

T  
380.14591  
CEV



# ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL

FACULTAD DE INGENIERIA MARITIMA Y CIENCIAS DEL MAR

## “EL IMPACTO TURISTICO DEL AEROPUERTO DE GUAYAQUIL COMO PUNTO DE TRANSFERENCIA PARA EL CONO SUR”

TESIS DE GRADO  
Previa a la obtención del Título de:

LICENCIADO EN TURISMO



Presentada por:

Mayra Cevallos  
Gladys Negrete  
Elizabeth Pólit



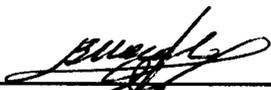
D-31097

GUAYAQUIL – ECUADOR  
2002

## **AGRADECIMIENTOS**

A los Ingenieros Washington Martínez y  
Raúl Coello por su ayuda y colaboración  
para la realización de este trabajo.

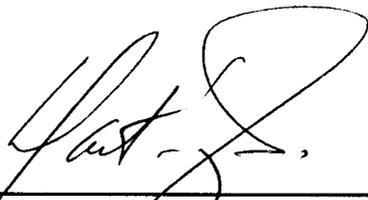
Mayra, Gladys y Elizabeth



---

**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL**

**Ing. Bolívar Vaca**



---

**DIRECTOR DE TESIS**

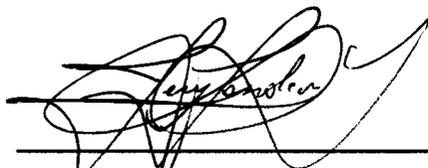
**M.Sc. Washington Martínez**



---

**MIEMBRO PRINCIPAL**

**M.Sc. Alejandro Chanabá**



---

**MIEMBRO PRINCIPAL**

**M.Sc. Jerry Landívar**

## DEDICATORIA

A mi madre y mis abuelos  
por todo su amor y apoyo.

A mi padre por su fortaleza y amistad  
que son mi mayor inspiración.

A todas las personas que hicieron  
posible esta meta y principalmente  
a Dios por colocarlos a todos en mi camino.

Elizabeth

# DEDICATORIA

A mi madre, a mi tía, y mis hermanos  
por su apoyo incondicional en todo  
momento y a Dios por guiar mi camino

Gladys

## DEDICATORIA

A mis padres y a mi hijo por  
ser los impulsores de mi vida.

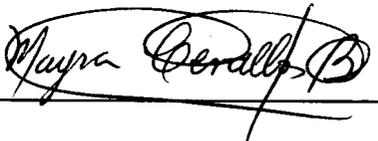
A Dios por su ayuda incondicional  
para lograr esta meta.

y a todas las personas que me  
ayudaron a conseguir este objetivo.

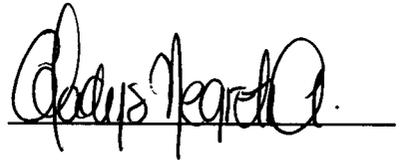
Mayra

## DECLARACION EXPRESA

“La responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas expuestos en esta tesis, nos corresponden exclusivamente; y, el patrimonio intelectual de la misma, a la ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL”.



**MAYRA CEVALLOS B.**



**GLADYS NEGRETE A.**



**ELIZABETH POLIT L.**

# INDICE GENERAL

	<b>Pág. #</b>
RESUMEN .....	II
INDICE GENERAL .....	IV
INDICE DE TABLAS .....	VII
INDICE DE GRAFICOS .....	XII
INDICE DE FIGURAS .....	XIII
INDICE DE ABREVIATURAS .....	XIV
INTRODUCCION .....	1
<b>CAPITULO 1</b>	
<b><i>DATOS GENERALES</i></b>	<b>5</b>
1.1. Antecedentes .....	5
1.2. Trabajos Anteriores .....	8
1.3. Justificación del Trabajo .....	12
1.4. Organización del Trabajo .....	15
<b>CAPITULO 2</b>	
<b><i>ANALISIS DEL DESARROLLO TURISTICO ECUATORIANO</i></b>	<b>19</b>
<b>2.1. Clasificación básica del turismo .....</b>	<b>20</b>
2.1.1. Según el tipo de desplazamiento .....	20
2.1.2. Según el motivo del viaje .....	21
2.1.3. Según la forma del viaje .....	21
2.1.4. Según el tipo de operación .....	21
2.1.5. Según la permanencia en el lugar de destino .....	22
2.1.6. Según las formas que adopta la sociedad .....	22
2.1.7. Según su medio de locomoción .....	23
<b>2.1. División del mercado turístico .....</b>	<b>23</b>
2.2.1. Por su motivación .....	24
2.2.2. Por sus ingresos económicos .....	25

<b>2.3. Definiciones de la conformación del Patrimonio Turístico . . .</b>	<b>25</b>
2.3.1. Atractivo Turístico .....	26
2.3.2. Planta Turística .....	27
2.3.3. Infraestructura Turística .....	28
2.3.4. Superestructura Turística .....	29
<b>2.4. Características Naturales del Ecuador</b>	<b>30</b>
2.4.1. Región Litoral .....	30
2.4.2. Región Interandina .....	34
2.4.3. Región Amazónica .....	35
2.4.4. Región Insular .....	38
<b>2.5. Jerarquización y valoración del desarrollo turístico del Ecuador</b> .....	<b>40</b>
2.5.1. Según la clasificación básica del turismo . . . . .	40
2.5.2. Según la división del mercado turístico . . . . .	48
2.5.3 Según la conformación del patrimonio turístico . . . . .	48
 <b>CAPITULO 3</b>	
<b>ANALISIS DEL FLUJO DE PASAJEROS</b>	<b>74</b>
<b>3.1. Comportamiento del tráfico de pasajeros por regiones .....</b>	<b>75</b>
3.1.1. Pacto Andino .....	75
3.1.2. Centro América .....	75
3.1.3. Norte América .....	76
3.1.4. Cono Sur .....	76
3.1.5 Europa .....	76
<b>3.2. Comportamiento del transporte de carga .....</b>	<b>79</b>
<b>3.3. Movimientos o vuelos del Aeropuerto Simón Bolívar . . . . .</b>	<b>81</b>
<b>3.4. Infraestructura aeronáutica del Ecuador .....</b>	<b>81</b>
3.4.1 Inventario de Aeropuertos del Ecuador .....	81
<b>3.5. Compañías que realizan transporte aéreo internacional por el Aeropuerto Simón Bolívar .....</b>	<b>83</b>
<b>3.6. Pasajeros entrados y salidos por el Aeropuerto de Guayaquil y su tasa de crecimiento . . . . .</b>	<b>86</b>
 <b>CAPITULO 4</b>	
<b>OFERTA TURISTICA</b>	<b>94</b>

<b>4.1. Demanda Turística actual</b> .....	<b>97</b>
<b>4.2 Oferta turística actual</b> .....	<b>99</b>
4.2.1. Análisis del producto turístico ecuatoriano .....	104
 <b>CAPITULO 5</b>	
<b><i>DETERMINACION DEL CRECIMIENTO TURISTICO</i></b> .....	<b>136</b>
<b>5.1. Análisis de necesidades de infraestructura turística y Aeroportuaria de Guayaquil</b> .....	<b>136</b>
5.1 .1. Análisis FODA de la infraestructura aeroportuaria de Guayaquil .....	137
5.1.2. Análisis FODA de la situación turística de Guayaquil .....	138
<b>5.2. Proyección de flujo de pasajeros y turistas</b> .....	<b>140</b>
<b>5.3. Propuestas</b> .....	<b>145</b>
5.3.1. Propuesta aérea .....	151
5.3.2. Propuesta turística .....	168
<b>5.4. Determinación del crecimiento de pasajeros y turistas por la Ejecución de la nueva ruta</b> .....	<b>191</b>
 <b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>195</b>
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	<b>197</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>198</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	<b>202</b>

## INDICE DE TABLAS

#	Descripción	Página
1	Sitios Naturales de las Provincias de Esmeraldas y Manabí	49
2	Sitios Naturales de las Provincias de Los Ríos, Guayas y El Oro	50
3	Sitios Naturales de las Provincias de Carchi, Imbabura y Pichincha	51
4	Sitios Naturales de las Provincias de Cotopaxi, Bolívar y Tungurahua	52
5	Sitios Naturales de las Provincias de Chimborazo, Cañar, <b>Azuay</b> y Loja	53
6	Sitios Naturales de las Provincias de Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Napo y <b>Pastaza</b>	54
7	Sitios Naturales de las Islas Galápagos	55
8	Manifestaciones culturales de las Provincias de Esmeraldas, Manabí, Guayas y El Oro	56
9	Manifestaciones culturales de las Provincias de Carchi, Imbabura, Pichincha y Cotopaxi	57
10	Manifestaciones culturales de las Provincias de Bolívar y Tungurahua	58
11	Manifestaciones culturales de las Provincias de Chimborazo, Cañar, <b>Azuay</b> y Loja	59
12	Manifestaciones culturales de las Provincias de Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Napo y <b>Pastaza</b>	60
13	Manifestaciones culturales de las Islas Galápagos	61
14	Realizaciones Técnica, científicas, artísticas y acontecimientos programados de las Provincias de Esmeraldas, Manabí, Los Ríos, Guayas y El Oro	62

#	Descripción	Página
15	Realizaciones Técnica, científicas, artísticas y acontecimientos programados de las Provincias de Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Bolívar y Tungurahua	63
16	Realizaciones Técnica, científicas, artísticas y acontecimientos programados de las Provincias de las Provincias de Chimborazo, Cañar, <b>Azuay</b> y Loja	64
17	Realizaciones Técnica, científicas, artísticas y acontecimientos programados de las Provincias de Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Napo y <b>Pastaza</b>	65
18	Realizaciones Técnica, científicas, artísticas y acontecimientos programados de las Islas Galápagos	66
19	Flujo de pasajeros al Ecuador en el período 1990 - 2000	77
20	Compañías que realizan transporte aéreo internacional en el aeropuerto de Guayaquil	83
21	Oferta, Demanda y Coeficiente de utilización	85
22	Pasajeros entrados al Ecuador por el Aeropuerto de Guayaquil	88
23	Pasajeros salidos del Ecuador por el Aeropuerto de Guayaquil	89
24	Pasajeros entrados al Aeropuerto de Guayaquil por Compañía de Aviación	90
25	Pasajeros salidos del Aeropuerto de Guayaquil por Compañía de Aviación	91
26	Carga entrada por el Aeropuerto de Guayaquil	92
27	Carga salida por el Aeropuerto de Guayaquil	93
28	Lugar del Ecuador en el ranking receptivo del área andina	98
29	Establecimientos registrados por el Ministerio de Turismo	101
30	Servicios de alojamiento y establecimientos de alimentos y bebidas del Cluster 1	101

#	Descripción	Página
31	Total oferta de servicios turísticos en Galápagos	102
32	Total oferta de servicios turísticos del Litoral	102
33	Oferta General de servicios turísticos del Austro	103
34	Oferta General de servicios turísticos de la Amazonía	103
35	Oferta turística y mercados potenciales del Cluster 1	108
36	Oferta turística y mercados potenciales del Cluster 2	114
37	Oferta turística y mercados potenciales del Cluster 3	123
38	Movimiento de pasajeros en el Aeropuerto de Guayaquil en el año 2001	140
39	Proyección salida de pasajeros por el Aeropuerto Simón Bolívar de Guayaquil en el período 2001 - 2010	142
40	Arribo de pasajeros por el Aeropuerto Simón Bolívar de Guayaquil en el período 2001 - 2010	144
41	Motivos de visitas a Barcelona	148
42	Pasajeros transportados por el Aeropuerto de Barcelona	149
43	Visitas de cruceros a la ciudad de Barcelona	150
44	Características de equipos de vuelo	155
45	Millas náuticas entre ciudades	155
46	Rutas actuales América del Sur – Japón vía USA	157
47	Ruta Actual Buenos Aires – Tokio vía USA	157
48	Ruta Actual Río de Janeiro – Tokio vía USA	158
49	Ruta Actual Caracas – Tokio vía USA	158
50	Ruta Actual Santiago – Tokio vía USA	159
51	Ruta Actual Guayaquil – Tokio vía USA	159

#	Descripción	Página
52	Rutas actuales América del Sur – Japón vía Europa	160
53	Ruta actual Santiago – Tokio vía Europa	160
54	Ruta actual Sao Paulo – Tokio vía Europa	161
55	Ruta actual Río de Janeiro – Tokio vía Europa	161
56	Ruta actual Guayaquil – Tokio vía Europa	161
57	Propuesta de rutas aéreas América del Sur – Japón vía Guayaquil	162
58	Ruta Buenos Aires – Tokio vía Guayaquil	162
<b>59</b>	Ruta Santiago – Tokio vía Guayaquil	163
60	Ruta Sao Paulo – Tokio vía Guayaquil	163
61	Ruta Río de Janeiro – Tokio vía Guayaquil	163
62	Ruta Lima – Tokio vía Guayaquil	164
63	Ruta Guayaquil – Tokio vía Guayaquil	164
64	Análisis comparativo ruta Buenos Aires – Tokio vía Guayaquil vs vía USA	165
65	Análisis comparativo ruta Santiago – Tokio vía Guayaquil vs vía USA	165
66	Análisis comparativo ruta Río de Janeiro – Tokio vía Guayaquil vs vía USA	165
67	Análisis comparativo ruta Guayaquil – Tokio vía Guayaquil vs vía USA	166
68	Análisis comparativo Santiago – Tokio vía Guayaquil vs vía Europa	166
<b>69</b>	Análisis comparativo Sao Paulo – Tokio vía Guayaquil vs vía Europa	167

<b>#</b>	<b>Descripción</b>	<b>Página</b>
70	Análisis comparativo Sao Paulo - Tokio vía Guayaquil vs vía Europa	167
71	Análisis comparativo Guayaquil - Tokio vía Guayaquil vs vía Europa	167
72	Movimiento de pasajeros América Latina - Asia del Pacífico	192
73	Proyección movimiento de pasajeros propuesta Guayaquil - Tokio	192

**INDICE DE GRAFICOS**

<b>#</b>	<b>Descripción</b>	<b>Página</b>
1	Tráfico Internacional de servicio aéreo regula	84
2	Pasajeros entrados al país por el Aeropuerto de Guayaquil	87
3	Pasajeros salidos del país por el Aeropuerto de Guayaquil	87
4	Imagen del Ecuador como destino turístico	96
5	Movimiento de pasajeros por el Aeropuerto de Guayaquil	141
6	Proyección salida de pasajeros por el actual Aeropuerto de Guayaquil	143
7	Proyección arribo de pasajeros por el actual Aeropuerto de Guayaquil	144
8	Proyección crecimiento de movimiento de pasajeros por la ejecución de las nuevas rutas	193

**INDICIE DE FIGURAS**

<b>#</b>	<b>Descripción</b>	<b>Página</b>
1	Catedral	178
2	Plaza Centenario	179
3	Parque Seminario	180
4	Malecón 2000	181
5	Barrio "Las Peñas"	182
6	Parque Histórico	183

## INDICE DE ABREVIATURAS

### Aereolíneas:

1. **AA:** American Airlines
2. **AF:** Air France
3. **AR:** Aereoíneas Argentinas
4. **DL:** Delta Airlines
5. **IB:** Iberia
6. **JL:** Japan Airlines
7. **KE:** Korean Airlines
8. **LH:** Lufthansa
9. **LR:** **Lacsa**
10. **NH:** **Nipon Airways**
11. **NW:** North West Airlines
12. **RG:** Varig
13. **TA:** Taca

### Equipos de Vuelo:

1. **A340:** Airbus 340
2. **A320:** Airbus 320
3. **B747-4:** Boeing 747-400
4. **B757:** Boeing 757
5. **B767-2:** Boeing 767-200
6. **B767-3:** Boeing 767-300
7. **B777-3:** Boeing 777-300
8. **M11:** MD II

### Ciudades y Aeropuerto:

1. **CCS:** Caracas
2. **CDG:** Paris
3. **DFW:** Dallas
4. **EZE:** Buenos Aires
5. **FRA:** Frankfurt
6. **GYE:** Guayaquil
7. **HNL:** Honolulu

8. JFK: New York
9. LAX: Los Angeles
10. LHR: Londres
11. LIM: Lima
12. MAD: Madrid
13. NRT: Narita - Tokio
14. RIO: Río de Janeiro
15. SAO: Sao Paulo
16. SCL: Santiago de Chile

**Varios:**

1. H/M: Hora / Minuto
2. Vlo: Vuelo
3. Pax: Pasajero
4. Glns: Galones

## **R E S U M E N**

El objetivo de nuestro trabajo es determinar el impacto turístico de la implementación del Aeropuerto Intercontinental en Guayaquil como punto de transferencia para el Cono Sur.

Este trabajo se dividió en cinco capítulos. El primero de los cuales contiene la hipótesis de nuestra tesis, la introducción con datos históricos de la industria de la aviación comercial y la actividad turística, los antecedentes y cifras proporcionadas por la OMT del desarrollo turístico mundial y también hacemos referencia de las ventajas de nuestro país.

El capítulo dos analiza el desarrollo turístico ecuatoriano, presentando las definiciones básicas del turismo y su clasificación para luego realizar un análisis del desarrollo de esta actividad en Ecuador.

El capítulo tres proporciona información de cómo se ha desarrollado el tráfico aéreo en Ecuador y así tener una visión más clara de la realidad aeronáutica del país.

El capítulo cuatro describe la imagen del Ecuador como destino turístico, así también los principales atractivos del país por regiones con un análisis FODA.

El quinto y último capítulo hace un análisis de la situación actual aeroportuaria y turística de Guayaquil. Este es el capítulo más importante pues incluye las propuestas aérea y turística que son el aporte principal de este trabajo.

## INTRODUCCION

El medio de transporte más utilizado en el mundo por su rapidez es el aéreo, este permite en pocas horas movilizar a un numero indefinido de personas y mercancías desde y hacia distintas partes del mundo.

A pesar de la crisis temporal en la que se ha visto involucrada debido a los últimos acontecimientos ocurridos en el pasado mes de Septiembre, la aviación comercial busca innovar cada vez más para poder dar mejor servicio y obtener mayor rentabilidad.

Uno de los aspectos más importantes para poder lograr estos objetivos es la seguridad en las terminales aéreas, no solo enfocada al control de pasajeros y de mercancías peligrosas sino al cumplimiento de todas las regulaciones exigidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Nuestro país ha estado por muchos años a la espera de la modernización de sus actuales aeropuertos o la construcción de nuevos que permitan satisfacer la demanda y cumplir con las necesidades de usuarios y aerolíneas.

Fue solo con la promulgación de la ley para promoción y participación ciudadana “Trole II” que manifiesta en sus artículos 72 al 76 la separación de la Aviación Civil del Ministerio de Defensa para ser adscrita a la Presidencia de la República y la facultad del Presidente para entregar a los municipios mediante decreto ejecutivo a través de empresas privadas la concesión para la construcción y administración de los nuevos aeropuertos que esta situación cambió.

Es así que el 9 de Octubre del 2000 se firmó el decreto ejecutivo 871 para poder desarrollar la obra de la construcción del aeropuerto de Guayaquil y se facultó al Municipio de esta ciudad para conformar una Fundación sin fines de lucro que cumpla con las gestiones necesarias para este fin.

Una de las actividades que depende en gran porcentaje del transporte aéreo comercial, es el turismo ya que permite desplazar a grandes masas de una forma fácil y rápida. Es importante que un país que este desarrollado turísticamente cuente con aeropuertos con infraestructura adecuada para la demanda, pero también se puede dar el caso que la instalación de un aeropuerto en un punto que no ha estado muy desarrollado le permita dar un giro notable y obtener una reactivación en muchos sentidos, siendo uno de estos el turismo.

En el continente Americano ciudades como Los Angeles, San Francisco, Miami, Dallas, Houston, San José, Panamá, Bogotá teniendo aeropuertos de transferencia (HUB) han logrado el aumento de visitantes y han desarrollado el turismo de una forma significativa.

Justamente los pasajeros tránsito se han convertido en su mercado objetivo, ya que en el tiempo que permanecen en el punto de transferencia consumen visitando la ciudad, haciendo compras etc. y en ocasiones hasta pernoctan generando aun más divisas y beneficios a la ciudades.

Debido a esto, la construcción del nuevo aeropuerto de Guayaquil no debe solo limitarse a dar solución a problemas **tales** como: congestión de pasajeros, aeronaves, daños ambientales, inseguridad, problemas de ubicación etc. sino que debe ser proyectado como centro de transferencia intercontinental y transpacífico que a su vez genere gran cantidad de movimiento de pasajeros que necesiten aprovechar la ciudad en sus horas de estancia.

Esto sería posible lograrlo con la ejecución de propuestas **tales** como la creación de nuevas rutas aéreas que permitan mayores facilidades tanto a los pasajeros como a las aerolíneas, entre ellas podríamos citar: ahorro tiempo, combustible, reducción en el costo de los pasajes etc., dando como resultado el aumento de flujo de pasajeros que a su vez se convertirían en

potenciales turistas y que se consolidarían si se ejecutan planes de desarrollo turístico adecuados para este fin.

## CAPITULO 1

### DATOS GENERALES

#### **1.1 Antecedentes**

El turismo es un fenómeno global y actualmente uno de los sectores de la economía mundial que experimenta mayor velocidad en su crecimiento. La cifra de viajes al extranjero se ha triplicado desde 1971: de 179 millones a 613 millones. La Organización Mundial de Turismo pronostica un índice de crecimiento anual del 4.3% para los próximos 20 años y calcula con 1,6 billones de viajes internacionales hasta el año 2020. El turismo nacional que no ha sido considerado en estas estadísticas, significa un múltiplo de la cifra del turismo internacional.

La rama turística, según datos del Consejo Mundial de Viajes y Turismo representa el 10.7% del producto social bruto de la economía mundial y

es la fuente más significativa de recaudación de impuestos con 653 billones de dólares. Muchos países sobre todo del sur, apuestan por el turismo como impulso para el desarrollo económico. En ello esperan ingresos de divisas, creación de empleo, efecto multiplicador en otras ramas y un equilibrio económico y social para las regiones periféricas frente a los centros económicos.

El turismo según la Organización Mundial de Turismo(OMT) para el año 2020 prevé que habrá más de 1600 millones de llegadas internacionales en los países del globo, quienes gastarán más de dos billones de dólares. Esas cifras representan tasas de crecimiento medias de entre 4.3% y 6.7% anual.

Conforme a cifras de la misma fuente, Ecuador tiene una participación apenas del 0.5% del mercado turístico mundial. Sin embargo, esta actividad se ha convertido en el cuarto rubro de importancia para el país, generando USD 290 millones a la balanza de servicios equivalente al 5.5% del total de exportaciones del país.

A pesar de que la inversión estatal en cuanto a infraestructura, vialidad y promoción es mínima, Ecuador no deja de representar un atractivo destino para turistas de todo el mundo.

El Ecuador se puede considerar como uno de los países más privilegiados del mundo, es dueño de una diversidad geográfica, etnográfica, cultural y climatológica bien definida en sus cuatro regiones. Además posee una gran variedad de recursos naturales, teniendo apenas una extensión de 270.670 km<sup>2</sup>. y con una población superior a doce millones de habitantes.

En esta corta extensión se definen cuatro regiones, que convierten al país en un mosaico de atractivos: EL archipiélago de Galápagos, la Costa del pacífico, la Cordillera de los Andes y la Cuenca Amazónica. Todas éstas, dueñas de paisajes de cumbres Andinas, de bosques secos tropicales y bosques lluviosos, páramos y volcanes nevados, lagos glaciares y de origen tectónico, amplias playas y bosques de manglar.

Así también dentro de su variedad etnográfica están las comunidades indígenas, amazónicas, montubias, los cholos y el pueblo negro que al igual que las demás poseen una inigualable identidad cultural que los caracteriza y diferencia entre si. Celebraciones, danzas, creencias, comidas típicas, dialectos, hacen de cada una un mundo mágico por descubrir.

Refiriéndonos al clima, Ecuador a pesar de no tener las cuatro estaciones marcadas, las tiene reflejadas en los climas de sus cuatro

regiones. Quien tuviera este documento en sus manos pensaría que el Ecuador es uno de los países más aprovechados turísticamente en el mundo; y de este modo todos lo quisiéramos, lamentablemente esto no es una realidad. Muchos estamos conscientes de la potencialidad turística de nuestro país, pero aún no hemos encontrado la forma de beneficiarnos de ella.

## **1.2 Trabajos anteriores**

Hemos tomado como referencia para este trabajo el caso específico del nuevo aeropuerto de Atenas que involucra como parte indispensable en su desarrollo y operación al turismo.

Las Olimpiadas del 2004 ha sido el motivo principal para que en Atenas se implemente un nuevo aeropuerto que cumpla con las expectativas de visitantes que traerán las Olimpiadas a esta ciudad.

El nuevo aeropuerto internacional de Atenas, el más moderno en toda Europa, va a transformar la red aérea del país, así como la vida de toda esta región. Este nuevo aeropuerto será capaz de cubrir las necesidades de más de 16 millones de pasajeros al año. La segunda fase de desarrollo tiene una capacidad de pasajeros estimada en 20

millones al año, y una vez que el aeropuerto funcione a pleno rendimiento, será capaz de acoger a 50 millones de pasajeros al año.

Ya se encuentra completado el 55% del proyecto, y comenzó en marzo del año 2001 a ser utilizado.

Este sensacional aeropuerto contribuirá decisivamente al crecimiento económico con:

- La creación de 4.000 nuevos puestos de trabajo durante su construcción, y más de 7.000 una vez que el aeropuerto comience a funcionar.
- Varios proyectos de desarrollo de infraestructura.
- El establecimiento de negocios complementarios en la periferia del aeropuerto.
- Una valiosísima contribución al turismo griego y un crecimiento de los viajes de negocio.

El Estado y un consorcio internacional alemán, son responsables de la distribución del proyecto, así como de la construcción del nuevo aeropuerto, para un período total de 30 años, desde el comienzo de la construcción.

El coste total del nuevo aeropuerto es de 2 ,1 billones de Euros. Los fondos los van a poner el **Banco** de Inversiones Europeo, el Banco Comercial **LOANS**, la Fundación de desarrollo del Aeropuerto, la Unión Europea, y el Estado Griego.

El proyecto se va a convertir cuando esté construido en uno de los más grandes de Europa, entrando a formar parte de la mejor red **viaria** del viejo continente.

Adicionalmente se habilitarán 72 kilómetros de nuevas autopistas que crearán una nueva red de carreteras alrededor de la ciudad de Atenas. Las nuevas carreteras conectarán directamente 30 municipios grandes del área de Atenas. También enlazará el aeropuerto internacional con toda la ciudad, reduciendo las distancias, y aliviando el tráfico del centro de la ciudad. Esto sólo reducirá en 50 millones de Euros por año el consumo de gasolina.

Por otro lado, se unificarán los lugares arqueológicos y el centro de Atenas va a ser un Parque Arqueológico, las calles de la zona se van a convertir en zonas verdes peatonales, conectando con todos los lugares históricos, monumentos, y el centro comercial de la ciudad. La rehabilitación y la conservación de los monumentos, y edificios de gran valor arquitectónico, junto con la creación de espacios abiertos y plazas,

son partes esenciales de la creación de áreas culturales comunes. El proyecto originará una red de espacio público, con zonas verdes y de esparcimiento para actividades culturales y de ocio.

La integración de los acontecimientos culturales de la ciudad creará el museo más grande al aire libre, ideal para complementar un paseo urbano a través de la civilización griega. La primera fase del plan, estará completada en el 2004, y costará más de 375 millones de Euros.

También se está construyendo un nuevo metro que costará 2 billones de Euros que los aporta la Unión Europea y el Estado griego a través del Banco de Inversiones LOANS y el Programa de Financiación Pública.

Atenas cambiará completamente gracias a la construcción del nuevo aeropuerto y las demás remodelaciones, lo cual ya genera muchas fuentes de empleo. Podemos comprobar que un motivo como las Olimpiadas que atrae muchos visitantes puede ser decisivo para el mejoramiento urbano y económico de una ciudad y lo mismo puede suceder con Guayaquil con la construcción del nuevo Aeropuerto y la regeneración urbana que el Municipio está elaborando y por consiguiente ayudar en la reactivación turística y económica de la ciudad.

### **1.3 Justificación del Estudio**

Entre los cuatro países de América del Sur, que tienen salida al Océano Pacífico: Colombia, Ecuador, Perú y Chile, Ecuador es el más adecuado para la implementación de un aeropuerto intercontinental y de transferencia para el Cono Sur.

Sus condiciones geográficas con respecto a las demás ciudades de América del Sur y especialmente sus condiciones meteorológicas, hacen que Guayaquil y sus alrededores, sean ideales en el país para la instalación de un aeropuerto de estas características.

No es una idea nueva querer desarrollar rutas intercontinentales desde este punto, ya existió una propuesta hace algún tiempo de parte de inversionistas asiáticos para construir y administrar un nuevo aeropuerto, que cumpla con las características antes mencionadas.

En entrevista con el Sr. Ramiro Sánchez, Jefe de Operaciones de la Cia. LAN CHILE en Guayaquil, confirmó que los alrededores de Guayaquil, tienen una de las mejores condiciones climáticas que se requieren en aviación ya que son favorables todo el año.

El tipo de precipitaciones que se registran en este sector del país no son fuertes en relación con otras ciudades de América del Sur y del mismo país, ya que solo son precipitaciones de agua, mas no de hielo o nieve.

“A Guayaquil le disminuye el fenómeno de precipitaciones, la presencia de la corriente del Humboldt. Los vientos no superan los 15 nudos, la restricción es máximo de 20 nudos, lo que nos da cinco puntos a favor; a diferencia de Colombia y Panamá, que cuando se presenta un temporal, puede durar días” <sup>(1)</sup>

“En países vecinos se registran fenómenos llamados sinópticos, que cubren áreas de 500 millas, mientras que en Ecuador, se presentan fenómenos denominados locales, que cubren áreas máximas de 50 millas” <sup>(2)</sup>

Con todas las ventajas que nos dan nuestras condiciones geográficas y climatológicas, en relación con otros países de América del Sur, sería ideal la implementación del aeropuerto intercontinental y transpacífico.

---

(1) (2) Entrevista con Sr. Ramiro Sánchez, Jefe de Operaciones **Lan Chile Gye**

La mencionada acción nos permitiría continuar realizando rutas directas hasta Europa e implementar rutas directas al Continente Asiático cuando los equipos de vuelo lo permitan y mientras esto sucede se tomaría como punto de escala técnica a Hawai lo cual, nos permitiría obtener un circuito turístico muy interesante entre Asia, Hawai y Ecuador.

En el aspecto comercial, refiriéndonos exactamente al sector de carga aérea, esta ruta sería ideal, ya que se llevan grandes cantidades de flores y pescado desde Ecuador hasta Japón.

Es importante que nuestro país de un giro positivo, en cuanto a administración turística se refiere. Es fundamental ejecutar proyectos de infraestructura, planta turística y principalmente de promoción.

