

386.3
AVI



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

Facultad de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar

**“DIAGNOSTICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE TURISTICO FLUVIAL DE LA CIUDAD DE
GUAYAQUIL Y PROPUESTA DE MEJORA”**

TESIS DE GRADO

Previo a la obtención del Título de:

Licenciada en turismo

Presentado por:

Daniela María Avilés Salazar

Andrea Soledad Bravo Aguilera

GUAYAQUIL - ECUADOR

Año: 2010



A E 125551

AGRADECIMIENTO

Muchas personas hicieron posible que llegara a este punto, primero mi mami que siempre creyó en mí y que me alienta a aspirar a más, a todos mis profesores, desde la secundaria hasta la universidad, sobretodo aquellos que con su calidad profesional y personal marcaron momentos especiales, mis amigas por su apoyo, a la ESPOL por darme un espacio para formarme profesionalmente y Dios por guiarme en todo momento.

Daniela Avilés Salazar

AGRADECIMIENTO

Muchas personas hicieron posible que llegara a este punto, primero mi mami que siempre creyó en mí y que me alienta a aspirar a más, a todos mis profesores, desde la secundaria hasta la universidad, sobre todo aquellos que con su calidad profesional y personal marcaron momentos especiales, mis amigas por su apoyo, a la ESPOL por darme un espacio para formarme profesionalmente y Dios por guiarme en todo momento.

Daniela Avilés Salazar

DEDICATORIA

Este trabajo es para mi madre y para todas aquellas personas que luchan por salir adelante sin importar los problemas que tengan que enfrentar, aquellos que quieren superarse cada vez más, y para los que siempre tuvieron fe y confianza en mí.

Daniela Avilés Salazar

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme la oportunidad de poder compartir este proyecto con mi familia, amigos y demás personas que cooperaron con la realización del mismo; nuestro director de tesis Ing. Alejandro Chanabá por su apoyo incondicional durante la realización del proyecto y por ser partícipe de sus conocimientos que contribuyeron para la culminación del mismo.

Andrea Bravo Aguilera

DEDICATORIA

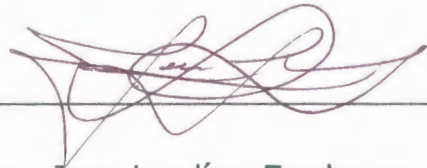


LICTUR - BIBLIOTECA

Este proyecto está dedicado principalmente a mis padres, que me apoyaron en todo momento y me han ayudado a cumplir mis metas e ideales, por su paciencia y tolerancia y a todas las personas de quienes recibí valiosas enseñanzas a lo largo de la carrera universitaria y por supuesto a Dios por darme la sabiduría necesaria para culminarla con éxito.

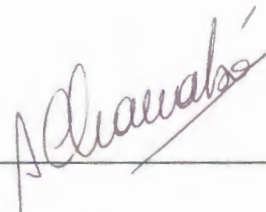
Andrea Bravo Aguilera

TRIBUNAL DE GRADUACION



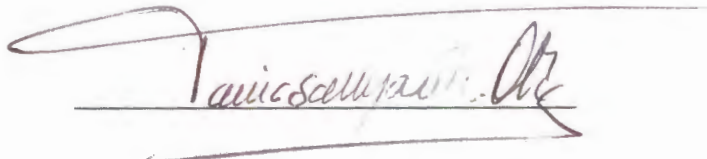
Msc. Jerry Landívar Zambrano

Presidente del Tribunal



Ing. Alejandro Chanabá Ruiz

Director de Tesis

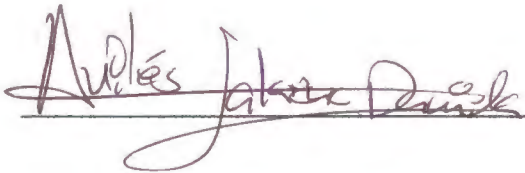


Lcda. Samantha Ortíz Franco

Miembro Principal

DECLARACION EXPRESA

"La responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas expuestos en esta tesis, corresponden exclusivamente a su autor, y el patrimonio intelectual de la Tesis de Grado corresponde a la ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL".



Daniela Avilés Salazar



Andrea Bravo Aguilera

RESUMEN

El presente proyecto establece un diagnóstico sobre la calidad del sistema de transporte turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil que por su privilegiada ubicación ha sido y es uno de los puertos principales de nuestro país. Aunque tradicionalmente desde hace varios años atrás hasta la actualidad, el transporte marítimo y fluvial se ha limitado a labores de exportación e importación.

Teniendo en cuenta que las embarcaciones dedicadas al transporte turístico fluvial en la ciudad no cumplen con niveles básicos de seguridad, recomendamos la implementación de equipos que ayuden a cumplir con los requisitos fundamentales. Afianzándonos en el concepto básico de calidad de las normas ISO aplicables a servicios y productos, y Enmiendas del Convenio Internacional SOLAS.

Además de crear nuevos servicios turísticos como; horarios de navegación, rutas, y servicios adicionales, entre otros, que contribuyen a diversificar la oferta y tener visitantes más satisfechos, obteniendo la maximización de los recursos y minimización de los gastos.

INDICE GENERAL

Pag.

INDICE GENERAL	I
INDICE DE TABLAS	II
INDICE DE FIGURAS	III
INDICE DE ANEXOS	III
INTRODUCCION	1
CAPITULO I.	3
Antecedentes generales del transporte turístico	3
I.1 Historia del transporte marítimo y fluvial	3
I.1.1 Embarcaciones primitivas	3
I.1.2 Barcos egipcios	4
I.1.3 Edad de la vela	7
I.1.4 Edad del vapor	9
I.1.5 Edad nuclear	11
I.2 Clasificación de las embarcaciones	13
I.2.1 Cruceros	13
I.2.2 Buques	31
I.2.3 Barcos, yates, canoas, gabarras	33
I.3 Entidades que rigen el transporte marítimo y fluvial	34
I.4 Inicios del transporte marítimo y fluvial en el Ecuador	43
I.4.1 Reglamentos que rigen el transporte marítimo y fluvial en el Ecuador	50
I.4.2 Evaluación del transporte marítimo y fluvial en el Ecuador	55
CAPITULO II	58
Embarcaciones en Guayaquil.	58
II.1 Embarcaciones que ofrecen servicios turísticos en Guayaquil.	58
II.1.1 Inicios	58
II.1.2 Tipo de embarcaciones	60
II.1.3 Tipo de turismo que ofrecen	62
II.1.4 Normas de seguridad.	100
CAPITULO III.	103
Evaluación de la calidad del servicio turístico	103

III.1.1 Fuentes de Información	103
III.2 Tabulación y gráficos de la información obtenida	106
III.3 Resultados obtenidos	119
CAPITULO IV.	121
Propuesta de mejora del sistema de transporte turístico fluvial.	121
IV.1 Nuevos servicios.	121
IV.2 Sistemas de calidad aplicados a la propuesta.	124
IV.3 Presupuesto estimado.	162
CONCLUSIONES	
RECOMENDACIONES	
GLOSARIO	
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	



LICTUR - BIBLIOTECA

INDICE DE TABLAS

	Pag.
Tabla # I Niveles de confianza.	106
Tabla # II Análisis FODA servicio de transporte turístico fluvial en la ciudad de Guayaquil.	126
Tabla # III Objetivos de calidad.	133
Tabla # IV Presupuesto Implementación de Normas básicas de seguridad en embarcaciones que prestan servicio de transporte turístico fluvial.	164
Tabla # V Presupuesto Implementación de señalización.	165

INDICE DE FIGURAS

		Pag.
Figura 1.1.1	Drómona bizantino	4
Figura 1.1.2	Drakkar vikingo	6
Figura 1.1.3	Réplica de la carabela "Santa María" de Colón	8
Figura 1.1.4	Primer barco a vapor "El Clermont"	10
Figura 1.1.5	El Savannah	12
Figura 1.2.6	Crucero protegido Brooklyn 1898	14
Figura 1.2.7	Crucero Costa Crocieri	16
Figura 1.2.8	Royal Viking Line	17
Figura 1.2.9	Norwegian Epic	18
Figura 1.2.10	Celebrity Equinox	19
Figura 1.2.11	Silver Whisper	20
Figura 1.2.12	Mein Schiff	21
Figura 1.2.13	Amazon Clipper	28
Figura 1.2.14	Yate Tucano	29
Figura 1.2.15	Iberostar Grand Amazon	30
Figura 1.2.16	Buque de pasajeros	33

Figura 3.2.17	Promedio de Gasto Visitantes Barco Pirata Henry Morgan	108
Figura 3.2.18	Motivación de la Visita Barco Pirata Henry Morgan	109
Figura 3.2.19	Servicio en la Embarcación Barco Pirata Henry Morgan	109
Figura 3.2.20	Seguridad en la Embarcación Barco Pirata Henry Morgan	110
Figura 3.2.21	Servicios Adicionales Barco Pirata Henry Morgan	111
Figura 3.2.22	Promedio de Gasto Visitantes Cruceros Discovery	112
Figura 3.2.23	Motivación de la Visita Cruceros Discovery	113
Figura 3.2.24	Servicio en la Embarcación Cruceros Discovery	113
Figura 3.2.25	Seguridad en la Embarcación Cruceros Discovery	114
Figura 3.2.26	Servicios Adicionales Cruceros Discovery	115
Figura 3.2.27	Promedio de Gasto Visitantes Ecobote	116
Figura 3.2.28	Motivación de la Visita Ecobote	116
Figura 3.2.29	Servicio en la Embarcación Ecobote	117
Figura 3.2.30	Seguridad en la Embarcación Ecobote	118
Figura 3.2.31	Servicios Adicionales Ecobote	119

Figura 4.2.32	Tripulación de las embarcaciones	128
Figura 4.2.33	Traje de bombero C.I.	139
Figura 4.2.34	Estación de manguera C.I.	140
Figura 4.2.35	Generador de emergencia	140
Figura 4.2.36	Bomba de aguas negras	141
Figura 4.2.37	Bomba C.I. de emergencia	141
Figura 4.2.38	Extintores	142
Figura 4.2.39	Detector de humo	144
Figura 4.2.40	Bocina o alarma C.I.	144
Figura 4.2.41	Aros salvavidas con rabiza	146
Figura 4.2.42	Aros salvavidas con rabiza y señal luminosa	146
Figura 4.2.43	Chalecos salvavidas de embarcaciones Tipo III	148
Figura 4.2.44	Chalecos salvavidas de adulto SOLAS Tipo I	148
Figura 4.2.45	Chalecos salvavidas de niño SOLAS Tipo I	149
Figura 4.2.46	Bengalas de Mano	150
Figura 4.2.47	Bengalas de Paracaídas	151
Figura 4.2.48	Señal de humo	151
Figura 4.2.49	Radio baliza satelitaria EPIRB	152
Figura 4.2.50	Balsas salvavidas SOLAS	153



LICTUR - BIBLIOTECA

Figura 4.2.51	Radio Bi-Direccional.	154
Figura 4.2.52	No fumar	155
Figura 4.2.53	Mascara de respiración	156
Figura 4.2.54	Peligro maquinaria	156
Figura 4.2.55	Equipo de primeros auxilios	157
Figura 4.2.56	Ruta primaria de escape	157
Figura 4.2.57	Ruta secundaria de escape	157
Figura 4.2.58	Precaución con el escalón	157
Figura 4.2.59	Chalecos salvavidas	158
Figura 4.2.60	Aros salvavidas	158
Figura 4.2.61	Balsas salvavidas	158
Figura 4.2.62	Punto de encuentro	158
Figura 4.2.63	Señal de extintor	159
Figura 4.2.64	Localización de equipo contra incendios	159
Figura 4.2.65	Pulsador de alarma	159
Figura 4.2.66	Luces de barcos	161

INDICE DE ANEXOS

- Anexo A Vista Superior Amazon Clipper Premium.
- Anexo B Vista Superior del Yate Tucano.
- Anexo C Formato de Encuesta.
- Anexo D Formato de Entrevista.
- Anexo E Ruta Muelle Malecón 2000 - Isla Santay - Muelle Malecón 2000.
- Anexo F Ruta Muelle malecón 2000 - Las Eslusas- Puerto Marítimo - Muelle malecón 2000.
- Anexo G Ruta Muelle Malecón 2000 – Durán - Muelle Malecón 2000.
- Anexo H Feriados Nacionales/ 2009 – 2010.
- Anexo I Vista Lateral Plano Contra Incendio.
- Anexo J Certificado de Seguridad Para Buque de Pasaje.
- Anexo K Certificado de Seguridad Para Yate.
- Anexo L Certificado de Seguridad Para Lancha.
- Anexo M Símbolos Contra Incendio.
- Anexo N Símbolos de Salvamento.

INTRODUCCIÓN

A lo largo de nuestros estudios universitarios se nos ha puesto en evidencia muchos puntos que faltan por desarrollarse en el ámbito turístico; el diagnóstico de la calidad del sistema de transporte turístico fluvial en la ciudad de Guayaquil, es uno de ellos, debido a la poca importancia que éste ha recibido, por las autoridades y entidades del medio.

Los objetivos que ayudarán a evaluar y mejorar la calidad del servicio de transporte turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil, de manera general, serían: identificar el tipo de turismo al que están enfocados las embarcaciones que ofrecen estos servicios, establecer si la calidad del servicio turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil satisface las necesidades de los visitantes, y finalmente, determinar los servicios complementarios que se ofrecen y los que se pueden adicionar.

Para la estimación de la demanda de este diagnóstico se utilizará información de fuentes estadísticas primarias obtenidas en las encuestas realizadas a los usuarios, público en general y entrevistas a los proveedores del mismo. Luego,

con esta información se comparará el servicio y los precios de los competidores del sector, información que será utilizada para establecer sus falencias y como estas se pueden corregir.

Desde hace más de 40.000 años, según los historiadores, arqueólogos y antropólogos, el hombre asentado en Nueva Guinea e Islas del Pacífico utilizó de alguna forma el transporte marítimo como medio de subsistencia (pesca) y para desplazarse de una isla hacia otra. Guayaquil, considerada el Puerto Principal y comercial del Ecuador, se ha quedado estancada en cuanto a transporte turístico fluvial se refiere, sobre todo ahora que empieza a posicionarse como destino turístico; gracias a la regeneración urbana, desarrollo de recursos turísticos, concienciación de la comunidad e incremento de profesionales en turismo. Por esto consideramos que requiere una evaluación oportuna del servicio y la implementación de servicios complementarios.

En el presente trabajo comprobaremos si el servicio de transporte turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil brinda seguridad y a su vez satisface los requerimientos de la demanda. Teniendo en cuenta las actividades de recreación que se puedan mejorar o adicionar.

