestado, siendo 1 “Pésimo” y 5 “Excelente”

A. Limpieza de las estaciones y paradas

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	0	0,0000	0,00%
2	11	0,1068	10,68%
3	20	0,1942	19,42%
4	26	0,2524	25,24%
5	46	0,4466	44,66%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 46. Resultados de la pregunta 9-A a los Clientes Potenciales

B. Horarios

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	2	0,0194	1,94%
2	2	0,0194	1,94%
3	25	0,2427	24,27%
4	45	0,4369	43,69%
5	29	0,2816	28,16%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 47. Resultados de la pregunta 9-B a los Clientes Potenciales

C. Funcionamiento de Buses

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	0	0,0000	0,00%
2	2	0,0194	1,94%
3	15	0,1456	14,56%
4	51	0,4951	49,51%
5	35	0,3398	33,98%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 48. Resultados de la pregunta 9-C a los Clientes Potenciales

D. Frecuencia

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	2	0,0194	1,94%
2	17	0,1650	16,50%
3	19	0,1845	18,45%
4	38	0,3689	36,89%
5	27	0,2621	26,21%
	103	1,0000	100,00%

Pregunta 49. Resultados de la pregunta 9-D a los Clientes Potenciales.

E. Rapidez

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	5	0,0485	4,85%
2	4	0,0388	3,88%
3	22	0,2136	21,36%
4	38	0,3689	36,89%
5	34	0,3301	33,01%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 50. Resultados de la pregunta 9-E a los Clientes Potenciales

F. Puntualidad

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	2	0,0194	1,94%
2	6	0,0583	5,83%
3	12	0,1165	11,65%
4	59	0,5728	57,28%
5	24	0,2330	23,30%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 51. Resultados de la pregunta 9-F a los Clientes Potenciales

G. Control de Acceso

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	3	0,0291	2,91%
2	3	0,0291	2,91%
3	19	0,1845	18,45%
4	45	0,4369	43,69%
5	33	0,3204	32,04%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 52. Resultados de la pregunta 9-G a los Clientes Potenciales

H. Seguridad durante el viaje

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	0	0,0000	0,00%
2	7	0,0680	6,80%
3	19	0,1845	18,45%
4	33	0,3204	32,04%
5	44	0,4272	42,72%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 53. Resultados de la pregunta 9-H a los Clientes Potenciales

I. Trato del personal

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	0	0,0000	0,00%
2	12	0,1165	11,65%
3	8	0,0777	7,77%
4	36	0,3495	34,95%
5	47	0,4563	45,63%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 54. Resultados de la pregunta 9-I a los Clientes Potenciales

J. Confort de los asientos

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	0	0,0000	0,00%
2	7	0,0680	6,80%
3	20	0,1942	19,42%
4	45	0,4369	43,69%
5	31	0,3010	30,10%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 55. Resultados de la pregunta 9-J a los Clientes Potenciales

K. Amplitud de los asientos

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	4	0,0388	3,88%
2	3	0,0291	2,91%
3	20	0,1942	19,42%
4	42	0,4078	40,78%
5	34	0,3301	33,01%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 56. Resultados de la pregunta 9-K a los Clientes Potenciales

L. Cuidado de los asientos

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	3	0,0291	2,91%
2	3	0,0291	2,91%
3	10	0,0971	9,71%
4	49	0,4757	47,57%
5	38	0,3689	36,89%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 57. Resultados de la pregunta 9-L a los Clientes Potenciales

M. Limpieza general

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	0	0,0000	0,00%
2	4	0,0388	3,88%
3	8	0,0777	7,77%
4	55	0,5340	53,40%
5	36	0,3495	34,95%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 58. Resultados de la pregunta 9-M a los Clientes Potenciales

N. Programación de audio y video

	FRECUENCIA	PROPORCION	%
1	2	0,0194	1,94%
2	9	0,0874	8,74%
3	40	0,3883	38,83%
4	26	0,2524	25,24%
5	26	0,2524	25,24%
	103	1,0000	100,00%

Tabla 59. Resultados de la pregunta 9-N a los Clientes Potenciales

4.5 Presupuesto de gasto en transportación terrestre en Guayaquil

ESTADÍA Y GASTO PROMEDIO		
Turismo Receptor - Segmento terrestre (Noviembre - Diciembre 2006 y Enero 2007)		
País de residencia	Estadía Promedio (días)	Gasto promedio diario (USD)
Alemania	36	40
Argentina	25	43
Australia	13	76
Bolivia	3	101
Brasil	10	45
Canadá	19	47
Chile	36	29
Colombia	17	27
Estados Unidos	12	85
Francia	5	45
Holanda	10	113
Inglaterra	22	74
Perú	11	51
Suiza	12	28
Venezuela	15	105
Promedio General Ecuador	16	38
% Correspondiente a Guayaquil	42,76%	
Promedio Estadía y Gasto Guayaquil	7	16

Tabla 60. Estadía y gasto promedio del Turismo Receptor
Fuente: Encuestas de turismo receptor, segmento terrestre.
Ministerio de Turismo del Ecuador

4.6 Oferta: Determinación de las diferentes empresas que brindan el servicio de transportación turística dentro de Guayaquil

De acuerdo al Catastro Turístico de la Provincia de Guayas Enero 2008 entregado por la Subsecretaria de Turismo se tiene registrado como transporte terrestre 49 empresas de las cuales 7 están en la categorización como STTT (Servicio de Transporte Turístico terrestre).

CATASTRO TURISTICO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS		 MINISTERIO DE TURISMO
NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO	CATEGORIA	ACTIVIDAD
GITEWA	STTT	TRANSPORTE TERRESTRES
MILGER TURISMO	STTT	TRANSPORTE TERRESTRES
NIÑO JESUS DE ATOCHA	STTT	TRANSPORTE TERRESTRES
RABBIT	STTT	TRANSPORTE TERRESTRES
TUTIMAR	STTT	TRANSPORTE TERRESTRES
TRANSFROSUR	STTT	TRANSPORTE TERRESTRES
TRANSOROVIAJE	STTT	TRANSPORTE TERRESTRES

Tabla 61. Catastro turístico de la provincia del Guayas – Actividad Transporte
Fuente: Subsecretaria de Turismo

Dentro del catastro de la Subsecretaria de Turismo se ha constatado que son pocas las empresas que tienen como principal actividad económica el servicio de transporte turístico terrestre y que estén ejecutando este servicio a cabalidad.

Guayaquil cuenta con pocas empresas que se dediquen estrictamente a brindar el servicio de transportación turística dentro de la ciudad. Muchas de las empresas del sector turístico tienen otras funciones principales como: agencias de viajes, operadores receptivos, etc.; las mismas brindan el servicio de transporte como un complemento de sus paquetes turísticos a sus pasajeros; o, simplemente tienen estas dos funciones para equilibrar su economía.

Además este tipo de servicios pueden ser adquiridos de diferente manera, pero, dependiendo de la empresa a contratar este puede resultar seguro, confiable y profesional; ya que en algunas de estas empresas no se cumplen con las normas y reglamentos de un transporte turístico como se ha explicado en el capítulo I.

Algunos de los recorridos que se realizan con estas empresas son desde los buses y los turistas no pueden recorrer los lugares a pie o tener un mejor acercamiento a los atractivos y a la gente; a continuación se detallan algunas operadoras que prestan este servicio ya sean contratadas por persona o por grupos.

El servicio se adquiere por medio de operadores receptivos que dan el servicio de transporte como una prestación adicional, ya que su actividad principal son los paquetes nacionales, tal tenemos es el caso de MANGLAR ROJO que es una empresa Dual (agencia de viaje y receptora) especializada en turismo receptivo dentro del Ecuador continental e Islas Galápagos, entre sus servicios de transporte turísticos en Guayaquil ofrecen:

Ruta	Tarifa
City tour Guayaquil (con guía)	\$25.00
Tour Parque Histórico	\$25.00
Tour Bosque Protector Cerro Blanco	\$50.00
Tour Finca La Gloria	\$45.00

Tabla 62. Rutas y Tarifas de Manglar Rojo

También se encuentra empresas dedicadas al servicio único de movilización a nivel ejecutivo o familiar pero que también están incorporando paseos turísticos, por ejemplo VIP CAR, esta compañía brinda sólo el traslado hacia el atractivo, y el precio del mismo es de \$10.00 la hora; además de ofrecer los traslados cortos que son cobrados por marcación de taxímetro.

Otra de las formas de obtener el servicio de transporte turístico, es por medio de personas naturales que han tenido la necesidad de

crear sus propias empresas de transporte ya sea por independencia laboral o necesidad económica; al darse cuenta de la demanda por el mismo servicio crece cada día más. Algunos no cuentan con los permisos necesarios ni la experiencia para ingresar en el mercado.

Estas personas adquieren autos y furgonetas las mismas que ponen a disposición al cliente directamente o a agencias y operadoras. ofrecen traslados aeropuerto/hotel/aeropuerto, city tours, traslados a eventos, congresos, Parque Histórico y viajes dentro y fuera de la ciudad.