Por esa razón basaremos el objetivo principal de nuestra tesis de grado, en la determinación del impacto turístico que tendría la implementación de un aeropuerto de transferencia para el cono sur, en Guayaquil y sus alrededores; además aprovecharíamos la privilegiada ubicación en la cuenca del pacífico y las características meteorológicas del entorno, para convertirnos en una de las puertas de tráfico aéreo intercontinental, con lo cual desarrollaríamos un ciclo o cadena turística de importancia, lo que

nos ayudaría a incrementar el turismo receptivo en el Ecuador y le daría una gran reactivación económica al país.

Es nuestra misión principal, que este trabajo sirva a futuras generaciones y a personas que creen en el Ecuador, para que conozcan y valoren nuestra potencialidad turística.

#### **1.4 Organización del trabajo**

El objetivo de nuestro trabajo es determinar el impacto turístico que tendría la implementación de un aeropuerto intercontinental en Guayaquil, aprovechando la ubicación en la Cuenca del Pacífico, como punto de transferencia para el Cono Sur.

Este trabajo ha sido dividido en cinco capítulos. El primer capítulo contiene la hipótesis que será comprobada al final del documento, la introducción con datos históricos de la industria de la aviación comercial y de la actividad turística, los antecedentes que nos muestran cifras proporcionadas por la OMT del desarrollo turístico en el mundo, también en este punto se hace referencia a las ventajas que el Ecuador posee.

En los trabajos anteriores se tomó un caso específico del nuevo aeropuerto de Atenas que nos demuestra como una ciudad puede aumentar su flujo turístico con la implementación de un nuevo aeropuerto.

En la justificación se describen las ventajas geográficas y meteorológicas que hacen que Guayaquil y sus alrededores sean ideales para la instalación de un aeropuerto intercontinental y transpacífico. Terminando este capítulo con la organización del trabajo.

En el capítulo dos se analiza el desarrollo turístico ecuatoriano, razón por la cual en este capítulo ofreceremos las definiciones básicas del turismo y su clasificación, que nos permitirán luego realizar un análisis del desarrollo de esta actividad en el Ecuador.

También se incluye una descripción de las características generales del Ecuador, dando realce a los lugares más importantes y que se convierten en atractivos turísticos.

Para finalizar con este capítulo se realizó un análisis del patrimonio turístico ecuatoriano conformado por Atractivos, Planta, Infraestructura y superestructura turística.

En el capítulo tres, Análisis del flujo de pasajeros se proporciona información de cómo se desarrolla el tráfico aéreo en nuestro país, para de esta manera tener una visión más clara de la realidad aeronáutica del Ecuador.

Se dará a conocer información sobre el movimiento de pasajeros, carga, vuelos y asientos, así también la infraestructura aeronáutica con la que cuenta el país y las compañías de aviación que operan en Ecuador.

En el capítulo cuatro oferta turística, describiremos detalladamente cual es la imagen del Ecuador como destino turístico, así también mencionaremos los principales atractivos del Ecuador por regiones, enfatizando sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

En el quinto y último capítulo “Determinación del crecimiento turístico”, se hará un análisis de la situación actual aeroportuaria y turística de la ciudad de Guayaquil. Este constituye el capítulo más importante ya que incluye las propuestas aérea y turística, que son el aporte principal de este trabajo.

La propuesta aérea se basa en un análisis comparativo de las diferentes vías para ejecutar rutas desde América del Sur a la costa pacífica del

Continente Asiático, dando como resultado una diferencia marcada en cuanto a ahorro de tiempo y combustible.

En la propuesta turística se desarrolla un bus turístico que permite conocer la ciudad de una manera diferente a lo convencional, que dará la oportunidad al turista de escoger los lugares que más le llamen la atención.

Finalmente presentaremos las conclusiones y recomendaciones del trabajo.

## **CAPITULO 2**

### **ANALISIS DEL DESARROLLO TURISTICO ECUATORIANO**

El turismo es una actividad económica perteneciente al sector terciario y consiste en un conjunto de servicios, que se venden al turista. Dichos servicios están necesariamente interrelacionados, de manera que la ausencia de uno de ellos obstaculiza y hasta impide la venta o prestación de todos los otros; tienen además la muy peculiar característica que sólo es posible producirlos en localizaciones geográficas rígidamente predeterminadas a las cuales se traslada el turista, aunque su venta pueda realizarse en el lugar de producción o fuera de él, es decir, en el punto de origen de la demanda. A diferencia de lo habitual, en turismo no se realiza una distribución física del producto pues, repetimos, el consumidor es quien viaja a la fuente de producción.

El desarrollo turístico de un país, no se puede determinar de manera empírica y con una visión superficial sobre los hechos; para poder realizar un análisis efectivo de lo que se puede denominar evolución turística de un territorio, es necesario conocer definiciones básicas sobre la materia, que permitirán al investigador discernir y concluir acertadamente sobre la realidad turística del punto en cuestión.

Por esta razón en el siguiente capítulo ofreceremos las definiciones básicas del turismo y sus clasificaciones, para que al lector se le haga comprensible el análisis realizado sobre el desarrollo de la actividad turística en el Ecuador.

## **2.1. *Clasificación básica de/ turismo.***

### **2.1 .1. Según el tipo de desplazamiento**

- Turismo interno o nacional.- Es el uso o consumo de servicios y bienes turísticos realizados por residentes de un país fuera de su domicilio habitual, pero dentro del territorio nacional, por un plazo mayor de 24 horas con fines diversos que no sean los de participar en el mercado de trabajo del lugar de destino. También se le denomina en algunos países como turismo nacional

- Turismo externo o internacional.- Puede ser **emisivo** o **egresivo**, es decir que puede ser que vengan al país extranjeros o que nacionales salgan hacia el extranjero.

### **2.1.2. Según el motivo del viaje**

- Turismo convencional o de tipo **vacacional**.- Es el que se realiza por placer, descanso, recreación. Es el tipo de turismo más común
- Turismo **especializado**.- Es el turismo de emoción, de aventura, o interés científico.
- Turismo de afinidad o interés común.- es el tipo de turismo profesional, religioso, científico.

### **2.1.3. Según la forma de viaje**

- Turismo individual.- puede ser un grupo familiar
- Turismo de grupo.- puede ser paquete turístico

### **2.1.4. Según el tipo de operación**

- Turismo receptivo.- Turismo de exportación que llega donde está la empresa domiciliaria.
- Turismo Emisivo.- Turismo de importación, que sale desde donde está la empresa.

### 2.1.5. Según la permanencia en el lugar de destino

- Turismo itinerante.- Es el que tiene una permanencia muy corta, tipo paquete.
- Turismo residencial.- permanencia mayor, no en calidad migratoria, de alojamiento extrahotelero: residencias, condominios, apartamentos.

### 2.1.6. Según las formas que adopta la sociedad

- Turismo de masas.- gran número de personas lo realizan.
- Turismo selectivo.- es aquel que por el alto costo de los servicios, pero principalmente por el tipo de actividad, queda reducido a sectores especiales de la demanda. Ejemplo: caza, pesca, convenciones.
- Turismo **popular**.- se utiliza numerosas veces como un sinónimo de turismo social aún cuando no siempre se produzca esa coincidencia, como en el caso de algunos centros turísticos y principalmente recreativos, ubicados en las cercanías de las grandes ciudades cuyas instalaciones, aún cuando son explotadas en el criterio de máxima rentabilidad, por sus características brindan servicios de muy bajo costo, lo que facilita el acceso a los sectores de la población de menores ingresos, es más recreativo que el **vacacional**. Ejemplo: La playita del Guasmo.

- Turismo social.- sectores de menores ingresos de la población, empleados, obreros, estudiantes, es a veces subsidiado o subvencionado.

### **2.1.7 Según su medio de locomoción**

- Turismo aéreo
- Turismo fluvial y marítimo
- Turismo terrestre.- en automotores o ferroviarios

## **2.2 *División del mercado turístico***

La principal causa para que un individuo abandone su lugar de residencia habitual está dada por una motivación, éstas están representadas por los atractivos que hicieron que el potencial turista se fije en ese destino, para que ese deseo se convierta en realidad es necesario el cumplimiento de tres factores: La demanda del turista potencial de un servicio o atractivo, la oferta efectiva de este servicio y la capacidad de adquisición del producto por parte del turista potencial. Si alguno de estos fallara sería imposible que se de la venta efectiva del destino, ya que por más que se oferte un lugar, si no existe un turista interesado o viceversa, pudiese existir el interés, pero la falta del servicio, o peor aún la presencia de la oferta y la demanda, pero la imposibilidad económica de parte del turista potencial.

A continuación presentamos la división del mercado turístico por motivaciones y por ingresos económicos, para que de esta manera se pueda conciliar la oferta de un servicio turístico con la demanda existente del mismo.

### **2.2.1. Por su motivación**

- De descanso, placer o vacaciones.- relajamiento de cuerpo y mente, hedonismo, actividades **lúdicas**.
- **Deportivo**.- participación deportiva y expectación de deportes y eventos.
- De negocios o compras.- Móvil principal el lucro.
- De convenciones, congresos.- Exposiciones, espectáculos, eventos internacionales.
- Gastronómico.- Selectivo, gourmets, catadores.
- De salud o medicinal.- por prescripción medica o curaciones.
- Científicos.- involucran una larga permanencia, selectivo, mercado muy reducido, más frecuente en Europa.
- **Cultural**.- Interés por folklore, museos, teatros, monumentos, etc.
- Religioso.- Peregrinación, razones espirituales y eclesiásticas.

- Estudiantil.- Becas, especializaciones, cursos normales.
- De aventura.- Acción y/o riesgo controlado, alternativo, agro turismo.
- Familiar y de amigos.- Visitas a amigos o parientes.

### **2.2.2. Por ingresos económicos**

- Alto.- segmento muy reducido, elite, servicios turísticos muy costosos.
- Medio alto.- Segmento de mayor actividad que el alto, ofrece cierta exclusividad, lujos.
- Medio medio.- gran turismo, el 90% del total.
- Medio bajo.- básicamente turismo interno, ocasionalmente turismo fronterizo.
- Bajo alto.- turismo masivo, popular, interno, de bajo costo, pero con recursos propios.
- Bajo medio.- Practicado por sindicatos, obreros, muy bajo costo y subvencionado.
- Bajo bajo.- no cuenta en estadísticas.

### **2.3. *Definiciones de la conformación del Patrimonio Turístico***

Para que un destino resulte atractivo para su efectiva oferta y demanda es necesaria la combinación de varios factores. No solo

basta la existencia de un atractivo en un destino determinado sino de una cadena de complementos que se basan en servicios que motiven y hagan cómoda, satisfactoria y segura la permanencia de un visitante.

A este conjunto de complementos se le denomina Patrimonio Turístico.

### **2.3.1. Atractivo Turístico:**

Es todo lugar, objeto o acontecimiento de interés turístico. Son atracciones que motivan al viajero a abandonar su domicilio habitual por un tiempo determinado.

Para el adecuado aprovechamiento de estos, es necesario ponerlos en el mercado para su correcta valoración y explotación, tomando en cuenta que ciertos atractivos turísticos son perecederos y no renovables y se clasifican en:

- Sitios naturales
- Museos y manifestaciones culturales históricas
- Folklore
- Realizaciones técnicas, científicas, artísticas contemporáneas
- Acontecimientos programados

### 2.3.2. Planta Turística:

Comprende el equipo necesario para generar los servicios que consume el turista. Este equipamiento **turístico** se subdivide en alojamiento, alimentación, esparcimiento y otros servicios a los que hay que agregar instalaciones complementarias.

#### A. Alojamiento:

Hotelero:

- Hoteles
- Hosterías
- Moteles
- Pensiones

Extrahotelero:

- **Campings**
- Albergues
- Camas en casa de familias
- Viviendas en alquiler en casa de departamentos
- Viviendas en alquiler en casas y cabañas
- Trailer park

## 5. Alimentación

- Restaurantes
- Cafeterías y bares

### *C. Esparcimiento*

- Instalaciones deportivas
- Discotecas
- Casinos
- Cines y Teatros
- Otros espectáculos públicos

### *D. Otros Servicios*

- Agencias de viaje
- Transportes turísticos
- Oficinas de información turística
- Comercio Turístico
- Cambio de monedas y bancos
- Dotaciones para congresos y convenciones

### **2.3.3. Infraestructura turística:**

La planta turística para poder operar depende de una infraestructura ajena a ella que consiste en los sistemas de

comunicación, transporte, provisión de energía, agua potable y drenajes.

#### *A. Transporte*

- Terrestre: Red de Carreteras, Servicio de transporte público
- Transporte Ferroviario de uso turístico
- Aéreo: Servicios aéreos de uso turístico, Terminales aéreas
- Acuático: Marítima de uso turístico, Transporte Fluvial y lacustre de uso turístico

#### *B. Comunicaciones*

- Correos
- Telefónico
- Fax
- Satélite
- Internet
- Otros

#### **2.3.4. Superestructura:**

Es la globalización de la planta turística y la infraestructura, y también se refiere a la compleja organización tanto pública

como privada que permite armonizar la producción y venta de servicios turísticos.

Luego de analizar estas definiciones podemos establecer que el Ecuador, como nos hemos referido en anteriores páginas, posee una extensa variedad de atractivos turísticos, pero una limitada Superestructura Turística que está compuesta por la planta y la infraestructura turística.

El no contar con estos elementos necesarios, da como resultado, no tener una oferta y una demanda efectiva de nuestro país como destino internacional.

**Oferta Turística:** es el conjunto de servicios puestos efectivamente en el mercado.

**Demanda Turística:** es el conjunto de servicios efectivamente solicitados por el consumidor.

## **2.4. Características Turísticas del Ecuador**

### **2.4.1. Región Litoral:**

Se extiende entre la Cordillera de los Andes y Océano Pacífico. La costa está formada por tres ecosistemas principales: los bosques lluviosos tropicales del norte; las sabanas tropicales del centro y del sudoeste, y el bosque seco de la franja peninsular occidental y meridional. A lo largo del litoral costero se distinguen dos ecosistemas adicionales caracterizados por sus comunidades animales y vegetales: las entrantes de manglar y las playas y acantilados conocidos por su peculiar formación rocosa.

La temperatura promedio que prevalece en la Costa es de 22° C. El invierno dura de diciembre a mayo y el verano de junio a diciembre. La corriente de “El Niño” provoca un aumento en la pluviosidad entre los meses de enero y mayo.

En esta región existen cinco provincias: Esmeraldas, Manabí, Guayas, Los Ríos y El Oro, cada una con diferentes lugares de atracción y variada vegetación que va desde los bosques lluviosos hasta los bosques nublados y las áreas semidesérticas.

Haciendo un recorrido desde el norte de la costa, encontramos a la provincia de Esmeraldas, sus principales atracciones

turísticas son los pueblos de pescadores, los manglares, las playas y los sitios arqueológicos.

La Reserva Bio-antropológica de la comunidad Awa y la Reserva Cotacachi-Cayapas, típicas del bosque lluvioso, se localizan en la parte norte de la provincia. Esta área de extrema humedad incluye un complejo y una comunidad botánica de múltiples especies. En esta zona, que se extiende desde el Ecuador hasta parte de Colombia, viven los indios **Chachis**, también llamados **Cayapas**, así como un buen número de negros e indios awa.

Siguiendo con nuestro recorrido nos encontramos con la diversidad de los recursos naturales que se encuentran en la provincia de Manabí y que hacen de ella un lugar especialmente atractivo. Aquí el turista encontrará paisajes pintorescos entre los que se cuentan pueblos de pescadores, manglares, **playas**, áreas protegidas, islas y sitios arqueológicos.

El parque Nacional Machalilla protege a todas las especies vegetales, animales y marinas que se encuentran dentro de las 55.040 hectáreas, que cubre el Parque incluyendo las islas

de Salango y la Plata. El parque abarca tres zonas climáticas: bosque húmedo, bosque seco y bosque extremadamente seco, todos los cuales brindan una gran diversidad de hábitats.

En esta provincia encontramos dos grupos étnicos predominantes: El cholo de la costa y el montubio.

La provincia del Guayas tiene uno de los ecosistemas más importantes del país: El Golfo de Guayaquil. Tiene seis áreas protegidas, que se administran de acuerdo a diferentes categorías. El área protegida más importante es la reserva ecológica del Manglar de Churute, donde se pueden observar y estudiar una gran variedad de especies de manglar, fauna y pájaros acuáticos.

La costa de la provincia del Guayas también ofrece al turista un callejón de balnearios con las más hermosas y extensas playas del Ecuador y otros sitios de interés.

El paisaje costero de la provincia de El Oro es árido debido al influjo de la corriente de Humboldt y alberga una vegetación xerofítica importante. Las plantas se han adaptado al medio árido, transformando su follaje en espinas y en sistemas de

raíces muy profundas. Las áreas semidesérticas de El Oro incluyen el Bosque Petrificado de Puyango, uno de los sitios más espectaculares para el estudio de la paleontología.

La provincia de los Ríos es la alternativa ideal para desarrollar el turismo agrario, en esta provincia se encuentran las haciendas más productivas del país.

#### **2.4.2. La región interandina:**

La región interandina o Sierra, atravesada de norte a sur por la cordillera de los Andes, donde sobresalen majestuosos nevados y volcanes, está conformada por diez provincias.

En la sierra la estación lluviosa o invierno dura de Octubre a Mayo, con una temperatura anual promedio que varía de 12°C. a 18°C. Empero, la variación diaria puede ser extrema, con días muy calientes y noches muy frías.

En esta región a medida que se eleva el suelo va disminuyendo la temperatura, se clasifica en cinco pisos: tropical, templado, subtropical, templado subandino, frío andino y frío glacial.

Las condiciones climáticas existentes en **la** Sierra así como la reciente actividad volcánica han incentivado un desarrollo peculiar e interesante de las especies vegetales, caracterizándose, los bellos paisajes del área conocida con el nombre de páramo. La décima parte del Ecuador (27000 Km<sup>2</sup>) está cubierta de páramos o de vegetación seca. Ubicada entre los 3,500 y 4,500 mts. sobre el nivel del mar, la región del páramo es un hábitat ideal para cóndores, venados, llamas, vicuñas, colibríes y flores multicolores.

Aquí el contraste de sombra y luz brinda los más increíbles paisajes: naturaleza virgen y salvaje, donde etnias milenarias conviven en armonía con el medio, sobresaliendo volcanes, nevados, **lagos**, monumentos arqueológicos, de pueblos precolombinos de gente amable, la renombrada feria de Otavalo, con su fabuloso mercado artesanal, el valle de Vilcabamba, un paraíso de longevidad, y las más bellas expresiones de arte colonial.

#### **2.4.3. La región amazónica:**

La Amazonía ecuatoriana se extiende sobre un área de 120,000 Km<sup>2</sup> de exuberante vegetación propia de los bosques húmedos

tropicales. La cordillera de los Andes forma el límite occidental de esta región, mientras que Perú y Colombia forman el límite meridional y oriental respectivamente.

La temperatura anual promedio oscila entre los 24°C. y 25°C. pese a que los meses de Diciembre y Febrero son los más secos.

La principal atracción de los bosques altos es la vegetación en general, y en particular los árboles, algunos de los cuales sobrepasan los 45m de altura.

La principal ruta turística es el Río Napo, uno de los grandes tributarios del Amazonas. La cuenca del Napo tiene una longitud de 1400 Km, y su ancho varía de uno a cinco Kilómetros.

A lo largo del río Napo los nativos y los colonos han establecido comunidades, en algunos casos junto a pequeños hoteles y casas de hospedaje. La mayoría de las playas están cubiertas de bosques tropicales. A lo largo de miles de años se han formado hermosos lagos a partir de los lechos fluviales.

El ecosistema amazónico, en especial su bosque lluvioso tropical, es considerado uno de los **hábitats** vegetales y animales más ricos y complejos del mundo. La característica más importante de la región es la existencia de una prolífica flora y fauna junto con extraordinarias variaciones de **macro** y **micro** hábitats.

Los ríos, **lagos**, corrientes y pantanos de la amazonía son el hogar de 60 especies de peces y más de 250 especies de anfibios y reptiles. Dos especies de caimanes alcanzan más de cuatro metros de largo en los **lagos** que existen en las cuencas del Napo y el Aguarico.

En la región amazónica ecuatoriana viven mamíferos típicos de Sudamérica, entre los cuales se hallan armadillos, osos perezosos. Los murciélagos del Amazonas forman un grupo de 60 especies. Otros mamíferos del bosque lluvioso tropical son los tapires, los monos y los jaguares. Una caminata a través del bosque permitirá al turista observar todas estas especies, además de manatíes y caimanes en los **lagos**.

Las aves son el grupo más numeroso de vertebrados amazónicos, llegando aproximadamente a las mil especies,

repartidas en bosques, lagunas y áreas abiertas. Todos los ecosistemas amazónicos están habitados por aves multicolores, comúnmente se ven en tierra y agua a loros, guacamayos y tanagras además de un sinnúmero de garzas y gaviotas.

Esta región está conformada por las siguientes provincias: Sucumbíos, Napo, Morona Santiago, Orellana y Zamora Chinchipe.

Las etnias más importantes de la Amazonía ecuatoriana son: los Siona - Secoya, los Cofanes, los Huaorani, los Quichuas del Oriente, los Shuar y los Achuar.

#### **2.4.4. La Región Insular o Galápagos:**

Ubicado a 1000 Km. lejos de la costa del Ecuador, este misterioso y fascinante archipiélago está compuesto de 13 islas grandes, seis pequeñas y más de 40 islotes. Todo el archipiélago tiene una extensión total de 8,010 Km<sup>2</sup>.

Una gran parte del archipiélago está al sur de la línea Ecuatorial, donde convergen varias corrientes marinas. En suma las islas son la fusión de todos los elementos necesarios

para crear una maravilla zoológica, botánica y geológica al mismo tiempo.

Las islas emergieron del Océano Pacífico hace cinco millones de años como resultado de erupciones volcánicas submarinas. Son las formaciones de lava y la roca volcánica lo que da al turista la impresión de hallarse en otro mundo cuando visita las Galápagos.

El medio ambiente terrestre y marino de las islas ofrecen una variedad de singulares paisajes que han cautivado a muchas generaciones de turistas y científicos. Tortugas gigantes, iguanas marinas y terrestres, junto a lagartijas de lava, constituyen la familia de reptiles más conocidas. Los reptiles de Galápagos, la mitad de las especies de aves, el 32% de las plantas; el 25% de los peces, así como un buen número de invertebrados, son endémicos y se hallan exclusivamente en este santuario natural.

Las aves representadas por más de 13 especies diferentes de pinzones, pingüinos, cormoranes, piqueros, halcones, gorriones, albatros, y flamingos, entre otros, son muestras de avifaunas de diversos orígenes que se han adaptado en el

archipiélago. Las islas también cuentan con los hermosos leones marinos y los juguetones delfines, que son el grupo de mamíferos en Galápagos.

La UNESCO declaró a Galápagos Patrimonio Natural de la Humanidad y posteriormente, se la designó reserva de la biosfera. Los estudios científicos de Charles Darwin y Teodoro Wolf dieron mayor fama a la región.

## 2.5. ***Jerarquización y valoración del desarrollo turístico del Ecuador.***

A continuación analizaremos el desarrollo turístico del Ecuador para poder entender mejor la realidad turística de nuestro país.

### **2.51. Según la clasificación básica del turismo**

#### ***A. Según el tipo de desplazamiento***

El turismo interno se da en mayor cantidad que el externo o internacional, en las provincias de la sierra y de la costa. Esto se debe a varios factores entre los cuales podemos citar las cortas distancias y las facilidades de acceso a estos lugares.

Además resulta económico desplazarse a estos lugares a diferencia de las regiones amazónica e insular que tienen precios no accesibles para todo tipo de mercado. La ventaja de las regiones de la costa y de la Sierra es que ofrecen la oportunidad de realizar un turismo tipo excursión sin la necesidad de pernoctar.

Con respecto al turismo externo o internacional, las regiones que reciben la mayor cantidad de visitantes extranjeros son la sierra, el oriente y la región insular ya que ofrecen un tipo de turismo especializado. Aunque la región litoral no se queda atrás ya que posee destinos muy interesantes como las playas de Esmeraldas, Manabí y Guayas que además de poseer el atractivo natural brindan también al turista sitios arqueológicos y museos interesantes.

#### *B. Según el motivo del viaje*

Los motivos de viaje más comunes son las vacaciones y el turismo especializado, es decir que lo que más atrae es el descanso, la diversión, el conocer nuevos lugares, el practicar deportes de aventura, tener contacto con la

naturaleza etc. Mientras que el turismo de afinidad o interés común se da en mayor cantidad en la Sierra.

#### *C. Según la forma del viaje*

El turismo individual, es decir el que no tiene participación de un operador turístico o una agencia de viaje sino que es creado u organizado por el mismo visitante se da en mayor cantidad en la Sierra y en la Costa, mientras que el turismo de grupo u organizado no puede prescindir de una guía especializada como es el caso de las provincias de la región insular y amazónica.

#### *D. Según el tipo de operación*

Podemos notar que en la Región Litoral tiene un predominio marcado el turismo **emisivo**, es decir hay más actividad en cuanto a la salida del país que a lo que ingresa al Ecuador, por esa razón la mayoría de agencias de viajes en la costa funcionan como agencias **emisivas** y su mayor fuerte es la venta de pasajes internacionales; las excepciones en la costa están dadas por la provincia de Esmeraldas y Manabí que cuentan con agencias que se dedican a vender programas que involucran sus playas y acontecimientos

especiales como la observación de ballenas, isla de la Plata, etc.

En la sierra las actividades están a la par, ya que hay muchas agencias dedicadas al turismo **emisivo**, pero también muchas dedicadas a la venta de lo que es el Ecuador en sí, en ciudades como Quito, Cuenca y Baños el turismo receptivo es muy frecuente y se promocionan en gran escala recorridos que involucran lugares atractivos de esta zona, el más claro ejemplo de esta zona es Baños de Ambato, que es una de las localidades del país con el más alto **índice** de turismo receptivo y sitios y programas interesantes por realizar, además en Quito y Baños son los lugares en donde se vende como opción de viaje los paquetes al Oriente Ecuatoriano.

En las regiones del Oriente y Galápagos el turismo **emisivo** es mínimo, mientras que el receptivo es el que lleva el liderazgo, podemos destacar que los lugares que hacen más atractivo a nuestro país para la visita de turistas extranjeros están ubicados en estas regiones, esto se debe sobre todo a la falta de promoción de nuestro país debido a la mala gestión turística a la que está relegado El Ecuador.

### *E. Según la permanencia en el destino.*

Existe una gran diferencia entre las regiones de la Costa y de la Sierra con las del Oriente y Galápagos. Mientras que en la Costa y en la Sierra se da en mayor cantidad el Turismo residencial que consiste en permanecer en un lugar por un tiempo mas o menos extenso y sin seguir un itinerario fijo, por ejemplo en temporadas de vacaciones escolares muchas familias de la sierra descansan estos meses en casas particulares que alquilan en las playas, igualmente, es común que muchos pasen sus vacaciones en propiedades de tipo campestre; esto se ve más en la región interandina, mientras que en la Costa se dirigen en la misma época de vacaciones escolares a casas particulares pero en la misma región, son muy pocas las familias que se trasladan a la sierra a pasar largos periodos.

En la Región Insular y el Oriente el turismo que se practica es totalmente de itinerario, es decir que tienen un programa determinado que cumplir y un tiempo de estadía que por lo general no sobrepasa de una semana. Cabe recalcar que en todas las regiones de nuestro país se pueden dar las dos formas de turismo, pero estas características son las que

tienen mayor frecuencia en la realidad turística de nuestro país.

#### *F. Según la forma que adopta en la Sociedad*

En las regiones de la costa y de la sierra se da en gran cantidad el turismo de masas, especialmente en los feriados y festividades cívicas, por ejemplo Fiestas de Cuenca, de Quito, en carnaval, en semana santa, debido a que un gran número de personas se traslada hacia estas ciudades. En este tipo de turismo no se diferencia el lugar de procedencia del turista, ni en el medio que se transporta, ni si va a realizar un turismo de excursión o no, ni el tipo de alojamiento que va a utilizar, sólo cuenta la cantidad de personas que realizan el movimiento hacia el lugar de atracción.

En las regiones del Oriente y Galápagos el turismo de masas se da en una proporción mínima debido a razones de costos y movilización, sobre todo a lo que involucra al turismo interno, mientras lo que si se practica en mayor cantidad en estas regiones es el turismo selectivo.

El turismo popular se practica en todas las regiones y está más enfocado a actividades de recreación que de vacaciones

y se puede realizar en lugares específicos que no implican un gasto fuerte, **tales** como clubes, lugares de atracción como Malecón 2000, aunque depende también de la idiosincrasia del pueblo. En nuestro país es muy común las visitas a parques y centros comerciales como forma de recreación.

En cuanto al turismo social, este es subvencionado y se da en la mayoría de los casos en las playas y en lugares de la Sierra, principalmente son casas de empresas habilitadas para sus empleados, pero en El Ecuador este tipo de turismo no es muy común.

#### *G. Según su medio de locomoción*

La forma más común en que llegan los turistas a nuestro país y a sus diferentes regiones por lo general es por medio aéreo, claro que el tráfico aéreo se podría incrementar si tuviéramos aeropuertos de alta categoría, no como los que tenemos en la actualidad.

Específicamente por regiones, en la costa los medios de locomoción más utilizados para hacer turismo son el aéreo y el terrestre y el marítimo en menor cantidad, ya que este medio es el más utilizado en lo que a comercio se refiere,

encontrándose en la costa puertos muy importantes como el de Guayaquil, el de Manta, entre otros, que le aportan mucho económicamente a nuestro país, lamentablemente turísticamente este medio no es explotado como debería serlo.

En la sierra los medios de locomoción que más se ocupan son el aéreo y el terrestre, el fluvial para lo único que se ocupa en el ámbito turístico es en la práctica de deportes como el rafting.

Todo lo contrario sucede en las Islas Galápagos, donde el medio marítimo es el más utilizado para las excursiones turísticas, siendo también importante el aéreo ya que constituye el único medio de llegar a las islas aparte del marítimo. En la región oriental los medios más utilizados son el aéreo y el marítimo, el terrestre también es utilizado, pero hay sitios a los cuales sólo se puede llegar por aire y agua.

Cabe recalcar que nuestro país está completamente comunicado y conectado y que empresas tanto terrestres

como aéreas ejecutan viajes diarios entre las 21 provincias del Ecuador.

## **2.5.2. Según la división del Mercado Turístico**

### *A. Por su motivación*

Por su motivación el mercado turístico ecuatoriano esta distribuido de la siguiente forma:

- Descanso, placer y vacaciones
- Visitar a familia y amigos; principalmente de ecuatorianos, que residen en el exterior y vienen a pasar las festividades con sus familiares y amigos.
- De negocios: a pesar que estos visitantes no vienen con fines turísticos específicamente, igual generan divisas turísticas ya que ocupan diversos componentes del turismo, **tales** como hospedaje, transportación, restaurantes, etc.
- Otros: (deportivo, religiosos, gastronómico, científico etc.)