Capítulo I:

ANTECEDENTES GENERALES DEL TRANSPORTE

TURÍSTICO

I.1 HISTORIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

I.1.1 Embarcaciones primitivas

Aunque no se conoce la época exacta en la que aparecieron las primeras embarcaciones, es probable que las sociedades más primitivas emplearan troncos o pieles de animales inflados para atravesar ríos y lagos. El artefacto más sencillo para navegar es la balsa (o armadía) y la canoa. Aproximadamente en el año 600 apareció el junco chino, el velero tradicional más antiguo que se conoce, se empleaba para el comercio y las guerras.

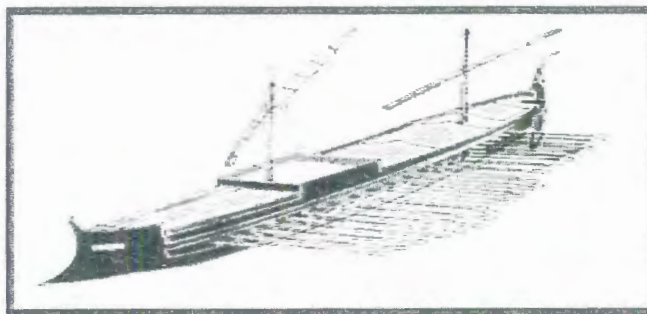


Fig. 1.1.1 Drómona bizantino
Fuente: Wikipedia

I.1.2 Barcos egipcios

En el Antiguo Egipto no había árboles, por lo que sus primeras embarcaciones se hacían con papiros o juncos amarrados en toda su extensión. En el continente Americano y en Oceanía, los indígenas fabricaban embarcaciones más largas y estrechas, mayores que la canoa, hechas de madera en una pieza o de varias piezas unidas con fibras. Éstas reciben el nombre de piraguas. Es seguro que las primeras civilizaciones orientales (3000 A.C.), ya se valían de embarcaciones pequeñas construidas de madera, cuyo principal medio de propulsión eran los remos y la vela como un elemento auxiliar. En esa misma época los egipcios, siguiendo el ejemplo de los fenicios, transformaron poco a poco sus embarcaciones para adaptarlas a la navegación marítima.

Entre el tercer y primer milenio A.C., los fenicios desarrollaron la construcción naval efectuando una intensa actividad comercial y de exploración marítima en el Mediterráneo. Los griegos y los romanos aprendieron de ellos las técnicas para construir barcos, siendo el principal de estos el trirreme. En la época grecorromana apareció la distinción entre buque de guerra y buque mercante. Los primeros tenían cascos más sólidos y pesados, usaban velas cuadrangulares, mientras los segundos eran ligeros y propulsados mediante remos.

Bizancio, tras la caída del Imperio Romano, continuó mejorando las técnicas de construcción naval, construyendo la drómona, un barco mixto a remos y vela, y otros barcos de carga de dos o tres palos y velas cuadradas. En esta época apareció la vela triangular o latina y los cascos de las embarcaciones fueron más ligeros y veloces. En la misma época, en el norte de Europa, los vikingos navegaban en embarcaciones de madera a remos y con una sola vela cuadrada. Se conocían como los drakkar y los snekar, estos y permitieron las exitosas conquistas vikingas del medieval.

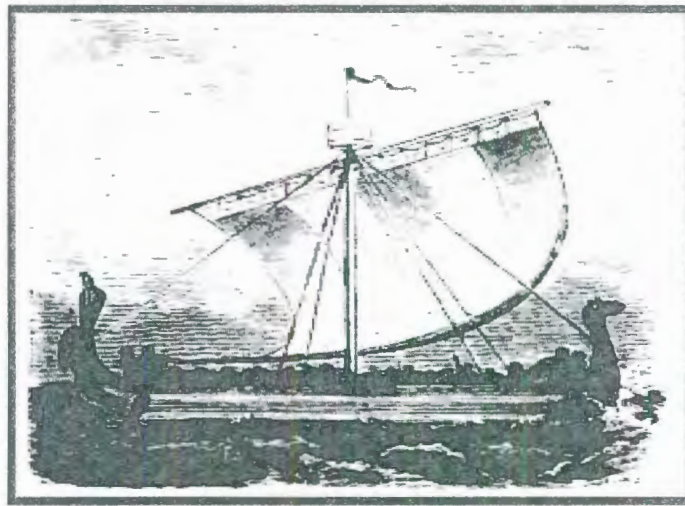


Fig. 1.1 2 Drakkar vikingo
Fuente: Wikipedia

Durante la época de las Cruzadas, las naves continuaron evolucionando. Se construyeron las galeras para el aparato militar, las carracas y galeones para el comercio. La galera romana variaba entre los 30 y 60 m de eslora y era impulsada por 20 remeros a cada banda y por velas en dos o tres mástiles. A partir del siglo XV las galeras se equiparon con cañones. Hubo galeras que eran tripuladas por 1.200 hombres.

La coca (náutica) fue una embarcación nórdica de proa recta y popa redondeada. Las maderas se colocaban en forma de tingladillo solapándose unas a otras. Poseían dos o más cubiertas y fueron utilizadas casi exclusivamente para el comercio, desaparecieron en el siglo XVII.

I.1.3 Edad de la vela

Las carracas eran navíos grandes, robustos, redondos, de alto bordo y de velas especializados en el transporte de grandes cargas en travesías largas, aptos para el comercio entre Flandes y el Mediterráneo y posteriormente para atravesar el Atlántico. Hubo carracas desde el siglo XII hasta el siglo XVI, fueron los mayores buques de su época. Provenían de modificar la coca (náutica) nórdica.

Más pequeña que la coca pero de excelentes condiciones marineras fue la carabela, embarcación a vela, ligera, alta, larga hasta 30m, y estrecha que contaba con tres mástiles sobre una sola cubierta y un castillo elevado en la proa y otro en la popa. Llevaba velas cuadradas en los palos trinquete y mayor, y aparejo latino en la mesana. Gracias a estas características pudo afrontar con éxito los viajes a través del océano. Navegaba a diez kilómetros por hora, y fue utilizada por españoles y portugueses en los viajes de exploración durante el siglo XV. La carabela copió de la escuela mediterránea el casco, el uso de varios mástiles y la vela triangular, mal llamada latina porque proviene del mundo árabe. De la escuela del mar del Norte y Báltico, de los vikingos y de las ciudades Hanseáticas, tomó el ejemplo de la "coca" y de esta última dos elementos: el timón de codaste y la vela cuadrada en el palo mayor. El

timón de codaste, gruesa pieza de madera colocada en la popa le permitía a la nave mantener una dirección o rumbo.

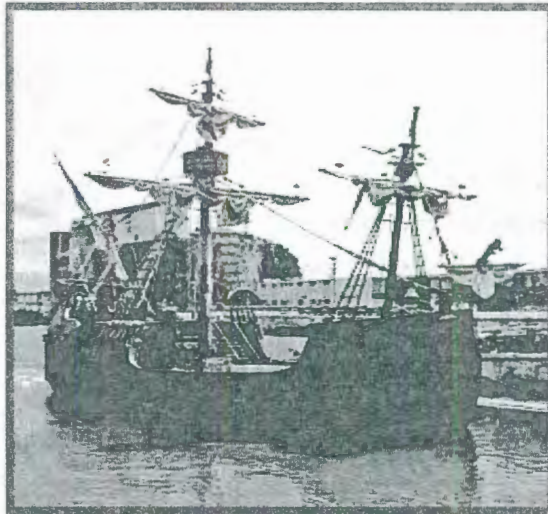


Fig. 1.1.3 Réplica de la carabela "Santa María" de Colón"
Fuente: Wikipedia



LICTUR - BIBLIOTECA

El galeón fue una embarcación a vela utilizada desde mediados del siglo XV. Consistía en un bajel grande de alto bordo que se movía por la acción del viento. Fue una derivación de la carraca pero combinada con la velocidad de la carabela, en contraste los galeones eran barcos de gran tamaño y poseían gran capacidad de fuego.

En el siglo XVI, después que Juan Sebastián Elcano efectuara la primera circunnavegación a la Tierra, el comercio marítimo transatlántico aumentó considerablemente, lo que incentivó la investigación y la creación de nuevos tipos de naves más apropiadas para largas travesías y para soportar los

rigores de la mar en forma continua. Así fue como apareció el navío que en el mundo militar adoptó el nombre de bergantín, en el ámbito comercial la urca y los ya nombrados galeones.

Más adelante aparecieron en la marina militar: la fragata, nave que tenía dos puentes y la corbeta con sólo uno. En la marina comercial apareció el bergantín-goleta y la goleta. El último tipo importante de nave a vela fue el clíper que apareció en 1840 construido en los Estados Unidos de América, destinado inicialmente al tráfico entre Norteamérica y Europa, que luego se extendió a Oceanía y Asia. Era de casco de madera fino y ligero, Alcanzaba gran velocidad en sus travesías compitiendo con las naves a vapor que ya estaban apareciendo. También en el siglo XIX apareció el buque de pesca de mayor tonelaje, el ballenero, de gran calado y espacio en cubierta para poder faenar a las ballenas y cachalotes que cazaban.

I.1.4 Edad del vapor

En el siglo XIX la construcción naval comenzó a utilizar el hierro para el casco y el vapor para la propulsión, lo que constituyó una revolución en el ámbito marítimo. El "Clermont"(1), pequeña nave de madera construida en los

Estados Unidos por Robert Fulton fue el primer barco propulsado por ruedas movidas mediante maquinaria a vapor, prestó servicios efectivos a la navegación, remontando el río Hudson en 1807. Desde esa fecha los buques a vapor se multiplicaron, A las naves se les colocaron mástiles y velas además de ruedas en sus costados para darles más velocidad en sus travesías oceánicas.

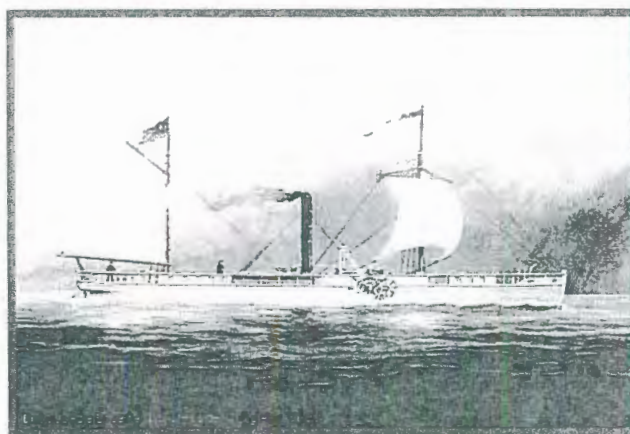


Fig. 1.1.4 Primer barco a vapor "El Clermont"
Fuente: Encarta 2007

En 1821 se construyó en Inglaterra el primer buque a vapor con casco de hierro el "Aaron Manby" que en 1822 efectuó su primera navegación desde Londres a El Havre. Luego, en 1838, Brunel construyó el "Great Western" primer transatlántico con el mismo del Aaraon Manby de casco de hierro dando inicio a la verdadera era de la construcción naval de hierro. En 1845 entró en servicio el paquebote "Great Britain", transatlántico de pasajeros de

casco de hierro y hélice. A partir de entonces el progreso en la construcción naval no se ha detenido.

La marina mercante es factor fundamental en el desarrollo de los países. La actividad naviera genera una importante actividad económica que se refleja en sus puertos y en la economía. Inicialmente los buques de guerra fueron los que más progresaron comparados con las naves mercantes, que se dividían en: pasajeros y de carga.

Hacia finales del siglo XX los buques mercantes comenzaron a especializarse de acuerdo al tipo de carga a transportar: carga seca, graneleros, carga general, petroleros, frigoríficos, la gran revolución de los contenedores y la aparición de los buques porta contenedores. También apareció la propulsión nuclear en las naves mercantes. En la década de 1860 desaparecieron los buques a vapor y vela, esto porque ya la maquinaria de propulsión se había perfeccionado lo suficiente. En el siglo XX aparecieron los motores de combustión interna y a fines de ese mismo siglo la propulsión nuclear (2).

I.1.5 Edad nuclear

Estados Unidos en 1940 inició la construcción del USS Enterprise (CVN-65) primer portaaviones nuclear de la Armada de los Estados Unidos que además, entre los años 1961 y 1972, fue el buque de guerra más grande del mundo, tiene 342.3m de eslora, 78.4m de manga y 11.9m de calado. Su desplazamiento a plena carga era de 93.500 t, podía transportar 85 aviones y su velocidad máxima era sobre los 30 nudos con 8 reactores nucleares y 4 hélices y también poseía misiles antiaéreos teledirigidos.

En julio de 1959 fue lanzado al mar el "Savannah" perteneciente a la marina mercante estadounidense, fue el primer buque mercante que empleó la energía nuclear. A comienzos del siglo XXI la Armada de los Estados Unidos se alza como la más grande Armada nunca antes vista, la cual posee 9 portaviones nucleares de la clase Nimitz sobrepasando varios de ellos las 100.000 t de desplazamiento.

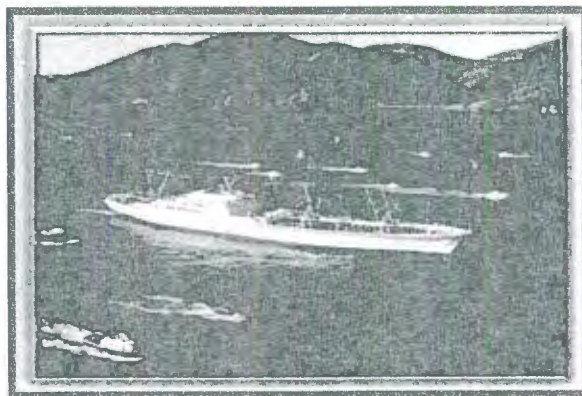


Fig. 1.1.5 El Savannah, primera nave mercante a propulsión nuclear.
Fuente: Wikipedia

I.2. Clasificación de las embarcaciones

I.2.1 Cruceros

Un crucero es un buque de guerra, aunque —dependiendo del contexto— el término puede hacer referencia a un viaje de placer en un barco de lujo.

Crucero protegido

El término crucero aparece en torno a 1870 para referirse a un tipo de nave con escaso blindaje, rápida y bien armada, capaz de detener en caso de guerra el tráfico mercante enemigo o de proteger las rutas marinas coloniales propias en ultramar en caso de necesidad. Es lo que se llama el "crucero protegido", una nave con una cubierta blindada que se curva por los lados protegiendo ligeramente los costados de la nave y que va a ser el núcleo de las escuadras coloniales, dejando los acorazados como buques principales para la guerra naval de primera línea.