Ruta	Tarifa
City tour	\$22.00
Full day dentro de la ciudad	\$100.00
Parque Histórico	\$42.00

Tabla 63. Rutas y Tarifas Promedio de Empresas Piratas de Transporte

La mejor opción para contratar un servicio profesional, responsable y legal con todos los permisos en orden como transporte turístico terrestre. Este es el caso de Vansertrans S.A., Transrabbit S.A. y Guayaquil Visión.

TURISMO VANSERTRANS S.A (TURTON S.A.)

Esta empresa esta dentro de las 9 que se encuentran registradas en el Ministerio de Turismo como STTT con el nombre comercial de Milger Turismo, pero en el SRI ⁶ consta como nombre de su razón social Vansertrans S.A. cuya actividad económica es la de servicio de transporte turístico.

Esta empresa presta servicio de transporte turístico privado, cuenta con buses, mini buses y furgonetas propias con una infraestructura apropiada para dar la seguridad de un excelente servicio. Tiene más de 8 años contribuyendo al desarrollo del turismo nacional prestando su servicio a Metropolitan Touring, La Moneda, Hotel Barceló Miramar, Hilton Colón, entre otros.

Se ofrecen servicios para dos o más pasajeros tanto como city tour o desplazamientos a eventos nacionales e internacionales.

Ruta	Tarifa
City tour	\$40.00 (2 personas)
Full day dentro y fuera de la ciudad	\$60.00 (2 personas)

Tabla 64. Rutas y Tarifas de Vansertrans S.A.

⁶ Servicio de Rentas Internas

TRANSRABBIT S.A.

Esta empresa también se encuentra dentro del catastro del Ministerio de Turismo y está registrada su actividad comercial como transporte no regular de pasajeros por vía terrestre. Se dedica a prestar servicio de transporte turístico terrestre por medio de furgonetas, busetas y buses para un target directamente familiar y empresarial, teniendo un 60% anual de turistas internacionales.

(Anexo 18. Entrevista Gerente de Operaciones-TRANSRABBIT S.A.)

GUAYAQUIL VISION

Quilvisión corresponde a su razón social, está constituida como operadora de turismo y agencia de viaje pero su producto principal son los buses descapotados que realizan recorridos turísticos, además como productos secundarios ofrecen paquetes dentro y fuera de la ciudad. Realiza tres rutas distintas que están disponibles todos los días de la semana ofreciendo a los habitantes locales, visitantes y extranjeros, estos últimos corresponden al 75%(corporativos) que solicitan el servicio y el 25%(turistas nacionales, extranjeros, estudiantes y visitantes).

(Anexo 19. Entrevista Jefe de servicios turísticos y ventas-GUAYAQUIL VISION.)

A continuación se listan sus rutas y especificaciones:

Ruta	Duración	Tarifas	Recorrido	Servicios
City Tour Escénico	1hr. 30min	\$ 5,00 – adultos \$ 3,00 - niños hasta 12 años / 3era. edad	Plaza Olmedo, Malecón Simón Bolívar, Túnel Cerro Santa Ana, Av. Pedro Menéndez Gilbert, Av. de Las Américas, Av. Juan Tanca Marengo, Av. Francisco de Orellana, Av. San Jorge, Plaza Rodolfo Baquerizo Moreno, Av. 9 de Octubre, Parque Centenario, Plaza de la Administración, Parque Seminario, Casona Universitaria, Plaza Olmedo.	
Gran Guayaquil	3 horas	\$ 15,00 - Adultos, Niños y 3ra. Edad (Grupo de mínimo de 25 personas)	El circuito ofrece la oportunidad de visitar Guayaquil y hacer desembarques en puntos estratégicos como el Hemiciclo La Rotonda (Monumentos de Simón Bolívar y San Martín, subir el Cerro Santa Ana (Asenso al Faro), recorrer la calle Numa Pompilio Llona (Primera calle del antiguo Guayaquil), Malecón del Salado (Brazo de Mar) y tomar fotos en el Parque Seminario (Parque de las Iguanas).	Guianza locutada en Español e Inglés. Bebida de cortesía por persona
Noche De Fiesta	2hr. 30min	\$ 17,00 por persona	Malecón del salado, Av 9 de Octubre, Calle Pichincha (Plaza del a Administración), 10 de Agosto (Parque Seminario), Malecón 2000, Cine IMAX, Túnel Cerro Santa Ana, CC Bocaa (Entre Ríos), Plaza Dañín, Av Las América, Av Tanca Marengo, Francisco de Orellana, San Jorge, Victor Emilio Estrada, Las Monjas, CC Aventura Plaza, Carlos Julio Arosemena y Malecón del Salado.	Los buses están equipados con tres áreas de baile en la cubierta superior, sistema de sonido de alta potencia, pantalla para karaoke y un bar que ofrece servicio de barra libre durante el recorrido. Piqueo en el intermedio del recorrido \$12 dólares.

Tabla 65. Especificaciones de recorridos de Guayaquil Visión
Elaborada por: Jessica Romero, Jennifer Casal

4.7 Aceptación de la Metrovía como transporte turístico por parte de la ciudadanía

De acuerdo a las respuestas brindadas en las preguntas 20 y 21 de la encuesta realizada a la comunidad receptora (páginas 144-145) que utiliza la Metrovía y con sus resultados, tenemos que:

Pregunta 20. A su criterio el sistema integral de transporte masivo urbano Metrovía es una buena opción para que el turista que visita Guayaquil recorra la ciudad?

El 72,04% de los usuarios encuestados piensan que la Metrovía es una buena opción para recorrer y conocer la ciudad de Guayaquil, ya que el recorrido va por la zona céntrica de la ciudad y las paradas son cercanas a sitios de distracción, ocio, hoteles y atractivos turísticos; esto facilita la visita de los turistas y se haría mayor intercambio cultural; además que el recorrido es rápido y, bajando en ciertas paradas se pueden visitar hasta más de 2 atractivos o sitios de interés.

Pregunta 21. Recomendaría el uso del sistema integral de transporte masivo urbano Metrovía para recorrer la ciudad de Guayaquil?

El 73,73% de la muestra encuestada recomendaría el uso de la Metrovía para recorrer la ciudad de Guayaquil, ya que lo consideran un buen servicio a un costo módico, además que recorre la zona céntrica de la ciudad.

En conclusión la Metrovía tiene buena aceptación por parte de la comunidad receptora (usuarios actuales de la Metrovía) para ser utilizado como transporte turístico en la ciudad de Guayaquil por las características mencionadas anteriormente.

4.8 Definición de las necesidades del cliente para usarlas como herramientas en la elaboración de los mapas.

A continuación se nombran algunas de las necesidades generales del cliente:

Los conductores deberían ser capacitados en urbanidad así como vocalización ya que a muchos no se les entiende cuando anuncia las

paradas a lo largo del sistema; así también podrían indicar a los usuarios los puntos de interés que se encuentran cercanos.

Tener un control preciso y apropiado en cuanto al máximo de personas que ingresan a los buses articulados; así mismo para la seguridad de los usuarios se deberían colocar detectores de metales y armas en los torniquetes de cada parada y terminales.

Además de dar mantenimiento y mejorar la ventilación debido a la cantidad de usuarios del sistema, ya que existen unidades que tienen los ventiladores en desperfecto.

Mayor tiempo en las paradas más saturadas y aumentar la cantidad de unidades alimentadoras.

Enfocándonos al tema de la presente investigación tenemos que:

El uso del servicio para el turista será programado en horarios no picos de lunes a viernes y los fines de semana.

Se debe tomar el servicio de transporte en una de las terminales (Río Daule - Guasmo Sur), pues aquí encontrarán los buses vacíos para que el turista pueda apreciar la ciudad cómodamente sentado.

Según algunos usuarios se debe proporcionar un guía acompañante para el turista.

Debe haber una mejor señalización en las terminales, es por esta razón que son necesarios los mapas a gran escala, así como la creación de otros servicios de apoyo, esto se lo realizará mediante paneles informativos y trípticos.

Debe haber una isla de información acerca de la ciudad y sus alrededores, en esta se deben facilitar los servicios de apoyo antes mencionados.

CAPITULO V

PROPUESTA

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO URBANO METROVÍA: INTEGRACIÓN DEL SERVICIO AL SECTOR TURÍSTICO

5.1 Creación de servicios de apoyo al turismo

En el presente capítulo se busca dar una gama de opciones para la creación de diversos servicios de apoyo al turismo dentro del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía de tal manera que se convierta en una opción de transporte turístico, para que las personas que visitan la ciudad de Guayaquil puedan recorrerla y disfrutar a plenitud su estadía en nuestra ciudad ya que les brindamos facilidades turísticas de una forma clara, precisa y ordenada.

Como ya se ha demostrado en capítulos anteriores, el Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía tiene muchas características y similitudes a un transporte turístico tanto en su infraestructura, como rutas y acceso; además gracias al entorno de la

ciudad de Guayaquil es posible la integración del mismo como una alternativa de apoyo a la actividad turística.

Lo que se busca es brindar a todo tipo de turista y en especial al “**mochilero**” información acerca de las características urbanísticas, haciendo hincapié en las edificaciones, conventos, monumentos, museos, parques naturales, etc., que encontramos a lo largo del recorrido de la Troncal 1, con datos de interés de carácter histórico, artístico, arquitectónico y urbano, combinado con datos y fechas de interés cultural y festivo.