## **2.5.3. Según la conformación del Patrimonio Turístico**

### *A. Atractivos Turísticos.*

En las siguientes tablas encontraremos el inventario de atractivos turísticos del país de acuerdo a la clasificación básica del Turismo:

**TABLA No.1**  
**SITIOS NATURALES (Esmeraldas, Manabí)**

Provincia	sitios naturales								
	costas	Parques Nac. y Reservas de Flora y Fauna	Lugares de Observación	Bosques	Montañas	Lagos y Lagunas	Baños Termales	Caidas de Agua	Planicies
Esmeraldas	Playas de Atacames	Reserva Ecológica Cayapas-Mataje							
	Playas de Sua	Reserva Ecológica Mache-Chindul							
	Playas de Tonsupa			Manglares Manjagu					
	Playas de Same	Reserva Ecológica Cotacachi-Cayapas							
	Isla La Tolita								
Manabí	Playas de Manta,	Parque Nac. Machalilla							
	Playas de Jaramijó	Ecosistema de Pacoche Mta							
	Playas de San Jacinto y San Clemente								
	Playas de Bahía de Caráquez								
	Playas San Vicente								
	Playas Puerto López								
	Isla de los Pájaros, Corazón, Canoa, Los aposentos								
Playas del Parque Machalilla									
						laguna del Encanto			Cerro de Hojas
									Cerro de Montecris

**TABLA No.2**  
**SITIOS NATURALES (Los Ríos, Guayas, El Oro)**

Provincia	sitios naturales								
	costas	Parques Nac. y Reservas de Flora y Fauna	Lugares de Observación	Bosques	Montañas	Lagos y Lagunas	Baños Termales	Caidas de Agua	Planicies
Los Ríos		Reserva Jauneche						Cascada Milagrosa	
Guayas	Playas y balnearios de la Provincia	Reserva ecológica Manglares Churute Reserva Cerro Blanco	Puerto Hondo						
El Oro	Archipiélago de Jambelí  Playas de Puerto Jeli	Bosque Petrificado de Puyango	Parador Turístico de Huaquillas			Laguna tembladera		Cascada Río Chico Represa Tahuin	

**TABLA No.3**  
**SITIOS NATURALES (Carchi, Imbabura, Pichincha)**

Provincia	sitios naturales								
	Parques Nac. y Reservas de Flora y Fauna	Lugares de Observación	Bosques	Montañas	Lagos y Lagunas	Baños Termales	Zaidas de Agua	Planicies	Grutas y Cavernas
Carchi			Bosques de Arrayanes		Laguna del Voladero  Lagunas verdes	Gruta de la Paz en San Gabriel  Baños de Tufiño	Cascada de Paluz  Los tres chorros		
Imbabura					Lago de San Pablo  Laguna de Yaguarcocha Laguna de Cuicocha Lagunas de Mojandas		Cascada de Peguche		
Pichincha	Parque Nac. Cotopaxi  Reserva Geobotánica Pulucahua	Refugio de vida silvestre Pasochoa		Cima de la Libertad				Cerro del Panecillo	

**TABLA No.4**  
**SITIOS NATURALES (Cotopaxi, Bolívar, Tungurahua)**

<b>Provincia</b>	<b>sitios naturales</b>								
	<b>Parques Nac. y Reservas de Flora y Fauna</b>	<b>Lugares de Observación</b>	<b>Bosques</b>	<b>Montañas</b>	<b>Lagos y Lagunas</b>	<b>Baños Termales</b>	<b>Caidas de Agua</b>	<b>Planicies</b>	<b>Grutas y Cavernas</b>
<b>cotopaxi</b>	Parque Nacional cotopaxi  Area Nac. de Recreación El Boliche				Lagunas de Yambo y Quilotoa		Fuentes de Tesalia	El cerro Callo	
<b>bolívar</b>				Refugio del Chimborazo	Laguna de Cocha				
<b>ungurahua</b>	Parque Nac. Sangay								

**TABLA No.5**  
**SITIOS NATURALES (Chimborazo, Cañar, Azuay, Loja)**

Provincia	sitios naturales								
	Parques Nac. y Reservas de Flora y Fauna	Lugares de Observación	Bosques	Montañas	Lagos y Lagunas	Baños Termales	Caidas de Agua	Planicies	Grutas y Cavernas
Chimborazo	Reserva Ecológica Chimborazo Parque Nac. Sangay			Refugio del Chimborazo	Laguna de Colta Lagunas de Ozogoche	Aguas termales de Cunug Puygo			
Cañar					Laguna de Culebrillas	Yanayacu			
Azuay					Laguna de Surucucho			Loma de Turi La Región del Cajals	
Loja	Bosque Petrificado de Puyango Parque Nac. Podocarpus Parque Natural de Yamburara				Lagunas del Compadre			Valle de Vilcabamba	

**TABLA No.6**  
**SITIOS NATURALES (Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Napo, Pastaza)**

Provincia.	sitios naturales								
	Parques Nac. y Reservas de Flora y Fauna	Lugares de Observación	Bosques	Montañas	Lagos y Lagunas	Baños Termales	Caidas de Agua	Planicies	Grutas y Cavernas
Zamora Chinchipe	Parque Nac. Podocarpus Centro Recreacional de Ottawa en Yantzaza Reserva Ecológica de Patmi	parajes junto al río Zamora mirador de Quimi					Cascada la chismosa		Caverna de Quimo
Morona Santiago	Parque Nac. Sangay	Cabañas ecológicas del Alto Macuma Mirador del Cerro Tigrillo Unión de los ríos Upano y Abanico					Complejo turístico Las Cascadas		Cuevas de los Tayos Cuevas de Logroño
Orellana	Parque Nac. Yasuni Parque Nac. Sumaco - Galeras								
Napo	Parque Ecológico La Isla					Fuentes termales de Papallacta			Cavernas de Jumandí
Pastaza	Parque Sumaco - Galeras Parque Nac. Yasuni						Cascada de Mangayacu Cascada de kilo, Tigre	Valle de Santa Clara	

**TABLA No. 7**  
**SITIOS NATURALES (Islas Galápagos)**

<b>Provincia</b>	<b>sitios naturales</b>									
	<b>costas</b>	<b>Parques Nac. y Reservas de Flora y Fauna</b>	<b>Lugares de Observación</b>	<b>Bosques</b>	<b>Montañas</b>	<b>Lagos y Lagunas</b>	<b>Baños Termales</b>	<b>Caidas de Agua</b>	<b>Planicies</b>	<b>Grutas Y Cavernas</b>
<b>Galápagos</b>										
Isla San Cristobal	Bahía de las Tijeretas									
Isla Española			<p>Colonia de Albatros y piqueros</p> <p>Hueco Soplador</p>							
Isla Floreana			<p>Fauna marina: pingüinos, flamencos e iguanas marinas</p>		Caldera del Volcán Alcedo					
Isla Fernandina			Estrecho entre Fernandina e Isabel							
Isla Santa Cruz	Bahía Tortuga Bahía de la Academia	Estación Charles Darwin								
Isla Plaza			colonias de lobos marinos e iguanas terrestres							

**TABLA No. 8**  
**MANIFESTACIONES CULTURALES, FOLKLORE (Esmeraldas, Manabí, Guayas, El Oro)**

<b>Provincia</b>	<b>manifest. culturales</b>		<b>folklore</b>				
	<b>ruinas y lugares arqueológicos</b>	<b>Museos</b>	<b>Ferias y Mercados</b>	<b>Comidas y Bebidas típicas</b>	<b>Artesanía y Arte Popular</b>	<b>Arquitectura Popular</b>	<b>Grupos Etnicos</b>
<b>Esmeraldas</b>	Parque Arqueológico Isla Tolita Visita en tren a San Lorenzo			El Pusandao <b>Chucula</b> <b>Encocao</b> Tapao de pescado			
<b>Manabí</b>		Casa Natal de E.Alfaro		Viche, salprieta Cazuela de Pescado y mariscos pan de yuca empanadas de verde patacones, bolones cebiches	La Pila y sus objetos de barro Artesanías del Cerro de Hojas		
<b>Guayas</b>	Museo Amantes de Sumpa Museo Real Alto	Museo Municipal Iglesia de la Catedral Casa de la Cultura Museo Valdivia Parque <b>Histórico</b> del Bco Central Museo Piqueros Museo Salango Museo Agua Blanca	Feria en Durán por las fiestas	Caldo de bolas de verde encebollado de pescado cebiches de diversos mariscos caldo de salchicha seco de gallina y chivo guatita, bollos, <b>arroz con menestra y carne asada</b> sango de pescado y mariscos arroz con leche	Venta de artesanías de todo el país en el Mercado Artesanal		
<b>El Oro</b>	Ruinas de Guaychiquina en Atahualpa	Museo del Bco Central - <b>Zaruma</b>	Feria de la Minería Feria Mundial del Banano Feria del Langostino	Tigrillo (plátano cocinado y machacado mezclado con queso y huevo) bola de maní y el molidito Arroz con mote cebiches de mariscos			

**TABLA No. 9**  
**MANIFESTACIONES CULTURALES, FOLKLORE (Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi)**

Provincia	manifest. culturales		folklore			
	ruinas y lugares arqueológicos	Museos	Ferias y Mercados	Comidas y Bebidas típicas	Artesanía y Arte Popular	Arquitectura Popular
Carchi				cuy con papas, tortilla homado, fritada pan de cuajada tardón (bebida con jugo de naranjilla)		Cementerio de Tulcán
Imbabura			Feria de Otavalo	Carnes coloradas empanadas de morocho choclos asados con queso cuyes de quichinche helados de paila chicha jora arrope de mora nogadas		
Pichincha	Ruinas de Cochasqui	Iglesias coloniales Monumento a la mitad del mundo Templo de la Patria Museo del Cuartel Real de Lima Museo del Banco Central Museo de la Casa de la Cultura		tortillas de papas 6 Llapingachos hornado, fritada de chanco con mote choclo con queso y habas quimbolitos, pan de leche caldo de pata de res, yaguarlocro dulce de higos con queso quesadillas		Centro histórico de Quito
Cotopaxi	Ruinas de Pachusala	Casa de la Cultura Molinos de Monserrate Catedral e Iglesias de Latacunga		Chugchucaras empanaditas queso de hojas, allullas helados de fruta de salcedo		

**TABLA No. 10**  
**MANIFESTACIONES CULTURALES, FOLKLORE**  
**(Bolívar, Tungurahua)**

Provincia	manifest. culturales		folklore			
	ruinas y lugares arqueológicos	Museos	Ferias y Mercados	Comidas y Bebidas típicas	Artesanía y Arte Popular	Arquitectura Popular
Bolívar		Santuario de la Virgen del <b>Guayco</b>		Moloc o torta de papas tortillas de maíz en tiesto pandefinados sancocho bolitas de verde <b>buñuelos</b> ajís de cuy, tamales, chiguiles canelazo y naranjillazo	Armerías de Tambán	Vista panorámica de la ciudad de <b>Guaranda</b>
Tungurahua		Museo de Pintura Luis A Martínez Museo de Ciencias Naturales Casa Museo de Juan Montalvo Quinta de Mera (museo) Quinta de Luis A. Martínez	Feria de Ambato	tortillas con chorizo gallinas de <b>pinllo</b> melcocha zumo de <b>caña</b> escabeche de Baños pan de ambato		

**TABLA No. II**  
**MANIFESTACIONES CULTURALES, FOLKLORE**  
**(Chimborazo, Cañar, Azuay, Loja)**

Provincia	manifest. culturales		folklore			
	ruinas y lugares arqueológicos	Museos	Ferias y Mercados	Comidas y Bebidas típicas	Artesanía y Arte Popular	Arquitectura Popular Grupos Etnicos
Chimborazo	Cementerio Paleontológico de Punín Tolas de Macaji, Pucará de Atapo	Catedral de Riobamba Museo del Convento de la Concepción Museo del Bco Central Iglesia de Balbanera	Ferias de Riobamba, Cajabamba, Guamote Ferias de Alausi, Salarón y Pallatanga	Empanadas de morocho <b>Canelazo</b> y chicha con huevo tortilals de maíz, pan y <b>cariuchos</b> y <b>aguarlo cro</b>	Elaboración de Alfombras en Guano	
Cañar	Complejo de Ingapirca Cementerio de Cañaris	<b>Santuario</b> de la Virgen de la Nube Santuario de la Virgen del Rocío Museo de Ingapirca Templo de San Francisco	Feria indígena de Zhoray	<b>Mazato</b> (bebida a base de maduro molido y agua) Gallinas de <b>Pinllo</b> Melcocha, Zumo de caña Escabeche de Baños		
Azuay		La Catedral de Cuenca Museo Casa de los Tratados Museo del <b>Bco</b> Central Museo de Arte Moderno Museo Remigio Crespo Toral El Claustro de las <b>Conceptas</b> La antigua Catedral		Sopa de <b>Quinua</b> Cuy a la brasa con papas doradas <b>motepillo</b> , <b>motepapa</b> tortillas y tamales máchica dulces de higo bebidas: el <b>champus</b> y el morocho		
Loja	Bosque Petrificado de Puyango	Santuario de la Virgen del Cisne	Feria Agropecuaria en <b>Macará</b> Feria Fronteriza de <b>Macará</b> Feria de la Virgen del Rosario en Celica	<b>Chafina</b> (menudo de chanco, papas y arroz) carne seca adobada y el tradicional repe choclotandas, tamal lojano		

**TABLA No. 12**  
**MANIFESTACIONES CULTURALES, FOLKLORE**  
**(Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Napo, Pastaza)**

Provincia	manifest. culturales		folklore				
	ruinas y lugares arqueológicos	Museos	Ferias y Mercados	Comidas y Bebidas típicas	Artesanía y Arte Popular	Arquitectura Popular	Grupos Etnicos
amora Chinchipe				chicha de yuca, chonta repe a base de plátano verde infusión o licor de guayusa nogadas			
lorona Santiago	Complejo arqueológico del Alto Upano  Ruinas del Sangay	Catedral Purísima Macas		hoja de guayusa en infusión Ayampaco tamales y ensalada de palmito chontaduro caimito y guaba en frutas			
orellana				Asado de armadillo Chicha de yuca y chonta yuca frita zarapatoca			comunidades indígenas de la selva
napo				Chicha de plátano, yuca y chonta aguas aromáticas de guayusa estofados de res, guanta y conachamasi tamal de yuca			
pastaza				Mayto, danta Sancocho de bagre, guanta, Chicha de yuca, chonta y plátano			

**TABLA No. 13**  
**MANIFESTACIONES CULTURALES, FOLKLORE**  
**(Islas Galápagos)**

Provincia	manifest. culturales		folklore				
	ruinas y lugares arqueológicos	Museos	Ferias y Mercados	Comidas y Bebidas típicas	Artesanía y Arte Popular	Arquitectura Popular	Grupos Etnicos
<b>Galápagos</b>							
Isla San Cristobal				cebiches y toda clase de platos a base de mariscos			
Isla Española				cebiches y toda clase de platos a base de mariscos			
Isla Floreana				cebiches y toda clase de platos a base de mariscos			
Isla Fernandina							
Isla Santa Cruz				cebiches y toda clase de platos a base de mariscos			
Isla Plaza				cebiches y toda clase de platos a base de mariscos			

**TABLA No. 14**  
**REALIZACIONES TEC., CIENT. O ARTISTICAS, ACONT. PROGRAMADOS**  
 (Esmeraldas, Manabí, Los Ríos, Guayas, El Oro)

Provincia	Realizaciones Téc., Cient. o Artísticas				Acontecimientos Programados
	Explotaciones Agropecuarias	Explotaciones Mineras	Centros Científicos y Técnicos	Obras de Arte y Técnicas	Otros
Esmeraldas					Celebraciones de Fin de año Independencia de Esmeraldas <b>Fiesta del Canchimalero</b>
Manabí					<b>Fiesta de la Cosecha</b> Fiesta de la Virgen de las Nieves Fiesta de San Roque en Junín Fiesta de la Virgen de las Mercedes Fiesta del Montubio Fiesta cafetalera Fiestas de San Pedro y San Pablo
Los Ríos					Regata de <b>Vinces</b>
Guayas			Parque del Centenario Parque Seminario Centro Cívico	Malecón 2000 Palacio Municipal Palacio de la Gobernación Barrio las <b>peñas</b>	Fiestas julianas Fiesta de la chirimoya en Puná San Pedro y San Pablo Fiesta de San Jacinto <b>Señor</b> de los Milagros Rodeos Montubios
El Oro		Minas de Oro en <b>Zaruma</b>			Pase del <b>Niño</b> en <b>Machala</b> y otros pueblos

**TABLA No. 15**  
**REALIZACIONES TEC., CIENT. O ARTISTICAS, ACONT. PROGRAMADOS**  
 (Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Bolívar, Tungurahua)

Provincia	Realizaciones Téc., Cient. o Artísticas				Acontecimientos Programados
	Explotaciones Agropecuarias	Explotaciones Mineras	Centros Científicos y Técnicos	Obras de Arte y Técnicas	otros
Carchi					Ferías de Tulcán
Imbabura					Festival de la <b>Caña</b> Fiesta de los Ovos Fiesta de la Cruz Fiesta de la Virgen de Tránsito Fiesta de los Corazas Fiesta del <b>Yamor</b> Fiesta de la Jora
Pichincha					Fiestas de Quito Fiesta de Sangolqui Fiesta Sto Dgo de los Colorados Fiesta del equinoccio Semana Santa <b>Día</b> de Reyes
Cotopaxi				Instituto <b>Tecnológico</b> de las FFAA	Fiesta de los danzantes Sacramental de la mama negra Fiestas de los moros San José - <b>Toacazo</b> <b>Ferías</b> de Saquisilí
Bolívar	Minas de Sal y Queserías. Salinas				Feria de <b>Guaranda</b> Fiesta de los tres reyes Carnaval de <b>Guaranda</b> Fiesta del Señor de la Buena Esperanza Fiesta de San Antonio
Tungurahua					Fiesta de las flores y las frutas en carnaval pase del <b>niño</b> finados fiestas del señor del terremoto Fiestas de San Pedro

TABLA No. 16  
**REALIZACIONES TEC., CIENT. O ARTISTICAS, ACONT. PROGRAMADOS**  
 (Chimborazo, Cañar, Azuay, Loja)

Provincia	Realizaciones Téc., Cient. o Artísticas				Acontecimientos Programados
	Explotaciones Agropecuarias	Explotaciones Mineras	Centros Científicos y Técnicos	Obras de Arte y Técnicas	Otros
Chimborazo					Fiesta de <b>Pascua</b> de Resurrección Semana Santa en Guano y Riobamba Toros de pueblo en las festividades conmemorativas de cada cantón Inti Raymi San Pedro - <b>Alausí</b> y Riobamba San Juan - <b>Guamote</b> y <b>Ricán</b> - Los Inocentes
Cañar					Inti Raimi Fiestas de San José - Biblián Fiesta de los Inocentes Corpus Christi
Azuay					Fiesta del Durazno en <b>Gualaceo</b> Fiesta del Cuy en <b>Ricaurte</b> Fiesta de la caña de azúcar El Pase del Niño en Cuenca
Loja					Fiestas de la Virgen del Cisne Fiesta de Fundación de la capital Fiesta del Pase del Niño

**TABLA No. 17**  
**REALIZACIONES TEC., CIENT. O ARTISTICAS, ACONT. PROGRAMADOS**  
**(Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Napo, Pastaza)**

Provincia	Realizaciones Téc., Cient. o Artísticas				Acontecimientos Programados
	Explotaciones Agropecuarias	Explotaciones Mineras	Centros Científicos y Técnicos	Obras de Arte y Técnicas	Otros
Zamora Chinchipe					Creación de la provincia Día del oriente Fiesta de la Santísima Virgen del Carmen Fiesta de la Santísima Virgen del Cisne
Morona Santiago					Fiesta de la Purísima de Macas Fiesta Fundación de Macas Fiesta de integración amazónica
Orellana					Día del Oriente
Napo					Fiesta de Cantoneización Fiesta de integración amazónica
Pastaza					Día del Oriente

TABLA No. 18  
**REALIZACIONES TEC., CIENT. O ARTISTICAS, ACONT. PROGRAMADOS**  
 (Islas Galápagos)

Provincia	Realizaciones Téc., Cient. o Artísticas				Acontecimientos Programados
	Explotaciones Agropecuarias	Explotaciones Mineras	Centros Científicos y Técnicos	Obras de Arte y Técnicas	Otros
Galápagos					Día de la región Insular
Isla San Cristóbal					
Isla Española					
Isla Floreana					
Isla Fernandina					
Isla Santa Cruz					
Isla Plaza					

### *B. Según la superestructura turística*

El problema de la situación turística del Ecuador se basa principalmente en el estado no óptimo de los componentes del sistema turístico conformado por la oferta turística, la demanda turística, el producto y la superestructura que se compone de planta turística e infraestructura.

De todos los aspectos, en lo único que salimos beneficiados en nuestro país es en la tenencia de los atractivos que son parte indispensable para la entrega de un producto, sin embargo nuestros atractivos turísticos en su mayor parte constituyen componentes aislados que no pueden ser entregados como un producto efectivo, primero por falta de oferta y demanda y sobre todo por cuestión del problema de infraestructura.

Es una realidad que la superestructura del Ecuador es deficiente en muchos aspectos, si bien es cierto ha tenido avances en ciertas áreas como la hotelera, que en la actualidad ya cuenta con más plazas de alojamiento que hace cinco años atrás, pero una de las partes indispensables para el desarrollo turístico de un país es por

ejemplo el contar con un aeropuerto internacional que reúna todos los requisitos que pasajeros y aerolíneas demanden.

Los aeropuertos internacionales con los que cuenta Ecuador están completamente fuera de época en cuanto a infraestructura y lo que es más grave aún es que ninguno de los dos cumple con las regulaciones internacionales de aviación civil, lo que nos relega a ocupar la categoría II, lo que no nos permite incorporarnos a la política de los cielos abiertos que tanta facilidad y beneficios trae a los países que forman parte de ésta.

Refiriéndonos específicamente al Aeropuerto de Guayaquil, éste está restringido por el poco espacio físico que se usa para la pista y para las instalaciones que por supuesto es uno de los puntos que no están acorde con las reglamentaciones internacionales.

Este aeropuerto que fue construido hace más de tres décadas, cuando quedaba totalmente fuera de la ciudad y nunca se tomaron las precauciones a sus alrededores para proteger las áreas alternas y así evitar que se realicen construcciones, en vez de eso se permitió que la ciudad

siga avanzando dando ahora como resultado la imposibilidad de una expansión efectiva del actual aeropuerto.

Cada vez la aviación ha ido avanzando más, y existen aviones de mayores dimensiones, que van requiriendo una serie de condiciones tanto en la longitud de la pista como también todas las facilidades para poder parquearse y desalojar 200 y 300 pasajeros en un solo vuelo, sin embargo en la situación actual con un solo vuelo de 100 pasajeros ya existe dificultad, lo cual se agrava cuando hay vuelos simultáneos y se agravaría aún más si se incrementara el tráfico aéreo, ya que por las condiciones actuales se atrasaría la operación de las aeronaves.

Durante todo este tiempo los sectores relacionados directamente con la aviación han estado conscientes que las mayores deficiencias del aeropuerto se basan en que:

- No se cuenta con áreas para desarrollar la zona aeronáutica
- No existen áreas de protección: el área actual es de 200 ha., y OACI exige 1500 ha.

- El aeropuerto se encuentra en una zona densamente poblada.
- La ubicación del aeropuerto actual causa un alto daño ambiental, sobre todo el ruido en las zonas pobladas.
- La longitud de la pista es de 2440 x 46 mts, esto da como resultado una operación limitada; con 3000 mts se obtiene un adecuado equilibrio en costos = operación.
- La calle de rodaje no cumple con la exigencia de separación con eje de pista, lo actual es de 105 mts y se exige 190 mts.
- En cuanto al terminal aéreo, hay una insuficiente capacidad para cubrir la demanda, deficiencia en niveles de servicio, falta de elementos y accesorios que brinden protección ante el intemperismo, así como facilidades y comodidades requeridas (escaleras mecánicas, ascensores, puertas automáticas, nueva señalización, etc.)

Y por todos estos aspectos se ha tenido claro que la construcción de un nuevo aeropuerto es indispensable para la solución de estos problemas y para poder alcanzar la categoría uno y lograr ser atractivos para que más

empresas aéreas importantes del mundo vengan a Guayaquil como una opción clave para su operación.

A pesar de esta realidad durante todos estos años han existido muchas trabas para la construcción de los nuevos aeropuertos. La mayor de todas ha sido la burocracia, este proceso ha estado estancado por 30 años porque lo que se pretendía era que el gobierno construya los aeropuertos, entonces el estado tenía que financiar la construcción o conseguir líneas de crédito que le permitan acceder a estos valores para poder construir, pero tampoco era posible porque el país tenía y tiene muchas deudas externas.

Finalmente, se dio en la ley trole II, la modificación del artículo de ley de aviación civil que permite que el Presidente de la República pueda delegar a los municipios y cantones la construcción de sus aeropuertos, de esa manera el estado conseguirá dos fines:

1. Solucionar el problema del financiamiento
2. La solución del problema político porque se tenía que construir obligatoriamente dos aeropuertos, uno en Guayaquil y otro en Quito.

Ahora depende exclusivamente de los municipios la construcción o no de sus respectivos aeropuertos y para esto cada municipio creó una fundación para que sean ellos los que se encarguen de las gestiones que cabe recalcar están al margen de la ley de contratación pública que en cambio es usada para todas las obras que realizan los municipios, sólo se debe acoger esta fundación a las leyes de modernización que nos permite en seis u ocho meses se tenga adjudicada la obra, porque esta se concesionaría.

Al concesionario se le entregaría el aeropuerto actual y la construcción y administración del nuevo y ya la aviación civil no tendría participación alguna y la fundación se encargaría de controlar que los concesionarios cumplan con los parámetros de calidad y servicio propuestos al inicio de la obra, entonces ellos administrarían por una cantidad de años necesarios para recuperar la inversión y esto lo obtendrán con lo que produce el aeropuerto: derecho de aterrizaje, parqueo, combustible, concesiones de los restaurantes, duty free, counters de las compañías de aviación, oficinas, servicios en tierra. Entonces, entre mejor

sea la administración por parte del concesionario, más rápido se recuperaría la inversión.

## **CAPITULO 3**

### **ANALISIS DEL FLUJO DE PASAJEROS**

El principal objetivo de este capítulo es proporcionar información de cómo se desarrolla el tráfico aéreo en nuestro país, para de esta manera tener una visión más clara de la realidad aeronáutica del Ecuador.

El presente capítulo dará a conocer información sobre el movimiento de pasajeros, carga, vuelos y asientos, así también la infraestructura aeronáutica con que cuenta el aeropuerto Simón Bolívar y las compañías de aviación que operan en el país.

Cabe recalcar que estos datos son indispensables para las proyecciones de pasajeros que se realizarán en este trabajo de tesis.

La entrega de estos datos es posible gracias al aporte de la sección Estadística de la división de transporte aéreo del aeropuerto Simón Bolívar, que mediante un estudio entre la oferta y la demanda entre usuarios y compañías de aviación, ha logrado esta completa investigación.

### **3.1. Comportamiento del tráfico de pasajeros por regiones**

Este análisis se ha basado en la demanda de pasajeros por regiones, siendo estas: Pacto Andino, Centro América, Norte América, Cono Sur y Europa, tomando como periodo de tiempo un lapso de 10 años.

#### **3.1 .1. Pacto Andino**

En 1990 se transportaron desde el Ecuador y ciudades del Pacto Andino 129.850 pasajeros, mientras que en 1999 se transportaron 324.731 pasajeros que representan un incremento del 163.94%, siendo las ciudades de Bogotá y Lima las de mayor demanda.

#### **3.1.2. Centro América**

En 1990 desde y hacia Centro América se transportaron 39.858 pasajeros, comparando con 1999 que se transportaron 165.720 pasajeros que representan un crecimiento del 315.78%, por lo que se determina una línea ascendente de crecimiento año tras año, cabe recalcar que la ciudad de Panamá es la que tiene

mayor flujo de pasajeros, principalmente por motivos comerciales.

### **3.1.3. Norte América**

Esta es la región identificada como la de mayor flujo de pasajeros, es así que en 1990 se transportaron 373.501 pasajeros, mientras que en 1999 se transportaron 590.309 pasajeros que determina un crecimiento del 58.05%, en este estudio se recalca que la ciudad con más demanda de pasajeros es Miami.

### **3.1.4. Cono Sur**

Esta ruta es muy cíclica en el periodo analizado, relacionando 1990 con 1999 se puede observar que en 1990 se transportaron 50601 pasajeros a diferencia del año 1999 en que fueron transportados 76288 con un crecimiento del 50.76% siendo la ciudad de mayor demanda de pasajeros Santiago de Chile, las principales razones de movimientos desde y hacia esta ciudad son estudiantiles y de negocios.

### **3.1 .5. Europa**

El tráfico de pasajeros desde y hacia esta región presenta una curva ascendente, es así que en 1990 se transportaron 57052

pasajeros y en 1999 se transportaron 158363 pasajeros, lo que significa un crecimiento del 177.58%. La ciudad con mayor tráfico de pasajeros fue Amsterdam.

**TABLA No. 19**

**Flujo de Pasajeros al Ecuador en el Período 1990 - 2000**

<b>REGION</b>	<b>Pasajeros Transportados</b>	<b>Coefficiente de Participación</b>
TOTAL	1.333.431	100%
PACTO ANDINO	342.731	25.70%
CENTRO AMERICA	165.720	12.43%
NORTE AMERICA	590.329	44.27%
CONO SUR	76.288	5.72%
EUROPA	158.363	11.88%

(Fuente: Subdirección de Estadísticas de la DAC)

Como Podemos notar en el cuadro anterior la región que presenta mayor flujo de pasajeros es la de Norte América, esto se da ya que muchos ecuatorianos residen en este país hace muchos años y vienen en su mayoría dos veces al año en Julio y Diciembre, del mismo modo Estados Unidos es el destino más escogido por los ecuatorianos para realizar vacaciones y estudios, también por la facilidad que tienen de tener familiares o amigos que los puedan acoger en este país, por otro

lado la ciudad de Miami es la que representa mayor demanda entre las ciudades de Estados Unidos esto se puede deber a varios factores, entre los cuales están que a esta ciudad a diferencia de otras ciudades de Estados Unidos salen más vuelos directos, además el costo de los boletos aéreos a esta ciudad es más económico que a New York por ejemplo, también Miami es el punto de transferencia de Estados Unidos para otras ciudades de este país y Miami siempre ha sido el lugar favorito para realizar compras de todo tipo.

Las regiones que le siguen en flujo de pasajeros son Pacto Andino y Centro América, donde las mayores causas de movimientos son las comerciales.