Fig. 1.2.6 Crucero protegido Brooklyn 1898
Fuente: Wikipedia



LICTUR - BIBLIOTECA

Cruceros turísticos

Una vez que las compañías navieras sufrieron con la crisis de la segunda mitad del siglo XX, tras la Segunda Guerra Mundial, la competencia de la aviación, crisis energética, inflación de precios, cambio en destinos turísticos y la competencia entre compañías de navegación, los presionaron a realizar una reconversión y reestructuración de sus flotas (3). Al mismo tiempo que se les abrían nuevas posibilidades, el crucero "inclusive tour" marítimo, la organización de viajes turísticos por mar en oferta o como demanda de un itinerario turístico incluyendo puertos de ciudades históricas, agregándole excursiones terrestres a lugares de interés cercanos a dichos puertos.

Sin embargo, existen dos factores que los condicionan: la competencia entre tantas compañías y barcos de cruceros para un mercado todavía reducido en tiempos actuales en comparación a otros viajes; y la reducción de las áreas de los mares y océanos aptos para este tipo de turismo marítimo y portuario. Existen zonas geográficas que por sus largas distancias desde los mercados emisores potenciales - Europa y Norteamérica – hacia zonas del Pacífico u Oceanía es necesaria la combinación del avión para poderlos efectuar.

Las principales zonas geográficas del mundo donde se desarrolla esta actividad debido a sus recursos, infraestructura y servicios turísticos son:

El **Mediterráneo** que posee todas las características apropiadas por su clima, recursos turísticos y ofertas de servicios en más de una treintena de puertos de ciudades históricas. La época en la que operan los cruceros suele ser de abril a octubre. Se conoce tres tipos de recorridos:

- ✓ Por todo el Mediterráneo
- ✓ Por el Mediterráneo occidental (Italia, Francia, Túnez, España)
- ✓ Por el Mediterráneo oriental (Grecia, Yugoslavia, Turquía, Egipto, Israel, Chipre, etc.)

Estos recorridos pueden tener una duración que oscila entre cuatro a catorce días. Las principales compañías que llevan a cabo servicios por el Mediterráneo son: "Ybarra" (España); "Paquet" (Francia); "Adriática", "Achille Lauro", "Costa Crocieri" (Italia); "Hellenic", "Typaldos" (Grecia); CTC (Rusia).



Fig. 1.2.7 Costa Crocieri
Fuente: www.crucemar.com

En **Escandinavia** suelen operar solo en verano de junio a septiembre, en mares fríos. Su duración oscila entre cuatro, siete o catorce días. Los puertos de salida son: Southampton (Reino Unido), Copenhague (Dinamarca), Hamburgo (Alemania). Las zonas visitadas son: los Fiordos noruegos, el Cabo Norte y ciudades como Estocolmo, Copenhague, Oslo, Hamburgo, San Petersburgo, Helsinki, islas Lofoten, etc. Las principales compañías que

trabajan por esta área son: "Cunard" (Reino Unido), "Royal Viking Line", "CTC" (Rusia), "Royal Cruise".



Fig. 1.2.8 Royal Viking Line
Fuente: www.crucemar.com

En el **Caribe** se puede realizar cruceros durante todo el año gracias a su clima, con duración de cuatro a catorce días. En esta área se los combina con avión desde Europa. Suelen operar desde Estados Unidos teniendo a su paso puertos en Haití – República Dominicana, Puerto Rico, Santo Tomás, Islas Vírgenes, Bermudas, Jamaica, Bahamas, Curasao, y los de la costa mexicana, estadounidenses, venezolanas y colombianas. Las compañías que suelen operar la zona son: "Norwegian Cruise Lines" (Noruega); "Cunard" (Reino Unido); Costa Crocieri (Italia), etc (4).

Se ha anunciado que el Norwegian Epic, de la compañía norteamericana NCL y que se inaugurara en julio del 2010, realizará cruceros por el Mediterráneo de una semana de duración con salida desde el Puerto de Barcelona. Las rutas a bordo del buque más moderno de NCL, están previstas desde el 2011-2012, de mayo a octubre. Se comenzará con rutas por el Caribe desde Miami, en mayo del 2011 hará un crucero trasatlántico con destino Barcelona. En octubre, el buque volverá a cruzar el Atlántico, esta vez desde Barcelona con destino Miami. Este crucero de 13 noches hará escalas en las islas Azores y las islas Vírgenes.



Fig. 1.2.9 Norwegian Epic
Fuente: www.crucemar.com



LICTUR - BIBLIOTECA

El año 2009 estuvo lleno de inauguraciones que culminaron con la espectacular creación del "Oasis of the Seas" que pertenece a Royal Caribbean. Otro que vale la pena mencionar es el Celebrity Equinox de la

naviera Celebrity Cruises, una de las joyas de la compañía. Este es uno de los barcos más modernos del mundo y mejor equipado. Se encuentra navegando por el mar Caribe en cruceros de una semana con salidas desde el puerto de Fort Lauderdale, ofreciendo la oportunidad de conocer también la costa de Centroamérica y puntos de Sudamérica.



Fig. 1.2.10 Celebrity Equinox
Fuente: www.crucemar.com

En **América del Sur** son escasos, suelen coincidir con las rutas de los cruceros de largas distancias de compañías británicas y norteamericanas, que recalán en Bahía, Río de Janeiro (Brasil), Buenos Aires (Argentina), etc. En el **Pacífico** se puede distinguir dos tipos: los de largas distancias que recalán en Valparaíso y Santiago (Chile), Guayaquil (Ecuador) y El Callao – Lima (Perú); y los que transitan por los Mares del Sur que recorren varias islas de

los archipiélagos de Polinesia. En esta zona suelen operar compañías navieras norteamericanas y británicas.

La naviera Silversea Cruises es una de las mejores compañías de crucero en todo el mundo, no tanto por el tamaño de sus buques sino por la calidad y lujo que se presta en su interior. Colocan su máximo interés en prestar la máxima calidad a bordo ofreciendo espacios amplios y mayor concentración de tripulantes, para que la relación pasajero tripulante sea mayor y por lo tanto haya una mejor atención.



Fig. 1.2.11 Silver Whisper
Fuente: www.crucemar.com

En cuanto a los cruceros temáticos o se podría decir culturales, se encuentra la naviera de lujo, Tui Cruises que pone a disposición para los amantes de la

música clásica, la oportunidad de viajar y asistir a los ensayos de la Filarmónica de Viena, considerada la mejor orquesta del mundo. "Seis ciudades, una orquesta y un montón de mar", es el lema de este crucero ideal para melómanos y considerado el mayor acontecimiento musical del año, se realizará por el mar Báltico a bordo del Mein Schiff, que dispone de 962 camarotes, 262 metros de eslora y 32 de manga.

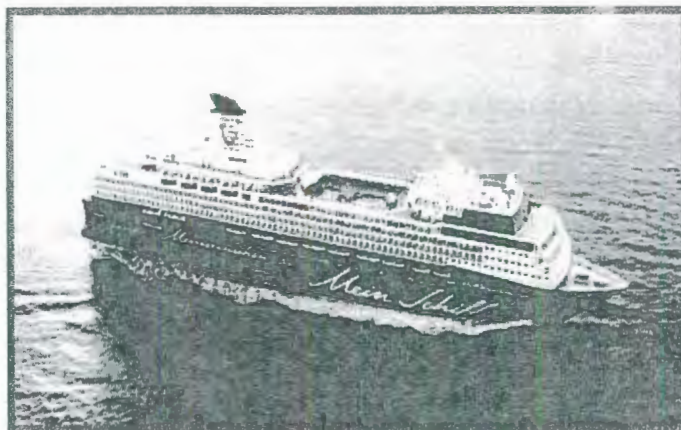


Fig. 1.2.12 Mein Schiff
Fuente: www.crucemar.com

Los cruceros de mayor recorrido son los que se realizan alrededor del mundo, organizados por compañías navieras británicas o norteamericanas, con una duración de tres meses, con atraque en más de una veintena de puertos con un itinerario circular.

Las características básicas de los cruceros son las siguientes:

- ✓ El barco no solamente es un transporte sino también un hotel flotante con alojamiento, manutención, actividades de diversión y animación sociocultural, es decir, un medio de transporte esencialmente turístico.
- ✓ Los itinerarios permiten una gran variedad de combinaciones, precios, duración, recorridos, etc. Son generalmente circulares, saliendo y regresando al mismo punto tras hacer escala en puertos que a su vez son punto de partida para excursiones o estancias terrestres.
- ✓ El crucero es un tipo de viaje en que la comodidad, el descanso, el relax y la vida social está mucho más desarrollado que en otro tipo de servicios combinados.



Los cruceros por su duración se dividen en 5 categorías:

LICTUR - BIBLIOTECA

- ✓ Traditional cruises: que fluctúan de quince a veintiún días o meses.
- ✓ Flight cruises: origen – puerto – origen (trasatlánticos)
- ✓ Cruises and stay: alojamiento en puertos.
- ✓ Mini cruises: el término mini se refiere a la estadía más no por su tamaño, va de dos a cinco días.
- ✓ Educational cruises: tópicos.

Se estima que el volumen de negocio del turismo de cruceros es de unos doce mil millones de dólares anuales solo en Estados Unidos, con una tasa de crecimiento anual promedio del 8% desde 1980, casi el doble de crecimiento que el turismo convencional. Más de la mitad de los barcos están al servicio del mercado turístico norteamericano y navegan por el Caribe. La capacidad media de los barcos que viajan a esta región supera las 2000 personas. Los cruceros de mayor tamaño transportan hoy en día más de 5000 personas.

Las tres grandes compañías navieras de cruceros a nivel internacional son, Royal Caribbean International, Carnival Cruise Line y P & O Princess Cruises, estas controlan más de dos tercios del mercado norteamericano. La compañía líder (Carnival Cruises Line) es una de las mayores del turismo en el mundo, ascendiendo su flota en propiedad de 46 buques, con más de 60.000 camas y generando un volumen de negocios de 3.780 millones de dólares anuales.

Entre los cruceros mayores encontramos:

- ✓ Royal Caribbean
- ✓ Celebrity Cruises

- ✓ Carnival
- ✓ Princess Cruises
- ✓ Holland

La flota de Princess Cruises fue diseñada con un toque personal, con gran cantidad de opciones y características, los pasajeros podrán disfrutar "de lo que quieran cuando lo quieran", unas vacaciones rodeadas con detalles de lujo, con hermosos lugares públicos, camarotes espaciosos y los tradicionales balcones de princesa. Su itinerario va desde Fort Lauderdale, Aruba, Cartagena, Canal de Panamá, Puntarenas, Acapulco, Cabo San Lucas, San Francisco.

En los de ultra lujo, se puede contar con:

- ✓ Crystal
- ✓ Radisson Seven Seas Cruises
- ✓ Residen Sea

Cruceros fluviales y lacustres.

Estos combinan el paisaje y el reposo con actividades deportivas, recreativas y culturales. Los barcos son de menor capacidad que los de los cruceros marítimos. La duración de los recorridos suele ser desde horas – recorridos por lagos (Suiza, Finlandia) y circuitos fluviales por dentro de una ciudad (Sena, en París con los bateaux – mouches; Támesis en Londres; los canales de Ámsterdam o Venecia) hasta varias jornadas que oscilan entre tres y siete días, recorriendo tramos de ríos y canales (5).

Los principales ríos con cruceros marítimos son:

- ✓ En Europa: Rin, Loira, Danubio, canales del "Midi" francés, Volga, Dniéper, Don, etc.
- ✓ En Asia: Yan – Tse – Kiang.
- ✓ En América: Mississippi, Amazonas.
- ✓ En África: Nilo.

Por último tenemos, los cruceros pequeños y fluviales:

- ✓ American Cruises Lines
- ✓ Clipper

- ✓ Cruise West
- ✓ American West Steamboat Company
- ✓ American Safari
- ✓ American Canadian Caribbean Line
- ✓ Explorer Alaska Yacht Charters
- ✓ Glaciari Bay Cruise Line
- ✓ Discovery Voyages
- ✓ River Barge
- ✓ The Delta Queen Steamboat
- ✓ St. Lawrence Cruise Lines
- ✓ Ontario Waterway Cruise

American Cruises Lines

Lanzó su barco de 49 pasajeros llamado el "American Eagle" en abril de 2000 y a partir de entonces ha operado cruceros dentro de los ríos interiores de Estados Unidos, rutas que fueron una vez transitadas por indios, exploradores y piratas. Una de sus rutas es: Baltimore, Norfolk, Edenton, Belhaven, Morehead, Wilmington, Myrtle Beach, Charleston.



LICTUR - BIBLIOTECA

El río Amazonas es el más largo, caudaloso y su cuenca es la mayor del mundo. Su caudal de agua supera al Misisipi, el Nilo y el Yangtzé juntos. Tiene de largo 6.756 km superando al río Nilo, el sistema fluvial tiene más de 1.000 ríos afluentes, con más de 25 ramales que están por encima de los 1.000 km de longitud. Nace en las proximidades de Nauta, Perú, en la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali, al ingresar en Brasil tiene un tramo que se conoce como río Solimões, llegando hasta la confluencia con el río Negro, en Manaos. Aguas abajo vuelve a recuperar su nombre de río Amazonas.

Amazon Clipper

Una vez especificados los datos del río Amazonas (para relacionar mejor la información contigua) procederemos a detallar ciertas embarcaciones que lo

recorren internamente y sus alrededores como: los cruceros Amazon Clipper que utilizan barcos de excepcional confort y tienen una relación precio-calidad muy razonable. El "Amazon Angler", "Selly Clipper II" y "Selly Clipper" son clásicos barcos de línea tradicional, estos navíos fueron diseñados para navegar especialmente para dicho lugar.



Fig.1.2.13 Amazon Clipper
Fuente: www.argentinianexplorer.com

Con baño privado y aire acondicionado durante la noche. La vida social en el Amazon Clipper se da en el salón de la cubierta. Además presenta un bar, comedor, biblioteca y una vista impresionante. La cocina de los barcos está altamente equipada y con abastecimiento de agua mineral. Los cascos superficiales de estos barcos les permiten navegar en zonas complicadas que otros barcos como el Iberostar Grand Amazon no pueden ingresar. Posee canoas a motor para hacer paseos en lagunas, igarapés (arroyos) y florestas inundadas, cuenta con equipos de Radio VHF - Banda Marítima de

comunicación, navegación reforzada por sondas de profundidad, brújula y mapas satelitales (**Véase Anexo A**).