A continuación se detallan los ejes estratégicos que se plantean para la mejora e integración del servicio como una alternativa de transporte turístico.

Ejes Estratégicos de Aplicación de la Propuesta:

- Establecer rutas rápidas a los atractivos
- Trípticos y Volantes informativos
- Paneles informativos con mapas a gran escala

- Pantallas en cada estación exponiendo los atractivos e información turística de la ciudad
- Servicio de guía turístico

5.2 Establecer rutas rápidas a los atractivos

Durante los recorridos realizados para el desarrollo de la presente investigación se han tomado en cuenta los atractivos e íconos más representativos de la ciudad, así como los lugares de esparcimiento y recreación.

La Metrovía ya tiene un sistema de rutas definidas y establecidas, las mismas que no pueden ser cambiadas ya que han sido creadas para la optimización del tránsito vehicular, así como para brindar un servicio de transporte eficiente. El establecimiento de rutas rápidas se da gracias a la cercanía de la ruta de la Troncal 1 del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía a los sitios de interés turístico del centro-sur de la ciudad de Guayaquil.

Se plantea poder ofrecerle al turista **“mochilero”** rutas rápidas hacia los atractivos y sitios de interés; así como también hacia los lugares que brindan servicios de alojamiento, restauración y recreación;

indicándole cada parada de desembarco y los lugares turísticos cercanos que se encuentran en el sector de la parada. (Ver anexo 20)

5.2.1 Trípticos y Volantes informativos

Para dar a conocer las rutas rápidas de los atractivos de ciudad, se necesita la realización y difusión de trípticos y volantes informativos, que sean claros, concisos y con información relevante, así como de fácil manejo y de muy buena calidad para que puedan ser manipulados de una manera práctica y útil, además de ser fáciles de entender.

La propuesta plantea la realización de:

- Tríptico de bolsillo con la Ruta Troncal 1 y las rutas rápidas a los atractivos.
- Tríptico a manera de folleto informativo con breve información histórica-turística de la ciudad, de la Ruta Troncal 1 y las rutas rápidas a los atractivos; además las comodidades que brinda la ciudad, detallando los principales servicios turísticos (Alojamiento, Recreación, Restauración) con los respectivos datos de contacto y direcciones.

- Máquina monedera en la cual se expenderán los trípticos, en las terminales norte, sur y las paradas que cuenten con mayor número de atractivos turísticos en sus alrededores como lo son. Parada Banco Central del Ecuador, IESS, Barrio Las Peñas.
- Dentro de la página web de la Metrovía, tener un link, del cual los usuarios puedan descargar los trípticos, volantes, e información turística gratuitamente.

5.2.2 Paneles informativos con mapas a gran escala

Actualmente en las estaciones podemos encontrar un mapa con la ruta de la Troncal 1, en el cual se indican las paradas, en este caso al colocar los paneles informativos se ofrecerá una información más amplia y completa.

El objetivo de la propuesta es la colocación de paneles informativos a gran escala tipo mural dentro de las Terminales Río Daule, El Guasmo y las paradas que tengan mayores atractivos turísticos en sus alrededores como lo son: Parada Banco Central del Ecuador, IESS, Barrio Las Peñas; en estos

paneles se mostrará la ruta de la Troncal 1, la parada en donde se encuentra y se resaltarán y denotarán los atractivos turísticos, sitios de interés que se encuentran en los alrededores o cercanías de cada parada.

Esto es un servicio de auto-guía de gran valor para la orientación tanto para las personas residentes de la ciudad, así como para los turistas y visitantes.

5.2.3 Pantallas en cada estación exponiendo los atractivos e información turística de la ciudad

Cada bus articulado de la Metrovía está equipado con dos pantallas plamas en las cuales se brinda información a los usuarios del servicio por medio del circuito cerrado “Metrovisión”.

Como se pudo informar en el Capítulo III, este circuito cerrado da diversa cápsulas informativas como noticias, música, información vial, información Municipal, deportes y cultura general pero no se tiene información turística dentro de su programación. Aunque en sus nuevos proyectos se tiene la idea

de incorporar información turística e histórica y entretenimiento; pudimos constatar por medio de nuestra entrevista al Ing. Santillán que no se cuenta con buenas fuentes de información ya sean de audio y video por parte de las entidades como CAPTUR, Municipio de la ciudad como tal.

Se puede realizar videos promocionales de los atractivos por parte de los estudiantes de LICTUR. Aunque esto implicaría altos gastos para la elaboración y edición. (Ver Anexo 21)

La propuesta busca la integración de pantallas en las estaciones Terminal Río Daule y Terminal El Guasmo, en las cuales se muestren cápsulas informativas de la ciudad, reportajes acerca de los atractivos turísticos de Guayaquil y también dando indicaciones para llegar a los servicios de atención al turista o información turística que se encuentran en la ciudad.

5.2.4 Servicio de Guía turístico

Otro de los servicios que se proponen es el de guía de información turística en las terminales de la Troncal 1 y las paradas predefinidas de la ruta Troncal 1 en las cuales se encuentren los más importantes y el mayor número de atractivos

turísticos de la ciudad, que tengan mayor afluencia de turistas, así como cercanía a servicios turísticos, artesanías, etc.

El objetivo es ofrecer el servicio de guía turístico a los diferentes tipos de turistas extranjeros, nacionales y visitantes en general que nos visitan y desean recurrir a este servicio para conocer más a fondo y con mayor seguridad y confianza el encanto de la ciudad de Guayaquil. Nuestros guías acompañan al turista a las visitas a los atractivos y sitios de interés de la ciudad en diferentes rutas creadas.

A pesar que dentro del perfil del turista “mochileros” una de sus características es el de no buscar o contratar un guía turístico, en caso que lo requiera, lo ayudaría a manera de consulta y sólo si el turista mochilero lo solicita.

En las rutas el turista podrá disfrutar de actividades como visitas a Iglesias, museos, lugares de artesanías, recorridos por parques y plazas, caminatas, etc, Cabe recalcar que el costo de las entradas será asumido por cada turista o visitante.

Los guías informativos deben ser personas preparadas e involucradas en el sector turístico cumpliendo con el perfil de normas y destrezas, y serán solicitados en las terminales o en su caso en las paradas establecidas con previa petición a la entidad encargada.

Observaciones:

- Los guías podrán dirigir a grupos pequeños de 5 personas.
- Los desplazamientos durante la visita al desembarcarse de la Metrovía se realizarán a pie.
- Usar ropa cómoda y fresca.

Lugar de salida:

Depende de la ruta escogida.

De acuerdo a la observación de campo la ruta de la Troncal 1 se pudo identificar los diferentes atractivos turísticos que se encuentran en las cercanías como en los alrededores de las paradas de la Troncal.

Cabe destacar que dentro de la ciudad de Guayaquil tenemos diferentes atractivos turísticos, los que se han mencionado arriba son los que corresponden a la ruta de la Troncal 1 del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano METROVIA.

5.3 Convenio de participación Fundación METROVÍA-ESPOL

Para poder efectuar nuestra propuesta de la Implementación del Transporte de Servicio Urbano al sector turístico se requeriría la realización de un Convenio⁷ cuyo objetivo sea el formalizar una relación de cooperación mutua a nivel institucional entre la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil y la carrera de Licenciatura en Turismo de la Escuela Superior Politécnica del Litoral para la prestación de servicios de los estudiantes hacia la Fundación a manera de prácticas estudiantiles.

Con la implementación de la propuesta se verían beneficiados tanto los turistas “mochileros”, turistas en general, (nacionales y

⁷ Documento suscrito entre dos instituciones en el que manifiestan la voluntad y compromiso de desarrollar en forma planificada actividades de interés común sin fines de lucro, expresa la confianza y buena voluntad entre las partes comprometidas para desarrollar actividades de cooperación mutua.

extranjeros), visitantes así como también la comunidad receptora y demás personas que colaboren en su realización.

Lo principal es el aporte que se daría al brindar el servicio de transporte turístico terrestre económico ya que este le hace falta a la ciudad así se le dará a la ciudad de Guayaquil la imagen de lugar turístico como tal.

La ESPOL por ser la institución encomendada a la formación de profesionales que contribuyan con el desarrollo del país y con el servicio a la sociedad, sería la encargada de delegar en este convenio a los estudiantes de la carrera de la Licenciatura en Turismo como guías turísticos, para que realicen parte de sus pasantías en las paradas designadas en la rutas rápidas creadas en el presente trabajo.

La ESPOL colaboraría con una pequeña isla de información turística en las estaciones, esto a más de ayudar a los turistas “mochileros” personas de la comunidad, permitirá a los estudiantes de LICTUR (Licenciatura en Turismo) trabajar en el lugar y de esta manera irán adquiriendo la experiencia necesaria y demostrando los conocimientos obtenidos a lo largo

de sus años de estudio, así mismo adquirirán mayor experiencia gracias a la interacción que tendrían con los turistas todo esto hará que logren la confianza suficiente en sí mismos para de esta manera convertirse en buenos profesionales del turismo.

El servicio que los estudiantes brindan durante la guianza podría ser remunerado, a más de las horas de pasantía correspondientes, se les podría dar un sueldo que cubra con el trabajo que ellos realicen.