En el caso de Europa, esta región ha incrementado el flujo, debido principalmente a la migración de los ecuatorianos por la mala situación económica del país, este fenómeno se ha dado desde el año 1998, que casi se convirtió en algo imposible conseguir un cupo hacia Europa con poco tiempo de anticipación; ante esta situación las aerolíneas europeas se vieron beneficiadas, es así que Iberia volvió a operar en el Ecuador desde 1999 y KLM que pensaba abandonar la operación en Guayaquil, aumentó sus frecuencias de vuelos semanales. La cantidad de ecuatorianos que se han dirigido a radicarse en Europa va a crear un fenómeno similar al ocurrido con Estados Unidos, esto quiere decir que

la demanda y oferta de vuelos desde y hacia el Ecuador aumentará de forma considerada.

La ruta del cono sur es la que menos flujo de pasajeros presenta con nuestro país, esto se debe principalmente a la irregularidad de las compañías de aviación que han operado esta ruta, algunas se han retirado del mercado como es el caso de Aero Perú, otras como Lan Chile han mantenido pocas frecuencias semanales, pero principalmente uno de los factores más relevantes para que el tráfico no sea constante era el alto costo de los boletos aéreos, sólo hace tres años las tarifas hacia el cono sur se han reducido de manera considerable, por esto podemos ver en las estadísticas como el tráfico en los últimos años se ha incrementado en más de un 50%, siendo las principales causas de movimiento los negocios y el estudio.

### ***3.2. Comportamiento de/ transporte de carga***

Es importante anotar que el presente estudio se ha realizado en toneladas métricas largas: una tonelada métrica larga es igual a 2240 libras.

El tráfico de carga en el servicio aéreo en los últimos 10 años en nuestro país, presenta una línea ascendente. En 1990 se transportó

38974.82 toneladas métricas y en el año 1999 se transportó 125,842.69 tm, observamos que se experimentó un crecimiento del 222.88%.

En 1999 el aeropuerto Simón Bolívar de la ciudad de Guayaquil movilizó 31650.84 tm de carga, de las cuales 7826.92 tm corresponden a carga de importación y 23823.92 tm de carga de exportación. Este aeropuerto representa el 25.16% del transporte de carga del país.

Las ciudades con mayor flujo de carga fueron Miami, Amsterdam y New York, las cuales representan el 74.65%, el 8.92% y el 5.92% respectivamente.

Por el aeropuerto Simón Bolívar en el período en estudio operaron inicialmente 14 compañías de carga pura y 25 mixtas (carga y pasajeros), mientras que en 1999 sirvieron 7 compañías de carga pura y 13 compañías mixtas. Las compañías de carga pura que transportaron mayor cantidad fueron: Challenge con el 23.82%, AECA con el 17.72% y Martinair con el 6.76%, mientras que las compañías mixtas que más transportaron fueron: Lan Chile con el 13.78%, Ecuatoriana con el 5.95% y American con el 6.39, y el resto de compañías transportaron el 25.58% restante.

### **3.3. Movimientos o vuelos de/ Aeropuerto Simón Bolívar**

En el periodo de 1990-1999 los vuelos realizados en el país ha tenido un incremento año tras año, excepto en 1995 donde baja, es decir presenta un decrecimiento del -4.57% con respecto a 1994, de la misma forma se registra un decrecimiento en 1999 del -25.87% con respecto a 1998.

En 1999 se realizaron en el Ecuador 27.986 entre aterrizajes y decolajes por los aeropuertos internacionales del país.

En el aeropuerto de Guayaquil se realizaron 11 158 vuelos, de los cuales 5579 corresponden a aterrizajes y 5579 a decolajes, estos movimientos representan el 39.87% de los vuelos internacionales realizados en nuestro país.

### **3.4. Infraestructura aeronáutica de/ Ecuador**

#### **3.4.1. Inventario de aeropuertos del Ecuador y sus categorías**

En el Ecuador existen en la actualidad 28 aeropuertos divididos en tres categorías, de acuerdo a las características que poseen, estos son:

Categoría 1:

- Mariscal Sucre de Quito

- Simón Bolívar de Guayaquil
- Eloy Alfaro-Manta
- Base Latacunga en Cotopaxi

#### Categoría 2:

- Seymour en la Isla Baltra- Galápagos
- San Cristóbal en Puerto Baquerizo Moreno
- Isabela en Puerto Villamil- Galápagos
- Mariscal Lamar- Cuenca
- General Rivadeneira-Esmeraldas
- Reales Tamarindos ▪ Portoviejo
- Los Perales en Sucre – San Vicente
- Lago Agrio en Sucumbíos ↔ Nueva Loja
- Luis A. Mantilla en Tulcán = Carchi
- Francisco de Orellana en Coca ↔ Napo
- Chachoan en Ambato ↔ Tungurahua
- Chimborazo en Riobamba
- Mayor Galo Torres en Tena ↔ Napo
- Atahualpa en Ibarra = Imbabura
- General M. Serrano en Machala – El Oro
- Camilo Ponce en **Catamayo** – Loja
- Edmundo Carvajal en Macas en Morona Santiago

- Río Amazonas en Shell Mera – Pastaza
- José María Velasco Ibarra en Macará – Loja

Categoría tres:

- La Orquídea en Gualaquiza – Morona Santiago
- Santo Domingo en Pichincha
- Tres Ceritos en Pasaje – El Oro
- Montalvo en Pastaza
- Taisha en Morona Santiago

### **3.5. Compañías que actualmente realizan transporte aéreo internacional en el aeropuerto Simón Bolívar**

**TABLA No. 20**

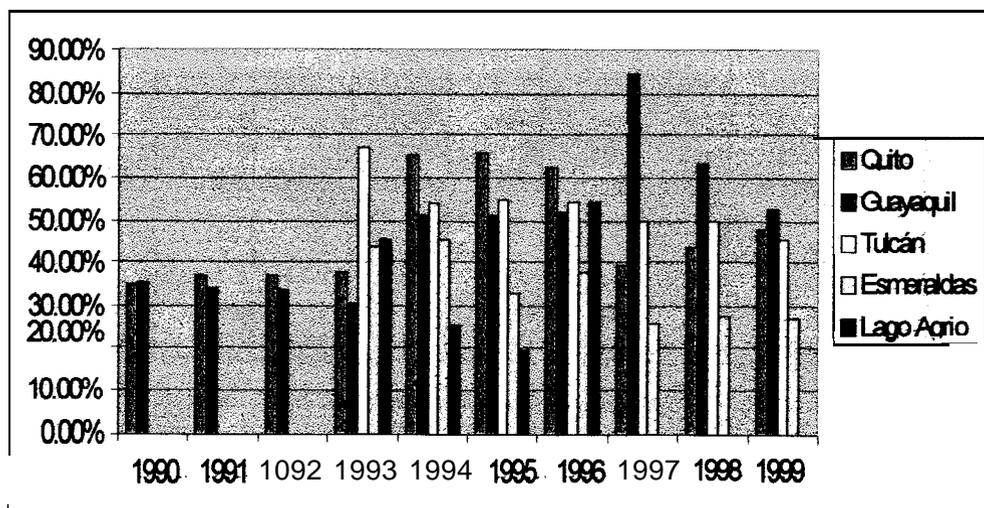
<b>Compañía</b>	<b>País de origen</b>
American Airline	Estados Unidos
Avianca	Colombia
Aerpostal	Venezuela
Continental	Estados Unidos
Copa	Panamá
Iberia	España
KLM	Holanda
Lacsa	Costa Rica
Tame	Ecuador
Taca Perú	Perú
Ecuatoriana – Lan Chile	Ecuador – Chile

Fuente: Dpto. Estadísticas de la DAC

El coeficiente de ocupación de los aeropuertos del país en 1990 era del 35.14%, que se mantuvo sin muchas variaciones hasta el año 1994 en que se registró un crecimiento del 58.78%. En base a este cuadro estadístico, podemos determinar que el terminal aéreo con mayor crecimiento de ocupación ha sido el Aeropuerto de Guayaquil que en el año 1997 llegó al 84.43%, y a pesar de que en los últimos años ha decrecido, sigue siendo el más importante en cuanto al porcentaje de ocupación.

GRAFICO No. 1

**TRAFICO INTERNACIONAL – SERVICIO AEREO REGULAR**  
**Oferta, Demanda y Coeficiente de Utilización por Aeropuertos de Ecuador**



Fuente: Dpto Estadísticas de la Dirección de Aviación Civil -DAC

TABLA No. 21

**TRAFICO INTERNACIONAL (SERVICIO AEREO REGULAR)**  
**Oferta, Demanda y Coeficiente de Utilización**  
**por Aeropuertos del Ecuador**  
**Período 1990-I 999**

<b>Aeropuertos</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
<b>Total Ecuador</b>										
Asientos Utilizados	328998	358710	403312	455526	519356	527653	547835	639079	711575	707395
Asientos Ofrecidos	936185	1005089	1109358	1312241	883568	897058	943355	1310730	1449320	1424406
Coef. Ocupación %	35.14%	35.69%	36.36%	34.71%	58.78%	58.82%	58.07%	48.76%	49.10%	49.66%
<b>Quito</b>										
Asientos Utilizados	186498	204533	236863	268683	317870	322652	346257	395472	449454	423384
Asientos Ofrecidos	533487	552458	612874	712463	486892	490545	553674	1010266	1027992	884499
Coef. Ocupación %	34.96%	37.02%	36.85%	37.71%	65.29%	65.77%	62.54%	39.15%	43.72%	47.87%
<b>Guayaquil</b>										
Asientos Utilizados	142500	154177	166449	178623	192209	196201	193722	236327	256405	278899
Asientos Ofrecidos	402698	452631	496484	584434	376872	384550	372550	279919	406368	527602
Coef. Ocupación %	35.39%	34.06%	33.53%	30.56%	51.00%	51.02%	52.00%	84.43%	63.10%	52.86%
<b>Tulcán</b>										
Asientos Utilizados	0	0	0	4329	4111	4511	4524	4106	3573	4379
Asientos Ofrecidos	0	0	0	6460	7650	8240	8320	8245	7140	9605
Coef. Ocupación %	0.00%	0.00%	0.00%	67.01%	53.74%	54.75%	54.38%	49.80%	50.04%	45.59%
<b>Esmeraldas</b>										
Asientos Utilizados	0	0	0	3580	4689	3985	3332	3174	2143	733
Asientos Ofrecidos	0	0	0	8200	10300	12121	8811	12300	7820	2700
Coef. Ocupación %	0.00%	0.00%	0.00%	43.66%	45.52%	32.88%	37.82%	25.80%	27.40%	27.15%
<b>Lago Agrio</b>										
Asientos Utilizados	0	0	0	311	477	304	304	0	0	0
Asientos Ofrecidos	0	0	0	684	1654	1602		0	0	0
Coef. Ocupación %	0.00%	0.00%	0.00%	45.47%	25.73%	18.98%	54.38%	0.00%	0.00%	0.00%

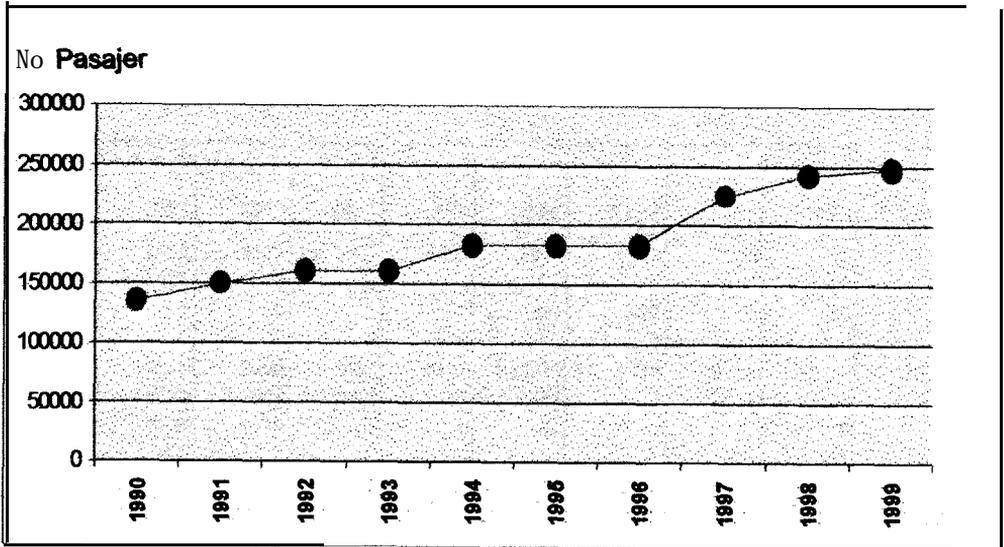
Fuente: (Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC)

### **3.6. Pasajeros entrados y salidos por el Aeropuerto de Guayaquil y su Tasa de crecimiento.**

En los siguientes cuadros se puede apreciar el crecimiento de arribos y salidas de pasajeros que se ha registrado en el Aeropuerto de Guayaquil. En lo que se refiere a los arribos, en 1990 tuvo un total de 135.093 arribos y en 1999 llegó a 246.607 arribos, con un incremento del 83%, lo cual demuestra la importancia de este aeropuerto como entrada al país. Igualmente sucede con las salidas, el movimiento de pasajeros que salieron por este aeropuerto en 1990 fue 142.500, registrando un crecimiento del 96% al año 1999 en que salieron 278.899 pasajeros.

## GRAFICO No. 2

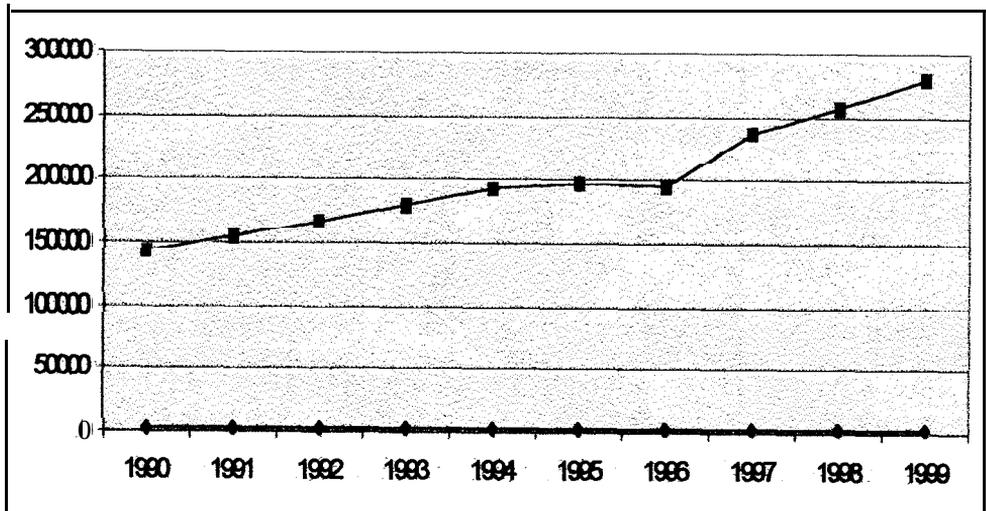
### Pasajeros Entrados al País por el Aeropuerto de Guayaquil



Fuente: Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC

## GRAFICO No. 3

### Pasajeros Salidos del País por el Aeropuerto de Guayaquil



Fuente: Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC

TABLA No. 22

## TRAFICO INTERNACIONAL (SERVICIO AEREO REGULAR)

Pasajeros entrados al Ecuador por el Aeropuerto de Guayaquil

y su tasa de crecimiento

Periodo 1990-1999

Ciudades	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	98-99 crecim. %
Amsterdan	2075	2018	2721	3562	4385	5377	6974	7845	9416	8241	- 12. 48%
Aruba	0	108	0	0	0	256	0	96	184	27	-85. 33%
Asunci ón	0	0	0	0	0	223	477	0	86	0	- 100%
Barranquilla	0	0	0	0	0	0	0	131	0	0	0
Bogotá	3332	4378	6806	7657	8927	10320	9935	10836	10365	12358	19. 23%
Buenos Aires	5717	5071	3614	5006	3357	2187	20	2116	6854	6530	- 4. 73%
Cali	791	2136	1724	0	0	100	0	0	0	0	0
Cancún	0	0	0	0	0	137	3	569	128	28	- 78. 13%
Caracas	1128	1775	958	2135	4052	4855	2748	4004	3263	5236	60. 47%
Cartagena	0	0	0	576	568	370	456	244	308	0	- 100%
Chi cago	920	391	148	0	0	74	0	0	0	0	0
Curaca0	343	218	288	440	432	288	437	246	185	300	62. 16%
Frankfour	0	0	1009	1030	180	0	0	0	0	0	0
Guatemala	0	0	0	0	0	245	0	0	0	0	0
Habana	0	0	0	654	1438	1605	1069	1705	1878	1023	-45. 53%
Houston	0	5370	6689	5002	5681	5016	5800	6661	6521	16225	148. 81
Kingston	0	0	0	0	0	0	0	109	0	0	0
La Paz	0	0	0	0	0	0	0	56	418	93	- 77. 75%
Li ma	10396	9830	7236	9428	11114	8879	10882	11591	13229	6961	- 47. 38%
Los Angeles	1780	1464	1900	1928	2610	1669	0	0	0	0	0
Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7104	0
Manaos	0	0	0	0	0	0	17	108	68	74	8. 82%
Maracaibo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
Medellin	0	0	0	523	0	0	0	0	0	0	0
Méxi co	1745	1204	1102	1748	1889	1078	256	94	163	766	369. 94%
Mi ami	56318	59718	64281	68138	73677	72837	76193	84584	82267	77332	- 6%
New Jersey	0	0	0	0	0	147	0	0	0	0	0
New York	30353	30400	38170	35205	28613	28519	31234	53941	62295	53561	- 14. 04%
Panamá	8220	13580	12184	11655	14229	13918	13944	19761	22188	20419	- 7. 97%
Piura	0	0	0	0	0	0	62	28	0	0	0
Punta Cana	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Ri o de Janeir	1536	1043	1138	1112	1231	952	716	14	0	0	0
San José	1332	1048	1269	3706	9168	11414	9377	6330	7802	16840	115. 84%
Santa Cruz	0	0	0	0	0	0	0	0	235	56	- 76. 17%
Sto. Domingo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0
Santi ago	8060	7006	5921	8777	9428	9567	9186	11764	12731	12828	0. 76%
Sao Paulo	1017	795	805	832	581	1631	1857	610	783	434	- 44. 57%
Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0
Otras	30	940	2022	689	332	0	0	0	0	0	0
TOTALGENI	135093	148493	159985	159903	181892	181694	181646	222993	241367	246607	2. 17%

Fuente: (Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC)

TABLA No. 23

### TRAFICO INTERNACIONAL (SERVICIO AEREO REGULAR)

Pasajeros salidos del Ecuador por el Aeropuerto de Guayaquil

y su tasa de crecimiento

Período 1990-1999

Ciudades	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1998	1997	1998	1999	98-99 creci m. %
Amsterdan	2656	2379	3128	4434	5249	6403	8128	11562	13823	15400	11.41
Aruba	0	108	0	0	0	256	0	181	261	54	-79.31
Asunci ón	0	0	0	0	0	407	1109	0	86	0	-100
Barranquilla	0	0	0	0	0	0	0	131	0	0	0
Bogotá	3882	4368	6289	8356	9134	10131	9715	11542	10482	12454	1a. 81
Buenos Aire!	4171	4692	4082	3934	3804	2694	1218	2546	2697	2574	-4.56
Cal i	799	2180	1747	0	0	100	0	0	0	0	0
<b>Cancún</b>	0	0	0	0	0	265	9	569	128	156	21.88
Caracas	1796	1813	1050	2248	3589	4903	3614	3828	3338	8929	167.5
Cartagena	0	0	0	0	0	370	618	236	308	0	-loc
Chi cago	1111	1002	61	0	0	8	0	0	0	0	a
Curaca0	563	402	406	581	486	365	507	513	321	781	143.3
Frankfour	0	0	1172	1174	544	0	0	0	0	0	a
Guatemala	0	0	0	0	0	413	0	0	0	0	a
Habana	0	0	0	0	0	1323	1180	1830	2159	986	-54.33
Houston	0	4980	7063	5034	5721	5300	5432	6383	7017	18058	157.35
Kingston	0	0	0	0	0	0	0	109	0	0	0
La Paz	0	0	0	0	0	0	0	56	384	58	-84.9
Li ma	9725	8469	7744	9282	11519	9407	9617	10649	13295	10613	-20.17
Los Angeles	3616	2797	2709	2070	2392	2571	0	0	0	0	0
Madrid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11497	0
Manaos	0	0	0	0	0	0	10	162	243	1a9	-22.22
Méxi co	2181	1663	1258	1516	1853	1646	400	94	705	846	20
Mi ami	60825	63049	65222	68613	76241	77396	80898	88938	90274	84798	-6.07
New York	32288	31787	39758	41202	30723	30740	32930	54349	63410	55091	-13.12
Panamá	7966	13677	12177	13024	17761	16603	18861	21293	24300	23168	-4.66
Piura	0	0	0	0	0	0	391	46	0	0	0
Punta Cana	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Río de Janeiro	1355	960	745	958	894	1144	677	131	0	0	0
San José	1773	1342	1343	5049	9813	12155	11007	8488	9609	20034	108.49
San Juan	0	0	0	0	0	96	0	0	0	0	0
Santa Cruz	0	0	0	0	0	0	0	0	212	68	-67.92
Santiago	6787	6947	7001	8297	9276	10001	9586	10680	10529	11126	5.67
Sto. Domingo	0	0	0	0	0	30	0	0	0	79	0
Sao Paulo	946	703	737	889	901	1474	1751	2008	2824	1864	-33.99
Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	0
Otras	61	465	27571	2052	23091	0	64	0	0	0	0
<b>TOTAL GENERAL</b>	1425001	1541771	1664491	1787131	1922091	1962011	1937221	2363271	256405	278899	8.77%

Fuente: (Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC)

TABLA No. 24

**TRAFICO INTERNACIONAL (SERVICIO AEREO REGULAR)**  
**Pasajeros entrados al Ecuador por el Aeropuerto de Guayaquil**  
**por compañías de aviación**  
**Período 1990 - 1999**

Ciudades	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
A. Argentinas	6379	6236	5037	4533	3635	1678	0	0	0	0
Aeroperu	7930	6477	4781	4374	5270	3393	4154	3278	1546	0
Aerpostal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	361
Air Panama	237	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Americen	13073	28490	32956	38266	43489	45159	41738	47205	41855	51694
Avianca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4607
Continental	0	13223	13912	12838	10592	9558	9720	27494	31260	46533
Copa	0	0	0	8000	7446	9699	12145	10604	13497	14243
Cubana	0	441	1024	654	1438	1604	896	1167	944	0
Eastern	1 9938	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuatoriana	56915	56078	50577	24244	0	0	6358	29164	56020	40705
Iberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7104
KLM	2418	2236	3009	4002	4776	5665	7411	8187	9754	8568
Lacsa	0	0	94	2799	8728	13477	11107	6330	7802	16840
Ladeco	6811	7759	8470	10135	10675	8944	2759	0	0	0
Lan Chile	0	0	0	0	0	0	1919	5985	11379	17349
Lapsa	0	0	0	0	0	712	8573	0	0	0
Lufthansa	0	0	2847	3306	469	0	0	0	0	0
Saeta	16612	21881	32461	59696	82175	80178	70675	79755	62764	24236
San	0	218	0	0	0	0	0	0	0	0
Servivensa	0	0	0	0	0	1 348	2693	0	917	10553
Tame	0	729	606	10865	821	249	1498	3824	3629	3814
Varig	3885	2886	3114	2870	2252	0	0	0	0	0
Vi asa	895	1839	1097	00	126	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>135093</b>	<b>148493</b>	<b>1 59985</b>	<b>1 69883</b>	<b>181892</b>	<b>181664</b>	<b>181646</b>	<b>222993</b>	<b>241367</b>	<b>246607</b>

Fuente: (Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC)

TABLA No. 25

## TRAFICO INTERNACIONAL (SERVICIO AEREO REGULAR)

Pasajeros salidos del Ecuador por el Aeropuerto de Guayaquil  
por compañías de aviación

Período 1990 - 1999

Ciudades	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
A. Argentinas	5757	6138	4572	4442	3580	1669	0	0	0	0
Aeroperu	7816	6706	5597	4223	5490	3767	4475	4416	2019	0
Aeropostal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	551
Air Panama	281	0	0	0	0	0	0	0	0	0
American	13074	32353	34631	39542	46135	47718	44897	49749	49333	55151
Avianca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3320
Continental	0	12004	14016	13903	11485	10101	8100	26607	29808	48247
Copa	0	0	0	898	10063	12860	13645	12456	14601	14603
Cubana	0	404	1094	584	1449	1323	922	1059	978	0
Eastern	21990	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuatoriana	60556	58445	54920	27724	0	0	6593	28320	50284	40460
Iberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11497
KLM	3219	2781	3534	5015	5785	6768	8635	12256	14405	16235
Lacsa	0	0	13	3956	9374	14383	12378	8488	9609	20034
Ladeco	7569	8504	8771	10573	11217	9385	2920	0	0	0
Lan Chile	0	0	0	0	0	0	1716	5920	12938	19034
Lapsa	0	0	0	0	0	1258	5414	0	0	0
Lufthansa	0	0	2907	3191	845	0	0	0	0	0
Saeta	17039	21032	31762	61087	83659	85263	79627	83276	67470	31235
San	0	348	0	0	0	0	0	0	0	0
Servivensa	0	0	0	0	0	1457	2629	0	826	14612
Tame	0	979	871	819	750	249	1771	3780	4134	3920
Varig	3768	2758	2781	2756	2252	0	0	0	0	0
Viasa	1431	1725	980	0	125	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>142500</b>	<b>164177</b>	<b>166449</b>	<b>178713</b>	<b>192209</b>	<b>196201</b>	<b>193722</b>	<b>236327</b>	<b>266406</b>	<b>278899</b>

Fuente: (Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC)

TABLA No. 26

### TRAFICO INTERNACIONAL (SERVICIO AEREO REGULAR)

Carga entrada al Ecuador en TM por el Aeropuerto de Guayaquil  
por Compañías de Aviación  
Período 1990-I 1999

CIUDADES	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1998	1997	1998	1999
<b>AECA</b>	<b>859.17</b>	2164.36	2196.65	<b>2357.38</b>	3162.45	<b>4809.21</b>	2745.01	<b>2038.77</b>	<b>1238.09</b>	<b>3321.13</b>
AIRWAYS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.47
ANDES	1839.87	2498.97	2107.05	<b>2023.28</b>	1596.67	<b>1828.04</b>	841.01	0	0	0
ARROW	0	0	0	222.85	1295.25	<b>243.38</b>	<b>582.96</b>	894.98	820.42	<b>1554.37</b>
CHALLENGE	786.11	1082.21	1886.67	2768.95	3203.97	<b>5260.88</b>	<b>4942.81</b>	3850.72	3935.43	<b>2016.92</b>
FASTER	0	0	0	0	0	0	2.38	0	0	0
FINEAIR	0	0	0	0	0	26277.91	4025.41	2260.8	<b>2557.66</b>	<b>530.97</b>
MARTINAIR	0	0	0	0	0	0	4.72	193.7	13.06	11.15
MILLON AIR	0	0	0	237.7	1390.67	<b>1618.65</b>	467.1	0	0	0
POLAR AIR	0	0	0	0	0	<b>85.48</b>	0	0	0	0
TAMPA	0	0	0	160.94	295.09	<b>322.58</b>	<b>298.76</b>	0	51.63	0
<b>A.Argentinas</b>	161.01	112.32	54.16	46.82	52.82	<b>49.51</b>	0	0	0	0
Aeroperu	19.49	28.79	25.55	78.91	209.62	126.4	<b>97.41</b>	67.14	21.12	0
American	145.21	183.88	290.35	177.22	204.24	137.92	<b>437.94</b>	730.87	<b>680.57</b>	<b>539.45</b>
Avianca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
Continental	0	223.55	358.97	211.9	197.36	249.96	205.01	125.96	128.57	91.03
Copa	0	0	0	7.17	72.37	51.7	84.81	79.37	<b>84.29</b>	57.35
Cubana	0	0	0	0.34	0	0	0.2	0.3	0.75	0
Eastern	94.95	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuatoriana	3005.73	2613.26	1715.85	662.32	0	0	<b>564.23</b>	1214.41	<b>1214.61</b>	392.4
Iberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>1355.51</b>
KLM	291.81	392.84	241.61	293.9	381.3	450.61	<b>472.58</b>	573.45	<b>536.45</b>	<b>5681.61</b>
Lacsa	0	0	0	10.33	38.71	76.32	83.12	29.17	26.56	6.75
Ladeco	56.9	79.27	78.65	90.52	214.75	144.12	<b>51.09</b>	0	0	0
Lan Chile	0	0	0	0	0	0	155.34	<b>644.5</b>	<b>919.88</b>	<b>11194.44</b>
Lapsa	0	0	0	0	0	18.86	103.24	0	0	0
Lufthansa	0	0	6.89	43	13.65	0	0	0	0	0
Saeta	25.47	38.83	72.22	392.05	608.99	629.86	402.38	1087.69	589.16	228.47
Servivensa	0	0	0	0	0	71.45	133.11	0	3.68	155.6
Tame	0	0	0	0	0	0	61.31	81.43	33.06	24.97
Varig	77.19	271.62	87.1	108.7	115.68	0	0	0	0	0
Viasa	19.4	74.03	39.82	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total General</b>	<b>7382.21</b>	<b>9783.93</b>	<b>9181.54</b>	<b>9894.29</b>	13053.81	42452.88	<b>18782.19</b>	<b>13900.2</b>	12854.91	7828.92

Fuente: (Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC)

TABLA No. 27

## TRAFICO INTERNACIONAL (SERVICIO AEREO REGULAR)

Carga salida del Ecuador en TM por el Aeropuerto de Guayaquil

por Compañías de Aviación

Periodo 1990-I 999

CIUDADES	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
<b>Aeca</b>	1904.35	2989.44	3244.04	2840.61	2340.32	2669.69	1522.92	727	304.96	5286.16
Aerocasa	4.28	511.3	0	0	0	0	0	0	0	0
Aerosucre	0	0	0	0	0	0	0	38.48	0	0
<b>AirTransport Int.</b>	0	0	0	0	0	0	24.66	0	0	0
Airways	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226.71
Andes	3139.18	2952.08	2889.63	1991.23	2268.53	2481.15	1231.55	104.39	0	100.33
Arrow	0	0	0	199	1658.93	665.53	1792.3	2471.17	2227.48	1590.41
Cargo Three	0	0	0	0	0	0	<b>8.84</b>	0	0	0
Challenge	740.74	637.49	1168.69	1442.66	1247.59	1130.16	757.69	2007.66	2724.49	5522.8
<b>Finair</b>	0	0	0	0	0	2378.77	3412.01	2468.13	1784.69	1075.6
La Sudamericana	0	0	0	0	0	0	0	0	44.57	0
Martinair	0	0	0	0	0	0	75.07	586.57	600.58	2139.89
<b>Millon Air</b>	0	0	0	160.28	1286.35	2206.37	1675.54	0	0	0
Tampa	0	0	0	212.23	743.16	487.7	629.09	0	55.58	0
<b>Total Cargueras,</b>	<b>5798.54</b>	<b>7090.31</b>	<b>7302.36</b>	<b>6645.99</b>	<b>9544.87</b>	<b>12019.37</b>	<b>1129.67</b>	<b>8403.4</b>	<b>7742.35</b>	<b>15941.9</b>
<b>A.Argentinas</b>	40.32	33.16	36.77	55.88	18.76	2.29	0	0	0	0
Aeroperu	35.04	32.12	44.24	45.14	95.91	105.02	221.61	63.07	17.22	0
Aerpostal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.38
Aeroshell	0	8.1	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Air Panama</b>	0.99	0	0	0	0	0	0	0	0	0
American	1166.19	1398.86	3509.87	1584.92	1514.62	1567.3	1758.55	1530.55	1351.98	1484.09
Avianca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33.12
Continental	1862.03	525.56	1239.78	462	311.76	356.09	241.07	273.25	247.79	392.91
Copa	0	0	0	0.07	122.99	<b>28.81</b>	55.6	47	30.06	33.91
Cubana	0	1.56	0	0	3.65	1.17	16.61	4.59	3.52	0
Eastern	1614.55	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuatoriana	3609.74	3884.09	3825.14	1558.54	0	0	1195.11	2095.81	2935	1491.56
Iberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	151.76
KLM	187.86	190.34	106.6	195.21	282.63	449.34	546.97	623.6	342.25	375.2
<b>Lacsa</b>	0	0	0	9.16	25.61	56.41	51.67	21.44	<b>12.85</b>	21.55
<b>Ladeco</b>	41.62	76.31	184.92	303.2	353.03	327.17	118.82	0	0	0
<b>Lan Chile</b>	0	0	0	0	0	0	492.62	2103.91	2539.6	3168.2
Lapsa	0	0	0	0	0	25.39	162.8	0	0	0
Lufthansa	0	0	25.93	66.18	20.11	0	0	0	0	0
Saeta	11.3	12.04	317.61	3086.93	3540.37	3308.49	3185.89	3155.04	2316.18	671.93
<b>Servivensa</b>	0	0	0	0	0	113.58	166.33	0	0	8.73
<b>Tame</b>	0	0	0.1	0	0	0	30.06	59.55	43.52	43.68
Variig	143.88	90.35	58.52	108.81	52.81	0	0	0	0	0
Viasa	57.42	32.43	7.45	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total Cargueras f</b>	<b>8770.96</b>	<b>6287.72</b>	<b>9426.93</b>	<b>7476.02</b>	<b>6342.25</b>	<b>6341.06</b>	<b>8243.71</b>	<b>9977.61</b>	<b>9839.75</b>	<b>7882.02</b>
<b>Total General</b>	<b>14569.5</b>	<b>13378</b>	<b>16729.3</b>	<b>14122</b>	<b>15887.1</b>	<b>18360.4</b>	<b>19373.4</b>	<b>18381</b>	<b>17582.1</b>	<b>23823.9</b>

Fuente: (Dpto. Estadísticas Dirección Aviación Civil - DAC)

## **CAPITULO 4**

### **OFERTA TURISTICA**

Ecuador esta en la lista de los 17 países con mayor mega diversidad el mundo; países con menores atractivos han logrado posicionar al turismo como primer ingreso económico. Según el World Travel Tourism Council, el turismo constituyó el 4.4% del PIB del la economía mundial en el año 1999 y esta actividad empleó a 192 millones de personas.