El yate Tucano

Es un barco que empezó sus operaciones en 1.997, con una elevada calidad en servicios, se lo considera el mejor de los barcos expedicionarios a nivel de confort de toda la Amazonía; Los camarotes presentan baño privado y aire acondicionado, en cuanto a su diseño el navío es muy elegante, con cromados y maderas. Se aceptan como máximo 18 personas en el crucero, lo que ayuda para que la tripulación sea muy eficiente y la limpieza es excelente, los guías son los mejores de la Amazonía, naturalistas bilingües habilitados y su experiencia ayuda a develar los misterios de la impresionante vida salvaje que rodea la selva amazónica. (**Véase Anexo B**).



Fig. 1.2.14 Yate Tucano
Fuente: argentinianexplorer

Iberostar Grand Amazon

El crucero sale de Manaus, famosa por su grandioso Teatro de Ópera, que es patrimonio histórico de Brasil, luego de comenzar el itinerario desde Manaus, se detiene en varios puntos de la selva amazónica para descubrir la tupida vegetación virgen del Amazonas.

Tiene 72 cabinas en tres niveles, Mandi, Acará y Tambaqui (23m²). Todas las suites y cabinas están equipadas con baño privado, secador de pelo, balcón privado, TV, teléfono, caja fuerte, aire acondicionado y música. La electricidad es 110 V, además dispone de dos piscinas y jacuzzis ubicados en la terraza, dos restaurantes (Grill y Kuarup), sala de conferencias, centro de fitness, ascensor, lavandería, servicio de planchado, servicio médico, salón de baile, conexión a internet en los puertos (6).



Fig. 1.2.15 Iberostar Grand Amazon
Fuente: www.argentinianexplorer.com

I.2.2 Buques

Según los reglamentos de la marina mercante, los buques se dividen de la siguiente manera

- a) Según su bandera, en nacionales y extranjeros;
- b) Según su sistema de propulsión, buques de propulsión mecánica, de vela y de propulsión mixta (mecánica y velera);
- c) Según las aguas en las que pueden navegar con seguridad:
 - En buques de alto bordo o travesía, hechos para navegar en cualquier mar;
 - Buques costaneros, cuya estructura o limitado porte no les permite navegar con seguridad de un continente a otro, sino tan sólo a lo largo de las costas americanas y a sus islas adyacentes;
 - Buques de bahía, capacitados para navegar en aguas parcialmente tranquilas y sólo dentro de los límites de la bahía o golfo del puerto de su matrícula, y embarcaciones fluviales, aptas para navegar sólo en aguas tranquilas, estuarios, ríos, lagos y canales; y,

d) Según el tránsito o servicio para el que se les haya construido y las condiciones de comodidad en:

- Buques de pasajeros,
- Buques de carga y pasajeros,
- Buques de carga, y
- Buques tanques, que son los provistos de especiales instalaciones y expresamente construidos para el transporte de materias líquidas inflamables.

Nosotros concentraremos nuestra atención en los buques de pasajeros, ya que los demás son irrelevantes para el desarrollo de este documento.

Buque de Pasajeros

Comenzó en las últimas décadas del siglo XIX, alcanzó su máxima suntuosidad entre las dos guerras mundiales por su condición de medio indispensable para el transporte de pasajeros entre países y continentes, especialmente en el hemisferio Norte (Europa, Norteamérica y lejano Oriente), a partir de la década de los años 50 vieron que su marcha

ascendente se detuvo por motivos de auge espectacular del tráfico aéreo, esto los limitaba a hacer viajes esporádicos y a cruceros de turismo.



Fig. 1.2.16 Buque de pasajeros
Fuente: Wikipedia

I.2.3 Barcos, yates, canoas, gabarras

Un barco es cualquier construcción cóncava y fusiforme, de madera, metal u otro material, capaz de flotar en el agua y que se utiliza como medio de transporte. Por consiguiente, este es un término genérico con el que podemos referirnos tanto a una ligera canoa que se hace ahuecando el tronco de un árbol y que sirve para llevar una o dos personas, como a un imponente portaaviones.

No obstante, siendo estrictos con esta definición, una balsa (o armadía) formada con maderos o troncos unidos no se considera una embarcación (es una mera plataforma flotante). Aquellos barcos con una o varias cubiertas, cuyo tamaño, solidez o fuerza es adecuado para actividades marítimas importantes, reciben el nombre de buques.



LICTUR - BIBLIOTECA

I.3 Entidades que rigen el transporte marítimo y fluvial.

El origen del Derecho marítimo se remonta a la antigüedad. Como ningún país tiene jurisdicción sobre los mares, siempre ha sido necesario que las naciones alcanzaran acuerdos sobre todo lo relacionado con los barcos, tripulación y cargamentos en supuestos de disputa. Los primeros acuerdos quizá se basaban en un puñado de tradiciones que se habrían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas corrientes.

Después de que la actividad marítima se recuperara durante la edad media comenzaron a plantearse conflictos y se dictaron leyes generales para solucionarlas. Poco a poco las leyes del mar se fueron recopilando, siendo las colecciones más conocidas del primer Derecho marítimo las leyes de Oleron y el Libro negro del Almirantazgo (este último consiste en una compilación

inglesa elaborada durante los siglos XIV y XV). También se crearon foros especiales para administrar las leyes del mar como por ejemplo el Tribunal británico del almirantazgo. Es así que en la actualidad existen otras entidades que rigen el transporte marítimo (7):

La Organización Marítima Internacional (OMI)

El transporte marítimo es quizás el más internacional de todos los grandes sectores industriales del mundo. La cadena de propietarios y gestores que envuelve a cualquier buque en particular puede abarcar muchos países diferentes. No es nada fuera de lo común observar que los propietarios, armadores, expedidores, fletadores, aseguradores y sociedades de clasificación, por no mencionar a los oficiales y tripulación, sean todos de diferentes nacionalidades y ninguno del país cuyo pabellón ondea en la proa del buque.

Hay, por lo tanto, una lógica predominante que favorece la constitución de un marco de normas internacionales que regulen el transporte marítimo y que todos puedan adoptar, aceptar, implementar y ejecutar. Sin normas reconocidas y aceptadas internacionalmente podría darse la absurda situación de que un buque que salga de un país A con carga para un país B en pleno

cumplimiento de las prescripciones del país A en materia de proyecto, construcción, equipo, dotación y funcionamiento se encuentre con que el país B tiene sus propias y diferentes prescripciones. Resulta claro que es preciso contar con un enfoque común, de forma que los buques puedan desarrollar su actividad comercial por todo el mundo y que, al recibir buques extranjeros, los países puedan tener la certeza de que su seguridad, protección e integridad ambiental no corran un riesgo inaceptable.

La primera vez que se intentó adoptar un enfoque común de ese género precedió en muchos años a la fundación de la OMI. Pero hubo que esperar al establecimiento de la Organización, después de la II Guerra Mundial, para poder contar con un organismo internacional reconocido que se ocupara de tales problemas. Desde su fundación, la principal tarea de la OMI ha consistido en elaborar y mantener un marco normativo amplio para el transporte marítimo. Su mandato se limitó en un principio a cuestiones relacionadas con la seguridad, pero posteriormente se fue ampliando a fin de abarcar aspectos propios del medio ambiente, asuntos jurídicos, cooperación técnica, cuestiones que afectan a la eficacia en general del transporte marítimo, por ejemplo cómo proceder con los polizones o la forma en que ha de transmitirse un manifiesto de la carga a las autoridades en tierra, actos de

piratería y robos a mano armada contra los buques y, más recientemente, la protección marítima (8).

El aporte directo de la labor normativa de la OMI es un conjunto amplio de convenios internacionales sustentados en prácticamente cientos de directrices y recomendaciones que, en su totalidad, rigen casi todos los aspectos del sector. Aunque es imposible generalizar con absoluta precisión, a grandes rasgos las medidas adoptadas por la OMI se dividen en tres categorías; las que tienen por objeto prevenir accidentes, fatalidades, lesiones y los daños al medio ambiente ocasionados por buques.

En la primera categoría se enmarcan los convenios que establecen reglas para el proyecto, construcción, equipo, funcionamiento y dotación de los buques. La segunda encierra una serie de medidas proyectadas para tener en cuenta que los accidentes ocurren pese a los mejores esfuerzos de todas las partes interesadas y, por consiguiente, para atenuar sus efectos. Figuran en ésta las reglas relativas a las comunicaciones de socorro y seguridad, el suministro de medios de búsqueda, salvamento, los mecanismos de respuesta y los de limpieza en casos de derrames de hidrocarburos. La última categoría encuentra aplicación en el periodo posterior a un accidente y, en

particular, tiene que ver con el establecimiento de un mecanismo para asegurarse de que las personas que sufren las consecuencias del accidente, lo cual no se refiere en especial, a las víctimas de sucesos de contaminación, puedan ser indemnizadas adecuadamente.

Si bien la OMI no despliega una presencia masiva sobre el terreno, la Organización en su conjunto reconoce que no todos sus miembros tienen la misma capacidad para poner en práctica las medidas que ellos acuerdan. Algunos carecen de recursos, otros de experiencia y los que carecen de ambos. Para hacer frente a esta situación la OMI ha establecido un amplio programa de cooperación técnica mediante el cual procura determinar necesidades específicas entre los países necesitados de recursos y comprometerlos con ofrecimientos de ayuda de los que se encuentran en una situación más favorable. Característicamente esto podría entrañar la concertación de programas de formación, cursos y seminarios sobre temas específicos a nivel nacional, subregional o regional. La OMI también ha establecido tres centros docentes superiores en Suecia, Malta e Italia especializados en temas marítimos y concebidos particularmente para impartir enseñanza en materias marítimas a estudiantes de países menos desarrollados.

La lista de asuntos relacionados con el transporte marítimo que caen bajo el amparo de la OMI es enorme, pero, como es natural, hay algunos aspectos de los que la Organización no se ocupa. No es, una fuerza de policía, y no tiene tampoco mandato o capacidad para poner equipos de inspectores a bordo de los buques y verificar si cumplen con las normas internacionales. No es una organización "operacional" en el sentido de que no sigue los sucesos y accidentes en el mar, como: naufragios, abordajes, explosiones, etc., las 24 horas del día y finalmente no es un tribunal. Para ello está el Tribunal Internacional de Derecho del Mar en Hamburgo (Alemania) establecido, sin embargo, en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). La OMI no interviene en asuntos tales como los relacionados con las aguas territoriales, zonas económicas exclusivas o derechos de pesca. También en este caso estas esferas están reguladas por la CONVEMAR y pertenecen al ámbito de otras organizaciones internacionales.

Los resultados satisfactorios así alcanzados por el transporte marítimo en lo que se refiere a una mejor actuación en la esfera de la seguridad y protección del medio ambiente pueden atribuirse en buena medida al amplio marco normativo elaborado por la OMI a lo largo de muchos años a través de la

colaboración internacional entre sus miembros y con la plena participación del sector. Las medidas adoptadas por la OMI abordan casi todos los aspectos técnicos del transporte marítimo, desde la fase de proyecto hasta el desguace. Cada componente de esta estructura normativa, de ámbito total, apoya el carácter sostenible del transporte marítimo y es prueba de la actitud de responsabilidad que caracteriza al transporte marítimo y al sector que lo hace posible a todos los niveles.



LICTUR - BIBLIOTECA

CONVEMAR

Algunos aspectos del Derecho de los océanos afectan a las relaciones entre naciones y bastantes asuntos importantes, como el de la neutralidad o la beligerancia en tiempo de guerra,. No obstante, la Convención del Derecho del mar de las Naciones Unidas CONVEMAR, regula los aspectos primordiales del Derecho de los océanos, tales como: los de navegación y de sobrevolarlos, la pesca, investigaciones científicas marinas, descubrimientos mineros en los fondos marinos y la protección del medio ambiente marino.

Esta conferencia permite a cada nación costera ejercitar su soberanía sobre el mar territorial hasta doce millas náuticas (22,224 kilómetros/13,8 millas) y competencia sobre los recursos, investigaciones científicas y protección del

medio ambiente en la zona económica exclusiva que llega hasta 200 millas náuticas (370,4 kilómetros/230,3 millas). Más allá de esta zona los descubrimientos de minerales en las cuencas de los mares están regulados por el Derecho internacional público.

Tribunal Internacional de Derecho del Mar

Tribunal Internacional de Derecho del Mar es un órgano judicial establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Tiene su sede en Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo, Alemania.

El Tribunal funciona de conformidad con las disposiciones de la Convención del Mar (básicamente, Parte XV y la Sección 5 de la Parte XI) y de su Estatuto, que figura en el Anexo VI de la Convención, desde 1996. El Tribunal se compone de 21 miembros independientes, elegidos entre personas que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad e integridad y sean de reconocida competencia en materia de derecho del mar. Los miembros del Tribunal desempeñan sus cargos por nueve años y pueden ser reelegidos. En la composición del Tribunal se busca garantizar la representación de los principales sistemas jurídicos del mundo y una distribución geográfica equitativa.

No puede tener dos miembros que sean nacionales del mismo Estado. Para estos efectos, toda persona que pueda ser asumida por nacional de más de uno será considerada nacional del lugar en que habitualmente ejerza sus derechos civiles y políticos. Asimismo, no puede haber menos de tres miembros por cada uno de los grupos geográficos establecidos por la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Actualmente tiene 5 miembros de Asia, 4 de Europa occidental y otros Estados, 4 de América Latina y el Caribe, 5 de África, y 3 de Europa oriental.

El Tribunal ha constituido cuatro salas permanentes:

- ✓ Sala de Controversias de los Fondos Marinos, integrada por once miembros, y con competencia exclusiva y preferente;
- ✓ Sala de Procedimiento Sumario, integrada por cinco miembros;
- ✓ Sala de Controversias de Pesquerías, integrada por siete miembros, y
- ✓ Sala de Controversias del Medio Marino, integrada por siete miembros.

Además, posee diversas Comisiones, que tienen como objetivo llevar eficazmente sus tareas: Comisión de Presupuesto y Finanzas, Comisión sobre el Reglamento y Práctica Judicial, Comisión sobre el Personal y la Administración, Comisión sobre Biblioteca y Publicaciones.

La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (International Seabed Authority) es una organización que establece y controla actividades de exploración y explotación de los recursos en los fondos marinos, oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (denominados la Zona). Es autónoma que tiene un acuerdo de relación con las Naciones Unidas, su sede se encuentra en Kingston, Jamaica.

La Autoridad, en funciones desde 1994, fue establecida y sus tareas definidas en 1982 por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, confirmadas por el Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la convención. Esta última define a los fondos marinos, oceánicos y sus recursos como "patrimonio común de la humanidad". La Autoridad tiene 149 Estados miembros, que son parte en la Convención sobre el Derecho del Mar; la única potencia pesquera importante no firmante es EE.UU.