Además estas pasantías podrían ser complementadas con la realización de cursos de capacitación, y demás actividades que ayudarían en la debida atención al cliente; estos dictados por los alumnos de la Licenciatura en Turismo.

**CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE LA
FUNDACIÓN METROVÍA Y LA ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA
DEL LITORAL, PARA EL DESARROLLO DE PASANTÍAS O PRÁCTICAS
EN LA TRONCAL 1 DE LA METROVIA**

Intervienen en la celebración del presente Convenio, por una parte la Fundación Metrovía, legalmente representada por el Ing. Leopoldo Falquez, en calidad de Gerente General, parte que en adelante se llamará **METROVIA**, y por otra parte el Doctor Moisés Tacle Galárraga, Rector de la Escuela Superior Politécnica del Litoral, parte que en adelante se denominará **ESPOL**; quienes convienen en celebrar el presente Convenio de cooperación bajo las siguientes cláusulas:

PRIMERA.- ANTECEDENTES:

- 1.1 La Fundación Metrovía considera importante dentro de su política de mejoramiento institucional, el aporte que los estudiantes de la Escuela Superior Politécnica del Litoral puedan brindar a la Fundación.
- 1.2 Por su parte la Escuela Superior Politécnica del Litoral expresa su interés en que los estudiantes próximos a graduarse puedan realizar sus prácticas preprofesionales.

- 1.3 El Art. 64 de la Ley de Educación Superior establece que los estudiantes de los Centros de Educación Media, Técnica y Superior, previo el registro de su título académico deberán acreditar pasantías o prácticas, para lo cual las Instituciones del Estado deben otorgar las debidas facilidades.

SEGUNDA.- OBJETO DEL CONVENIO:

- 2.1 El objeto del presente Convenio es la participación de estudiantes, con preferencia los de mejor rendimiento académico de la Escuela Superior Politécnica del Litoral en las diversas actividades laborales que lleva adelante la Fundación Metrovía, a través de pasantías o prácticas.

TERCERA.- PROCEDIMIENTO

- 3.1 Se entenderá por pasantías o prácticas, las actividades que realicen los estudiantes de la Escuela Superior Politécnica del Litoral, las cuales serán guiadas por funcionarios de la METROVÍA y que se realizarán en las instalaciones de la METROVÍA.

- 3.2 Podrán realizar pasantías o prácticas, los estudiantes de los últimos semestres de la LICENCIATURA EN TURISMO de la ESPOL, quienes hayan aprobado al menos setenta y cinco por ciento (75%) de los créditos de su carrera y preferentemente los que tengan los mejores promedios académicos.
- 3.3 La duración de las pasantías será determinada por la LICENCIATURA EN TURISMO de la ESPOL.
- 3.4 Para la concesión de pasantías, la ESPOL deberá enviar una comunicación a la METROVÍA, justificando su pedido e indicando el listado con los nombres de los estudiantes seleccionados.
- 3.5 Los estudiantes se deberán presentar en la Gerencia General de la Fundación Metrovía, a fin de suscribir un Convenio Individual de Pasantía o Práctica, en el que se darán a conocer los términos de su pasantía o práctica, responsabilidades, derechos, horario de trabajo.
- 3.6 Al final de cada mes el pasante o practicante elaborará un informe sobre las actividades realizadas y el cumplimiento de objetivos establecidos en el programa de pasantía, que será aprobado por el Coordinador de Área de la METROVÍA.

- 3.7 Finalizada la pasantía o práctica el estudiante presentará el Informe Final de trabajo realizado en la Institución, el mismo que será aprobado por el Coordinador de Área de la METROVÍA y remitido a la ESPOL.

CUARTO.- PLAZO:

- 4.1 La duración del presente Convenio es de XX AÑOS, contados a partir de la suscripción del mismo. El plazo podrá ser prorrogado por voluntad de las partes.

Para constancia de todo lo estipulado en el presente Convenio, firman las partes en tres ejemplares de igual tenor, en Guayaquil,

ING. LEOPOLDO FALQUEZ
Gerente General
FUNDACIÓN METROVÍA

MOISES TACLE G, PhD
Rector
ESCUELA SUPERIOR
POLITÉCNICA DEL LITORAL

CONCLUSIONES

1. Con la presente investigación ha quedado demostrado que es factible la integración al turismo del Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía de manera que pueda llegar a ser usado como un Servicio de apoyo al turista que visita la ciudad de Guayaquil gracias al recorrido que tiene la Troncal 1 del sistema, así como su cercanía a puntos turísticos y de interés.
2. La propuesta cuenta con la aceptación por parte los turistas así como por la comunidad receptora.
3. Con el diseño de las rutas rápidas propuestas en nuestros ejes estratégicos se ha creado una modalidad para resaltar los sitios de interés turístico.
4. Con la implementación de la propuesta se verían beneficiados tanto los turistas “mochileros”, así como turistas en general (nacionales y

extranjeros), visitantes ; además de la comunidad receptora y demás personas que colaboren en su realización.

5. La implementación de la propuesta aportará al turismo de la ciudad, ya que se brindaría el servicio de transporte turístico terrestre de manera económica.

RECOMENDACIONES

1. Los conductores deberían ser capacitados en urbanidad así como vocalización para brindar un mejor servicio a la comunidad y visitantes.
2. Control preciso y apropiado del máximo de personas que ingresan a los buses articulados de tal manera que no se saturen demasiado.
3. Colocar detectores de armas para minimizar cualquier problema que pueda ocurrir a futuro.
4. Mantenimiento y mejora de la ventilación.
5. Mayor tiempo de espera en las paradas más saturadas para que los usuarios del sistema puedan subir y bajar de las unidades de manera tranquila y ordenada.

6. Mejorar la señalización en las terminales para facilitar el recorrido de las instalaciones, así como para agilizar y hacer más agradable la visita y recorrido a la ciudad.

7. Creación de leyes y reglamentos para definir y regular el transporte turístico terrestre del país.

8. Aumentar la cantidad de unidades alimentadoras y frecuencia de salida en las horas pico.

ANEXOS

ANEXO 1.- LEY DE TURISMO

ANEXO 2.- REGLAMENTO GENERAL A LA LEY DE TURISMO

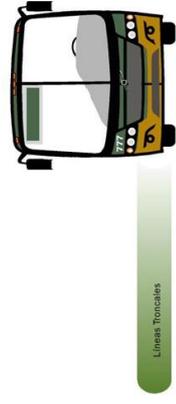
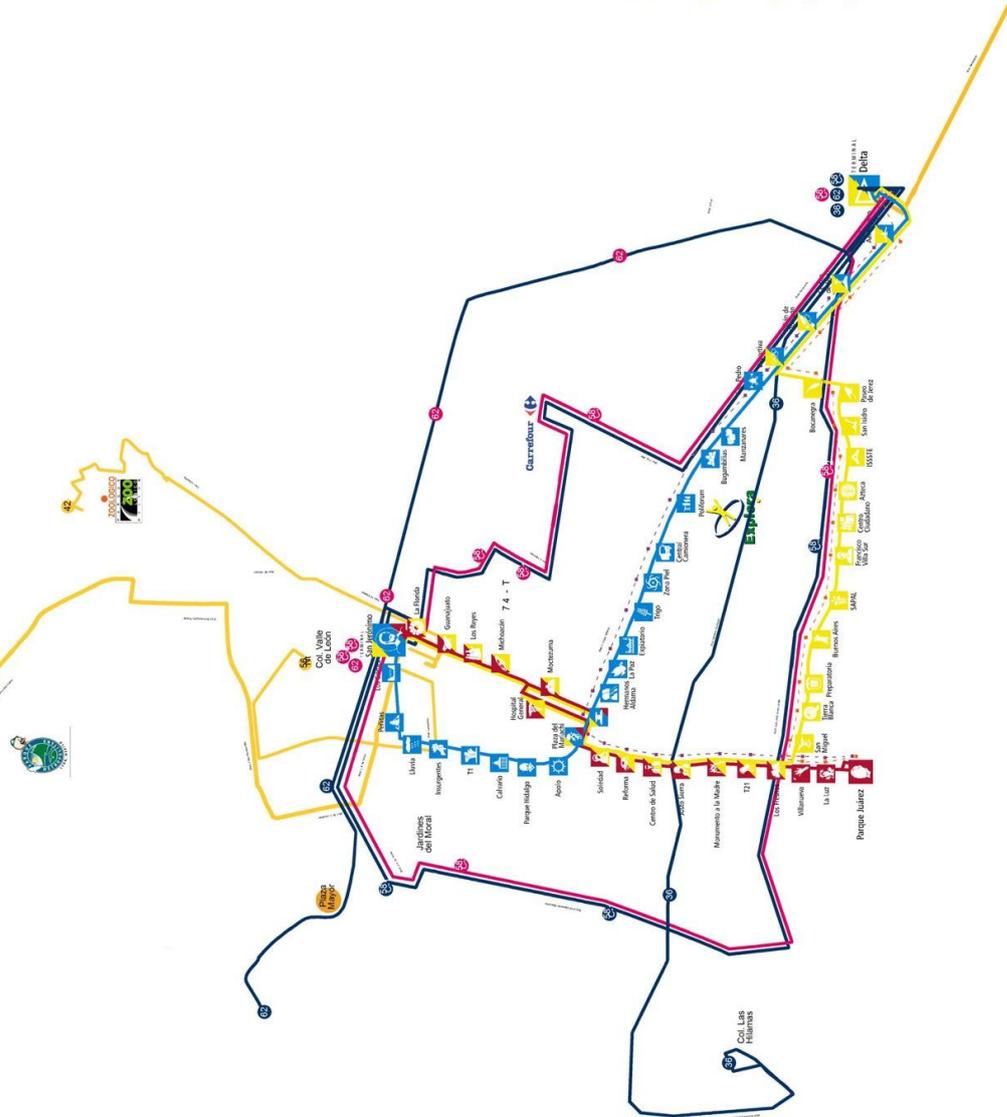
**ANEXO 3.- REGLAMENTO GENERAL DE LAS ACTIVIDADES
TURÍSTICAS**