De acuerdo a este organismo la estimación para el Ecuador en cuanto al PIB generado por el turismo y las actividades altamente dependientes de este durante 1999 se ubican en 1310 millones de dólares, lo que representa el 6.3% del PIB del país, estimándose un crecimiento del 4.2% entre 1999 y el año 2010.

Ecuador ha sido considerado por sus bellezas naturales, su cultura y su clima agradable como un lugar interesante para visitar.

El inicio en la actividad turística en el Ecuador se dio en la década de los años 40 con la implementación de la primera línea doméstica de origen alemán "SEDTA", cuya operación se vio frustrada debido a la segunda guerra mundial.

El programa de la aerolínea PANAGRA de 21 días por Sudamérica "Circuito interamericano de Panagra" que incluía entre sus destinos Quito, Cuenca, Guayaquil, Loja, Manta y Esmeraldas permitió involucrar aun más al Ecuador en la actividad turística; es así que al partir de 1947 empezó a desarrollarse el ámbito empresarial turístico en el Ecuador. En 1969 la empresa "Metroplitan Touring" inició la operación hacía las Islas Galápagos.

Pero, a pesar de estas primeras gestiones turísticas es en la década de los años 80 en que Ecuador logra un nivel aceptable con la implementación de servicios turísticos a todo nivel.

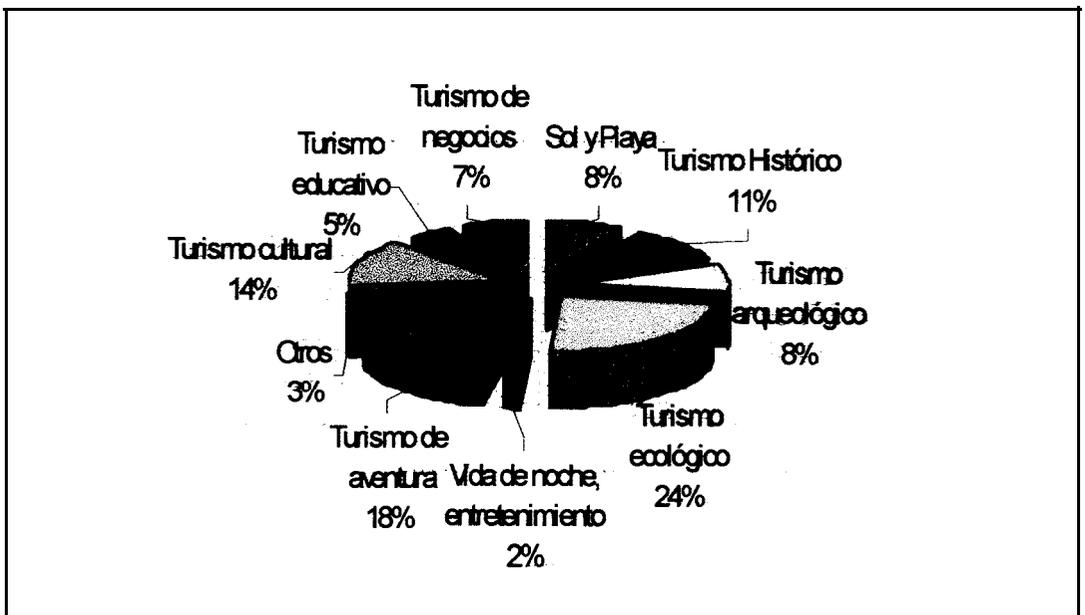
El turismo en el Ecuador se ha caracterizado por un crecimiento promedio anual del 7% en la última década, ha excepción de los años 95 (Guerra del Cenepa) y 97 (Fenómeno de "El Niño").

Cerca del 93% de las empresas dedicadas a la operación turística receptiva manejan programas de turismo tradicional, entre los que se incluye: City tours, visitas culturales, tours de compras, mercados indígenas artesanales etc. El **85%** de empresas vende programas a Galápagos y el **81%** a la Amazonia.

La imagen que Ecuador proyecta al extranjero en la mayoría de los casos tiene que ver con sus recursos naturales, su tradición cultural y sus playas.

#### GRAFICO No. 4

##### Imagen de Ecuador como destino turístico



Fuente: Plan de Competitividad Turística del Ecuador – Ministerio de Turismo

#### **4.1. Demanda turística actual.**

En el año de 1982 se efectuaron las últimas investigaciones de Demanda turística de Ecuador, como consecuencia de esto las limitaciones en cuanto a información estadística, relacionados con flujos, destinos y perfiles de consumo de los turistas, son casi nulas, con excepciones de Galápagos y otras áreas naturales.

El mayor porcentaje de extranjeros que visitan el Ecuador provienen de Colombia con el 31.14%, Estados Unidos con un 25.28%, Europeos con un 19,49% (Alemania, Francia y Gran Bretaña) y un 6.33% de Peruanos.

Un alto porcentaje de visitantes viene al país por la publicidad de las guías de viajeros, ya que proporciona al potencial turista datos interesantes sobre establecimientos y operadoras que ofrecen las tarifas más bajas del mercado.

TABLA No. 28

**Lugar del Ecuador en el ranking receptivo del área Andina  
Ingresos en millones de US\$ - años 1995 – 1997**

	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>
<b>Bolivia</b>	146.0	161.0	180.0
<b>Colombia</b>	859.0	909.0	955.0
<b>Ecuador</b>	255.0	281.0	289.0
<b>Perú</b>	428.0	632.0	682.0
<b>Venezuela</b>	811.0	945.0	1.063.0

Fuente: OMT, 1998

La demanda actual del Ecuador es provocada por diferentes productos, entre los cuales los más significativos son:

- **El urbano.-**

Que se refiere a viajes de negocios, ferias, convenciones y congresos; y que toman lugar en las ciudades de Quito, Guayaquil, y en menor escala Cuenca.

- **El cultural.-**

Comprende Centros históricos-arqueológicos (Conjuntos urbanos, conjuntos monumentales, rutas históricas.), y etnografía(mercados indígenas, convivencia cultural, artesanía shamanismo).

- **El Natural.-**

En este se practica el Ecoturismo y toma lugar en las áreas protegidas del patrimonio nacional y en las reservas privadas. Este también se puede presentar en diferentes tipos de turismo como son el científico (zoología, botánica, Geología, Espeleología, Ecología), Deportivo y de aventura (andinismo, pesca de altura, trekking, canotaje, velerismo y buceo) y rural (Agroturismo, rutas vernáculas)

#### **4.2. Oferta turística actual**

El mayor inconveniente del Ecuador en el mercado internacional ha sido el no contar con una imagen turística definida, siendo la excepción Galápagos que cuenta con un posicionamiento sólido en el mercado internacional, pero al ser un destino elitista y muy costoso no permite que sea generalmente involucrado como parte de un circuito turístico con otros lugares interesantes del Ecuador.

El porcentaje mayor de atractivos con los que cuenta el Ecuador pertenecen a la categoría de sitios naturales (nevados, volcanes, montañas, amazonía, galápagos) que tienden a ubicar al Ecuador como un destino de turismo de naturaleza que se complementan con lo cultural y lo folklórico.

Ante este hecho las empresas turísticas ecuatorianas han respondido positivamente a las nuevas tendencias de demanda turística

internacional de programas alternativos y especializados. La oferta de actividades deportivas, **tales** como pesca, rafting, buceo, montañismo y ciclismo, se han incrementado en un **28%**, mientras que la oferta de turismo de naturaleza especializado, como ecoturismo, observación de flora y fauna, etc., ha tenido un incremento del **66%**, Sin embargo de este crecimiento, la respuesta del mercado externo aun no es suficiente para cubrir esta oferta, ya que lo ha hecho solo en un 10% en programas especializados y de naturaleza y en un 22% en turismo deportivo.

Los medios más utilizados para comercializar el Ecuador han sido en un 25% los convenios con agentes mayoristas y minoristas en el extranjero, en un 16% la asistencia a ferias internacionales de turismo, en un 10% la venta mediante Internet y material promocional de calidad impreso. Solamente el 5% de los operadores poseen oficinas propias de representación y venta en los puntos de mayor demanda produciendo por este medio entre el 40 y el 80% de sus ventas totales.

En cuanto a la planta turística Ecuatoriana, a continuación mostramos como está dividido este sector de acuerdo a los registros del Ministerio de Turismo:

TABLA No. 29

**Establecimientos registrados en el Ministerio de Turismo  
(años 1993- 1997 y 2000)**

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>2000</b>
Alojamiento	1.516	1.652	1.874	1.962	2.064	2.310
A & B	4.663	5.186	5.383	5.630	5.714	6.062
Agencias Viajes	481	537	575	612	676	1.113
Líneas Aéreas	34	36	34	39	43	----
Recreación	254	318	352	405	435	595
Transp. Terrestre y varios	33	43	49	44	46	49
Transp. fluvial y marítimo	94	103	91	76	79	-----
<b>TOTAL</b>	<b>7.075</b>	<b>7.875</b>	<b>8.358</b>	<b>8.768</b>	<b>9.057</b>	<b>10.129</b>

**Fuente: Min. Turismo, Boletín Estadísticas**

TABLA No. 30

**SERVICIOS DE ALOJAMIENTO Y ESTABLECIMIENTOS DE A&B  
(Bolívar, Carchi, Cotopaxi, Chimborazo,  
Imbabura, Pichincha, Tungurahua)  
Año 2000**

<b>ALOJAMIENTO</b>	<b>2000</b>
Número de establecimientos	862
Total habitaciones	18.056
Total plazas disponibles	39.211
<b>ALIMENTOS Y BEBIDAS</b>	
Número de establecimientos	2.281
Total mesas	41.410
Total plazas disponibles	126.384

**Fuente: Catastros de MINTUR 2000**

**TABLA No. 31**  
**OFERTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS GALAPAGOS**  
**Año 2000**

Establecimientos de alojamiento	41
Total habitaciones	524
Plazas	1.192
Total embarcaciones	78
Cabinas	671
Plazas	1.507
Operadoras de receptivo	18
Restaurantes	64
Formación de Recursos Humanos *	2

**Fuente: Catastro MINTUR, 2000**

**TABLA No. 32**  
**SERVICIOS TURÍSTICOS RECEPTIVOS DEL LITORAL**  
**(ESMERALDAS, MANABI, GUAYAS, LOS RIOS, EL ORO)**  
**AÑO2000**

**ALOJAMIENTO**

Establecimientos	996
Habitaciones	21.117
Plazas	44.307

<b>SERVICIOS DE COMIDAS Y BEBIDAS</b>	
Establecimientos	2.857
Mesas	27.555
Plazas	107.714
<b>FACILIDADES COMPLEMENTARIAS</b>	
Agencias de Viajes (receptivo)	30
Alquiler de Vehículos (empresas)	15
Casas de Cambio	13
Formación de Recursos Humanos*	7

\* Datos por confirmar

**Fuente: Catastro MINTUR, 2000**

TABLA No. 33

**OFERTA GENERAL DE SERVICIOS TURÍSTICOS  
DEL AUSTRO - AÑO 2000**

<b>ALOJAMIENTO</b>	
Número de establecimientos hoteleros	242
Total habitaciones	4.590
Total plazas	9.222
<b>ALIMENTOS &amp; BEBIDAS</b>	
Número de establecimientos	767
Total mesas	6.836
Total plazas	<b>27.380</b>
<b>SERVICIOS COMPLEMENTARIOS</b>	
Agencias de viajes (turismo receptivo)	25
Alquiler de vehículos	3
Centros de formación turística	<b>2</b>

Fuente: Catastro MINTUR, 2000

TABLA No. 34

**OFERTA GENERAL DE SERVICIOS TURÍSTICOS  
EMPRESAS REGISTRADAS EN LA AMAZONIA**

	AÑO 2000
<b>ALOJAMIENTO</b>	
Número de establecimientos	253
Total habitaciones	3.304
Total plazas	6.533
<b>ALIMENTOS &amp; BEBIDAS</b>	
Número de establecimientos	178
Total mesas	1.288
Total plazas	4.999
<b>FACILIDADES COMPLEMENTARIAS</b>	
Agencias de Viajes (receptivo)	45
Alquiler de Vehículos (empresas)	
Casas de Cambio	
Formación de Recursos Humanos	<b>2</b>

Fuente: Catastro MINTUR, 2000

Entre las desventajas que tiene el Ecuador como producto turístico podemos mencionar: La constante inestabilidad política, la intensa crisis económica, el aumento de la delincuencia, la corrupción, publicaciones periodísticas negativas, las tarifas no competitivas de programas turísticos, tarifas aéreas, hoteles de lujo que hacen diferencias discriminatorias con el turista extranjero, que provocan que destinos con características similares al Ecuador capten la atención del mercado internacional, en el único caso puntual en que no somos objeto de una competencia marcada es con Las Islas Galápagos, pero ésta a su vez está limitada en factores como capacidad de carga, altos costos en alojamiento y programas de excursiones e impuestos significativos para la entrada de los extranjeros.

#### **4.2.1. Análisis del producto turístico ecuatoriano**

En este capítulo se hará referencia de los estudios existentes de demanda y oferta actual efectuados por parte del Ministerio de Turismo para de esta manera tener una noción clara de la situación del Ecuador en el mercado turístico, el cual divide al país en Clusters o regiones turísticas basados en los siguientes criterios:

- Que los entornos regionales cubran una o varias ofertas de turismo con capacidad de demanda internacional.

- Dotar a los lugares de infraestructura general, saneamiento, servicios básicos como agua potable, energía eléctrica, comunicación telefónica, vialidad, accesos portuarios – aeroportuarios, **conectividad** a mercados externos, formación y capacitación de acuerdo a las características de los productos, etc.
- Que exista aunque sea de forma embrionaria una cadena de valor: transporte de arribo, prestadores de servicios locales, proveedores de insumos básicos, intercambios de gestión, operadores, enlaces con el mercado exterior o que exista la posibilidad de completar la cadena en un plazo razonable.
- Ecuador debe aprovechar la ventaja de país pequeño y amplia diversidad geográfica, ecológica y cultural mediante la configuración de productos con posibilidades óptimas de consumo por la demanda internacional.
- El país debe convertirse en un modelo de manejo del Ecoturismo reconocido en el ámbito internacional y contar con sistemas coordinados con soporte de instituciones académicas y de investigación para enseñanza y práctica en diferentes campos.
- Debe existir un ambiente hospitalario, cultura de servicio y seguridad, ya que estos son elementos que pueden

determinar la buena o mala calidad de un producto, aun antes de considerar la prestación de los servicios turísticos.

En base al anterior análisis y considerando que el espacio ecuatoriano se ha configurado en función de los requerimientos de la demanda internacional y particularidades de la oferta se ha identificado cinco entornos geográficos o clusters a fin de presentar conjuntos coordinados de oferta turística, los cuales son:

Cluster 1: Andes Centro – Norte

(Carchi, Imbabura, Cotopaxi, Tungurahua, Pichincha, Bolívar, Chimborazo).

Cluster 2: Litoral

(Esmeraldas, Manabí, Guayas, Los Ríos, El Oro)

Cluster 3: Austro

(Azuay, Cañar, Loja)

Cluster 4: Amazonía

(Napo, Pastaza, Orellana, Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Sucumbíos)

Cluster 5: Galápagos

Los mismos que a continuación analizaremos, presentando un FODA de cada uno de ellos, en los cuales se enunciarán los diferentes elementos que constituyen bases estratégicas para el turismo receptivo del país, y a la vez tener una idea general del estado actual del turismo receptivo del país en cada cluster.

### **Cluster 1: ANDES CENTRO-NORTE**

El ámbito geográfico de este cluster incluye los valles interandinos de la zona central de la sierra. Se caracteriza por un conjunto de atractivos de carácter cultural histórico ▪ etnográfico y de una gama de ecosistemas que se desarrollan desde las estribaciones cordilleranas hasta los ambientes de páramo alto andino.

Entre los núcleos principales que concentran la actividad turística se cuentan poblaciones tradicionales y áreas naturales con diversa intensidad de consumo por parte del turismo receptivo. Se destacan productos de tipo etnográfico y de ecoturismo.

El cluster Andes Centro – Norte tiene los siguientes atractivos que podría convertirse en productos turísticos:

**TABLA No. 35**

**OFERTA TURISTICA Y MERCADOS POTENCIALES  
CLUSTER # 1**

<p><b>OFERTA TURÍSTICA MERCADOS POTENCIALES</b></p>	<p><b>PRODUCTOS PRINCIPALES</b></p>
<p><b>TURISMO ECO-CULTURAL</b></p> <p>Turismo científico Observación de áreas protegidas Turismo de aventura Arqueología Convivencia cultural Mercados Indígenas y Artesanales Aguas termales Turismo místico</p>	<p>Parques Nacionales: Cotopaxi, Sangay, Llanganates. Reservas Ecológicas: El Ángel, Cotacachi-Cayapas, Cayambe-Coca, Antisana, Ilinizas Reserva de producción de fauna: Chimborazo Reserva Geobotánica Pululahua Área de Recreación El Boliche Refugio de Vida Silvestre Pasochoa Bosque Protector Mindo Nambillo Cotacachi Mercados indígenas y centros artesanales Sitios arqueológicos Ruta de volcanes en el corredor interandino Aguas termales Rutas de tren Formaciones lacustres Centros indígenas místico-</p>

	culturales
<p><b>TURISMO RURAL</b></p> <p>Turismo de hacienda Producción agrícola y ganadera Plantaciones de frutas</p>	<p>Haciendas coloniales Plantaciones frutales y de floricultura en los valles del corredor interandino Haciendas de producción agrícola o ganadera</p>
<p><b>TURISMO URBANO</b></p> <p>Turismo de negocios y convenciones Esparcimiento Centros históricos</p>	<p>Quito ciudad Quito casco colonial Riobamba centro histórico</p>

## FORTALEZAS

- Fuera de la ruta Tulcán-Ibarra-Quito y de la ciudad como destino, el cluster ofrece una buena gama de atractivos, centrados en lo que globalmente se tiene como imagen de los Andes: paisaje de alta montaña y verdes valles interandinos, poblados indígenas, mercados artesanales, volcanes y nevados, iglesias, un folclore triste y romántico. Más las actividades asociadas a ellos: visitas guiadas y libres, muchos deportes en auge, compras.

- Se puede decir que este cluster es el que tiene un mayor grado de integración teórica en cuanto a oferta, particularmente por ubicarse en el centro del país y constituir un perfecto corredor norte sur en el producto ‘Andes’,
- La belleza paisajística de la Avenida de los Volcanes, enriquecida por la presencia de algunas áreas protegidas y comunidades autóctonas en la ruta, hace de esta una oferta con especial atractivo para el turista extranjero
- Cotacachi, ciudad especialmente conocida por su artesanía en cuero, es también punto de partida hacia el cráter del volcán Cuicocha, una caldera de tres kilómetros de diámetro, ocupada por una profunda laguna. Este atractivo se encuentra dentro de la Reserva Ecológica Cotacachi-Cayapas, donde se observan especies muy variadas de flora y fauna.

## **OPORTUNIDADES**

- Debería aprovecharse la condición patrimonial del Quito Histórico, así como otros atractivos, como la Avenida de los Volcanes, para la definición de festivales anuales o bianuales fijos.

- Una opción que ha significado el aumento de arribos al país es aquella que brindan los *clubes de viajes*. Son organizaciones sin fines de lucro, que operan como una agencia asesora en turismo. Basa sus servicios en razón y beneficio de membresías.

Estos clubes (entre los cuales el más importante es el South American Explorers Club) cuentan con algunas publicaciones prácticas para trekking y para otras modalidades de turismo de aventura, y presenta una gran utilidad para un porcentaje muy alto de practicantes que viajan por fuera de los paquetes.

## DEBILIDADES

- El aeropuerto de Quito es un problema y una gran desventaja, ahora en vía de empeorar con la actividad volcánica, el terminal actual tiene qué mejorarse, porque es muy pequeño y no es seguro por su ubicación.
- El cluster tiene las ventajas y desventajas de ser el más viejo y mayormente experimentado. Hay una estructura de planta muy moderna, al lado de la más obsoleta. Lo anterior

deja pocas oportunidades a la acción gerencia<sup>1</sup> propiamente dicha y a la cooperación creativa entre los empresarios. Los negocios, por lo mismo, permanecen en una especie de segundo plano.

- La línea férrea que parte desde la ciudad de Ibarra y desciende hasta llegar a la costa ecuatoriana, debe formar parte de un programa de rehabilitación ferroviaria
- El Centro Histórico de Quito no ofrece garantías de seguridad al viajero en cuanto a robos o asaltos

## **AMENAZAS**

- La principal amenaza es la discriminación al turista extranjero con tarifas más altas en todos los servicios donde sea posible separar el trato a los usuarios locales y extranjeros: hoteles, museos, áreas protegidas, aeropuertos.
- Una amenaza menor, en otro orden: la restauración de las principales iglesias quiteñas puede convertirse en un efecto de necrosis urbana, si se siguen haciendo trabajos que duran lustros, tal como sucede con la Iglesia de la Compañía.

- La ciudad, está llegando a un punto de saturación por la creciente demanda turística tanto nacional como internacional. Un turismo joven en búsqueda de aventura, emociones y una activa vida nocturna ha propiciado la apertura de pequeños negocios turísticos, como restaurantes y hoteles, así como de servicios complementarios en guianza *free lance*, programas de canotaje, cabalgatas, *trekking*, *hiking* o ciclo-turismo, que surgen espontáneamente y no todas cuentan con permisos de operación o un mínimo control.
- En Quito, al igual que en otras ciudades del país, no existe un calendario de convenciones o eventos de tipo internacional. Las reuniones internacionales, en forma de congresos, son muy pocos y, al ser esporádicos, no han sido objeto de calendarización.

## **Cluster 2: LITORAL**

Las particularidades de las zonas costeras, han propiciado el desarrollo del turismo interno y fronterizo, concentrándose la actividad turística y de recreación en sectores urbanos de playa

(Salinas, Playas, Jambelí, Manta, Bahía de Caráquez, Atacames, entre las principales), lo que se traduce en una estructura de un “micro cluster” en Guayaquil con su aeropuerto internacional y la disponibilidad de una oferta turística urbana de negocios, que es además, el punto terminal de operación para Galápagos.

El cluster Litoral tiene los siguientes atractivos que podría convertirse en productos turísticos:

**TABLA No. 36**

**OFERTA TURISTICA Y MERCADOS POTENCIALES  
CLUSTER # 2**

<b>OFERTA TURÍSTICA Y MERCADOS POTENCIALES</b>	<b>PRODUCTOS PRINCIPALES</b>
<p><b>ECOTURISMO Y TURISMO CULTURAL</b></p> <p>Turismo científico Turismo de aventura Arqueología Convivencia cultural Turismo rural Buceo / snorkelling Pesca artesanal Museos Ornitología</p>	<p>Reserva ecológica Mache-Chindul Parque Nacional Machalilla Comunidad de Agua Blanca Bosque de Pacoche Estuario del río Chone Bahía de Caráquez Salango Montecristi Cayapas Mataje Reserva Awá Cotacachi Cayapas Mache Chindul</p>

	<p>Valdivia (arqueología, artesanía)          Santa Elena (Museo Amantes de Sumpa)          Anconcito          Punta Carnero          Guayaquil (áreas de reserva y parques temáticos)          General <b>Villamil</b> (Engabao, Chanduy)          Chanduy (Museo de Real Alto)          Isla <b>Santay</b> (potencial parque natural)</p>
<p>PLAYA VERDE</p> <p>Turismo alternativo de playa</p>	<p>Los Frailes          La Playita          San Lorenzo          P. Galera – Muisne</p>
<p>SOL Y PLAYA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo interno y fronterizo</li> <li>• Vacaciones y feriados (mercado fronterizo)</li> </ul>	<p>Pedernales          Jama          Canoa          San Vicente  <b>Crucita</b>  <b>Manta/Murciélago</b>          San Clemente          San Jacinto          Esmeraldas  <b>Atacames</b>  <b>Same</b>          Tonsupa          Castelnuovo          Estero del Plátano          Olón-Manglaralto          Ayangue-Palmar          P. Blanca-P. Barandúa          Balleníta-Salinas          Chanduy-General <b>Villamil</b></p>
<p>TURISMO URBANO</p> <p>Turismo de negocios          Esparcimiento y          diversión          Eco-ciudad</p>	<p>Manta          Bahía de Caráquez          Portoviejo          Guayaquil</p>

<p>TURISMO DEPORTIVO Y DE SALUD</p> <p>Buceo Pesca Marina Termalismo</p>	<p>Montañita Salinas San Vicente Mar Bravo Punta Carnero Islote El Pelado Islote Los Ahorcados Mar Bravo Puerto Lucía</p>
--	---

## FORTALEZAS

- Disposición de algunos entornos naturales valiosos todavía sin desarrollar, en conexión inmediata con la costa;
- Existencia de algunos reductos arqueológicos de interés;
- Atracciones nuevas estacionales como el avistamiento de ballenas, y otras que podrían promoverse.
- Tres importantes centros urbanos de convergencia en conectividad (*aeropuerto internacional, puerto y nodo de vialidad en cada uno*) que sirven de polo urbano proveedor de insumos, uno con amplios servicios propios complementarios -Guayaquil-, y los otros dos como segundo y tercer polo en formación -Manta y Esmeraldas-;

- La costa ecuatoriana, particularmente en la Península, tiene ventajas comparativas respecto de otras costas del Pacífico en América del Sur. La confluencia de las corrientes del Niño y de Humboldt en cierto modo han favorecido en clima, calidez de las aguas y estructura misma de las playas
- En el caso de Manabí, el potencial que ofrece el Parque Nacional Machalilla, combinado con un escenario de tipo cultural-arqueológico y a la vez de rescate del turismo verde de playa en el marco de la ensenada de Los Frailes, una alternativa *sui generis* de sol y mar de baja densidad y verdadera sofisticación en los servicios, generará un producto único en la región para mercado turístico internacional. Igual modelo puede aplicarse a la playa de San Lorenzo en las inmediaciones del Bosque de **Pacocha**, al norte de Machalilla.
- En la actualidad es todavía una aventura la navegación desde Borbón hasta Playa de Oro por el río Santiago o a San Miguel por el río **Cayapas**, que es también puerta de entrada a la Reserva Ecológica Cotacachi-Cayapas, segunda área protegida, después de Galápagos, en

volumen de visitantes y que es compartida con la provincia de Imbabura.

## OPORTUNIDADES

- Ciudades como Piura o Cali y otras poblaciones cercanas a ambas fronteras pueden hallar atractiva la costa ecuatoriana, por novedad, por la expectativa de pasar unos días en un entorno de pocas pretensiones pero aceptable a sus estándares, y a un precio muy bajo con respecto a los suyos propios. Para este mercado fronterizo, el *Benchmarking* no se sale demasiado de los niveles de exigencia del mercado interno
- Hay segmentos de la costa que han logrado preservarse de la degradación, casi siempre por distancia o ausencia de carreteras. Varios de ellos podrían ser aprovechables a futuro para una oferta de *playa no convencional*, para generar un producto de "*playa verde*" eco-cultural, de alta categoría. Se trata de una oferta con muy buenas perspectivas hoy en el mercado mundial, pero en todo caso para volúmenes pequeños.