I.4 Inicios del transporte marítimo y fluvial en el Ecuador

Los inicios se remontan a la balsa que después de la conquista española perdió importancia luego de mucho tiempo de satisfacer las exigencias de transporte y comunicación fluvial ante la necesidad de acelerar el tráfico

comercial. "La conquista española no trajo solo soldados y marineros, sino carpinteros, herreros, armeros, etc, Hombres capacitados y herramientas hechas para labrar madera, iniciaron la construcción naval desde una nueva perspectiva" (9). La balsa fue sustituida por embarcaciones más versátiles, como canoas de piezas, barqueadoras, bunques, etc.

Además, de la utilería indispensable para desarrollar una sociedad colonial en un mundo desconocido, arribaron con sus costumbres, artesanías y una industria incipiente. Ante un mundo que les abría las puertas, estos hombres desarrollaron en Guayaquil una industria naval que les permitió atenuar el aislamiento, consecuencia de la enorme distancia que mediaba entre la Península y los reinos ultramarinos.

El desarrollo del astillero de Guayaquil tomó vuelo, la construcción de embarcaciones menores para uso doméstico o transporte local se generalizó, nueva actividad con la cual la ciudad adquirió mayor importancia, y a la vez riqueza. Se construyeron las primeras canoas, empezando con las pequeñas, pronto las medianas y grandes. Las dos primeras eran utilizadas para movilizar con facilidad víveres o personas desde las inmediaciones de los poblados. Se las hacía de un tronco nada más, generalmente de guararipo,

que era una de las maderas más apreciadas por su incorruptibilidad y tamaño. También se utilizaba el roble o el Fernán Sánchez colorado.

Una vez talado el árbol elegido y luego de darle forma al exterior, para aliviar el trabajo, se quemaba su interior amontonando brasas encendidas en el centro, de tal manera que el fuego hacía el trabajo sin quemar las bordas. Luego los acabados se labraban con herramientas como hachas, azuelas, gurbias, etc. Se instalaba los asientos y en madera de laurel prieto, se elaboraban los canaletes o remos pequeños. El propietario final, instalaba una especie de tolda en arco destinada a proteger de la intemperie a los pasajeros.



LICTUR - BIBLIOTECA

Frecuentemente se la aparejaba con una vela en cruz para viajar río arriba. Más adelante, en un costado se instalaría una quilla de orza, que le permitía navegar contra el viento.

A las canoas construidas de un solo tronco, para darles mayor capacidad se las aserraba en sentido longitudinal dividiéndola por la mitad. Ambas partes por separado se las unía o amarraba con cuadernas de acuerdo al ancho o

manga que se deseaba alcanzar. Para reforzar su estructura, se colocaba un tablón al centro en sentido longitudinal, a manera de quilla. A este se aseguraban las cuadernas o costillas distribuidas en espacios regulares a lo largo de todo el cuerpo. Para cerrar el fondo, según el ancho deseado se añadía un tablón o más, a cada lado de la sobrequilla central, con lo cual la canoa de piezas quedaba lista en su cuerpo.

Una vez concluido el casco se aumentaba una tabla de guachapeli o laurel de montaña en cada una de sus bordas para darle mayor altura o puntal. Las uniones de la tablazón o costuras se calafateaban con estopa de coco impregnada en brea y el fondo se lo pintaba con varias manos de alquitran para impermeabilizarlo. Esta adaptación y transformación de la canoa común, queera conocida como canoa de piezas o barqueadora, con la cual se logró mayor rapidez en el transporte, versatilidad y maniobrabilidad en el agua al igual que se aumentó la capacidad de carga hasta 600 quintales y algo más.

En este tipo de embarcaciones, la carga no estaba expuesta al contacto con el agua del río, ni de la lluvia, porque viajaba en el interior cubierta con lonas y no con bijao como en la balsa. La barqueadora tenía fondo plano, de tal manera que se podía acercar mucho al barranco sin vararse, para impulsarse

con palancas de madera que hincaban en la canchagua. Cuando venteaba, se izaba una vela en cruz para viajar sin esfuerzo. Las de mayor tamaño utilizaban una vela cangreja y un foque; otras con dos velas cangrejas, una de menor tamaño que la otra. Cuando no corría brisa, esperaban el cambio de marea para aprovechar la corriente a favor, utilizando dos remos grandes y toscos colocados en la proa y otro en la popa a manera de timón llamado espadilla.

Durante el viaje de vuelta, no podían utilizar la vela por lo que el viento, en la Costa viene del suroeste y no tenían condiciones marineras para ir en contra de éste. De esa forma conforme el volumen de comercio aumentó, tanto dentro de la cuenca del Guayas como el marino de cabotaje, creció la demanda por una mayor capacidad de carga. Con ella se sustituyó a la balsa en el tráfico fluvial río arriba desde Guayaquil, pues, su maniobrabilidad y rapidez eran superiores. Con este tipo de embarcación que, debido a su mayor maniobrabilidad y rapidez el viaje de Guayaquil a Babahoyo se redujo de cuatro y ocho días a 30 o 48 horas. Con ella se inició la transformación del transporte fluvial en la cuenca del Guayas y navegó por nuestros ríos no menos de cien años.

Para viajar desde Guayaquil río abajo, y salir del golfo destinado al comercio de cabotaje surgió la balandra. Esta era una embarcación velera construida con otros patrones, surgió como necesidad de un medio de acarreo más ágil y seguro en el mar, sobre todo, cumpliendo itinerarios más frecuentes acordes a la rapidez de las transacciones comerciales. La forma de su casco y modalidad de construcción no ha variado hasta nuestros días. El buque pesquero, que actualmente se construye en Posorja y Puná responde a esos mismos patrones centenarios.

La balandra fue una nave mucho mayor, una embarcación más completa y aparente para la navegación marina y movilización de mercancías, la cual tenía una cabina sobre la cubierta utilizada por la tripulación o generalmente por una familia. Un entrepuente o bodega protegida por una cubierta de tablonés calafateados o selladas sus juntas con alquitrán, lo cual evitaba las filtraciones de agua sobre los bienes transportados. Más adelante, con este mismo fin se utilizó el pabilo de algodón, sellado con una mezcla de tiza en polvo con aceite de linaza, sobre la que se aplicaba pintura marina. Esta cubierta estaba provista de escotillas que se cerraban en caso de marejada o lluvias.

Todo el tráfico de comercio, de pasajeros y de carga dentro del golfo, hasta el norte del Perú, y el servicio de cabotaje en nuestras costas, se cumplía a través de estas embarcaciones. La balandra era impulsada por dos o tres velas: la más pequeña estaba sujeta del mástil al bauprés. La mayor, conocida como vela "cangreja", en la parte inferior tenía una vara de madera o una caña rolliza conocida como botavara, que le permitía capturar el viento de donde sea que este viniere. En el extremo superior, era fijada a un madero llamado pico, cuya función consistía en elevarla en su total longitud hasta la altura de la cruceta. Las balandras de mayor capacidad, que mantenían el comercio costero o de cabotaje, tenían una vela latina a popa, lo que aumentaba su maniobrabilidad y velocidad.

Este tipo de naves tenían todas las características necesarias para dirigirse en todo sentido, a favor del viento o en su contra. El recorrido que cubría la balandra en cada viaje proyectado entre cada puerto se lo conocía como carrera. La gran cuenca del Guayas, su amplia arteria hacia el golfo, el mar y de este hacia el interior, desde la pre hispanidad fueron teatro de tráfico creciente de hombres y bienes, también lo fueron la primitiva balsa que modeló la vida del isleño de Puná, de los manteño - huancavilcas y todos los medios de transporte fluvial, de los cuales se valieron los moradores de

nuestro riquísimo sistema hidrográfico.

La libertad de desplazamiento a lo largo de los ríos con su maraña de esteros y canales, la influencia de ideas foráneas que ingresaron por ellos aguas arriba, constituyen los elementos en que se fundamenta nuestra identidad, independencia, autonomía, libre comercio y constante apertura a las nuevas ideas y propuestas económicas, sociales y políticas.

I.4.1 Reglamentos que rigen el transporte marítimo y fluvial en el Ecuador.

Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA)

La Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), es un organismo que representa la autoridad Marítima del Ecuador. Se halla subordinada a la Comandancia General de la Marina, constituida por órganos de asesoramiento y control Técnicos - Administrativos. Además cuenta con secciones internas y externas que se encuentran subordinados como Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacosta, Escuela de Marina Mercante y Superintendencias Petroleras. Fue creado mediante Decreto No. 116 del 25 de enero de 1951 y publicado en el registro oficial No. 735 del 9 de febrero de 1951.

Su mayor responsabilidad corresponde a la planificación y ejecución de las políticas gubernamentales y de Estado, en materia de competencia, recibidas a través del Ministerio de Defensa, Consejo Nacional de Marina Mercante, Puertos, leyes, reglamentos y Convenios Marítimos Internacionales. Entre sus funciones básicas tenemos, ejercer Autoridad Marítima Nacional para precautelar la vida humana, la seguridad de la navegación, combatir actividades ilícitas, prevención y el control de contaminación en espacios acuáticos y gestionar la formación, titulación y capacitación del personal marino mercante.

Dirección General de la Marina Mercante

La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral es un órgano técnico - administrativo, subordinado a la Comandancia General de la Marina, encargado de la ejecución de las políticas marítimas, fluviales y portuarias emanadas del Gobierno Nacional, a través del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, de conformidad con el Código de Policía Marítima y las convenciones internacionales de las que el Ecuador forma parte.

Sus funciones están vinculadas con la administración de las actividades propias de la marina mercante nacional, con el transporte por agua de

personas y bienes, los puertos y terminales petroleros, así como garantizar la vida en el mar. Estas le permiten participar también en la elaboración, aplicación y fortalecimiento de la legislación marítima destinada a regular y a controlar las actividades marítimas y portuarias en el país, el transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como de velar por el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales en materia de seguridad para la navegación, la protección de la vida en el mar, la prevención y el control de la contaminación del medio marino, entre otras funciones.

Tiene a su cargo también el Comando de Guardacostas. Esta unidad desempeña una importante función relacionada con el control y vigilancia de los espacios marítimos jurisdiccionales con el propósito de evitar actos de piratería, vandálicos e ilícitos y actividades que puedan dañar el medio ambiente marino, así como para precautelar la seguridad de la navegación comercial internacional para el cumplimiento de estas tareas dispone de personal capacitado y de unidades navales adecuadas.

Finalmente, tiene a su cargo la aplicación de las obligaciones adquiridas por el Ecuador, emanadas de la OMI (Organización Marítima Internacional) y del Acuerdo de Viña del Mar de 1992, entre otros instrumentos internacionales.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos como máximo órgano de la política naviera y portuaria nacional y como el más alto órgano asesor del Gobierno Nacional en dichas materias, haciéndose eco de la disposición contenida en el artículo 13 de la Decisión No. 314 de la Comunidad Andina de Naciones, publicada en el Registro Oficial No. 897 del 19 de marzo de 1992, mediante la Resolución No. 012/93, del 24 de marzo de 1993, aprobó el "Plan de Acción para la Modernización del Sistema Portuario Nacional" en el que se determinó la necesidad de modernizar el Sistema Portuario Nacional a efectos de que se vuelva eficiente y ofrezca las condiciones de competitividad adecuadas, lo cual constituyó en punto de partida para el inicio de los procesos de concesión de los Puertos comerciales estatales del país, entre estos la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

De los diversos modelos portuarios, nuestro país adoptó el modelo internacionalmente conocido como "LANDLORD-PORT" o Puerto Propietario.

Esto se desprende del contenido de la Resolución No. 021/95, adoptada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos el 14 de agosto de 1995, mediante la cual dicho organismo aprobó el "Modelo Portuario Ecuatoriano y el Cronograma de Trabajo del Plan de Acción para la Modernización de los Puertos Ecuatorianos".

Concordante a lo aludido en los párrafos que anteceden, y en virtud de las disposiciones constitucionales, legales, reglamentarias que amparan la delegación de los servicios portuarios a la iniciativa privada las acciones de modernización que ha implementado la Autoridad Portuaria de Guayaquil, han permitido que la empresa privada preste los servicios portuarios por delegación del Estado a través de las modalidades de AUTORIZACION, PERMISO Y CONCESION.

En cumplimiento a lo dispuesto por los organismos superiores del Sistema Portuario Nacional y la política estatal de concesionar el Puerto Marítimo de Guayaquil, La APG desde el año 1999 tiene concesionada su Terminal Granelero a la Compañía Andipuerto Guayaquil S.A. y en los actuales momentos se encuentra en la tercera fase del modelo inicialmente aprobado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos ejecutando el

proceso de concesión de sus Terminales de Contenedores y Multipropósito, para cuyo efecto se han elaborado y aprobado los estudios de factibilidad técnico, económico-financiera y de impacto ambiental, así como también la estrategia de adjudicar los TCM del Puerto marítimo a un solo concesionario, con lo cual el modelo portuario implantado en la Autoridad Portuaria de Guayaquil se ha venido cumpliendo en su integridad, a través de los contratos de delegación a la empresa privada para la prestación de los servicios públicos portuarios.

I.4.2 Evaluación del transporte marítimo y fluvial en el Ecuador

El resurgimiento del Ecuador como país marítimo se inicia en 1970 cuando se emitieron las leyes marítimas; entre ellas la ley de reserva de carga. Ecuador sin ninguna flota mercante en 1985 llegó a tener una flota con 408.000 toneladas de registro neto. Este crecimiento fue debido a la protección de los navieros nacionales con la ley de reserva de carga, que el Gobierno Nacional eliminó en 1992. Desde 1990 se había desatado una campaña contra las navieras nacionales por representantes de navieras extranjeras.

En 1971 la Autoridad Portuaria compró un equipo de dragado "Tiputini" que le dio mantenimiento al canal desde 1974 - 1981, debido a la falta de inoperancia no le dieron el mantenimiento adecuado y la vendieron. Como consecuencia de esto se volvieron a convocar licitaciones para el dragado del canal, las cuales se mantuvieron por un promedio de seis meses, sin óptimos resultados.

Con las licitaciones realizadas se rompió la Ley de Régimen Administrativo Portuario mediante Decreto Ejecutivo que creó una Comisión de Dragado en el Municipio de Guayaquil usurpando las funciones de la Autoridad Portuaria de la Ciudad pero a su vez otorgaron su aprobación y autorización. "El hecho es que desde 1970 no se ha realizado ningún dragado de mantenimiento en los ríos Guayas, Daule y Babahoyo" (10). A pesar de que el Ecuador cuenta con 200 millas de Mar territorial aún no son aprovechadas en su totalidad, como resultado podemos decir que en Guayaquil lo que ha evolucionado o incrementado es el transporte marítimo fluvial de carga mas no turístico o de recreación, tanto así que desde hace pocos años salieron al mercado dos embarcaciones que ofrecen recorridos a turistas nacionales y extranjeros, para de esta forma mostrar la ciudad desde otro ángulo.