ANEXO 4.- NORMAS DEL CONDUCTOR DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE

**ANEXO 5.- DECRETO SUPREMO Nº 003-2005-MTC
REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE
(PERÚ)**

ANEXO 6.- PUNTOS DE INTERÉS CIUDAD LEÓN – OPTIBUS

Mapa de Puntos de Interés en la Ciudad de León



LINEA 1

Destino	Parada
Plaza Venecia	Juan Obregon
Centro Max	Juan Obregon
Pollorum	Pollorum
Central Camonera	Central Camonera
Zona Piel	Zona Piel
Templo Espartaco	Templo Espartaco
Centro Histórico	Centro Histórico
Plaza del Matichí	Plaza del Matichí
Gran Plaza	Luvia



TERMINAL San Jerónimo

Rutas alimentadoras	Ruta
Zoológico	42 Real del Castillo
Metropolitano y Carcamos	55 Oriente - UTL
Plaza Mayor y Metropolitano	59 Centro de Oje



TERMINAL Delta

Rutas Auxiliares	Ruta
Parque Europa	35 Ole-Poniente
Plaza Mayor	55 Orzabal 1
Plaza Mayor	62 ITESM-BEPO



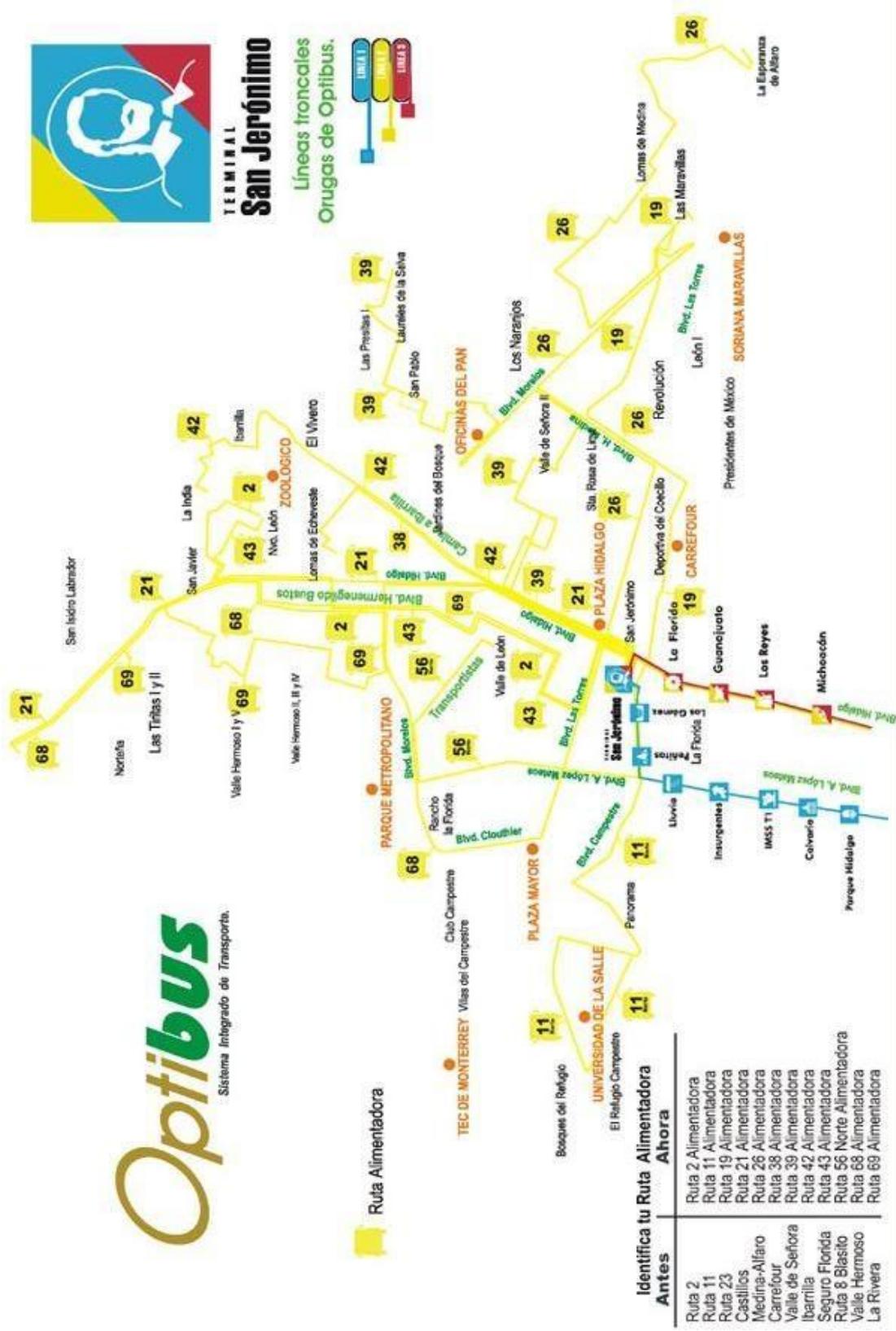
 Lo óptimo es...



 DIRECCION DE TRANSPORTE



ANEXO 7.- RUTAS ALIMENTADORAS – OPTIBUS



Optibus
Sistema Integrado de Transporte.



TERMINAL San Jerónimo
Líneas troncales Orugas de Optibus.