- Guayaquil genera turismo receptivo de tipo urbano, dirigido a los negocios y al esparcimiento. Aunque la ciudad carece de interés turístico de tipo **vacacional**, podría combinar el flujo extranjero de negocios con programas de compras, convenciones y eventos. Más algo de sol y playa y de naturaleza, en cercanías, en grado moderado.
- La Isla de **Santay**, lugar que ha estado en la mira para proyectos de diferente naturaleza, entre ellos el de construir un parque temático y la recientemente declarada área protegida Isla de Santa Clara o El Muerto, son dos sitios con gran potencial para programas de ecoturismo.
- Guayaquil, por su condición de puerto, capital económica y comercial del país, atrae a la ciudad el mayor volumen de visitas de negocios en el **cluster**, con actividades recreativas y de gasto propias de ese segmento

#### DEBILIDADES

- No hay una buena **planeación** y ordenamiento del entorno físico general y de playas;

- La provisión de servicios básicos es muy deficiente en las ciudades pequeñas (agua, carreteras, comunicaciones, salud);
- Debe mejorarse el manejo de las variables ambientales (desechos sólidos y líquidos, control de vertimientos, control de usos contaminantes);
- Existe poca cultura de servicio
- Con excepción de Guayaquil, cuya planta hotelera y de servicios turísticos es parcialmente adecuada al mercado externo, el resto del cluster no está preparado para recibir turismo extranjero de algún nivel
- Por lo limitado de la demanda internacional hacia el área costera del cluster, tampoco ha existido un desarrollo de transporte especializado.
- Existe poco conocimiento e interés por parte de las autoridades regionales o locales acerca del desarrollo turístico. Los mayores logros han venido siempre de iniciativas de la empresa privada

## **AMENAZAS**

- Por norma general, los hoteles de lujo, primera y segunda, son proporcionalmente más caros en Guayaquil que en cualquier otra parte del país, y el precio no siempre corresponde a la promesa en la categoría y calidad real del servicio ofrecido
- El problema del agua potable es común a todas las playas. El servicio suele adquirirse de distribuidores particulares, incrementando así el costo de la estadía del visitante a niveles demasiado altos para el tipo de servicio que se ofrece. Lo mismo ocurre con la dotación de los demás servicios públicos básicos, (energía, acueducto, alcantarillado, comunicaciones) El acceso a otros servicios esenciales, incluyendo hospitales, farmacias, casas de cambio o puestos de información, es muy precario o nulo.
- Con el auge de los criaderos de camarón, los galpones dedicados a procesar harina de pescado y el establecimiento de fábricas de enlatados, el litoral ecuatoriano no ha tenido descanso en el uso, abuso o abandono de las playas

### **Cluster 3: AUSTRO**

El cluster Austro cubre el territorio que va desde Laguna de Culebrillas en la Provincia de Cañar hasta Vilcabamba y hasta Macará o Zumba en la provincia de Loja (este último tramo podría ser una operación turística binacional con Perú).

Este cluster ofrece productos de turismo cultural con puntos de prioridad en Cuenca e Ingapirca; turismo de naturaleza en el área protegido de Podocarpus y alrededores; descanso de tercera edad en el valle de Vilcabamba, con posibilidad de generar un turismo en salud y geriatría.

El cluster Austro tiene los siguientes atractivos que podría convertirse en productos turísticos:

TABLA No. 37

**OFERTA TURISTICA Y MERCADOS POTENCIALES  
CLUSTER # 3**

<b>OFERTA TURÍSTICA</b> <b>MERCADOS POTENCIALES</b>	<b>PRODUCTOS PRINCIPALES</b>
<p>TURISMO DE NATURALEZA Y SALUD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Ecoturismo</li> <li>▸ Pesca deportiva</li> <li>▸ Recuperación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ El Camino del Inca</li> <li>▸ Parque Nacional Cajas</li> <li>▸ Reserva Biológica de Mazán</li> <li>▸ Parque Nacional Podocarpus</li> <li>▸ Vilcabamba</li> <li>▸ <b>Quinara</b></li> </ul>
<p>TURISMO CULTURAL</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monumentos</li> <li>• Museos</li> <li>• Arqueología</li> <li>• Artesanía</li> <li>• Folklore y fiestas populares</li> <li>• Convivencia cultural</li> <li>• Gastronomía</li> <li>• Educación</li> <li>• Mineras</li> <li>• Religión</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuenca</li> <li>• Azogues</li> <li>• Ingapirca</li> <li>• Chordeleg</li> <li>• <b>Gualaceo</b></li> <li>• <b>Sigsig</b></li> <li>• San Joaquín</li> <li>• El Camino del Inca</li> <li>• Girón</li> <li>• Loja</li> <li>• Saraguro</li> <li>• El Cisne</li> <li>• Parroquia Manú</li> <li>• Catacocha</li> <li>• Malacatos</li> </ul>
<p>TURISMO DE VACACIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Descanso (turismo interno y fronterizo)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuenca</li> <li>• <b>Gualaceo</b></li> <li>• Paute</li> <li>• <b>Catamayo</b></li> <li>• Malacatos</li> <li>• Zapotillo</li> <li>• Catacocha</li> <li>• Guayabal</li> </ul>

<p><b>TURISMO DE AVENTURA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trekking</li> <li>• Rafting</li> <li>• Parapente, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desierto de Jubones</li> <li>• Camino del Inca</li> <li>• Parque Nacional El Cajas</li> <li>• Bosque Mazán</li> <li>• Quingeo</li> <li>• San Bartolomé</li> </ul>
<p><b>TURISMO DE NEGOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuenca</li> <li>• Loja</li> </ul>

## **FORTALEZAS**

- Se percibe un trato mas cortés, más aseo urbano y personal de la gente y de los establecimientos abiertos al público.
- Cuenca ha desarrollado una planta hotelera de calidad, además de otras facilidades turísticas con una interesante oferta de hosterías a su alrededor.
- Toda la provincia del **Azuay** posee una amplia tradición artesanal y fiestas religiosas que se mantienen hasta la actualidad como las fiestas del Septenario y el Pase del Niño
- El potencial turístico de Loja está en los nuevos accesos por carretera propuestos con Perú y por ser la puerta natural

hacia la Amazonía. El tráfico terrestre puede llegar a mercados de gran potencial en el Cono Sur

## **OPORTUNIDADES**

- Debería considerarse la opción de visitar el **cluster** vía férrea en un programa de recuperación del tren como atractivo turístico.
- Toda la región aporta componentes atrayentes: artesanías, festividades locales, algo de deportes de montaña (parapente, rafting, trekking), que pueden irse fortaleciendo con buenas perspectivas.
- Se podría intentar alianzas con operadores turísticos peruanos en un proyecto a largo plazo.
- Un mercado que comienza a ser importante es el étnico, ya que la principal emigración del país procede de esta región, estos son grupos grandes que regresan anualmente por vacaciones a sus ciudades natales.

- La firma de la paz con Perú abre buenas posibilidades al turismo del austro ecuatoriano, podría desarrollarse y promocionarse una “ruta del inca”.
- Los dulces típicos de la región son muy comercializados especialmente en las fiestas populares,

### **DEBILIDADES**

- La debilidad competitiva del cluster radica en el transporte y la conectividad, tanto por vía terrestre (a un grado crítico), como por vía aérea. Deben buscarse opciones y alternativas para mejorar estos inconvenientes.
- Otra debilidad a destacar es que la historia turística regional del turismo de negocios ha fortalecido dos o tres centros urbanos, pero mantiene la periferia rural en una carencia total de servicios al turista: las carreteras, los núcleos menores, los pueblos y sitios de visita obligada, como Ingapirca mismo, no tienen nada más qué ofrecer fuera del escenario.
- El equipamiento de una red elemental de pequeños paradores-restaurantes y la promoción de unas pequeñas y

*medianas empresas* de alimentos y bebidas en casas de familia, de bajo costo pero muy buena atención, es de urgencia inaplazable, más aún si la demanda esperada a futuro entra a depender de circulación terrestre.

- Cañar no cuenta con receptores empresariales, ni operación local, a pesar de tener atractivos naturales y arqueológicos tan importantes como Ingapirca, principal atractivo arqueológico incaico del país.

## **AMENAZAS**

- La principal amenaza del **cluster** radica en la reactividad de los diferentes receptores a cooperar entre sí.
- Otra amenaza es poner demasiadas expectativas en la demanda peruana, ya que este mercado es muy variable.
- Las visitas a los parques no ha crecido como se esperaba, lo cual se debe principalmente a las tarifas que se cobran a los jóvenes extranjeros, quienes prefieren visitar otros parques mas importantes.

#### **Cluster 4: AMAZONIA**

Podemos decir que este es el más nuevo de los clusters. Sus actividades turísticas se han concentrado en dos segmentos: el primero, en torno al eje Archidona - Tena - Puyo, con extensión hacia el alto Napo (Misahuallí) y el segundo, con relación a las áreas turísticas habilitadas dentro de los territorios protegidos de la Reserva Faunística de Cuyabeno y del Parque Nacional Yasuní, cuyas bases de operación se encuentran en Nueva Loja (Lago Agrio) y Francisco de Orellana (Coca), respectivamente.

Es muy importante resaltar que la Amazonia ecuatoriana a pesar del ajuste territorial que tuvo como costo de la paz con Perú, sin embargo es un área patrimonial posicionada en el ámbito internacional que podría desarrollarse como un producto tan competitivo como Galápagos.

#### **FORTALEZAS**

- Al momento el producto amazónico ecuatoriano tiene, en su reducidísima escala, ventajas competitivas respecto al resto de la Amazonía, en la medida en que la distancia al centro generador del tráfico es relativamente pequeña. Una hora de vuelo en avioneta desde Quito o más dos

tercios de trayecto posibles por carretera, con penetración importante de la selva por este medio, son poco, si se compara con distancias como Bogotá-Leticia, Lima-Iquitos o Río-Manaos.

- Otra ventaja es que los operadores de los *lodges* son conscientes de lo que tienen entre manos y han soportado un largo trecho de rentabilidad baja o nula, por aprender. Lo importante es no dejarles solos.
- La importancia ecológica de la Amazonía reside en la biodiversidad, ya que en la reserva se encuentra el bosque primario más diverso del mundo, con 246 especies por hectárea. A esto se suman 494 especies de aves, 100 especies de mamíferos y 474 especies de reptiles y peces.
- En Cuyabeno están presentes cuatro nacionalidades indígenas: Los Siona-Secoyas y Cofanes, que son nativos del área y los Quichuas y Shuaras. Estas comunidades tienen cierta participación en turismo, ya sea a través de prestación directa de servicios de alojamiento, restauración y operación turística, o como empleados de agentes externos.

- La principal ventaja del cluster está indiscutiblemente ligada a ecoturismo de selva, de donde derivan productos dirigidos a más de una motivación específica, como por ejemplo: el etnoturismo, navegación fluvial, observación de especies particulares. La tendencia actual hacia el descubrimiento de nuevas formas de vida, una nueva gestión de la salud natural, un entorno menos contaminado y mágico, hacen de la Amazonia un terreno aun virgen en el sentido más amplio, no solo en el aspecto físico, sino también en la relación eco-cultural presente.
- La Amazonía es considerada como el tercer destino de preferencia de los viajeros internacionales, después de Galápagos y Andes. Esta situación presenta una clara ventaja competitiva respecto a otros países amazónicos.

## OPORTUNIDADES

- Hasta ahora un 90% de los turistas que visitan el cluster son de origen extranjero. Hay que aprovechar el hecho de que este producto esta fuertemente posicionado en el mercado exterior y a medida que el sector adquiere

madurez podrá desarrollar estrategias para aumentar su actividad turística.

## DEBILIDADES

- La principal debilidad de la Amazonía es el alto costo relativo de la operación por turista atendido. Y la segunda, la necesidad de una relación muy sólida, de alta confianza, entre el operador turístico y las comunidades locales envueltas, situación que por mil razones: culturales, históricas, religiosas, económicas y hasta de modos de comunicación, es difícil de conseguir y aún más difícil de conservar.
- Una debilidad operacional muy grande es la dificultad de acceso, sobre todo a atractivos con importantes ventajas competitivas, como son las lagunas de Garzacochoa (río Yasuní) o Jatúncocha (por Nuevo Rocafuerte).
- La ausencia de vías asfaltadas es una ventaja competitiva respecto del producto pero, a la vez, desventaja respecto al tiempo y costo de acceso. A falta de carreteras, las necesidades de accesos y conectividad alternativos son esenciales para el éxito del producto por lo que es

imperativo, la mejora de los medios de logística en general, mejorando equipos -aviones, lanchas- y sus apoyos en pistas y muelles y el sistema de aprovisionamiento de combustibles, factores que forman verdaderos baches en la actual cadena del turismo hacia el cluster.

- Existe escasa información científica sobre la selva y la etnografía. Los productos más caros cuentan con asistencia profesional relativamente informada sobre las principales especies botánicas y algunas tradiciones de los shuar y los achuar. Pero, es claro que hay debilidades serias en esas materias, con desmedro para un mercado que paga altos precios y suele prepararse en aficiones de curiosidad especializada.

## AMENAZAS

Las más serias amenazas que se ciernen sobre el producto son las siguientes:

- Para el turismo, un fracaso del modelo sería enormemente peligroso, porque no habría muchas oportunidades de re-emprender otros; por ello se deben crear planes de contingencia para evitar fracasos.

- Otra amenaza es el tipo de información que se utiliza para atraer al turista, al inversionista o al mayorista internacional ya que no siempre es manejada de forma adecuada.

## **Cluster 5: GALAPAGOS**

Galápagos es el mejor ejemplo de un producto bien diferenciado: el territorio geográfico, el identificador nominal y el simbólico del producto, en el exterior, son una misma cosa.

Las islas son el producto estrella del Ecuador en el mercado mundial, con una tradición de más de treinta años de manejo por parte de empresarios nacionales, muchos de los cuales han alcanzado una reputación de excelencia. Aparte de su singular belleza, Galápagos posee una fauna extraordinaria no solo en su variedad y rareza, sino en su actitud de tranquila convivencia entre sí y con los visitantes.

La apertura de las islas al turismo ha convertido a Galápagos, en la actualidad, en uno de los destinos más conocidos y solicitados a escala mundial. La principal ventaja competitiva de Galápagos es a la vez su riesgo mayor: está posicionado

- En el caso del bajo **Pastaza** y probablemente en otros, empieza a ser visible la falta de especies de fauna, bien por exceso de caza por parte de los mismos nativos o bien por otras circunstancias, incluso por factores de estacionalidad. La riqueza de la Amazonía no compite en el terreno de la ornitología con otras regiones, sino en un amplio marco de biodiversidad que está dejando de ser perceptible.
- El sector es muy cercano al área de Cuyabeno, donde se encuentra el fuerte de la oferta turística, pero por estar en la frontera cualquier cuidado en garantizar la seguridad de los turistas es de prioridad absoluta, porque el menor incidente de este tipo echaría a perder todo lo conseguido hasta aquí.
- Muchos de los impactos sobre la naturaleza no son atribuibles necesariamente a mala voluntad o negligencia, sino al uso de equipos obsoletos, muy contaminantes o muy inadecuados para la selva.

como un producto de elite a escala mundial, por tanto, tiene una carga de **vigilancia** externa crítica desde muchos **flancos**, respecto a su gestión ambiental, social y turística.

## CAPITULO 5

### **DETERMINACION DEL CRECIMIENTO TURISTICO**

#### ***5.1. Análisis de necesidades de infraestructura turística y aeroportuaria de Guayaquil***

Por medio de un análisis FODA de la infraestructura turística y aeroportuaria de Guayaquil, pudimos determinar cuales son los aspectos que tiene la ciudad a favor, y que deben ser aprovechados en su magnitud; así también los que deben ser mejorados; y los que se deben prevenir para evitar futuros problemas que afecten a nuestra Guayaquil.

## **51.1 Análisis FODA de la infraestructura aeroportuaria de Guayaquil**

### **Fortalezas:**

- Fácil acceso desde cualquier punto de la ciudad y su área de influencia
- Bajo costo de transporte público para pasajeros, personal del aeropuerto y empleados de las compañías aéreas
- Óptimas condiciones de visibilidad durante prácticamente todo el año

### **Oportunidades:**

- Los usuarios que requieren vuelos nacionales pueden optimizar sus costos generalizados de viaje.
- El personal que trabaja en el aeropuerto se traslada sin que el empleador deba asumir los gastos de transporte ciudad-aeropuerto.
- Aun presenta posibilidades de reacondicionamiento u optimización de sus capacidades, pudiendo prestar servicio por algunos años más, tales como ampliación de pista, adecuación de nuevas áreas, etc.

### **Debilidades:**

- Su expansión o crecimiento en planta, esta limitado por urbanizaciones aledañas y el río.
- No es posible planificar el aeropuerto a futuro pues se sabe que en cualquier momento será relocalizado.

#### **Amenazas:**

- Un accidente aéreo con consecuencias catastróficas esta siempre latente.
- Las instalaciones urbanas, **tales** como antenas, edificios y sus sistemas de comunicaciones, pueden atentar en contra de la seguridad de los vuelos.
- La pista y el taxi way requieren ampliaciones que no son factibles sobre la superficie.

### **5.1.2. Análisis FODA de la situación turística de Guayaquil**

#### **Fortalezas**

- Se está ejecutando un proyecto de regeneración urbana
- Cuenta con un aeropuerto internacional operativo todo el año sin restricciones
- Posee diversidad de atractivos turísticos
- Capital comercial del país
- Buena disposición empresarial para la innovación

- Se están desarrollando proyectos de planta turística
- Puerto importante en el Pacífico

### **Oportunidades**

- Guayaquil genera turismo receptivo de tipo urbano, dirigido a los negocios y al esparcimiento
- Guayaquil es una ciudad en vías de desarrollo en varios aspectos, lo que permite una innovación de inversiones

### **Debilidades**

- La ciudad carece de interés turístico **vacacional**
- La falta de señalización en las calles y vías de la ciudad
- La inseguridad que causa la delincuencia
- Los problemas de transporte público
- El clima húmedo
- La inadecuada planificación urbana
- Una limitada planta turística
- Problemas de alcantarillado

### **Amenazas**

- La mala imagen de Guayaquil en el extranjero y en el Ecuador

- Por ser la capital económica del país atrae grandes flujos de migrantes desde zonas rurales, generando los problemas sociales como el desempleo, la delincuencia, las invasiones, etc

## 5.2. *Proyección de flujo de pasajeros y turistas*

De acuerdo a los registros existentes del movimiento de pasajeros en el Aeropuerto de Guayaquil, en el año 2001 tuvimos un total de 301,486 arribos y 358,121 salidas; tal cual podemos apreciar en el siguiente cuadro:

**TABLA No. 38**

**Movimiento de pasajeros en el aeropuerto de Guayaquil  
Año 2001**

Año 2001	Ecuato rianos		Extran jeros		Total	Total
	Arribos	Salidas	Arribos	Salidas	Arribos	Salidas
Enero	12723	20088	10291	12995	23014	33083
Febrero	12677	20696	10070	9767	22747	30463
Marzo	16400	23234	9158	10511	25558	33745
Abril	18674	21461	9386	10730	28060	32191
Mayo	12312	17784	8409	8270	20721	26054
Junio	13918	20004	11307	8831	25225	28835
Julio	14271	19178	14381	12363	28652	31541
Agosto	12971	18205	12259	11787	25230	29992
Septiembre	13041	19720	11834	8463	24875	28183
Octubre	12556	19322	8702	9496	21258	28818

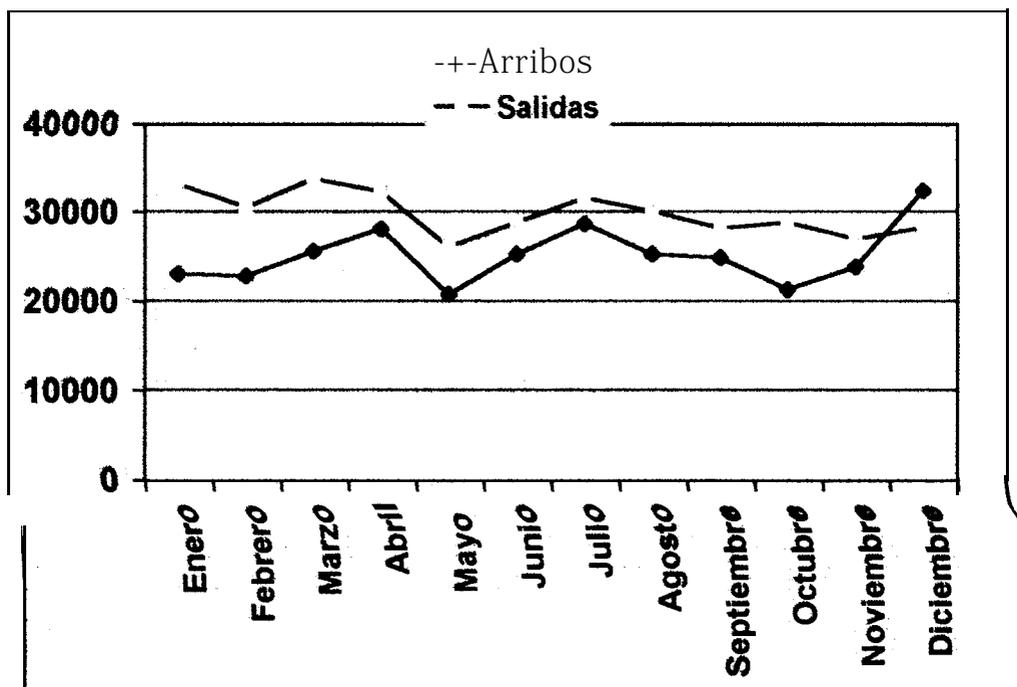
Noviembre	14763	18438	9 0 2 8	8526	23791	26964
Diciembre	16568	15898	15789	12354	3235-7	28252
Total	170874	234028	130614	124093	301488	358121

Fuente: Estadísticas Policía de Migración del Ecuador

En el siguiente gráfico podemos notar la variación de movimiento de pasajeros en base a los meses de mayor flujo:

### GRAFICO No 5

#### Movimiento de Pasajeros – Aeropuerto de Guayaquil



Fuente: Estadísticas Policía de Migración del Ecuador

Observamos que existe un mayor número de salidas en los meses de Marzo y Abril que coincide con la época de vacaciones de la región costa del país. Los meses de mayor movimiento de arribos se dan en los meses de Julio y Diciembre que generalmente es debido a las visitas a familiares y amigos y **vacaciones** por fin de año.

Tomando como base 358,121 pasajeros que corresponde al total de personas que salieron por el actual Aeropuerto de Guayaquil en el año 2001, hemos realizado una proyección lineal del crecimiento que tendría este Aeropuerto, considerando un incremento anual del 14.14%.

**Proyección Salida de Pasajeros por el actual  
Aeropuerto de Guayaquil  
2001 – 2010**

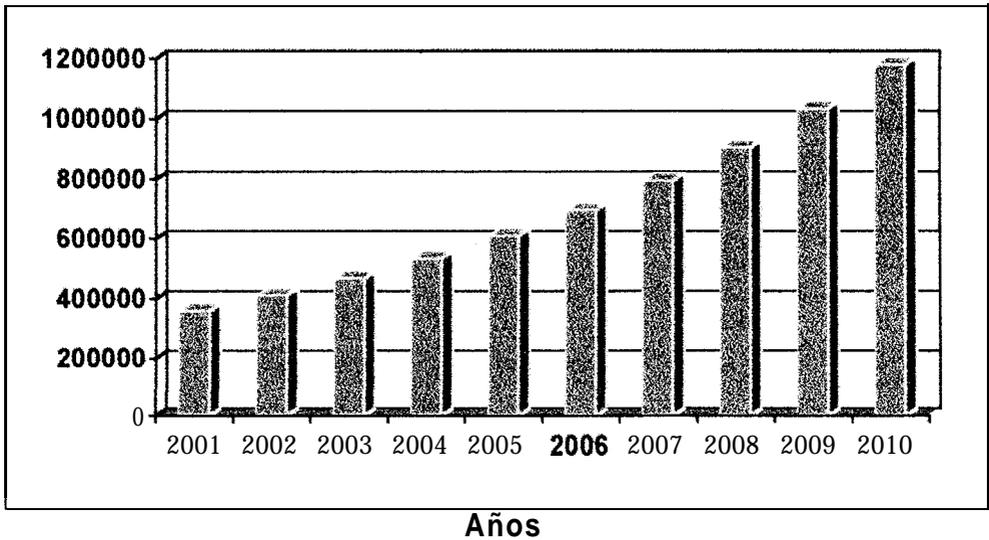
**TABLA No 39**

<b>Año</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Año</b>	<b>Pasajeros</b>
2001	358.121	2006	693.894
2002	408.773	2007	792.038
2003	466.590	2008	904.063
2004	532.584	2009	1,031.932
2005	607.912	2010	1,177.888

**Fuente: Grupo de Tesis**

## GRAFICO No 6

# de Pasajeros



Fuente: Grupo de Tesis

De igual forma, hicimos un análisis del incremento de arribos que tendremos por el actual aeropuerto de Guayaquil, tomando como base el total de arribos que se registraron en el año 2001 que fue de 301,488 y considerando un crecimiento anual del 10.99% hasta el año 2010:

## Proyección Arribo de Pasajeros por el actual

Aeropuerto de Guayaquil

2001 - 2010

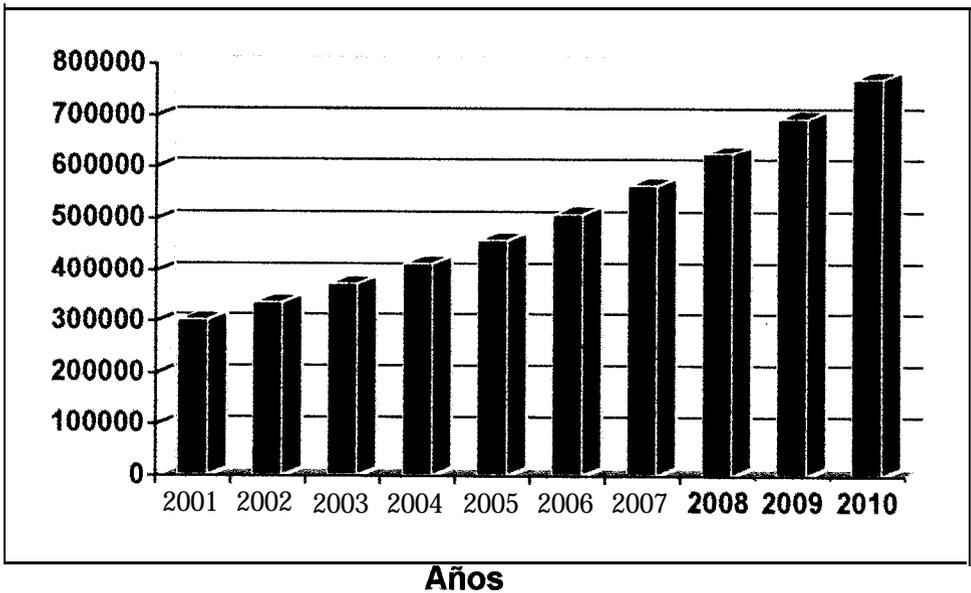
TABLA No 40

A ñ o	Pasajeros
2001	301.488
2002	334639
2003	371.436
2004	412.279
2005	457.613
2006	507.932
2007	563.783
2008	625.777
2009	694.587
2010	770.963

Fuente: Grupo de Tesis

GRAFICO No 7

# pasajeros



Fuente: Grupo de Tesis

### **5.3. Propuesta**

Las proyecciones que se realizaron anteriormente demuestran en que manera se va a comportar el incremento de flujo de pasajeros y turistas que ingresen a Guayaquil, basándonos en estadísticas de los últimos años, estas cifras podrían mejorar si se toman estrategias en cuanto al aprovechamiento de los recursos con que cuenta la ciudad de Guayaquil.

Es una realidad palpable que en los últimos diez años esta ciudad ha dado un cambio positivo en cuanto a su imagen urbanística. Ya quedó atrás el tiempo en que la ciudad estaba invadida de basura y era completamente desagradable para los habitantes y peor aún para los turistas casuales que la visitaban.

Mucho tuvo que ver en este cambio la gestión municipal comprendida entre los años 1992 y 2000 que se dedicó principalmente a transformar a esta urbe en lo que es en la actualidad.

Entre las obras ejecutadas las principales radican en: Rehabilitación de parques, construcción de pasos desnivel para descongestionar el tráfico y la gran obra de reestructuración urbana y turística el Malecón

2000 que se encuentra totalmente terminada y habilitada en sus dos primeras fases y en los próximos meses serán inauguradas las faltantes; esta obra ha traído gran beneficio a la ciudad, ya que su principal elemento **identificador** “El Malecón” ha dado un giro completamente acertado, siendo aprovechado por los visitantes de la ciudad, de otras provincias del país y del extranjero, factor que da como resultado una reactivación del comercio de Guayaquil que generará un mayor crecimiento económico.

Cabe destacar que no toda la gestión municipal termina con esta obra, muchos planes y proyectos se vienen gestando para convertirla aún más en una ciudad que sea el orgullo de los ecuatorianos.

En estos proyectos que traerán tanto beneficio a la ciudad no sólo se encuentra involucrada la Municipalidad, sino además entidades como la Cámara de Comercio de Guayaquil, la Subsecretaría de Salud Pública, Cámara de Turismo del Guayas, el Programa de Turismo de la ESPOL y de otras Universidades, el Colegio de Arquitectos, Las Fuerzas Armadas, Comisión de Tránsito, Organizaciones Barriales, empresa privada y la colaboración de muchos ciudadanos que se suman cívicamente a los proyectos de beneficio a la comunidad.

Entre estos nuevos proyectos están la construcción de los túneles de los cerros del Carmen y Santa Ana, El nuevo aeropuerto en **Daular**, la regeneración urbana del Cerro Santa Ana, La decoración con motivos de nuestra identidad cultural en los muros de los pasos a desnivel, la ubicación de esculturas de diversos artistas de diferentes países en partes. estratégicas de la ciudad , la arborización de la Av. Nueve de Octubre, la recuperación del Parque Forestal, la recuperación del Estero Salado entre otros, que indudablemente prestarán a Guayaquil todas las herramientas para convertirse en un punto de gran interés turístico.

Hasta el momento nuestra ciudad se ha distinguido por ser la capital comercial del Ecuador, no así ha tenido tanta participación en el turismo, principalmente por el desconocimiento del aprovechamiento de sus recursos naturales y culturales, por esta razón hasta la actualidad el enseñar a Guayaquil desde un punto de vista turístico ha sido un fuerte desafío para quienes se dedican a esta actividad y que se han limitado a la visita de los atractivos mediante tours panorámicos muy convencionales y nada novedosos, en lugar de buscar opciones que motiven al turista a permanecer mas tiempo en la ciudad.