Sin menospreciar el servicio que en la actualidad prestan dichas embarcaciones, desde nuestro punto de vista, ofrecen lo básico y no tienen diversificación de servicios, ni personal que realmente brinde atención al cliente. Es decir, que no podemos establecer un punto de comparación ni siquiera a nivel de Ecuador como por ejemplo en las islas Galápagos, peor aún a nivel internacional, debido a que no cumplen con las normas de calidad y de seguridad establecidas.



LICTUR - BIBLIOTECA

Capítulo II:

EMBARCACIONES EN GUAYAQUIL

II.1 EMBARCACIONES QUE OFRECEN SERVICIOS

TURÍSTICOS EN GUAYAQUIL.

II.1.1 Inicios.

La ciudad de Guayaquil fue establecida en la orilla oeste del río Guayas, frente a la ciudad desde el lugar donde se fundó el barrio Las Peñas a lo largo del Malecón 2000 hasta lo que es hoy la avenida Olmedo, para entrar al puerto las naves que venían de ultramar tenían que infiltrarse a la entrada del golfo de Guayaquil luego llegar la isla Puná cruzar la "barra" en la desembocadura del río Guayas; para de aquí navegando por un canal tortuoso lleno de embancamientos, trampas de arena y limo, fondear con grandes anclas frente a la ciudad. Este "fondeadero" era el Puerto de Guayaquil.

Para el embarque y desembarque de mercaderías, se había habilitado un muelle y bodegas al extremo norte del Malecón, incluyendo oficinas para la Aduana; organismo oficial creado para cobrar los aranceles a las mercaderías, administrar y operar el "Puerto Marítimo Internacional" de Guayaquil y el Ecuador de ese entonces.

"A fines del siglo XVII, todavía en la época de las naves de vela, las embarcaciones que llegaban al Puerto de Guayaquil tenían un desplazamiento de 400 toneladas y su calado no era mayor de 5 metros. Embarcaciones cuyo único objetivo era el transporte de mercaderías".

Fue así que en el 2000 luego que el Municipio local invirtiera más de \$140 millones en proyectos urbanos -Malecón 2000, Cerro Santa Ana- los mismos que se han extendido por toda la ciudad. Logrando que varios empresarios guayaquileños se aventuren en una inversión económica en el río Guayas, además de hallar con ello la manera más factible de devolver a los guayaquileños la atención sobre su río.

Gracias a todo esto se implementó el servicio de transporte turístico fluvial con el que hasta hoy cuenta Guayaquil. Empresas privadas como Barco Pirata Henry Morgan, Cruceros Discovery y Ecobote entre los que hemos tomado en cuenta para nuestra investigación por considerarlos de mayor relevancia y similitud en el servicio que prestan a los turistas.

II.1.2 Tipo de embarcaciones.

Las embarcaciones de recreo son en principio todas aquellas que se utilizan con fines lúdicos y deportivos, pero no para actividades comerciales o como medio de transporte diario de personas. Estas embarcaciones pueden estar propulsadas por remos, motor y velas, la eslora debe estar entre los 2,5 metros y los 24 metros.

Así los tipos de embarcaciones de recreo que generalmente se suelen distinguir dentro de los límites estipulados por la ley son:

- ✓ Yate: Embarcación de recreo mayor. Puede estar propulsado por velas o motor, dedicada a la navegación deportiva.
- ✓ Lancha: Embarcación menor, impulsada a motor. Puede además estar propulsada por velas o remos. Suele emplearse para servicios

auxiliares de los barcos, dentro de los puertos y para el transporte entre puertos de la misma costa. Específicamente, la mayor de las embarcaciones de servicio de un buque.

- ✓ Veleros: Barcos ligeros, su principal medio de propulsión son sus velas. Su uso recreativo es muy abundante sobre todo en competiciones deportivas.
- ✓ Bote: Barco pequeño, impulsado por remos. Se caracteriza por no disponer nunca de una cabina o parte cubierta. Embarcación menor.
- ✓ Motonáutica: embarcación propulsada a motor con forma similar a una motocicleta.
- ✓ Catamarán: barco de vela formado por dos cascos o partes unidas. Este término se utiliza también para identificar un tipo de embarcación india.

Las definiciones anteriores nos facilitaron definir a qué tipo de embarcaciones de recreo pertenecen las de nuestra investigación: Barco Pirata Henry Morgan, Cruceros Discovery y Ecobote.

Barco Pirata Henry Morgan no entra dentro de esta clasificación, por tener una eslora de 36,95 metros mayor a la definida anteriormente (entre los 2,5 metros y los 24 metros); Por lo tanto se lo considera un buque de pasaje que brinda un servicio de recreación propulsado por un motor y además por velas.

En cambio el término yate se puede aplicar a cualquier embarcación de recreo, pero se utiliza específicamente para referirse a las embarcaciones de recreo de más categoría que una lancha. Es decir, aquellas de mayor eslora, mayor potencial deportivo, mayores prestaciones en cuanto a cabina, cubierta, elementos y accesorios para prestar servicio a los visitantes. Por lo tanto Cruceros Discovery pertenece a esta categoría.

Ecobote es una embarcación menor, impulsada a motor por lo tanto se ajusta dentro de la clasificación como una lancha. Las cuales suelen emplearse para servicios auxiliares de los barcos, dentro de los puertos, para el transporte de visitantes en recorridos cortos o entre puertos de la misma costa.

II.1.3 Tipo de turismo que ofrece.

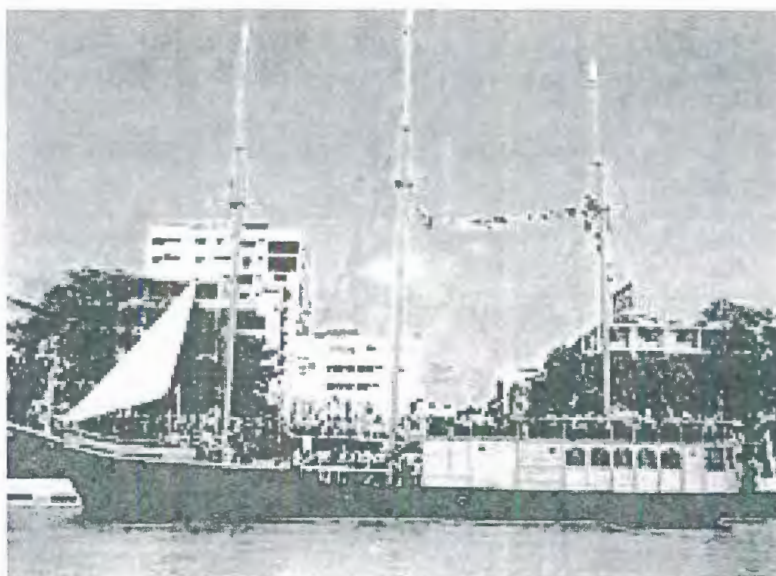
Barco Pirata Morgan, Cruceros Discovery y Ecobote brindan alternativas de esparcimiento para turistas nacionales y extranjeros quienes desean disfrutar de una actividad diferente teniendo como escenario principal el río Guayas.

Para facilitar el análisis del tipo de turismo -entiéndase por tipo de turismo a la actividad turística relacionada con el servicio de transporte que ofrecen dichas embarcaciones- realizamos una "ficha de inventario" (11), la cual nos proporcionó información para el análisis de cada una de las embarcaciones.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

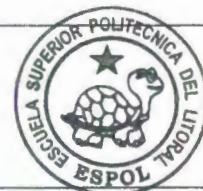
PROVINCIA Guayas **CANTÓN** _Guayaquil **CIUDAD** _Guayaquil **SITIO** Malecón
2000



CATEGORÍA Transporte	FECHA Enero 2009
TIPO Acuático	AUTOR (foto) Publicada en la página web Especiales Diario El Universo
SUBTIPO Fluvial y Lacustre	FICHA N° 1
TEMA: Barco Pirata Henry Morgan (MARPETROLEUM S.A.)	

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

1. DATOS GENERALES	
1.1 ENCUESTADOR: Daniela Avilés Andrea Bravo	1.2 FICHA N°: 1 1.3 FECHA: 02/09
1.4 NOMBRE DEL ATRACTIVO: Barco Pirata Henry Morgan	
1.5 CATEGORÍA: Transporte	
1.6 TIPO: Acuático	1.7 SUBTIPO: Fluvial y lacustre



2. UBICACIÓN		
2.1 PROVINCIA: Guayas	2.2 CANTÓN: Guayaquil	2.3 PARROQUIA: Rocafuerte
2.4 CALLE: El muelle del barco Morgan se encuentra localizado en la calle Sucre en el Malecón 2000.		2.5 NÚMERO: 1

3. CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO	
3.1 NOMBRE DEL POBLADO: (Poner el más cercano) Durán	DISTANCIA (Km): 20
3.2 NOMBRE DEL POBLADO: (Con respecto a Guayaquil) Guayaquil	DISTANCIA (Km): 0

V A L O R I N T R Í N S E C O		
4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO		
4.1 ALTURA (m.s.n.m.): 4	4.2 TEMPERATURA: 25°C	4.3 PRECIPITACIÓN PLUVIOMETRICA: 22,5 mm
4.4 DIMENSIONES: 30,92 metros de eslora + 6 metros de bauprés, eslora máxima o total= 36,92 metros. Manga: 7,20 metros y está autorizado a transportar 100 personas.		
4.5 CALIDAD DEL AGUA: Mala(Agua contaminada debido a microorganismos por las aguas de las alcantarillas de Guayaquil)		
4.6 FLORA Y FAUNA: Podemos encontrar variedad de especies como: Lechuguines y diferentes tipos de mangle; rojo, blanco, negro y el jelfí. Garzas blancas, gaviotas grises, golondrinas, aves insectívoras y peces.		
4.7 DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE: El Barco Pirata Morgan realiza un recorrido por el río Guayas a lo largo del malecón 2000 por ende muestra la ciudad de Guayaquil desde otro ángulo, al mismo tiempo que se puede disfrutar de la mezcla del paisaje arquitectónico con la naturaleza.		
4.8 SUELOS: Suelos aluviales de inundación, arcillosos.		
V A L O R E X T R Í N S E C O		

5. USOS (SIMBOLISMO):**5.1 EL ATRACTIVO O RECURSO PUEDE DISFRUTARSE DURANTE: X**

1. Todo el año
2. Por temporadas (especifique meses)
3. Evento programado (especifique fecha)

X

5.2 HORARIOS DE ATENCIÓN / HORAS DE DISFRUTE DEL RECURSO

Zarpamos desde el Muelle de la calle Sucre en el Malecón 2000 en los siguientes horarios.

Martes y Miércoles 16h00,17h45,19h30

Jueves 16h00,17h45,19h30,21h15,24h00

Viernes 16h00,17h45,19h30,21h15,24h00

Sábado 12h15,14h00,16h00,17h45,19h30,21h15,24h00

Domingo 12h15,14h00,16h00,17h45,19h30

La duración del paseo es de 1 hora aproximadamente a excepción del paseo de la media noche que dura 2 horas(1 hora de recorrido y 1 hora acoderados en el muelle)

5.3 EL ATRACTIVO O RECURSO TIENE ALGÚN USO POR PARTE DE LA COMUNIDAD LOCAL

1. Sí

X

¿Cuál? Recreación

2. No

6. GESTIÓN DEL ATRACTIVO Y ESTADO DE CONSERVACIÓN

6.1 CONSERVADO: X

**6.2 ALTERADO
CON**

**6.3 ALTERADO SIN
POSIBILIDAD DE**

	POSIBILIDAD DE RECUPERACIÓN:	RECUPERACIÓN:
6.4 DETERIORADO:	6.5 RECUPERADO/RESTAURADO:	
6.6 CAUSAS:		
<p>El atractivo se encuentra conservado debido al constante mantenimiento por parte de la administración de Barco Pirata Henry Morgan.</p>		
6.7 POLÍTICAS DE CONSERVACIÓN O RESTAURACIÓN		
<p>Realizan limpieza del barco a diario y un mantenimiento exhaustivo del barco cada 6 meses.</p> <p>Está prohibido sentarse sobre la borda y asientos.</p> <p>Capacitación a los empleados en cuanto a términos básicos de seguridad y para preservar el área natural.</p> <p>Instrucciones a los visitantes antes de zarpar.</p>		
6.8 ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:		
<p>El barco Morgan está a cargo de la Srta. Johanna Morales que es la administradora.</p>		
6.9 TELÉFONO O DIRECCIÓN DE CONTACTO:		
<p>Telef.2517228 Cel. 094388313. Oficina en el muelle de la calle Sucre, Malecón 2000.</p>		
6.10 RESTRICCIONES, REGULACIONES, POLÍTICAS PARA SU USO:		
<p>Dentro de las restricciones que ellos tienen con sus visitantes es que no admiten mascotas. En cuanto a regulaciones y políticas de usos son ellos como empresa quienes están sujetos a las estipuladas tanto por la fundación Malecón 2000 como la DIGMER.</p>		
7. INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE ACCESO		

TIPO	SUBTIPO	ESTADO DE VIAS			TRANSPORTE	FRECUENCIAS				TEMPORALIDAD DE ACCESO
		BUE NO	REGU LA	MA LO		DIA RIA	SEMA N	ME NS	EVE NT	
TERR ESTRE	ASFALTADO	X			BUS	X				MESES AL AÑO
	LASTRADO				AUTO MOVIL	X				12 MESES X
	EMPEDRADO				4 X 4					
	SENDE RO				TREN					
ACUA TICO	MARITIMO				BARCO					DIAS AL MES
					BOTE					30 DIAS
	FLUVIAL				CANO A					
					OTRO S					
AERE O					AVIÓ N					HORAS AL DÍA
					AVIO NETA					
					HELI CÓPT					

					ERO				
--	--	--	--	--	-----	--	--	--	--

8. FACILIDADES Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS	
A 8.1 SERVICIOS TURÍSTICOS QUE OPERAN EN EL ATRACTIVO	
	#
P 1. Establecimientos de alojamiento	0
2. Restaurantes	1
3. Kioscos de comida	0
C 4. Bares	1
5. Servicio de guianza local	1
Y 6. Otro__	0
8.2 ACTIVIDADES RECREATIVAS	
<p>Señale todas las actividades recreativas que se realizan actualmente con un asterisco (*), y las que usted recomienda que podrían realizarse con un visto (√).</p>	
1. Natación	<input type="checkbox"/> 12 Compras <input type="checkbox"/>
2. Pesca deportiva	<input type="checkbox"/> 13 Gastronomía <input type="checkbox"/>