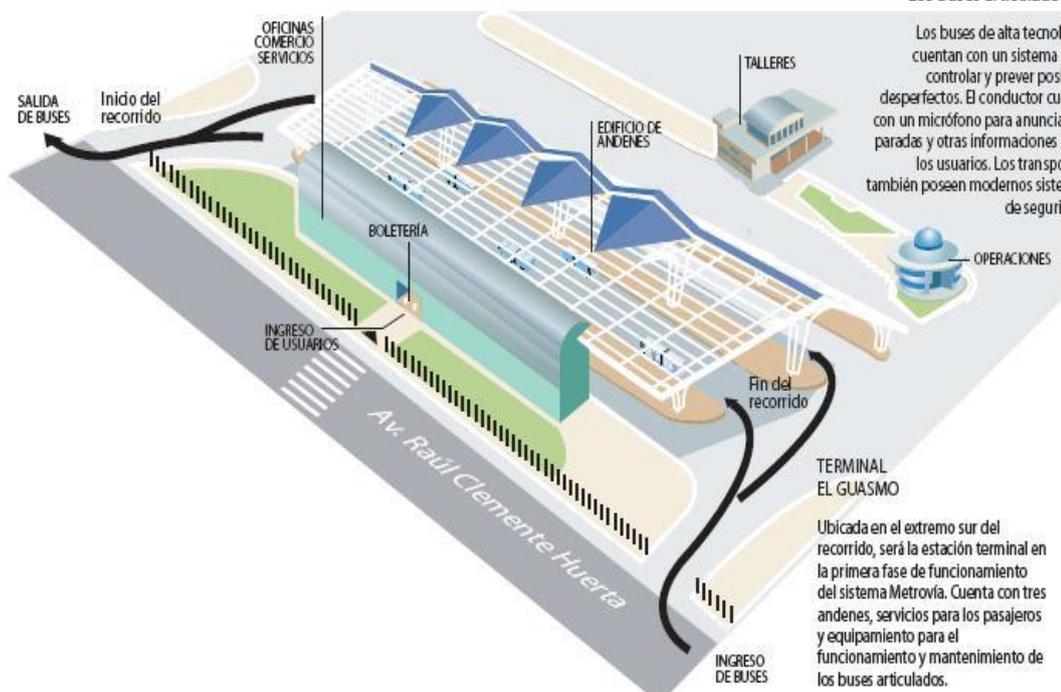
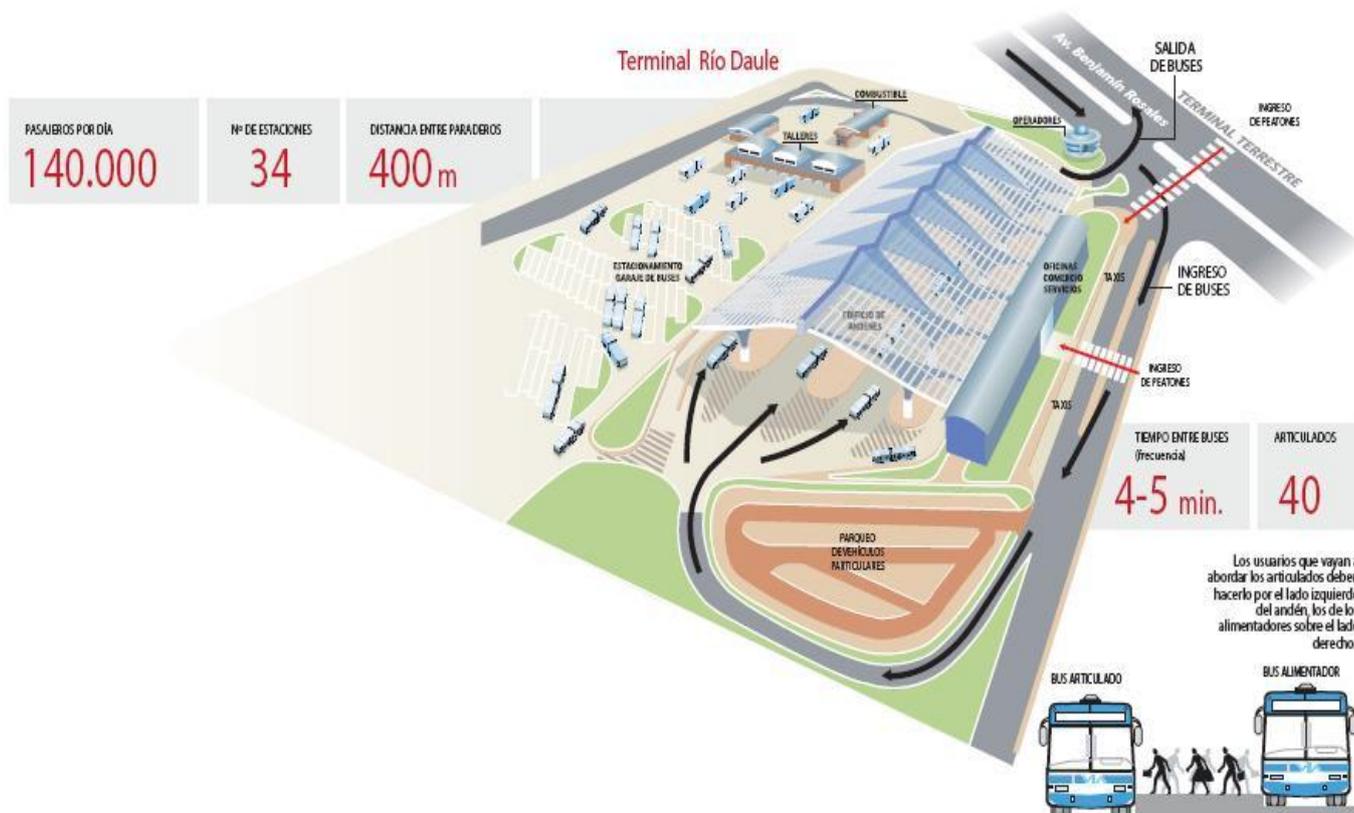
Ruta Alimentadora

Antes	Ahora
Ruta 2	Ruta 2 Alimentadora
Ruta 11	Ruta 11 Alimentadora
Ruta 23	Ruta 19 Alimentadora
Castillos	Ruta 21 Alimentadora
Medina-Alfaro	Ruta 26 Alimentadora
Carrefour	Ruta 38 Alimentadora
Valle de Señora	Ruta 39 Alimentadora
Ibarrilla	Ruta 42 Alimentadora
Seguro Florida	Ruta 43 Alimentadora
Ruta 8 Blasillo	Ruta 56 Norte Alimentadora
Valle Hermoso	Ruta 68 Alimentadora
La Rivera	Ruta 69 Alimentadora

**ANEXO 8.- ESTATUTO SUSTITUTIVO DE LA FUNDACIÓN
MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL**

**ANEXO 9.- REGLAMENTO GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL**

ANEXO 10.- TERMINAL RIO DAULE Y TERMINAL EL GUASMO



ANEXO 11.- PROYECTO UN MINUTO CON LA HISTORIA

ANEXO 12.- ENTREVISTA METROVISIÓN

UNIVERSIDAD: ESPOL

FACULTAD: LIC.TUR.

Entrevista a: Ing. Luigi Santillán

Cargo: Gerente General

Fecha: 09 de Julio, 2008

1. ¿De donde surgió la idea del circuito cerrado “metrovisión”?

La idea de crear el Canal y Productora METROVISION surgió del Ingeniero Luigi Santillán.

2. ¿Quiénes conforman el equipo?

El equipo los conforman técnicos, diseñadores gráficos, creativos, productores, talentos/Actores, secretaria, conserje.

3. ¿Cómo se financia este circuito?

Es financiado por los comerciales y pautas publicitarias.

4. ¿Cómo esta dividida la programación de metrovisión?

Segmentos de:

Noticias	Turismo
Música	Entretenimiento
Información Vial	Información Municipal
Deportes	Cultura General
Comerciales	

5. ¿De qué tipo de fuentes se investiga la información transmitida (reseñas históricas).

De la CAPTUR GUAYAS, Banco Central del Ecuador, Municipalidad de Guayaquil, Junta Cívica de Guayaquil.

6. ¿Qué nuevas ideas se tiene pensado para mejorar la programación?

Información Turística/Histórica y Entretenimiento.

El problema es que se necesita tener buenas fuentes de información, se tiene el espacio para sacar al aire segmentos pero no se cuenta con buenos videos en la CAPTUR de los cuales se puedan recortar información relevante, y en el Municipio se tiene el video Guayaquil Súper Chévere en el cual se habla de manera somera de la ciudad pero no como destino turístico.

7. ¿Qué tipo de convenio tienen con el sistema de transporte masivo urbano “Metrovia”?

Quienes pautan en Metrovisión tienen un espacio de 30 segundos en cada bloque que dura 30 minutos, donde se presentan noticias, música y entretenimiento. Los comerciales se intercalan en la programación de los buses de la troncal 1 por donde transitan a diario 120 mil pasajeros.

La compañía no tiene horarios doble A, ni triple A, lo que transmitimos son mini cápsulas que duran entre 2 y 3 minutos. La empresa está en el negocio con tres paquetes. El Premiun incluye 100.800 pautas mensuales, más 40 banners (120 x 14 cm) y tiene un costo mensual de \$ 7.300.

Otra de las modalidades para publicitar es en Solo pantallas, con el mismo número de pautas a un costo de \$ 6.500 y finalmente también venden el paquete Solo banners, que cuesta \$ 60 por un espacio (120 x 14 cm). En el caso que el cliente haya contratado la pauta en televisión cuesta \$ 30”.

ANEXO 13.- OPERACIÓN DE RUTA TRONCAL 1 – METROVÍA

El 30 de julio comienza a operar el nuevo sistema de transportación en Guayaquil

Los conductores de los buses articulados no podrán detenerse fuera de las 34 paradas de la Metrovía. De lo contrario serán multados por las autoridades correspondientes. En la Metrovía se difundirá al menos un periódico de forma gratuita

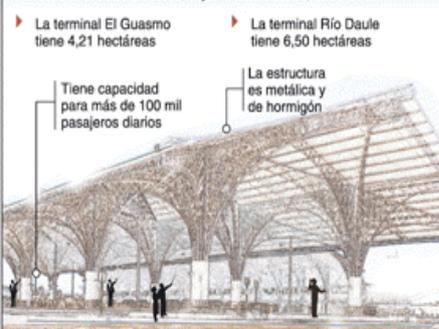


Paradas Metrovía

- 1 Guasmo Sur
- 2 Guasmo Norte
- 3 Ciudadela La Floresta 2
- 4 Ciudadela La Floresta 1
- 5 Guasmo Central
- 6 Barrio Los Tulipanes
- 7 Ciudadela La Pradera 2
- 8 Ciudadela La Pradera 1
- 9 Ciudadela 9 de Octubre
- 10 Mercado Caraguay
- 11 Barrio Cuba
- 12 Barrio Centenario
- 13 Hospital León Becerra
- 14 El Astillero
- 15 La Providencia
- 16 Plaza de la Integración
- 17 Biblioteca Municipal
- 18 El Correo
- 19 Banco Central
- 20 Jardines del Malecón
- 21 Las Peñas
- 22 Ciudadela La Atarazana
- 23 Base Naval
- 24 Las Banderas
- 25 Base Naval
- 26 Hospital Luis Vernaza
- 27 Boca 9
- 28 La Catedral
- 29 IESS
- 30 La Providencia
- 31 El Astillero
- 32 Hospital León Becerra
- 33 Barrio Centenario
- 34 Barrio Cuba

Terminal de integración

Algunas paradas cuentan con varios servicios: baños, quioscos para la venta de diferentes artículos, cajeros automáticos, entre otros



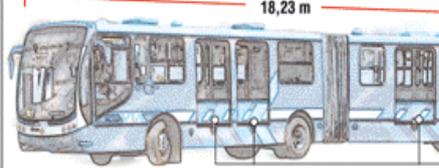
Tiene capacidad para más de 100 mil pasajeros diarios. La estructura es metálica y de hormigón.