Un ejemplo real de motivación económica y turística es la ciudad de Barcelona en España, que puede ser tomada como referencia debido a que posee ciertas similitudes con Guayaquil en cuanto a que ambas ciudades son:

- Puertos principales
- Capitales comerciales
- El turismo no constituía la principal actividad

Sin embargo a partir de la Olimpiadas de 1992 esta urbe experimentó una remodelación significativa que logró que las visitas por motivo turístico superen a las visitas de negocio como se ve en el cuadro a continuación:

TABLA No 41

Motivos de **visitas a la ciudad de Barcelona**

<b>Año</b>	<b>Vacaciones</b>	<b>Negocios</b>	<b>Otros</b>	<b>Total</b>
1990	22.7	69.1	8.2	100
1992	30.8	62.0	7.2	100
1994	31.3	57.9	10.8	100
1996	36.4	54.9	8.7	100
1998	51.8	47.3	0.9	100
1999	49.2	48.2	2.6	100
2000	52.4	45.7	1.9	100

Fuente: <http://www.barcelonaturisme.com/turisme/exp/esp/stat06.htm>

Es importante notar que el crecimiento turístico pudo ser posible gracias a la infraestructura del aeropuerto que fue un punto crucial de apoyo para Barcelona, ya que el crecimiento ha superado el 100% como se demuestra en el siguiente cuadro:

**TABLA No 42**

**Pasajeros transportados por el aeropuerto de Barcelona**

<b>Año</b>	<b>Nacional</b>	<b>Internacional</b>	<b>Regular</b>	<b>Total</b>
<b>1990</b>	5,655.483	3,393.174	n.d.	9,048.657
<b>1992</b>	6,086.810	3,936.516	n.d.	10,023.326
<b>1994</b>	3,726.596	4,206.501	2,368.562	10,301.659
<b>1996</b>	4,927.155	5,649.319	2,858.205	13,434.679
<b>1998</b>	5,742.288	7,335.463	3,117.281	16,195.032
<b>2000</b>	6,392.414	9,522.049	3,894.349	19,808.812

Fuente: Aeropuerto de Barcelona

Una de las obras más importantes que cabe destacar que se realizaron en Barcelona y que contribuyó a la reactivación del turismo fue el Port Vell que era la zona más antigua del puerto de esta Ciudad y que tras la remodelación que se inició en 1990 se convirtió en la parte más emblemática y representativa de la Ciudad. En este lugar se ubicaron tres puntos turísticos importantes que son: El Maremagnum

que es un Centro Comercial, el Aquarium y el Museo de Historia de Cataluña.

La remodelación del Puerto en Barcelona no solo lo limitó a la actividad económica netamente, sino que además mejoró y aumentó en más del 50% de las llegadas de cruceros a Barcelona como consta en este cuadro:

**TABLA No 43**

**Visita de cruceros a la ciudad de Barcelona**

	<b>1992</b>	<b>1994</b>	<b>1996</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Cruceros	220	289	375	447	486	495

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona

En Guayaquil podría darse una reactivación turística similar, si se emplean estrategias para generar más visitantes y a su vez más actividades de recreación que permitan a estos turistas aprovechar la ciudad.

Nuestro trabajo presenta dos propuestas que están relacionadas entre sí, ya que la implementación de la primera que está vinculada con el nuevo aeropuerto generaría un aumento de visitantes a la ciudad y la

segunda que es de orden turístico permitiría a estos visitantes conocer la ciudad de una manera fácil y rápida.

### **5.3.1. Propuesta aérea**

En trabajos anteriores se estimaron los beneficios de la construcción del nuevo aeropuerto de Guayaquil, desde el punto de vista social y económico (tesis realizada por Facultad de Economía de la Universidad Politécnica del Litoral), nuestro trabajo se basa en el impacto turístico que traerá la ejecución de este proyecto tomándolo no como un escape a la saturación del actual terminal, sino como un instrumento que permita desarrollar nuevas rutas que con las características del nuevo aeropuerto será más fácil implementar.

Una de las maneras de generar un nuevo tráfico de pasajeros a nuestra ciudad, es convirtiéndonos en un centro de transferencia o de conexiones para los países del cono sur, específicamente para rutas transpacíficas e intercontinentales a lugares como los países de Asia del Pacífico, situación que es posible gracias a las ventajas de la ubicación de Guayaquil en comparación con otras ciudades de América del Sur.

El tráfico total de pasajeros en Asia del Pacífico se incrementó en un 10.01% entre el año 1985 y 1995. Este crecimiento alcanzó los 386 millones de pasajeros en 1995 entre pasajeros de vuelos domésticos e internacionales.

Los pronósticos de tráfico aéreo mencionaban un crecimiento del 7.4% por año entre 1995 y el 2010. Entre las razones del gran crecimiento de tráfico aéreo en el Asia del Pacífico están:

- El fuerte crecimiento económico de algunos países de Asia
- Una intensa y exitosa promoción turística
- Liberación de políticas aéreas entre países asiáticos
- Incremento del poder adquisitivo de la población.

Entre los países de Asia del Pacífico, China tuvo una participación del 5.3% en 1985 en el total del tráfico aéreo en esta parte del mundo, cantidad que se incrementó en un 16% en 1995, por esta razón los pronósticos de la Organización Internacional de transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) consideran que China se va a convertir en el país líder de la región y alcanzará el 26% del tráfico aéreo en el 2010.

Japón el cual fue el más grande mercado en 1995, va a ser el segundo en participación después de China, Japón tuvo una participación en el mercado de 30.8% en 1995 y esta va a

decaer al 20.1% en el 2010. Sin duda alguna el más grande crecimiento de tráfico aéreo entre el año 1995 y el 2010 va a registrarse en China con 230 millones de pasajeros en el 2010, luego le seguirá Taiwan con 112 millones y Japón con 107 millones de pasajeros.

Entre los países de Asia del Pacífico se registro un tráfico de 87 millones de pasajeros en 1995, la mayoría estuvo concentrado en rutas entre el noreste (China, Taiwan, Hong Kong, Corea del Norte, Corea del Sur, Macao, Mongolia y Japón) y el sudeste de Asia (Indonesia, Singapur, Malasia, Filipinas, Tailandia, Vietnam) y este tráfico se va incrementar a 267 millones de pasajeros en el año 2010.

Las principales rutas intercontinentales se dieron entre Asia del Pacífico y Europa; Asia del Pacífico y Norte América, pero Europa es y seguirá siendo la región más importante del mundo para viajes desde y hacia el Continente Asiático.

En las rutas transpacificas el más rápido crecimiento se va a registrar en el sudeste de Asia, esto se logrará gracias a la introducción al mercado de Equipos de vuelo de largo alcance

que permitan ofertar a las aerolíneas nuevas rutas sin escalas desde América al Sudeste de Asia.

El principal mercado para las rutas transpacíficas fue Estados Unidos que registró en el año 1985 en 89% del total del tráfico, declinó a un 85% en 1995 y va a continuar decayendo hasta en un 84% en el 2010.

El tráfico aéreo entre Asia del Pacífico y América Latina es un mercado que está naciendo, se estima que de 380000 pasajeros registrados en 1995, se va a alcanzar los 2,3 millones de pasajeros en año 2010 con un crecimiento de 12,8% por año. La mayoría de este tráfico se origina en América del Sur, por motivos comerciales o de visitas a familiares.

Las rutas más utilizadas para el traslado son:

- Vía Estados Unidos
- Vía Europa

En el siguiente cuadro se detallan las características de los equipos de vuelo que ejecutan estas rutas. En la sección de Anexos (del #1 al #4) se podrán ver las fotografías de estos aviones:

TABLA No 44

## Características de los equipos de vuelos

Equipos	Consumo Glns Hora	Autonomía (MN)	Velocidad NM/hora	Cap. Paxs
A340	1806	8530 MN	496 MN/hora	316
M11	2318	6333 MN	488 MN/hora	297
B767-3	1270	6423 MN	460 MN/hora	210
B747-4	3267	7000 MN	496 MN/hora	436
B767-2	1206	6988 MN	457 MN/hora	174
A320	745	3055 MN	450 MN/hora	150
B777/3	1297	5858 MN	484 MN/hora	368
8757	947	4111 MN	461 MN/hora	183

También presentamos las distancias en millas náuticas que existen entre los puntos de origen y destino involucrados en este análisis y en las propuestas de la nueva ruta:

TABLA No 45

MILLAS NAUTICAS ENTRE CIUDADES

Ciudad Origen	Ciudad Destino	Millas Náuticas
Buenos Aires	New York	6630
Santiago	Dallas	5630
Sao Paulo	Río de Janeiro	181
Río de Janeiro	Narita	11000
Río de Janeiro	Los Angeles	6700
Los Angeles	Narita	5530
Caracas	New York	2300
Guayaquil	San José	769

San José	Los Angeles	2362
Santiago	Isla de Pascua	2373
New York	Narita	7740
Santiago	Paris	6282
Paris	Narita	5260
Sao Paulo	Londres	5089
Londres	Narita	5195
Río de Janeiro	Paris	4939
Paris	Frankfurt	244
Frankfurt	Narita	5073
Guayaquil	Madrid	4851
Madrid	Londres	672
Londres	Narita	5195

A continuación presentaremos un desglose de rutas, tomando en cuenta factores como: distancias entre ciudades origen y destino, combustible y tiempo de vuelo entre las rutas que se utilizan en la actualidad, que nos permitirán más adelante realizar un análisis comparativo con la nueva vía propuesta por Guayaquil como punto de conexión.

### **Vía Estados Unidos**

La vía más utilizada es la de Estados Unidos por ser la más corta y económica en comparación con las demás

mencionadas, saliendo principalmente los vuelos desde la Costa del Pacífico de ciudades como Los Angeles y San Francisco y de la costa del Atlántico desde New York, siendo el aeropuerto de destino Narita en Japón el más solicitado en la actualidad, donde luego se toman las conexiones para los diferentes puntos de Asia del Pacífico.

**TABLA No 46**

**Rutas actuales América del Sur-Japón vía Estados Unidos**

<b>Ciudad Origen</b>	<b>Ciudad Destino</b>	<b>Ciudad Escala</b>	<b>Ciudad conexión</b>	<b>Aero-línea</b>	<b>Tiempo vto H/M</b>
Buenos Aires	Narita		New York	AR-DL	29H13
Santiago	Narita	Dallas	Los Angeles	AA-DL	26H50
Río de Janeiro	Narita	Los Angeles		RG	25H36
Caracas	Narita		New York	AA-NW	20H38
Guayaquil	Narita	El Salvador	San José/L.A.	LR-TA-KE	18H60

**TABLA No 47**

**Ruta actual Buenos Aires – Tokio (EZE – NRT)**

	<b>EZE-JFK</b>	<b>JFK-NRT</b>	<b>Total</b>
Equipo de vuelo	A340	M11	A340/M11
Millas Náuticas	6630	7740	14370
Tiempo de vto	13.36693548	15.86065574	29.22759122
Combustible (glns)	24140.68548	36765	60905.68548

TABLA No 48

## Ruta actual Río de Janeiro – Tokio (RIO – NRT)

	RIO-LAX	LAX-NRT	Total
Equipo de vuelo	MI1	MI1	MI1
Millas Náuticas	6700	5530	12230
Tiempo de vto	13.72	11.33	25.06
Combustible (glns)	31825	26267.5	58092.5

TABLA No 49

## Ruta actual Caracas – Tokio (CCS – NRT)

	CCS-JFK	JFK-NRT	Total
Equipo de vuelo	B767-2	B747-4	B767-2/B747-4
Millas Náuticas	2300	7740	10040
Tiempo de vto	5.03	15.60	20.63
(Combustible (glns)	6069.58	50981.00	57050.59

TABLA No 50

## Ruta Santiago de Chile – Tokio (SCL – NRT)

	SCL-DFW	DFW-LAX	LAX-NRT	Total
Equipo de vto	B767-3	B767-3	M11	B767-3/M11
Millas Náuticas	5630	1500	5530	12660
Tiempo de vto	12.23	3.26	11.33	26.83
Combustible (glns)	15543.69	4141.30	26267.5	45952.5

**TABLA No 51**  
**Ruta Guayaquil - Tokio (GYE - NRT)**

	<b>GYE-SJO</b>	<b>SJO-LAX</b>	<b>LAX-NRT</b>	<b>Total</b>
Equipo de vto	A320	A320	747-4	A320/747-4
Millas Náuticas	769	2362	5530	8661
Tiempo de vto	1.70	5.24	11.14	18.10
Combustible (glns)	1273.12	3910.42	36424.41	41607.95

Como pudimos apreciar en los cuadros anteriores a los pasajeros de los países del sur de América el tomar esta ruta les significa aproximadamente entre un mínimo de 20 y un máximo de 30 horas de tiempo efectivo de vuelo, si a esta cantidad se le aumenta la espera en los aeropuertos por la conexiones y trámites de aduanas, podemos concluir que les toma un día y medio llegar hasta los países de Asia de Pacífico y viceversa.

Entre las ventajas de la ruta para los pasajeros de América del Sur podemos mencionar el tiempo y el costo, pero también se presentan desventajas, como los problemas de ingreso a los Estados Unidos así sea en condiciones de tránsito que tienen pasajeros de algunas nacionalidades de Asia del Pacífico, que son tratados de una manera no muy adecuada por su condición de tránsito sin visa, adicionalmente deben cubrir gastos de

custodia en los Estados Unidos, revisiones en aduana excesivas, cumplir horas de estadía, etc. que pueden hacer el viaje muy complicado, aún más ahora que el control de seguridad en los aeropuertos en Estados Unidos ha aumentado desde los atentados del 11 de Septiembre del 2001.

### Vía Europa

Las rutas ejecutadas por esta vía implican una mayor demora para los pasajeros, considerando como otro inconveniente el alto costo de los pasajes.

**TABLA No 52**

#### **Rutas actuales América del Sur-Japón vía Europa**

<b>Ciudad Origen</b>	<b>Ciudad Destino</b>	<b>Ciudad conexión</b>	<b>Aero-línea</b>	<b>Tiempo vto H/M</b>
Santiago	Narita	Paris (CDG)	AF-JL	25H35
Sao Paulo	Narita	Londres (LHR)	RG-BA	20h53
Río de Janeiro	Narita	Paris-Frankfurt	AF-LH	20H43
Guayaquil	Narita	Madrid-Londres	IB-NH	21H43

**TABLA No 53**

#### **Ruta actual Santiago de Chile – Tokio (SCL – NRT)**

	<b>SCL-PAR</b>	<b>PAR-NRT</b>	<b>TOTAL</b>
Equipo de vuelo	B777	B747-4	B777/B747-4
Millas Náuticas	6282	6259	12541
Tiempo de vuelo	12.97	12.61	25.58
Combustible (Glns)	16822	41196	58018

TABLA No 54

## Ruta actual Sao Paulo – Tokio (SAO – NRT)

	SAO-LHR	LHR-NRT	TOTAL
Equipo de vuelo	M11	B747-4	M11-B747-4
Millas Náuticas	5088	5194	10282
Tiempo de vuelo	10.42	10.47	20.89
Combustible (glns)	24168	34211.29	58379.28

TABLA No 55

## Ruta actual Río de Janeiro – Tokio (RIO – NRT)

	RIO-PAR	PAR-FRA	FRA-NRT	TOTAL
Equipo de vuelo	A340	A320	B747-4	A340/A320/ B747-4
Millas Náuticas	4938	243	5072	10253
Tiempo de vuelo	9.95	0.54	10.22	20.72
Combustible (glns)	17979.89	402.3	33407.71	51789.90

TABLA No 56

## Ruta actual Guayaquil – Tokio (GYE – NRT)

	GYE-MAD	MAD-LHR	LHR-NRT	TOTAL
Equipo de vuelo	A340	B757	B747-4	A340/B757/ B747-4
Millas Náuticas	4861	672	5194	10727
Tiempo de vuelo	9.80	1.45	10.47	21.72
Combustible (glns)	17699.52	1380.443	34211.29	53291.25

Luego de haber analizado en los cuadros anteriores la forma actual de ejecutar las rutas desde los países de América del Sur hacia el continente asiático, presentamos nuestra propuesta que se basa en tener a Guayaquil como punto de conexión, produciendo un ahorro de tiempo y combustible significativo tal cual se puede observar en las siguientes tablas:

**TABLA No 57**  
**Propuesta de rutas aéreas América del Sur-Japón**  
**vía Guayaquil**

<b>Ciudad origen</b>	<b>Ciudad destino</b>	<b>Ciudad Escala</b>	<b>Ciudad conexión</b>	<b>Tiempo vuelo</b>	<b>Millas náuticas</b>
Buenos Aires	Narita	Honolulu	Guayaquil	21,27	10380
Santiago	Narita	Honolulu	Guayaquil	20,52	10027
Sao Paulo	Narita	Honolulu	Guavaauil	21.35	10413
Río Janeiro	Narita	Honolulu	Guayaquil	21,67	10557
Guayaquil	Narita	Honolulu		16,31	8094
Lima	Narita	Honolulu	Guavaauil	17.67	8704

**TABLA No 58**  
**Ruta Buenos Aires – Tokio (EZE – NRT)**

	<b>EZE-GYE</b>	<b>GYE-HNL</b>	<b>HNL-NRT</b>	<b>TOTAL</b>
Equipo de vto	B767-3	A340	A340	B767-3/A340
Millas Náuticas	2286	4779	3315	10380
Tiempo de vto	4.96	9.63	6.68	21.28
Combustible (glns)	6311.34	17400.95	12070.34	35782.64

**TABLA No 59**  
**Ruta Santiago de Chile – Tokio (SCL – NRT)**

	<b>SCL-GYE</b>	<b>GYE-HNL</b>	<b>HNL-NRT</b>	<b>TOTAL</b>
Equipo de vto	B767-3	A340	A340	B767-3/A340
Millas Náuticas	1933	4779	3315	10027
Tiempo de vto	4.20	9.63	6.68	20.52
Combustible (glns)	5336.76	17400.95	12070.342	34808.05

**TABLA No 60**  
**Ruta Sao Paulo – Tokio (SAO – NRT)**

	<b>SAO-GYE</b>	<b>GYE-HNL</b>	<b>HNL-NRT</b>	<b>TOTAL</b>
Equipo de vto	B767-3	A340	A340	B767-3/A340
Millas Náuticas	2319	4779	3315	10413
Tiempo de vto	5.04	9.63	6.68	21.35
Combustible (glns)	6402.45	17400.95	12070.34	35873.75

**TABLA No 61**  
**Ruta Río de Janeiro – Tokio (RIO – NRT)**

	<b>RIO-GYE</b>	<b>GYE-HNL</b>	<b>HNL-NRT</b>	<b>TOTAL</b>
Equipo de vto	B767-3	A340	A340	B767-3/A340
Millas Náuticas	2463	4779	3315	10557
Tiempo de vto	5.35	9.63	6.68	21.67
Combustible (glns)	6800.02	17400.95	12070.34	36271.32

**TABLA No 62**  
**Ruta Lima – Tokio (LIM – NRT)**

	LIM-GYE	GYE-HNL	HNL-NRT	TOTAL
Equipo de vto	A320	A340	A340	A320/A340
Millas Náuticas	610	4779	3315	8704
Tiempo de vto	1.35	9.63	6.68	17.67
Combustible (glns)	1634.8	17400.95	12070.34	31106.09

**TABLA No 63**  
**Ruta Guayaquil -Tokio (GYE – NRT)**

	GYE-HNL	HNL-NRT	TOTAL
Equipo de vto	A340	A340	A320/A340
Millas Náuticas	4779	3315	8094
Tiempo de vto	9.63	6.68	16.31
Combustible (glns)	7178.13	12070.34	19248.47

***Análisis entre la Ruta actual vía Estados Unidos y la propuesta vía Guayaquil***

En los siguientes cuadros se muestra las diferencias que hay entre la vía actual por Estados Unidos y la propuesta de la nueva ruta por Guayaquil:

**TABLA No 64**  
**Ruta Buenos Aires – Tokio (EZE – NRT)**

	Vía USA	Vía GYE	Diferencia a favor	%
Tiempo	29.22	21.27	<b>7.95</b>	27%
Millas Nauticas	14370	10380	<b>3990</b>	28%
Combustible (glns)	60905	35755	25150	41%

**TABLA No 65**  
**Ruta Santiago de Chile – Tokio (SCL – NRT)**

	Vía USA	Vía GYE	Diferencia a favor	%
Tiempo	26.83	20.52	6.31	24%
Millas Nauticas	12660	10027	2633	21%
Combustible (glns)	45952	34808	11144	24%

**TABLA No 66**  
**Ruta Río de Janeiro – Tokio (RIO – NRT)**

	Vía USA	Vía GYE	Diferencia a favor	%
Tiempo	25.06	21.67	<b>3.39</b>	14%
Millas Nauticas	12230	10557	1673	14%
Combustible (glns)	58093	36271	21822	38%

**TABLA No 69**  
**Ruta Sao Paulo – Tokio (SAO – NRT)**

	<b>VIA EUROPA</b>	<b>VIA GYE</b>	<b>Diferencia</b>	<b>%</b>
Millas Náuticas	10282	10413	-131	-1%
Tiempo de vuelo	20.89	21.35	-0.46	-2%
Combustible (glns)	58379	35873	22506	39%

**TABLA No 70**  
**Ruta Río de Janeiro – Tokio (RIO – NRT)**

	<b>VIA EUROPA</b>	<b>VIA GYE</b>	<b>Diferencia</b>	<b>%</b>
Millas Náuticas	10253	10557	-304	-3%
Tiempo de vuelo	20.72	21.67	<b>-0.95</b>	-5%
Combustible (glns)	51789	36271	15518	30%

**TABLA No 71**  
**Ruta Guayaquil -Tokio (GYE – NRT)**

	<b>VIA EUROPA</b>	<b>VIA GYE</b>	<b>Diferencia</b>	<b>%</b>
Millas Náuticas	10727	<b>8094</b>	2633	25%
Tiempo de vuelo	21.72	16.31	5.41	25%
Combustible (glns)	53291	19248	34043	64%

**TABLA No 69**  
**Ruta Sao Paulo – Tokio (SAO – NRT)**

	<b>VIA EUROPA</b>	<b>VIA GYE</b>	<b>Diferencia</b>	<b>%</b>
Millas Náuticas	10282	10413	-131	-1%
Tiempo de vuelo	20.89	21.35	-0.46	-2%
Combustible (glns)	58379	35873	22506	39%

**TABLA No 70**  
**Ruta Río de Janeiro – Tokio (RIO – NRT)**

	<b>VIA EUROPA</b>	<b>VIA GYE</b>	<b>Diferencia</b>	<b>%</b>
Millas Náuticas	10253	10557	-304	-3%
Tiempo de vuelo	20.72	21.67	<b>-0.95</b>	-5%
Combustible (glns)	51789	36271	15518	30%

**TABLA No 71**  
**Ruta Guayaquil -Tokio (GYE – NRT)**

	<b>VÍA EUROPA</b>	<b>VÍA GYE</b>	<b>Diferencia</b>	<b>%</b>
Millas Náuticas	10727	<b>8094</b>	2633	25%
Tiempo de vuelo	21.72	16.31	5.41	25%
Combustible (glns)	5329 1	19248	34043	64%

### 5.3.2 Propuesta turística

Una vez que se haya cumplido la reestructuración urbana, y que sea una realidad el incremento de visitantes ya sea por motivo de implementación de las nuevas rutas propuestas para el Aeropuerto Intercontinental o por la ejecución del Puerto de aguas profundas que permitirá el acceso directo de grandes embarcaciones hasta la ciudad, se necesitará promocionar y dar a conocer a la misma.

Una forma de hacerlo sería la implementación de un proyecto llamado “**Paseo Guayaquil**”, que consiste en un Bus turístico, que de una manera práctica y diferente permitirá a los visitantes y residentes de Guayaquil conocer y disfrutar los mayores puntos de interés que esta ciudad tiene para ofrecer.

La modalidad de esta nueva herramienta turística consiste en un recorrido continuo de aproximadamente dos horas y treinta minutos (Tomando en cuenta las próximas facilidades de tránsito vial, gracias a las nuevas obras) que dará la oportunidad a los turistas de escoger los sitios que más sean de su interés para conocerlos a fondo.

Es una mezcla de atractivos de todo tipo en la ciudad que harán que la permanencia del visitante sea más satisfactoria.

El bus tiene un determinado número de paradas rotativas que según la disponibilidad de buses y presupuesto tendrán una periodicidad de cuarenta minutos entre una parada y otra. El anexo #5 contiene el mapa del recorrido que tendría el Bus.

El turista al adquirir su billete puede bajar y subir del bus en las paradas que desee según sea su interés, en el bus le darán una información muy general sobre cada parada que se haga con la debida anticipación para que el turista tenga una idea de lo que va a conocer, claro está que cada una puede involucrar uno o más atractivos, dando de esta manera la oportunidad a las agencias de turismo locales de desarrollar sus programas en cada parada o estación.

### ***Inventario de los atractivos turísticos del recorrido del “Paseo Gua yaquil”***

Según un inventario turístico de Guayaquil se ha determinado que los lugares más idóneos para ser visitados, según las categorías de los atractivos turísticos son:

## **1.- Sitios Naturales**

- Puerto Hondo
- Bosque Protector Cerro Blanco
- Parque Histórico
- Recorrido por El Estero Salado y Río Guayas
- Recorrido en Bote de Parque Histórico a Malecón
- Parque Seminario (Presencia de fauna local)
- Parque Estrada, Washington y Guayaquil.

## **2.- Museos y manifestaciones culturales históricas**

- Parque Histórico
- Museo del Banco Central
- Catedral de la ciudad
- Barrio Las Peñas
- Iglesia de Santo Domingo
- Cerro Santa Ana
- Parque Seminario
- Parque Centenario
- Museo del Banco del Pacífico.
- Museo Metropolitano
- Museo del Cuerpo de Bomberos

## **3.- Folklore**

- Mercado artesanal
- Parque Histórico

#### **4.- Realizaciones técnicas, científicas y artísticas**

##### **contemporáneas**

- Malecón 2000
- **Mall del Sol**
- El futuro Aeropuerto de Daular.
- Policentro

Las paradas anteriormente mencionadas estarían divididas por zonas y se realizarían según el mejor aprovechamiento de tiempo y distancias dando oportunidad a que con el tiempo se puedan incrementar.

##### **Vía a la costa:**

- Aeropuerto de Daular
- Puerto Hondo
- Cerro Blanco

##### **Centro:**

- Mercado Artesanal
- Parque Centenario
- Catedral = Parque Iguanas
- Reloj Público

- La Rotonda
- Museo Banco del Pacífico
- Museo Banco Central
- Barrio Las Peñas
- Iglesia de Santo Domingo
- Cerro Santa Ana
- Museo Metropolitano
- Parque Estrada
- Museo del Cuerpo de Bomberos

#### Norte:

- Parque Histórico
- Mall del sol
- Policentro

#### **Recorrido del “Paseo Guayaquil”**

El recorrido empezaría en el futuro Aeropuerto de Daular, pero es importante destacar que el bus puede ser tomado en cualquiera de las paradas que hace, dando facilidad a los usuarios de tomarlo cerca de algún centro comercial o de un hotel determinado, etc.

Continuaría por La Vía a la Costa donde realizaría su primera parada en Puerto Hondo, siguiendo esta dirección, seguiremos por la Av. Del Bombero, Av. Carlos Julio Arosemena y pasando el Puente 5 de Junio realizaremos nuestra segunda parada en el Parque Estrada que es uno de las áreas verdes involucradas en la recuperación del Estero Salado, donde se destaca un muelle flotante para embarcaciones de paseo por el estero, posterior a esta parada tomaremos la Av. 9 de Octubre hasta la intersección de la calle Carchi, tomando luego la Calle Primero de Mayo.

Siguiendo con la ruta el bus seguirá por la calle **Machala** para llegar hasta el nuevo Mercado Artesanal donde haríamos nuestra tercera parada. A continuación de esta parada tomaremos la Calle Manabí, para luego por la Av. Quito llegar hasta la intersección con la Calle 9 de Octubre para realizar nuestra cuarta parada que sería la Plaza Centenario, bordearíamos el parque por la calle Pedro Moncayo, Víctor Manuel Rendón y Lorenzo de Garaicoa, para finalmente retornar la Av. Nueve de Octubre,

Posteriormente tomaremos la Calle **Boyacá** y Clemente Ballén para hacer nuestra quinta parada en el Parque Seminario

(Parque de las Iguanas) y la Catedral. Nuestra sexta parada sería en el Malecón 2000 donde el bus se detendría en tres puntos importantes : El Reloj Público, La Rotonda (Monumento a Bolívar y San Martín), y El Museo del Banco Central. Es importante recalcar que en el área del Malecón los turistas pueden realizar varias actividades, **tales** como paseos por el Río Guayas, visitas de diferentes monumentos como es el caso del monumento a José Joaquín de Olmedo, área de diferentes tipos de comidas, locales comerciales, centros de recreación y diversión, muy cerca de este lugar pueden visitar el museo del Banco del Pacífico, el Parque Sucre, además admirar los estilos arquitectónicos de La Gobernación y Municipalidad de Guayaquil.

La novena parada se realizaría en el Fortín de Las Peñas donde también como en el punto anterior los turistas pueden optar por las visitas a las galerías de arte del Barrio, al Cerro Santa Ana que ofrecerá al turista un mirador, un museo naval al aire libre, parques, canchas, restaurantes, locales de artesanías entre otros; el Museo Municipal el cual va a ser trasladado a la manzana que comprende las calles Loja, Baquerizo Moreno, Julián Coronel que tomará la denominación de Museo Metropolitano y también la Iglesia Santo Domingo, el Museo del

Cuerpo de Bomberos y otros atractivos que con el pasar de el tiempo serán habilitados en esta zona, en este punto se terminaría la parte céntrica de la ciudad.

Luego seguiríamos rumbo hacía la Vía Samborondón por el túnel que empezará en la nueva Plaza Colón y termina en la Av. Pedro Menéndez Gilbert para dirigirnos al Parque Histórico que se convertiría en la décima parada del bus, donde el turista podrá disfrutar de una puesta en escena de la identidad cultural de la Provincia del Guayas, remontarse al Guayaquil antiguo por la readecuación de las casas antiguas más significativas y representativas de la ciudad, adicionalmente tendrá la oportunidad de poder tomar embarcaciones para llegar al Malecón.

Después de esta parada tomaríamos el Puente de la Unidad Nacional, la Av. Pedro Menéndez Gilbert, Av. Las Américas, Av. Juan **Tanca** Marengo hasta llegar al Centro Comercial **Mall** del Sol que se convierte en nuestra décimo primera parada donde sería un excelente punto para los huéspedes del hotel Sheraton; luego seguiríamos por la Av. Francisco de Orellana hasta llegar al Centro Comercial El Policentro nuestra décimo segunda parada donde sería una estación ideal para los

huéspedes del Hotel Hilton Colón, posteriormente continuaríamos hasta la Av. Del Periodista, hasta llegar al Puente 5 de Junio para tomar el paso comunicador que nos lleve hasta el puente de la calle Aguirre para regresar hacia la Vía a la costa por la Av. De Barcelona, una vez llegando vía a la costa, nuestra siguiente y última parada sería El Bosque Protector Cerro Blanco, y así terminaríamos nuestro recorrido nuevamente en el Aeropuerto Daular.

Es importante que se tome en cuenta que este es un recorrido inicial, que por ningún motivo resulta definitivo, sino que se irán adecuando nuevas paradas de acuerdo a los resultados de demanda que presente una vez que el proyecto sea puesto en marcha, pudiéndose añadir atractivos como la Visita al Jardín Botánico, Cementerio General, Planetario, Estadio de Barcelona, o el restaurado Parque Forestal, entre otros sitios que resultarían muy atractivos también para el visitante.