3. Caza		14 Conocimiento antropológico	
4. Deportes de cancha		15 Eventos programados	*
5. Deportes de aventura/riesgo		16 Camping	
6. Competencias deportivas		17 Picnic	
7. Caminatas		18 Ciclismo/ bicicleta de montaña	
8. Paseos en bote/lancha		19 Parapente	
9. Paseos a caballo/mula		20 Buceo / snorkel	
10. Visitas guiadas		21 _____	
11. Observ. de flora y/o fauna	√	22 _____	

8.3 INSTALACIONES

	#		#
1. Piscina		6. Puentes	
2. Vestidores	1	7. Circuitos de senderos	
3. Canchas deportivas		8. Refugio	
4. Muelle	1	9. Pasarelas	
5. Mirador		10. Otro	



LICTUR - BIBLIOTECA

9. INFRAESTRUCTURA BÁSICA

A 9.1 AGUA

POTABLE	ENTUBADA	TRATADA	DE POZO	NO EXISTE	OTROS

P	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9.2 ENERGÍA ELÉCTRICA					
C	SISTEMA INTERCONECTADO		GENERADOR	NO EXISTE	OTROS	
			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Y	9.3 ALCANTARILLADO					
	RED PÚBLICA	POZO CIEGO	POZO SÉPTICO	NO EXISTE	OTROS	
				<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

U S O T U R Í S	10. DEMANDA Y DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO	
	10.1 FRECUENCIA DE DEMANDA REAL	
	1. Permanente (todo el año)	<input checked="" type="checkbox"/>
	2. Estacional (sólo por temporadas)	<input type="checkbox"/>
	3. Esporádica (de vez en cuando)	<input type="checkbox"/>
	4. Inexistente	<input type="checkbox"/>
	5. Otra _____	<input type="checkbox"/>
	Fuente de información: _Comité Ecológico del Litoral.	
	10.2 TIPO DE DEMANDA	
	1. Internacional	% <input type="text" value="35"/>

T I C O	2. Nacional	16
	3. Regional	12
	4. Local	37
	Nota: El porcentaje de visitas varía de acuerdo a la temporada.	
10.3 DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO		
	1. Internacional	<input type="text"/>
	2. Nacional	<input type="text"/>
	3. Regional	<input type="text"/>
	4. Local	X

Barco Pirata Henry Morgan opera en el atracadero ubicado a la altura de la calle Sucre en un recorrido de dos kilómetros a lo largo del Malecón, el cual inicia en sentido Norte-Sur donde se puede observar el centro más completo y moderno de recreación urbana del país El Malecón 2000, que reemplaza al antiguo malecón y donde se conservan dos de sus símbolos: La torre Morisca del reloj público y el Hemiciclo de La Rotonda. Se aprecia también al imponente edificio del banco La Previsora, que con sus 31 pisos es el más alto del Pacífico Sur. Luego está el barrio Las Peñas, cuyo emplazamiento existe desde tiempos coloniales y fue donde comenzó a levantarse Guayaquil, sus antiguas casas de madera son muy admiradas.

Al final del Malecón 2000 está el Club de la Unión, el de mayor rango y distinción en el país; así como el Mercado Sur, cuyo diseño fue levantado en Bruselas y que hoy constituye un moderno escenario que popularmente se conoce con el nombre del palacio de Cristal.

Poco a poco se llega al barrio del Astillero, el más antiguo de la ciudad y cuyo nombre se debe a que en tiempos de la colonia se encontraban ahí las bodegas de materiales que servían para los astilleros y lugar donde se construían las embarcaciones. En este barrio también se halla parte de la zona industrial vieja de Guayaquil.

Ya hacia el Sur se pasa por una nueva zona de industrias hasta llegar a Las Esclusas donde concluye el recorrido fluvial. El recorrido puede variar dependiendo el nivel de la marea. El viaje a bordo de la nave dura 60 minutos en diferentes horarios: martes y miércoles 16h00, 17h45, 19h30; jueves y viernes 16h00, 17h45, 19h30, 21h15, 24h00; sábado 12h15, 14h00, 16h00, 17h45, 19h30, 21h15, 24h00 y domingo 12h15, 14h00, 16h00, 17h45, 19h30, el recorrido de la media noche dura 2horas (1 hora de navegación y 1 hora acoderados en el muelle), es importante mencionar que este paseo

tiene un costo de \$15,00 por persona e incluye bebidas, en los otros horarios el costo por personas es de \$6,00 adultos y \$4,00 niños.

Dentro de los servicios que ofrece a bordo esta: restaurante (se ofrecen piqueos y platos suaves) y bar. El tipo de Turismo al que está enfocado es el Turismo de aventura.

Las vías de acceso al atractivo están en perfecto estado y se puede acceder al mismo durante todo el año. Podemos indicar que la demanda local es su principal fuente de trabajo e ingresos, esta representa el 37%, seguidamente de la demanda internacional con el 35%, el 16% corresponde a la demanda nacional y el 12% de la demanda es regional, aunque el porcentaje de visitas varía dependiendo la temporada.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

PROVINCIA _Guayas **CANTÓN** _Guayaquil **CIUDAD** _Guayaquil **SITIO** Malecón
2000



CATEGORÍA Transporte	FECHA Enero 2009
TIPO Acuático	AUTOR (foto) Publicada en la página web Especiales Diario El Universo (12)
SUBTIPO Fluvial y lacustre	FICHA N° 2
TEMA: Cruceros Discovery	

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

1. DATOS GENERALES

1.1 ENCUESTADOR: Daniela Avilés

1.2 FICHA N°: 2

Andrea Bravo

1.3 FECHA: 02/09

1.4 NOMBRE DEL ATRACTIVO: Cruceros Discovery

1.5 CATEGORÍA: Transporte

1.6 TIPO: Acuático

1.7 SUBTIPO: Fluvial y lacustre

2. UBICACIÓN

2.1 PROVINCIA: Guayas

2.2 CANTÓN: Guayaquil

2.3 PARROQUIA: Pedro Carbo

2.4 CALLE: DISCOVERY FIESTA se encuentra localizado en Muelle del Malecón 2000 y Tomás Martínez.

2.5 NÚMERO: 2

3. CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

3.1 NOMBRE DEL POBLADO: (Poner el más cercano)
Durán

DISTANCIA (Km): 20

3.2 NOMBRE DEL POBLADO: (Con respecto a Guayaquil) Guayaquil

DISTANCIA (Km): 0

VALOR INTRÍNSECO		
4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO		
C 4.1 ALTURA (m.s.n.m.): 4	4.2 TEMPERATURA: 25°C	4.3 PRECIPITACIÓN PLUVIOMETRICA: 22,5 mm

	<p>4.4 DIMENSIONES:</p> <p>A Discovery Fiesta: Eslora total o máxima; 15metros Manga; 5metros. Tiene capacidad para 80 personas y Discovery River que es una embarcación menor, cuenta con capacidad para 20 personas.</p>						
L	<p>4.5 CALIDAD DEL AGUA:</p> <p>Mala(Agua contaminada debido a microorganismos por las aguas de las alcantarillas de Guayaquil)</p>						
I	<p>4.6 FLORA Y FAUNA:</p> <p>D Existen variedad de especies: Lechuguines y diferentes tipos de mangle; rojo, blanco, negro y el jeli. Garzas blancas, gaviotas grises, golondrinas, aves insectívoras y peces.</p>						
A	<p>4.7 DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE:</p> <p>D Discovery realiza un recorrido por el río a lo largo del malecón 2000 por ende muestra la ciudad de Guayaquil desde otro ángulo.</p>						
	<p>4.8 SUELOS: Suelos aluviales de inundación, arcillosos.</p>						
VALOR EXTRÍNSECO							
C	<p>5. USOS (SIMBOLISMO):</p> <p>5.1EL ATRACTIVO O RECURSO PUEDE DISFRUTARSE DURANTE: X</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">1. Todo el año</td> <td style="text-align: center; width: 40px; height: 25px;">X</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">2. Por temporadas (especifique meses)</td> <td style="text-align: center; width: 40px; height: 25px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">3. Evento programado (especifique fecha)</td> <td style="text-align: center; width: 40px; height: 25px;"></td> </tr> </table>	1. Todo el año	X	2. Por temporadas (especifique meses)		3. Evento programado (especifique fecha)	
1. Todo el año	X						
2. Por temporadas (especifique meses)							
3. Evento programado (especifique fecha)							
<p>5.2HORARIOS DE ATENCIÓN / HORAS DE DISFRUTE DEL RECURSO</p>							

A	<p>Cruceros Familiares</p> <p>L Recorrido por el río Guayas: Martes y Domingos desde las 09h00 (frecuencia cada 2 horas), duración 1 hora 30 min. Previa reservación.</p> <p>I Cruceros Bailables Viernes, sábados y feriados De 21h00 a 00h00 acoderados y de 00h00 a 02h00 navegando.</p> <p>Cruceros Ecológicos</p> <p>D Isla Santay: Salida cada 2 horas desde las 11h00, duración del paseo 2 horas 30min. De martes a domingo con reservación previa.</p> <p>A Esclusas, Playita y Puerto Marítimo: Martes a domingos desde 09h00(frecuencia cada 2 horas), duración del paseo 2 horas 30 min.</p>	
D	<p>5.3 EL ATRACTIVO O RECURSO TIENE ALGÚN USO POR PARTE DE LA COMUNIDAD LOCAL</p> <p>1. Sí <input checked="" type="checkbox"/> ¿Cuál? Recreación</p> <p>2. No <input type="checkbox"/></p>	
6. GESTIÓN DEL ATRACTIVO Y ESTADO DE CONSERVACIÓN		
6.1 CONSERVADO: X	6.2 ALTERADO CON POSIBILIDAD DE RECUPERACIÓN:	6.3 ALTERADO SIN POSIBILIDAD DE RECUPERACIÓN:
6.4 DETERIORADO:		6.5 RECUPERADO/RESTAURADO:

6.6 CAUSAS:

Crucero Discovery se encuentra conservado debido al constante mantenimiento por parte de quienes lo administran.

6.7 POLÍTICAS DE CONSERVACIÓN O RESTAURACIÓN

Capacitación constante al personal y a los visitantes para que colaboren con la preservación del área natural usándola sin destruirla.

6.8 ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Como es una empresa privada, Cruceros Discovery está a cargo de un administrador, en este caso es Isabel Barrios.

6.9 TELÉFONO O DIRECCIÓN DE CONTACTO:

Telef.2304824-2304831 Cel. 091594847. Oficina en el muelle del Malecón 2000 y Tomás Martínez. Pagina Web: www.cruerosdiscovery.com

6.10 RESTRICCIONES, REGULACIONES, POLÍTICAS PARA SU USO:

La única restricción que existe es que no admiten Mascotas.

7. INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE ACCESO

TIPO	SUBTIPO	ESTADO DE VIAS			TRANSPORTE	FRECUENCIAS				TEMPORALIDAD DE ACCESO
		BUENO	REGULAR	MALO		DIARIA	SEMANA	MESES	EVENTO	
TERRRESTRE	ASFALTADO	X			BUS	X				MESES AL AÑO
	LASTRADO				AUTOMOVIL	X				12 MESES X
	EMPEDRADO				4 X 4					
	SENDERO				TREN					
ACUATICO	MARITIMO				BARCO					DIAS AL MES
					BOTE					30 DIAS
	FLUVIAL				CANOA					
					OTROS					
AEREO					AVIÓN					HORAS AL DÍA
					AVIONETA					
					HELICÓPTERO					

A 8. FACILIDADES Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS
8.1 SERVICIOS TURÍSTICOS QUE OPERAN EN EL ATRACTIVO

P O Y O		#
	1. Establecimientos de alojamiento	0
	2. Restaurantes	1
	3. Kioscos de comida	0
	4. Bares	1
	5. Servicio de guianza local (con requerimiento previo)	1
	6. Otro__	

8.2 ACTIVIDADES RECREATIVAS

Señale todas las actividades recreativas que se realizan actualmente con un asterisco (*), y las que usted recomienda que podrían realizarse con un visto (√).

1. Natación		12 Compras	
2. Pesca deportiva		13 Gastronomía	
3. Caza		14 Conocimiento antropológico	
4. Deportes de cancha		15 Eventos programados	*
5. Deportes de aventura/riesgo		16 Camping	
6. Competencias deportivas		17 Picnic	
7. Caminatas	*	18 Ciclismo/ bicicleta de montaña	
8. Paseos en bote/lancha		19 Parapente	
9. Paseos a caballo/mula		20 Buceo / snorkel	

10	Visitas guiadas		21	_____	
11	Observ. de flora y/o fauna		*	22	_____
8.3 INSTALACIONES					
		#			#
1.	Piscina		6.	Puentes	
2.	Vestidores	1	7.	Circuitos de senderos	1
3.	Canchas deportivas		8.	Refugio	
4.	Muelle	1	9.	Pasarelas	
5.	Mirador		10.	Otro	

9. INFRAESTRUCTURA BÁSICA						
A	9.1 AGUA					
	POTABLE	ENTUBADA	TRATADA	DE POZO	NO EXISTE	OTROS
P		X				
O	9.2 ENERGÍA ELÉCTRICA					
	SISTEMA INTERCONECTADO	GENERADOR	NO EXISTE	OTROS		
		X				

Y	9.3 ALCANTARILLADO				
	RED PÚBLICA	POZO CIEGO	POZO SÉPTICO	NO EXISTE	OTROS
O				X	
10. DEMANDA Y DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO					
U	10.1 FRECUENCIA DE DEMANDA REAL				
	S	1. Permanente (todo el año)		X	
	O	2. Estacional(sólo por temporadas)			
	T	3. Esporádica (de vez en cuando)			
	U	4. Inexistente			
R	5. Otra _____				
Í					
Fuente de información: _Comité Ecológico del Litoral.					
S	10.2 TIPO DE DEMANDA				
	T			%	
	I	1. Internacional		25	
	C	2. Nacional		19	
	O	3. Regional		18	
	4. Local		38		
Nota: El porcentaje de visitas varía de acuerdo a la temporada.					



10.3 DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

1. Internacional
2. Nacional
3. Regional
4. Local

X

Cruceros Discovery forma parte de una moderna alternativa de esparcimiento para quienes desean disfrutar de una actividad diferente teniendo como escenario el río Guayas.

Discovery pone a disposición de consumidores locales, nacionales y extranjeros tres embarcaciones dedicadas a brindar recreación a través de novedosos programas. Los productos son: Discovery Fiesta, Discovery River, Discovery Adventure.