- La terminal El Guasmo tiene 4,21 hectáreas
- La terminal Río Daule tiene 6,50 hectáreas

Recomendaciones

- Se sugiere subir y bajar del metrobús por la derecha
- Debido a la gran demanda tenga cuidado con sus pertenencias
- Respete la fila en cada parada para evitar las aglomeraciones
- Seda el asiento a ancianos, mujeres con niños y embarazadas

Metroquil invirtió \$11 millones en compra de buses



- Cada articulado tiene capacidad para 160 pasajeros. En la primera fase operarán 20 de los 45 articulados y 60 alimentadores que funcionarán hasta finales de año.
- 123 parados, 37 sentados, 1 espacio para silla de ruedas. Cuatro puertas para subir y bajar.

Más datos

- Velocidad 90 km por hora
- En caso de incendio cuenta con un extintor
- Cuatro ventanas de salida de emergencia
- Los buses que operarán en la red vial son ecológicos
- Monitor de recorrido y número de pasajeros
- Pasamanos central para los pasajeros que viajan parados

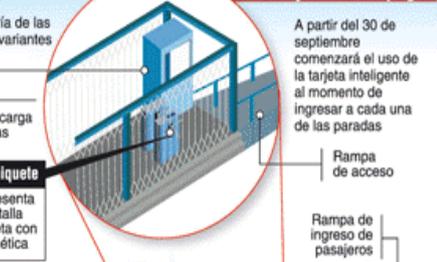
Parada estación tipo

Este diseño corresponde a la mayoría de las paradas de la Troncal 1, con ligeras variantes según la ubicación



29,55 m, 11,50 m

Entrada y forma de pago



A partir del 30 de septiembre comenzará el uso de la tarjeta inteligente al momento de ingresar a cada una de las paradas. Rampa de acceso, Rampa de ingreso de pasajeros, Validador y torniquete. El usuario presenta en una pantalla lectora la tarjeta con banda magnética.

Recorridos en la zona Sur

- Ruta No. 1 (verde)**
Terminal Guasmo, calle 53 SE (Raúl Clemente), izq.; Av. 12 SE (Abdón Calderón), izq.; Av. 54 (Arcely Gilbert E. de Blomberg); der. Av. 12D SE; der. Calle 55 SE; der. Av. 12 SE (Abdón Calderón Muñoz); der. calle 53 SE (Raúl Clemente)
- Ruta No. 2 (roja)**
Terminal Guasmo, Calle 53 SE (Raúl Clemente Huerta), izq.; Av. 12 SE (Abdón Calderón Muñoz); der. calle 58 SE (Cacique omalá); retorno por las mismas calles
- Ruta No. 3 (amarilla)**
Terminal Guasmo, 1er. Pasaje 12C SE; der. 19 callejón 51F SE; izq. Av. 14 SE (Galo Plaza L.); izq. Calle 59 SE; izq. Av. 10D SE (Hugo Cortés C.); izq. Calle 51F SE (Adolfo H. Simmonds); der. Av. 14 SE (Galo Plaza L.); der. 19 callejón 51F SE; der. 1er. Pasaje 12C SE; T. Guasmo

Etapas

- Primera Etapa**
Del 16 al 24 de julio se realizó una campaña de información a la ciudadanía y a la prensa, y visitas a sus representantes
- Segunda Etapa**
Del 30 de julio al 30 de agosto se realizará el aprendizaje público, ajustes y pruebas del sistema en el tramo sur-centro
- Tercera Etapa**
Del 31 de agosto al 30 de septiembre se pagará el pasaje con dinero en efectivo. Oficialmente se inicia todo el recorrido de la Troncal 1
- Cuarta Etapa**
Se iniciará el 30 de septiembre incorporando el uso de la tarjeta inteligente que reemplazará al dinero

Fuente: HOY - Diseño editorial HOY

ANEXO 14.- RUTA METROBASTIÓN

ANEXO 15.- ENTREVISTA A DUKERS

UNIVERSIDAD: ESPOL

FACULTAD: LIC.TUR.

ENTREVISTADO: Douglas Reyes

CARGO: Presidente

FECHA: 9 de Julio, 2008

1.- ¿Cómo nació la idea de esta organización?

Las organizaciones se encuentran en diferentes países. Nació en 1992 en NYC por un grupo de mochileros de Europa. En Buenos Aires comenzó en el 2002 y actualmente es una mundial de 45 países. En el Ecuador empezó con el nombre de Cachorros en el 2003 pero luego volvieron a surgir el 24 de julio del 2007 con el nombre de Dukers.

2.- ¿Quiénes la conforman?

Lo conforman un grupo de personas profesionales que gustan mostrar a su ciudad. Esta conformado de presidente, Coordinador General, coordinador de viajeros, coordinador de capacitación, coordinador de dukers, coordinador de relaciones públicas, de apoyo, web máster y voluntarios.

3.- ¿Cómo están constituida?

Los dukers esta constituida como una fundación sin fines de lucro.

4.- ¿Por qué Dukers?

Noble de duke, imperio Guayaquil. Un Dukers será un amigo con el que todos los Visitantes desearían contar para conocer la ciudad con mucha más confianza, donde podrá mostrar sus costumbres, cultura, etc.; Lugares modernos y tradicionales que han hecho que Guayaquil sea Orgullo propio de todos nosotros.

5.- ¿Qué tipo de turistas le ofrecen sus servicios? (mochileros, intercambios, conocidos)

Directamente a mochileros y también jubilados.

6.- ¿De que países provienen más los turistas que los visitan?

Perú, Chile, Alemania, Venezuela, y la demanda mayor de mochileros son de Francia

7.- ¿Cuáles son los lugares que muestran a los turistas, recorridos?

Un Dukers recorrerá en compañía del turista y visitante por las tradicionales calles, Iglesias, museos, plazas, lugares de interés, cultura típica de un guayaquileño, sus mercados de artesanía, de comida, arquitectura, etc.; Mostrando entusiasmo, carisma y sobre todo el respeto al turista, nuestro servicio es sin costo alguno. Los recorridos son caminatas, buses o Metrovía.

8.- ¿Cómo se preparan para hacer el recorrido?

Se tiene un coordinador de capacitación donde les dan pautas y tips de como tratar y llegar al turista.

9.- ¿Qué tipo de capacitación les dan a los nuevos integrantes?

Dándoles entrenamiento directamente del coordinador como las diferentes capacitaciones que se coordinan por medio de los historiados de la ciudad. Tanto el guía como el turista deben de tener semejanzas en sus gustos, forma de ser, etc de acuerdo al perfil que han llenado previamente para si tener una mejor comunicación y empatía.

10.- ¿Qué tipo de comentarios les hacen los turistas?

Que les agrada mucho la ciudad ya que es ordenada y limpia, y su gente es muy acogedora y amable.

11.-¿Qué les llama más la atención a los turistas?

Las cosas que no ven en sus ciudades y países; a ellos les encanta recorrer la ciudad en la cual puedan compartir con la gente local; por ejemplo ir a la

Bahía, recorrer el mercado de comidas, el mercado Caraguay, jugar fútbolín, etc.

12.- ¿Uds. como organización tienen algún apoyo del municipio o de la Subsecretaria de turismo (alianzas)?

Se tiene apoyo con la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil dándonos el reconocimiento como fundación legal y confiando al hacernos partícipes en ofrecer las guianzas turísticas y como anfitriones a los diferentes personas reconocidas del medio.

También se tiene convenios con las diferentes universidades de la ciudad permitiendo a sus estudiantes de la carrera de turismo realizar sus pasantías e ir adquiriendo experiencia laboral.

13.-¿Qué le hace falta a la ciudad de Guayaquil para seguir implementándola al turismo?

La ciudad requiere más publicidad para darse a conocer como una ciudad turística, como la infraestructura hotelera, señalización y seguridad en la ciudad.

Los ciudadanos deberían estar mas consciente de lo importante que el turismo es para la ciudad de Guayaquil ya que poco a poco se esta convirtiendo en fuente de progreso.

ANEXO 16.- PLANTILLA DE ENCUESTA COMUNIDAD RECEPTORA

**ANEXO 17.- PLANTILLA DE ENCUESTA A LOS CLIENTES
POTENCIALES Y REALES**

**ANEXO 18.- ENTREVISTA GERENTE DE OPERACIONES TRANSPORTE
TURÍSTICO TRANSRABBIT S.A.**

UNIVERSIDAD: ESPOL

FACULTAD: LIC.TUR.

Entrevista a: Leonardo Muñoz Valencia

Cargo: Gerente de Operaciones

Fecha: 09 de Julio de 2008

1. ¿Desde que año fue creada esta empresa?

En el año 1994

2. ¿La empresa que servicios brindan?

Transporte terrestre turísticos en furgonetas, busetas y buses

3. ¿Cuál es el servicio que mas venden?

Para empresas y familia en transporte

4. ¿Qué porcentaje de turistas extranjeros solicitan sus servicios?

Un 60 % al año.

5. ¿Qué tipo de turistas frecuentan sus servicios?

a. Jóvenes

b. 3era edad

c. Familiar X

d. Mochileros

e. Otros: Empresas

6. ¿Cuál es su razón social y nombre comercial?