La propuesta se basa en que el municipio tomé este proyecto a su cargo, de igual manera como se creó la fundación para la construcción del aeropuerto se puede crear una que busque financiamiento y patrocinio para convertir en realidad lo anteriormente planteado, de esta manera el Municipio

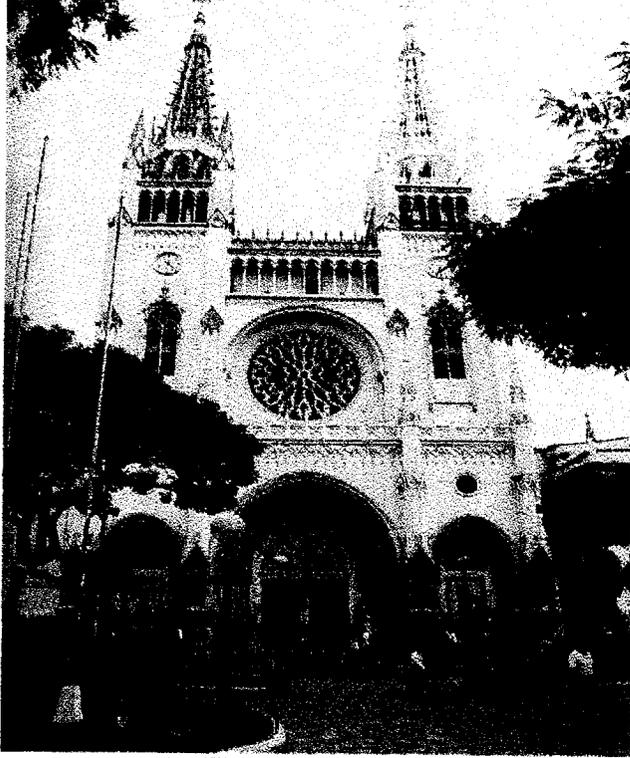
proporcionaría una herramienta para conocer la ciudad y permitiría a las agencias de turismo de Guayaquil desarrollarse en lo que es turismo local, que se da en un número casi nulo en nuestra ciudad.

Cabe destacar que como se mencionó anteriormente cada parada o estación del bus en algunos casos involucra mas de un atractivo como en el caso de la parada en El Fortín de Las Peñas o el Malecón 2000, donde se pueden visitar museos y parques que necesitan un guía especializado para que de esta forma sean mejor aprovechados.

De esta manera es como el bus lograría el objetivo de dar a conocer los más importantes atractivos de la ciudad en su forma, pero en su fondo el responsable de hacer conocer la historia que involucra cada atractivo es la agencia de turismo con los paquetes que ofrezca, tratando de que sea lo más entretenido y atrayente para que el turista se interese por la oferta de la agencia.

### ***Descripción de los atractivos a visitarse en el recorrido***

## Catedral de la ciudad



**Figura No. 1**

Está localizada en la esquina de las calles Chimborazo y Clemente Ballén, puede ser visitada todos los días, en la mañana desde las 09:00 hasta las 12:00 y en las tardes desde las 14:00 hasta las 17:00.

Esta Catedral de estilo neo- gótico fue construida en 1948. El altar fue construido de mármol de Cuenca y sus vitrales son un maravilloso trabajo de arte.

## Plaza Centenario



**Figura No. 2**

Ubicada en la parte más céntrica de la ciudad de Guayaquil, en esta se encuentra la columna de la independencia, que es un homenaje a los próceres de la independencia de la ciudad.

Esta se empezó a construir el 09 de Octubre de 1899 y fue inaugurada en 1918. Además de la Columna de los Próceres podemos encontrar otras estatuas que valen la pena conocer en este lugar y que nos informan un poco más sobre la historia de la Independencia de nuestra ciudad.

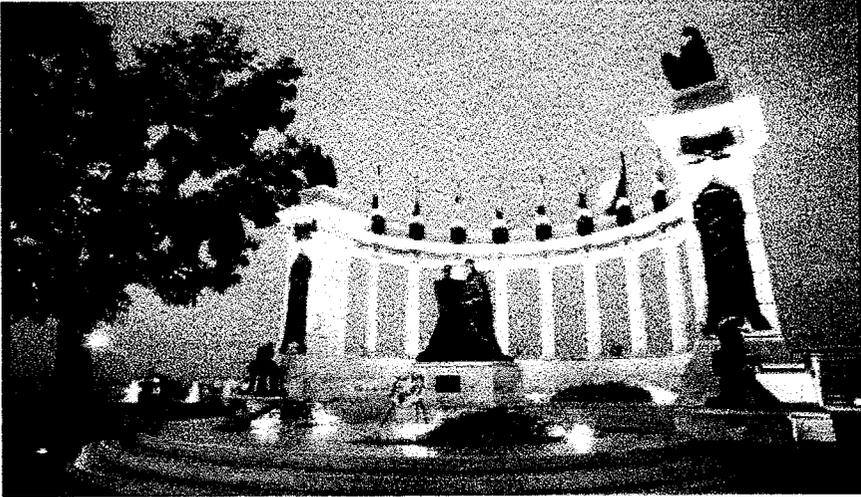
### Parque Seminario



**Figura No. 3**

Se encuentra ubicado en medio de hoteles destacados de la ciudad y frente a la Catedral Guayaquil, entre sus atractivos principales están la presencia de las iguanas, por eso el nombre que se le da de parque Iguanas que es un elemento identificador en la fauna de nuestra región; entre otros atractivos está el estanque con tortugas, la glorieta, el monumento a Bolívar que fue una realización de el artista Francés Giovanni Andreimi, quien lo realizo en 1888 y este fue traído a Guayaquil el 24 de Octubre de 1888, siendo inaugurado el 24 de Julio de 1889.

## Malecón 2000



**Figura No. 4**

Gracias al aporte de muchos Ecuatorianos ha sido posible que en Guayaquil se construya la más importante obra de regeneración urbana. En su diseño se previó destinar una zona de establecimientos comerciales y locales de comida que contribuyen de gran manera al comercio.

Esta obra, apoyará al turismo nacional y extranjero ya que cuenta con monumentos importantes **tales** como el Reloj Público, La Rotonda y el Monumento a Olmedo, y en el futuro formará parte de esta obra, el Museo Antropológico del Banco Central, el cual presenta algunas salas con exposiciones

permanentes de las etnias costeñas y otras están dedicadas a presentar el trabajo de pintores ecuatorianos.

### El Barrio las Peñas

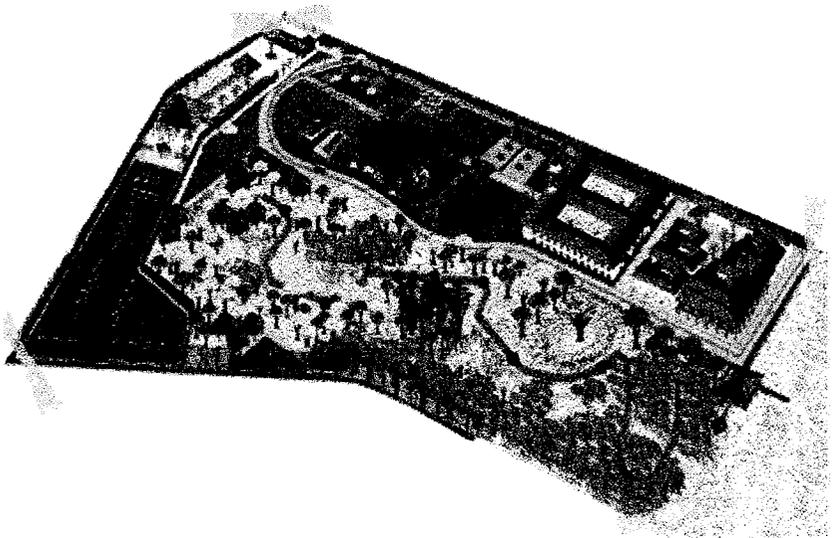


Figura No. 5

Situado en las faldas del cerro Santa Ana y frente al río Guayas. Es el único barrio que mantiene la tradicional construcción guayaquileña de casas de madera y ventanas de barajas que miran al río. En este barrio vivieron personalidades de la talla de Antonio Neumane, compositor del Himno Nacional; Alfredo Baquerizo Moreno, Carlos Arroyo del Río, y Diego Noboa Arteta, Ex Presidentes de la República.

Hoy es el barrio preferido por los pintores y la Asociación de Artistas Plásticos.

### Parque Histórico

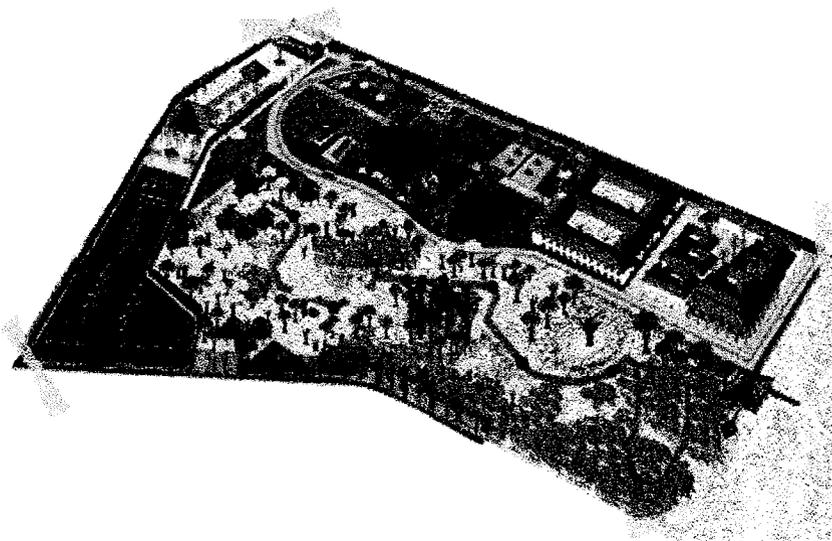


**Figura No. 6**

Localizado en el Cantón Zamborondón, detrás de el centro comercial Río Centro Entre Ríos. En la última década de el siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX la producción agrícola de la provincia del Guayas generó un gran boom económico en el país conocido como “El Gran Cacao”. El Parque Histórico intenta recrear este período de tiempo a sus visitantes. Está dividido en tres zonas: La vida silvestre, la urbana arquitectónica y la exposición de tradiciones.

Hoy es el barrio preferido por los pintores y la Asociación de Artistas Plásticos.

### Parque Histórico



**Figura No. 6**

Localizado en el Cantón Zamborodón, detrás de el centro comercial Río Centro Entre Ríos.. En la última década de el siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX la producción agrícola de la provincia del Guayas generó un gran boom económico en el país conocido como “El Gran Cacao”. El Parque Histórico intenta recrear este período de tiempo a sus visitantes. Está dividido en tres zonas: La vida silvestre, la urbana arquitectónica y la exposición de tradiciones.

La zona de vida silvestre recrea el habitat natural de los animales que solían vivir en esta región, contiene las más representativas especies de la costa Ecuatoriana.

La zona urbana arquitectónica intenta reconstruir la vida urbana del Guayaquil antiguo, mientras que la exposición de tradiciones muestra una huerta con los principales productos de la costa, una casa de hacienda, un centro de artesanías y arquitectura rural.

### **Puerto Hondo**

Está ubicado en el Km. 17 en el margen izquierdo de la Carretera Salinas – Guayaquil (Frente al Bosque Protector Cerro Blanco), es un recinto que cuenta con unos de los pocos brazos del Estero Salado que no están contaminados y en el que se puede observar el manglar y la fauna que en él habita.

Este lugar resulta muy atractivo para los turistas por sus tradicionales paseos en canoa que son guiadas por los jóvenes y pescadores del Club Ecológico y la Asociación de Puerto Hondo.

A más de los recorridos en canoa el lugar ofrece alquiler de botes y una cabaña – **vestidor** con duchas de agua dulce para enjuagarse después de nadar en el estero salado, además se puede disfrutar de platos típicos a excelentes precios.

### **Bosque Protector Cerro Blanco.-**

Localizado en el kilómetro 16 de la Vía Guayaquil – Salinas. La atención al público es diaria desde las 8:00 a.m. hasta las 16:00 p.m.

Para visitar- Cerro Blanco de Lunes a Viernes es necesario realizar una previa reservación, mientras que durante los fines de semana no es esta necesaria. Cerro Blanco está protegido bajo un decreto gubernamental y es administrado por la fundación Pro- Bosque.

Cerro Blanco es uno de las pocas áreas de bosque seco tropical que quedan en el Ecuador con una rica biodiversidad, incluyendo el jaguar, puma, entre otros.

### **Mercado Artesanal**

En este lugar se pueden encontrar a precios muy módicos toda las artesanías de las diferentes regiones del Ecuador, desde ropa, artículos de cuero, lana, piezas de cerámicas, instrumentos musicales típicos y una infinidad de objetos que atraerán la atención del visitante. El Mercado Artesanal es un lugar que definitivamente no puede ser obviado por el turista que visite la ciudad.

### **Museo Municipal**

Está localizado en la esquina de las calles Sucre y Pedro Carbo, puede ser visitado los **martes**, jueves y sábado desde las 9:00 a.m. hasta las 12:00 p.m. en la mañana y desde las 1500 p.m. hasta las 18:00 p.m. en las tardes y los días domingos durante la mañana.

Este museo se caracteriza por tener cuatro divisiones: Arqueológica, Histórica, Colonial y de arte moderno. Entre sus muestras más llamativas están las “Tzanzas” que son cabezas reducidas, técnica que es practicada por algunas tribus de la selva, lo más interesante sobre estas cabezas es que no pierden los rasgos físicos originales, el método de la reducción

es un misterio que no se ha podido descubrir hasta la actualidad.

### **Iglesia Santo Domingo**

Ubicada en la calle Rocafuerte, característica por ser la iglesia más antigua de la ciudad y ser la única edificación que conserva algún vestigio colonial que no fue destruido por el “Incendio grande” del año 1896 Esta fue construida en el siglo 16 y fue restaurada en el año 1938. Está decorada con pinturas de Salas y puede ser visitada de 8:00 a.m. a 12:00 p.m. en las mañanas y por las tardes de 15:00p.m. a 18:00 p.m.

### **Museo Banco Central.-**

Ubicado en las calles 9 de Octubre y Antepara, próximamente estará ubicado en el Malecón 2000.

El museo se dedica casi exclusivamente a la prehistoria del Ecuador que hasta el momento abarca un periodo desde los 8000 hasta 9 000 años AC., aproximadamente hasta la llegada de los españoles que asomaron por primera vez en las costas de las provincias de Manabí y Esmeraldas en 1526; pero

además posee una exposición continua de arte. Este museo podrá ser visitado de **Martes** a Viernes de 10h00 a 18h00 y los Sábados y Domingos de 10h00 a 14h00.

### **Museo Banco del Pacífico.-**

Este museo tiene una exposición permanente de 850 piezas de cerámica pre-hispánicas de la costa ecuatoriana. Recorriendo el lugar podremos observar en sus diferentes vitrinas una lista que detalla lo que contiene cada una de ellas. Explica cómo eran los cultos curanderos y el uso de las drogas alucinógenas, la mascadura de la coca, la agricultura, la caza y la pesca, la comida, la forma de sus viviendas, etc. El trabajo en conchas y el tejido y el adorno personal.

Veremos vasijas de efigies humanas, de animales tanto como de aves y otros animales pequeños como el pecarí, gallitos, kinkajon, mono lanudo, mono araña, etc. Vasijas con decoraciones en forma de murciélago. Gran número de botellas silbato que han sido encontrados en los asentamientos Chorrera. Máscaras de la Tolita de forma humana. Diferentes recipientes como cántaros altos, cántaros achatados, y arencos.

Cuenta además con una biblioteca café Internet, el cual se inauguró en Septiembre del 99.

El museo se encuentra ubicado en P. **Icaza** 113 y Pichincha, el horario de atención es de **Martes** a Viernes de 09h00 a 18h00, Sábados y Domingos de 11 h00 a 13h00, el valor de la entrada es gratuita

### **Parque Estrada, Washington y Guayaquil.**

Forman parte del proyecto que abarcará la recuperación de el Estero Salado, se encuentran ubicados entre la Avenida nueve de Octubre y el Malecón Emilio Estrada **Icaza**, junto al puente Cinco de Junio.

Entre los atractivos más significativos que brindará aparte de las áreas verdes y el Estero rehabilitado, están el muelle flotante para embarcaciones de paseo y la pileta tipo cortina de agua, que estarán ubicadas en el Parque Estrada.

### Museo del Cuerpo de Bomberos

Situado en la Plaza Colón frente a la Iglesia de Santo Domingo, este museo presenta una muestra de equipos, uniformes, medallas, fotografías, y otros recuerdos que rinden homenaje a todos estos héroes anónimos muchos de los cuales murieron por salvar vidas y pertenencias en los incendios.

El horario de atención del museo es de **martes** a sábado, de 10h00 a 17h00.

Entre las reliquias más significativas podemos destacar el Vehículo a vapor de la Compañía Aspiazu que llegó a Guayaquil en 1890, La Bomba de sistema gimbaleta de la compañía Nueve de Octubre y que fue usada en los dos grandes incendios en 1896 y 1902 y la estatua de un bombero, entre otras que le harán al visitante más amena y entretenida la visita.

### Cerro Santa Ana.-

Es uno de las obras que forma parte de la regeneración urbana de Guayaquil. Incluye atractivos **tales** como:

La escalinata Diego Noboa y Arteta

El Mirador El Fortín

Faro en la cumbre del Cerro

Museo Naval al aire libre

Parques y canchas deportivas

Restaurantes de comidas típicas y rápidas

Locales de artesanías

Plazoletas

Escenarios artísticos

Entre otros que brindarán muchas posibilidades de recreación para los visitantes locales y extranjeros

#### ***5.4. Determinación del crecimiento de pasajeros y turistas por la operación de/ nuevo aeropuerto.***

Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo el movimiento de pasajeros entre los países de América Latina y Asia del Pacífico hasta el año 1995 fue de 380000 pasajeros con una proyección de crecimiento del 12.80% por año, lo que nos daría una cifra en la actualidad de 782777 pasajeros aproximadamente, como se demuestra en la siguiente tabla.

**TABLA No. 72**  
**Movimiento de Pasajeros América Latina – Asia del Pacífico**  
**(IATA., crecimiento 12.8% anual)**  
**1995 – 2001**

<b>Año</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Año</b>	<b>Pasajeros</b>
1995	380.000	1999	615.205
1996	428.640	2000	693.951
1997	483.506	2001	782.777
1998	544.395		

**Fuente: Grupo Tesis (proyección crecimiento anual)**

Si de esta cantidad de pasajeros, solo se toma 80000 al año para que hagan su punto de conexión en Guayaquil, es decir 219.17 pasajeros por día, y si consideramos que la capacidad del 100% del avión es de 250 pasajeros como máximo, tendríamos como resultado un vuelo diario con resultados a favor, del 87.60% de nivel de ocupación,

Siguiendo una proyección lineal del 12.8% de crecimiento nos dará el siguiente resultado:

**TABLA No. 73**  
**Proyección Movimiento de Pasajeros por la nueva ruta propuesta**  
**Guayaquil • Tokyo**  
**2001 – 2010**

Año	Pasajeros
2001	80.000
2002	90.240
2003	101.791
2004	114.820
2005	129.517

Año	Pasajeros
2006	146.095
2007	164.795
2008	185.889
2009	209.683
2010	236.522

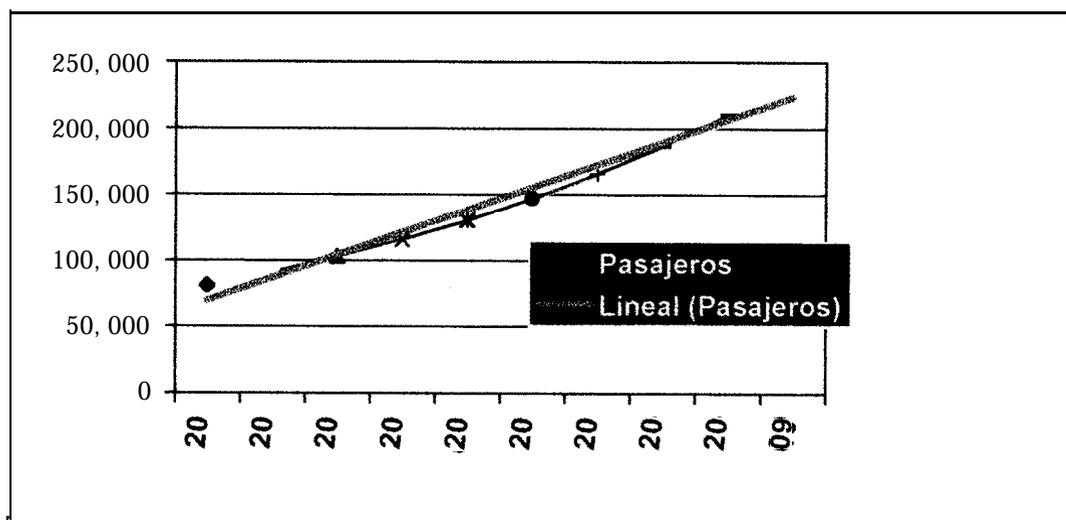
Fuente: Grupo Tesis (proyección crecimiento anual)

### GRAFICO No. 8

Proyección crecimiento del movimiento de Pasajeros  
por la ejecución de la nueva ruta propuesta

Guayaquil - Tokyo

2001 - 2010



Fuente: Grupo Tesis (proyección crecimiento anual)

Sólo con esta proyección lineal, podemos apreciar que sí es factible y muy rentable la ejecución de la nueva ruta para el tráfico de pasajeros, y si agregamos a esta proyección la carga que se transportaría podemos concluir que el nuevo aeropuerto de Guayaquil puede convertirse en la puerta de tráfico aéreo intercontinental más importante del Cono Sur.

## CONCLUSIONES

1. Las nuevas rutas propuestas tomando como punto de conexión a Guayaquil, tienen las siguientes ventajas:
  - Disminución en tiempo de viaje para el pasajero y la empresa
  - Acortamiento de distancias
  - Ahorro de combustible
  - Ahorro de costos operacionales
2. Todos estos factores nos clasifican con una excelente nueva opción para que los inversionistas nos consideren como una nueva puerta de tráfico intercontinental y transpacífico.
3. Con la implementación de las nuevas rutas se generaría un tráfico significativo de pasajeros tránsito que serían nuestro mercado objetivo principal, logrando con esto el incremento del flujo de

turistas para Guayaquil con el consiguiente crecimiento socio-económico para la ciudad.

4. La propuesta turística "Paseo Guayaquil", no sólo se limitará a ser usado por los visitantes del extranjero, será también un interesante atractivo para los residentes del país y de la ciudad.

## RECOMENDACIONES

1. Realizar un estudio para el movimiento de carga que se generará con el nuevo aeropuerto y la ejecución de las nuevas rutas, lo cual incidiría en el crecimiento socioeconómico de la ciudad.
2. Hacer un estudio de planificación turística y analizar los sitios propuestos para el “Paseo Guayaquil”, para poder determinar los factores críticos y **preponderantes** del proyecto.
3. Realizar un estudio de formas de financiamiento para la ejecución de el proyecto turístico “Paseo Guayaquil”.

**A N E X O S**

## ANEXO No. 1

**AIRBUS 320**

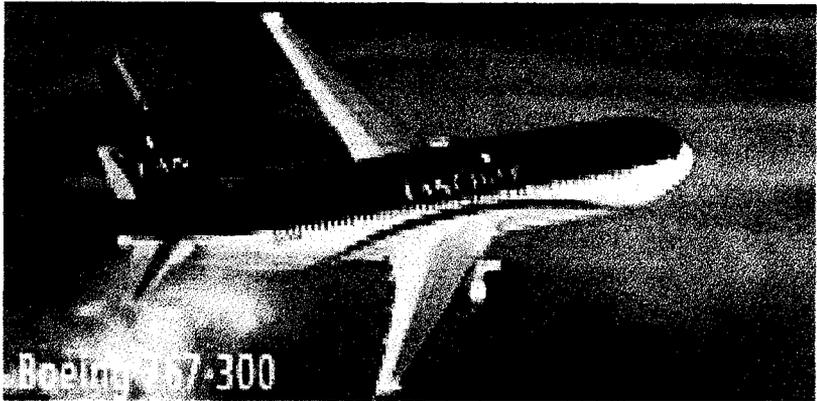
Equipo	Consumo Glns Hora	Autonomía (MN)	Velocidad NM/hora	Cap. Paxs
A320	745	3055 MN	450 MN/hora	150

## ANEXO No. 2

**AIRBUS 340**

Equipo	Consumo Glns Hora	Autonomía (MN)	Velocidad NM/hora	Cap. Paxs
A340	1806	8530 MN	496 MN/hora	316

**ANEXO No. 3**  
**BOEING 767-300**



<b>Equipo</b>	<b>Consumo Glns Hora</b>	<b>Autonomía (MN)</b>	<b>Velocidad NM/hora</b>	<b>Cap. Paxs</b>
<b>B767-3</b>	1270	6423 MN	460 MN/hora	210

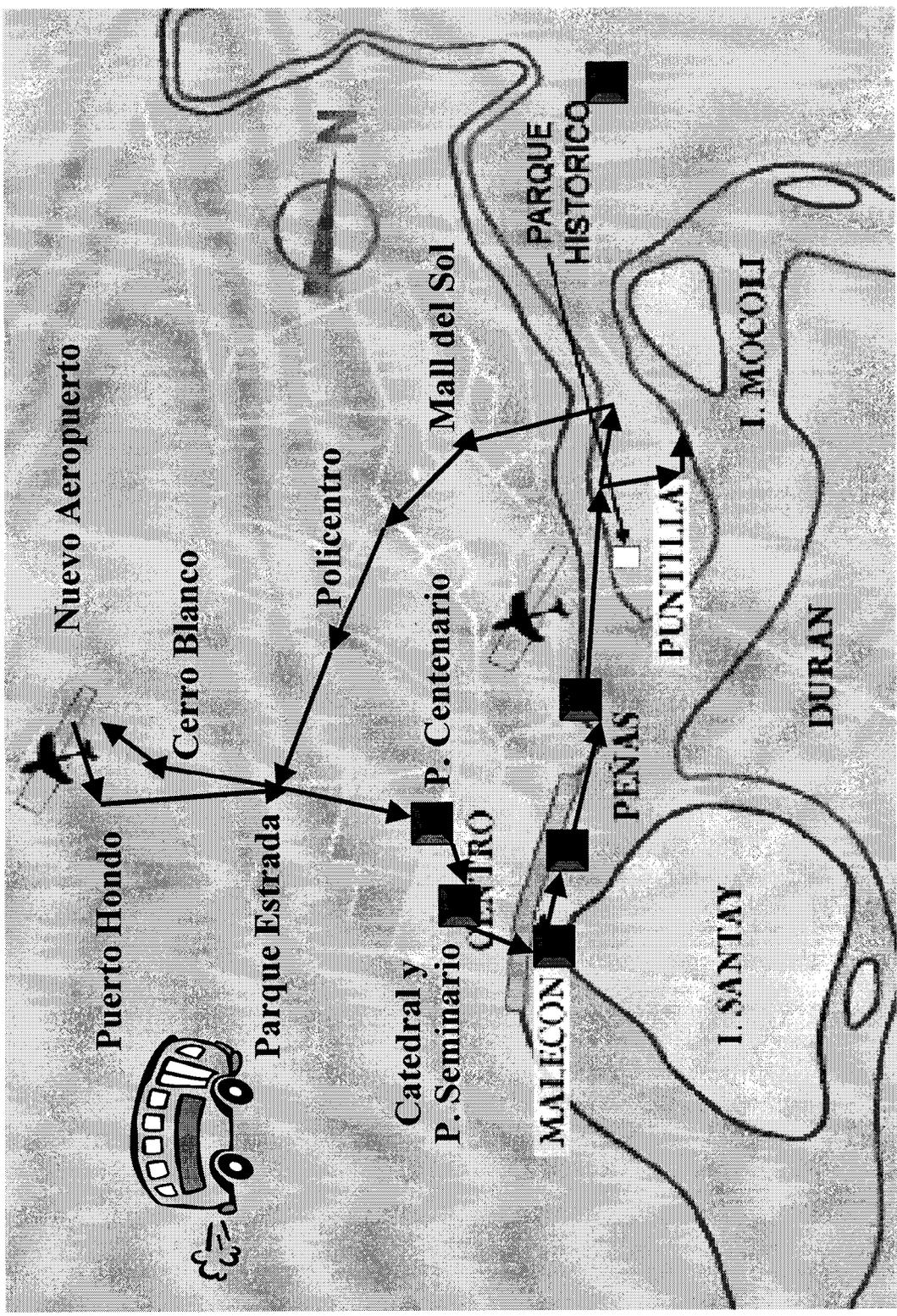
**ANEXO No. 4**  
**BOEING 737-200**



<b>Equipo</b>	<b>Consumo Glns Hora</b>	<b>Autonomía (MN)</b>	<b>Velocidad NM/hora</b>	<b>Cap. Paxs</b>
<b>B767-2</b>	1206	6988 MN	457 MN/hora	174

### ANEXO NO. 5

### Plano Mapa "Paseo Guayaquil"



## B I B L I O G R A F I A

1. [www.Turismo . . . . . /eur esp barc.htm](#)
2. [www. boletin-turistico.com](#)
3. [www.directoriobarcelona.com](#)
4. [www.conam.gov.ec/html s/aeropuerto.html](#)
5. [www.vivecuador.com](#)
6. [www.leylatina.com](#)
7. [www.turismoquayas.com](#)
8. [www.malecon200.com](#)
9. [www.anestour.com](#)
- 10.** [www.guayaquil.gov.ec/elcabildo/boletin/006/boletin6\\_004.htm](#)
11. [www.asamblea.gob.pa/legispan/acta/2001/Abril/ple](#)
12. [www.inforegio.cec.eu. htm](#)
- 13.** <http://www.infodesarrollo.org>
14. Sistema de Distribución de pasajeros Amadeus

15. Diario El Universo, El Universo, pag 5 (18 de abril del 2001)
16. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (22 abril del 2001)
17. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (17 de mayo del 2001)
- 18.**Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (20 de julio del 2001)
19. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 10 (23 de julio del 2001)
20. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, paginas 1, 2, 9 (25 de julio del 2001)
21. Diario El Universo. La perla del Futuro. paginas 1 a la 9.( 25 de julio/2001)
22. Diario El Universo. Guayaquil Mas Ciudad (anexo del periódico) 10 agosto del 2001)
23. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (10 de agosto del 2001)
24. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 10 (11 de Agosto del 2001)
25. Diario El Universo. El gran Guayaquil pag 10 (12 de agosto del 2001 )
- 26.**Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 2 (5 de agosto del 2001)
27. Diario El Universo. El Universo pag 6 (15 de septiembre del 2001)
28. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (19 de octubre del 2001)
29. Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (4 de noviembre del 2001)
- 30.**Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (8 de noviembre del 2001)
- 31.**Diario El Universo. El Universo, pag. 4 (9 de noviembre del 2001)
- 32.**Diario El Universo. El Gran Guayaquil, pag 1 (31 de diciembre del 2001)
33. Diario El Universo. El Universo, pag 3 (8 enero del 2002)