Trans rabbit S.A.

ANEXO 19.- ENTREVISTA JEFE DE SERVICIOS TURÍSTICOS Y VENTAS DE GUAYAQUILVISIÓN

UNIVERSIDAD: ESPOL

FACULTAD: LIC.TUR.

ENTREVISTADO: Tecnóloga Silvana Lino

CARGO: Jefe de Servicios Turísticos y Ventas

FECHA: Agosto 07 del 2008

1.- ¿Desde que año fue creada esta empresa?

Guayaquil Visión inició sus operaciones en agosto del 2004, esta constituida como operador de Turismo y Agencia de Viajes y el producto principal son los buses descapotados de 2 pisos Marca Leyland de Fabricación Británica, realizando recorridos turísticos en la ciudad de Guayaquil y sus entornos.

2.- ¿La empresa que servicios brindan?

Como operador de Turismo se tiene la capacidad de vender paquetes turísticos dentro y fuera de la ciudad.

3.- ¿Cuál es el servicio que mas vende?

El paquete de Noche de Fiesta para celebración de cumpleaños, aniversarios y todo tipo de evento social, también el tour escénico que circula todos los días los 365 días del año en 5 salidas diarias.

4.- ¿Qué porcentaje de turistas extranjeros solicitan sus servicios?

Se tiene un 75% de turistas extranjeros y un 25% de turistas locales que solicitan servicios con un promedio de 2000 visitantes mensuales.

5.- ¿Qué tipo de turistas frecuentan sus servicios?

- a. Jóvenes
- b. 3era edad
- c. Familiar X
- d. Mochileros
- e. Otros: Corporativos de empresas, turistas en general, estudiantes universitarios de colegios y escuelas

6.- Cuál es su razón social y nombre comercial?

Guayaquil visión nombre comercial y Quilvisión S.A. razón social

7.- ¿Tiene alguna alianza o convenios?

Alianzas no pero si convenios de consignación de boletos con Hoteles, Agencias de Viajes y Operadores.

**ANEXO 20.- FICHAS DE IDENTIFICACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS
A LO LARGO DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE MASIVO
URBANO METROVÍA - TRONCAL 1**

ANEXO 21.- PRESUPUESTO DE ELABORACIÓN DE VIDEOS TURÍSTICOS



Guayaquil, 05 de Septiembre del 2008

AGENCIA	:	ESPOL
CLIENTE	:	ESPOL
PRODUCTO	:	VIDEO TURISTICO DE GUAYAQUIL
DURACION	:	2 minutos aprox.
MEDIO	:	TV
FORMATO	:	CINE ALTA
<hr/>		
REFERENCIA	:	PRESUPUESTO ESPOL 119 /2008

La presente cotización incluye:

- Pre-producción, Producción, Realización y Post-producción de 1 Video Turístico de tv. de 2 minutos. de duración aprox. cotizado en formato CINE ALTA de acuerdo al guion e indicaciones recibidas.
- 3 días de rodaje
- Dirección General
- Guión Creativo, Propuesta de Dirección. Coordinación, Producción de Campo.
Locaciones:
Zonas turísticas de Guayaquil: La Playita, Barrio del Centenario, Malecón 2000, Las Peñas, El Cerro del Carmen, El Faro, EL Cristo, Puerto Santana, Urdesa, Terminal Terrestre, Malecón del salado, Malecón del Suburbio, Puerto Hondo, etc.
- Catering, Movilización y Comunicación.
- Equipos de grabación para la realización en el formato indicado.
- Equipos de iluminación, Gripería, Equipo técnico.
- Post-producción:
Off Line y On Line .
Post-producción Digital para Color Grading.
Animación 2 D.
Montaje & sync de banda sonora y animaciones.
- Audio : música de stock y 1 locutor en off
- Master en btm y dvd en formato QT.

VALOR TOTAL: \$ 6.495,48 (SEIS MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO CON CUARENTA Y OCHO CENTAVOS /100 DOLARES).

NOTAS:

- Forma de pago: 70% de adelanto y el 30% restante a la entrega final del trabajo.
 - Derechos de uso de imagen y de audio para territorio ecuatoriano por 1 año.
 - El cliente entregará todo el producto necesario, en perfecto estado y listo para su uso.
 - En el caso cancelación o extensión de grabación por mal clima o motivos ajenos a la realización, el cliente se hará cargo de los gastos que éste genere.
-
- Todo material base para trabajos de animación de logotipos deberá ser entregado por la agencia.
 - Todas las personas que intervienen en el rodaje están cubiertos con un seguro contra accidentes durante los días de grabación.
 - El valor de la presente cotización tiene una duración de 30 días.

Atentamente,

Rafael Robayo
Presidente

ANEXO 22.- PRESUPUESTO DEL PROYECTO

PRESUPUESTO DE INVESTIGACION Y DISEÑO DE FOLLETERIA TURISTICA E IMPLEMENTACION DE PANTALLAS

MATERIALES:	PRECIO UNITARIO	CANTIDAD	TOTAL
Edición video	1082,58	6	6495,48
Tamaño Afiche	0,35	1000	350,00
Tamaño de bolsillo	0,35	1000	350,00
Tríptico tamaño A4	0,15	1000	150,00
Mapas a gran escala	100	5	500,00
TOTAL MATERIALES			7845,48

OTROS GASTOS	PRECIO UNITARIO	CANTIDAD	TOTAL
Máquina expendedora de folleteria	2750,00	3	8250,00
Pantallas plasma de 32"	1250,00	3	3750,00
			12000,00

TOTAL PRESUPUESTO DE INVESTIGACION Y DISEÑO DE FOLLETERIA TURISTICA E IMPLEMENTACION DE PANTALLAS	19845,48
--	-----------------

BIBLIOGRAFÍA

1. Cárdenas Tabares, Fabio. *“Proyectos turísticos: localización e inversión”*. México, Trillas S.A.. 1991.
2. D.Mason, Robert & A.Lind, Douglas. *“Estadística para Administración y Economía”*, Octava Edición, Alfaomega. 1998.
3. Efortotal. *“Manual de planificación estratégica participativa –PEP- para el sector turismo”*. Ministerio de Turismo del Ecuador, Quito, Mayo 2001.
4. Foster, Dennis L. *“Introducción a los viajes y al turismo”*. Mc Graw Hill. 1994.
5. Luzuriaga, Jorge. *“Diseño para la elaboración del Plan de Tesis”*. PPL Impresoras, Quito, Febrero 2002.

6. Muñoz Campos, Roberto. *“La Investigación Científica, Paso a Paso”*. Cuarta Edición. Talleres Gráficas UCA, San Salvador. 2004.
7. Plog, Stanley. *“Why destinations areas fall and rise in popularity”* en Kelly, E. (ed) *Domestic and International Tourism*. Institute of Certified Agents, Mass., Wellesley, 1977.
8. Vinueza, José Lcdo. *“Geografía Económica del Ecuador”*, Quinto Curso Diversificado. Unidad 11. Litografía ORVI. 1995.
9. CAPTUR-G. *“Un destino mágico llamado Guayas. Plan Maestro de Turismo.”* Número 5 Vol 1. Página 16-18. Guayaquil: Editarget. 2008.
10. Congreso Nacional. Decreto nº3400. *“Reglamento general de Actividades Turísticas.”* Presidente Gustavo Noboa Bejarano. 2002
11. Congreso Nacional. *“Ley sustitutiva de la ley de creación de la Comisión de Transporte de la Provincia del Guayas”*. San Francisco de Quito.1997

12. INEN. Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 463:2007. *“Conductor de Transporte Turístico Terrestre. Requisitos de Competencia Laboral.”* Primera Edición. Quito. 2006
13. Diario El Universo. *“Especial Infográfico. Evolución del transporte terrestre de Guayaquil”*. Guayaquil, Octubre 9, 2003.
14. Organización Mundial del Turismo, *“Impactos socioculturales del turismo” en Introducción al Turismo*. Madrid, OMT, 1998.
15. Metrovía. Consulta: Enero 2007. Disponible en Web: <http://es.wikipedia.org/wiki/Metrov%C3%ADa>.
16. Diario El Universo. La transportación masiva en la historia de la ciudad. Consulta: Enero 2007. Disponible en Web: <http://archivo.eluniverso.com/2006/07/30/0001/18/6558F1B2644E49BB9BF4B0D535B23C6B.aspx>.
17. Diario El Universo Especiales Metrovía. Consulta: Febrero 2007. Disponible en Web: <http://archivo.eluniverso.com/2006/07/27/1212/1217/CB1EDD66705F4E9A8FFAC26BB20E8E72.aspx>

18. Douglas Dreher Arquitecto. Consulta: Abril 2008. Estación y conexión peatonal Aeropuerto Metrovía. Disponible en Web: www.douglasdreher.com.

19. Fundación Metrovía. Consulta: Enero 2008. Disponible en Web: www.metrovia-gye.com.

20. Optibus. Consulta : Diciembre 2007. Disponible en Web : <http://www.pagobus.com/optibus.html>

21. Transporte Optibus. Consulta : Diciembre 2007. Disponible en Web : <http://www.leon.gob.mx/portal/modules/icontent/index.php?page=308>