Discovery Fiesta ofrece a sus visitantes la oportunidad de ver al nuevo Guayaquil desde la ría, al mismo tiempo disfrutar de la brisa que nos brinda y de una noche de baile y diversión. Algunas de las actividades que se pueden realizar son: eventos sociales; conciertos, concursos, bingos, karaoke, fiestas

privadas; matrimonios, cumpleaños, graduaciones, aniversarios empresariales, cocteles, quinceañeras, fiestas infantiles y otros; exposiciones de arte, presentaciones de libros, charlas motivacionales y/ o científicas, y muchas otras alternativas enfocadas al target seleccionado dependiendo la ocasión.

Dentro de los servicios que ofrecen los yates de Cruceros Discovery a sus visitantes podemos mencionar: Bar y cafetería con atención personalizada por parte de sus empleados. El yate cuenta con capacidad para 80 personas con un costo \$15,00 adultos; opera viernes, sábados y feriados de 21h00 a 02h00 (acoderados en el muelle hasta la media noche y dos horas de navegación de 00h00 a 2h00) y bebidas de cortesía (agua, gaseosa, cerveza y ron) este recorrido tiene una restricción de un mínimo de 30 personas para operar.

La programación para **Discovery River** se concentra en paseos por el río, las Esclusas, Playita y Puerto Marítimo de martes a domingos desde la 09h00 de la mañana con frecuencia de 2 horas y una duración del paseo de 2 horas 30 min, el costo es de \$5,00 adultos y 3,00 niños (6 a 12 años).

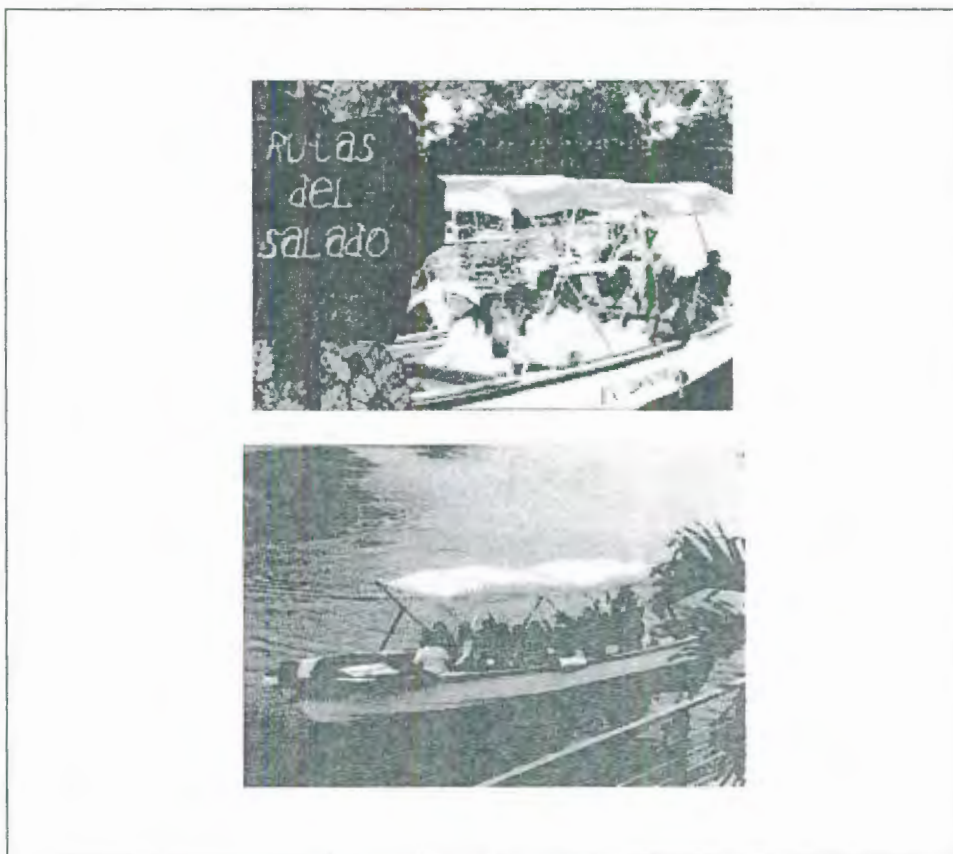
Dentro de la programación de Discovery Adventure están los cruceros ecológicos a la Isla Santay, emprendiendo así una travesía que inicia en el muelle de la calle Tomás Martínez y Malecón para desembarcar en la Isla e iniciar una caminata por el sendero en compañía de un guía naturalista con un pequeño descanso en los hamacarios para disfrutar de un box lunch y regresar a Guayaquil, la salida es cada 2 horas desde las 11h00 de la mañana con una duración del paseo de 2 horas 30min de martes a domingo previa reservación. El costo es de \$8,00 adultos y \$6,00 niños (6 a 12 años). Para este recorrido se sugiere llevar ropa cómoda, zapatos deportivos, repelente para mosquitos y cámaras fotográficas.

El tipo de turismo al que Cruceros Discovery está enfocado es Turismo Ecológico y de Aventura.

Las vías de acceso al atractivo están en perfecto estado y se puede acceder al mismo durante todo el año. Podemos indicar que la demanda local es su principal fuente de trabajo e ingresos, esta representa el 38%, seguidamente de la demanda internacional con el 25%, el 19% corresponde a la demanda nacional y el 18% de la demanda es regional, aunque el porcentaje de visitas varía dependiendo la temporada.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

PROVINCIA_Guayas **CANTÓN**_Guayaquil **CIUDAD**_Guayaquil **SITIO** Malecón del Salado



CATEGORÍA Transporte	FECHA Enero 2009
TIPO Acuático	AUTOR (foto) Publicada en la página web de la revista INFOCITY
SUBTIPO Fluvial y Lacustre	FICHA N° 3
TEMA: Ecobote	

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

1. DATOS GENERALES	
1.1 ENCUESTADOR: Daniela Avilés Andrea Bravo	1.2 FICHA N°: 3 1.3 FECHA: 02/09
1.4 NOMBRE DEL ATRACTIVO: Ecobote	
1.5 CATEGORÍA: Transporte	
1.6 TIPO: Acuático	1.7 SUBTIPO: Fluvial y lacustre

2. UBICACIÓN		
2.1 PROVINCIA: Guayas	2.2 CANTÓN: Guayaquil	2.3 PARROQUIA: 9 de Octubre
2.4 CALLE: Ecobote se encuentra localizado en muelle del Marisco Malecón Vicente Rocafuerte-Malecón del Estero Salado		2.5 NÚMERO: 3



LECTUR - BIBLIOTECA

3. CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO	
3.1 NOMBRE DEL POBLADO: (Poner el más cercano) Durán	DISTANCIA (Km): 25
3.2 NOMBRE DEL POBLADO: (Con respecto a Guayaquil) Guayaquil	DISTANCIA (Km): 0

VALOR INTRÍNSECO		
4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO		
C	4.1 ALTURA (m.s.n.m.): 4	4.2 TEMPERATURA: 25°C
		4.3 PRECIPITACIÓN PLUVIOMETRICA: 22,5 mm
A	4.4 DIMENSIONES: Ecobote tiene capacidad para 20 personas.	
L	4.5 CALIDAD DEL AGUA: Mala(Debido a la falta de oxigenación por desechos orgánicos, aguas servidas y otras contaminadas que expulsan las fábricas)	
I	4.6 FLORA Y FAUNA: Podemos encontrar especies como: lechuguines, mangle negro, rojo, blanco, y jeli y negro. También, la vegetación predominante de salitrales es: vidrillo y vidrillal; además, encontramos el helecho de manglar, peces; bagre, boquilla, robalo, crustáceos; cangrejos, jaibas y gallapo, aves; garzas blancas y gaviotas. Aunque muchas especies se han perdido debido a la contaminación.	
D	4.7 DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE: Ecobote realiza un paseo a lo largo del estero salado con dos rutas desde el Muelle hasta el Puente Portete denominado como ruta Caimán y Muelle hasta la Kennedy conocido como Camino a las Garzas.	
	4.8 SUELOS: Suelos aluviales de inundación, arcillosos.	

C	V A L O R E X T R Í N S E C O						
	5. USOS (SIMBOLISMO):						
A	5.1 EL ATRACTIVO O RECURSO PUEDE DISFRUTARSE DURANTE: X						
L	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">1. Todo el año</td> <td style="width: 30%; text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2. Por temporadas (especifique meses)</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>3. Evento programado (especifique fecha)</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	1. Todo el año	<input checked="" type="checkbox"/>	2. Por temporadas (especifique meses)	<input type="checkbox"/>	3. Evento programado (especifique fecha)	<input type="checkbox"/>
1. Todo el año	<input checked="" type="checkbox"/>						
2. Por temporadas (especifique meses)	<input type="checkbox"/>						
3. Evento programado (especifique fecha)	<input type="checkbox"/>						
I	5.2 HORARIOS DE ATENCIÓN / HORAS DE DISFRUTE DEL RECURSO						
	Paseos diurnos con guía						
D	Domingos y feriados Desde las 11h00 hasta las 18h00						
	Paseos nocturnos con guía, cantante y música						
A	Viernes y Sábados 19h00, 20h00 y 21h00						
	Paseos Turísticos con guía bilingüe						
D	Lunes a Viernes 11h00, 12h30, 14h30, 16h00, 18h00						
	Sábados y domingos 11h00, 12h30, 14h30, 17h00						
	Paseos Escolares con guía						
	Lunes a viernes de 9h00 a 14h00.						
	Sábados de 9h00 a 11h00.						
	Los Paseos nocturnos, Paseos Turísticos con guía bilingüe y paseos escolares requieren previa reservación. El recorrido tiene una duración de 45 min y con un mínimo de 6 personas.						

5.3 EL ATRACTIVO O RECURSO TIENE ALGÚN USO POR PARTE DE LA COMUNIDAD LOCAL			
1. Sí	<input checked="" type="checkbox"/>	¿Cuál? Recreación	
2. No	<input type="checkbox"/>		
6. GESTIÓN DEL ATRACTIVO Y ESTADO DE CONSERVACIÓN			
C	6.1 CONSERVADO:	6.2 ALTERADO CON POSIBILIDAD DE RECUPERACIÓN:	6.3 ALTERADO SIN POSIBILIDAD DE RECUPERACIÓN:
	X		
A	6.4 DETERIORADO:		6.5 RECUPERADO/RESTAURADO:
L	6.6 CAUSAS:		
	Se encuentra conservado debido al mantenimiento constante de quienes administran Ecobote.		
I	6.7 POLÍTICAS DE CONSERVACIÓN O RESTAURACIÓN		
	No tienen políticas de conservación o restauración.		
D	6.8 ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:		
	Pertenece a la empresa privada, pero no nos facilitaron datos de los dueños.		
A	6.9 TELÉFONO O DIRECCIÓN DE CONTACTO:		
	Telef. 2371249(pertenece a un negocio vecino al muelle de Ecobote).No cuenta con oficina, solo la boletería ubicada en: Malecón Vicente Rocafuerte-Malecón del Estero Salado junto al puente Portete.		
D	6.10 RESTRICCIONES, REGULACIONES, POLÍTICAS PARA SU USO:		
	No tiene restricciones para los visitantes, pero están sujetos a regulaciones y políticas de usos estipuladas por la fundación Malecón 2000.		

. INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE ACCESO										
I P O	SUBTIPO	ESTADO DE VIAS			TRANSPORT E	FRECUENCIAS				TEMPO RALIDAD DE ACCESO
		BU EN O	REGU LAR	M A L O		D I A R I A	SEMA NAL	ME NS UA L	EVE NT UA L	
T E R R E S T R E	ASFALTAD O	X			BUS	X				MESES AL AÑO
	LASTRAD O				AUTO MOVIL	X				12 MESES X
	EMPEDRA DO				4 X 4					
	SENDERO				TREN					
A C U	MARITIMO				BARCO					DIAS AL MES

A T I C O									
					BOTE				
	FLUVIAL				CANOA				30 DIAS
				OTROS					
A E R E O									HORAS AL DÍA
					AVIÓN				
					AVION ETA				
				HELIC ÓPTER O					

8. FACILIDADES Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS

A 8.1 SERVICIOS TURÍSTICOS QUE OPERAN EN EL ATRACTIVO

	#
P 1. Establecimientos de alojamiento	0
2. Restaurantes	0
3. Kioscos de comida	0
O 4. Bares	0
5. Servicio de guianza local	1
6. Otro__	

Y 8.2 ACTIVIDADES RECREATIVAS

Señale todas las actividades recreativas que se realizan actualmente con un asterisco (*), y las que usted recomienda que podrían realizarse con un visto (✓).

1. Natación		12 Compras	
2. Pesca deportiva		13 Gastronomía	
3. Caza		14 Conocimiento antropológico	
4. Deportes de cancha		15 Eventos programados	*
5. Deportes de aventura/riesgo	de	16 Camping	
6. Competencias deportivas		17 Picnic	
7. Caminatas	*	18 Ciclismo/ bicicleta de montaña	
8. Paseos en bote/lancha		19 Parapente	
9. Paseos a caballo/mula		20 Buceo / snorkel	
1. Visitas guiadas		21 _____	
1. Observ. de flora y/o fauna	*	22 _____	

8.3 INSTALACIONES

	#		#
1. Piscina		6. Puentes	
2. Vestidores		7. Circuitos de senderos	
3. Canchas deportivas		8. Refugio	
4. Muelle	1	9. Pasarelas	
5. Mirador		10. Otro	

A	9. INFRAESTRUCTURA BÁSICA					
	9.1 AGUA					
P	POTABLE	ENTUBADA	TRATADA	DE POZO	NO EXISTE	OTROS
					X	
C	9.2 ENERGÍA ELÉCTRICA					
	SISTEMA INTERCONECTADO		GENERADOR	NO EXISTE	OTROS	
Y			X			
C	9.3 ALCANTARILLADO					
	RED PÚBLICA	POZO CIEGO	POZO SÉPTICO	NO EXISTE	OTROS	
				X		

U	10. DEMANDA Y DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO	
	10.1 FRECUENCIA DE DEMANDA REAL	
	1. Permanente (todo el año)	X
	2. Estacional (sólo por temporadas)	
	3. Esporádica (de vez en cuando)	
	4. Inexistente	
S	5. Otra _____	
O		
T		
U		
R	Fuente de información: _Comité Ecológico del Litoral	

Í S T I C O	10.2 TIPO DE DEMANDA	
		%
	1. Internacional	13
	2. Nacional	22
	3. Regional	10
4. Local	55	
	Nota: El porcentaje de visitas varía de acuerdo a la temporada.	
	10.3 DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO	
	1. Internacional	<input type="checkbox"/>
	2. Nacional	<input type="checkbox"/>
	3. Regional	<input type="checkbox"/>
	4. Local	<input checked="" type="checkbox"/>

Ecobote ofrece una variedad de alternativas para disfrutar de la naturaleza de una manera diferente en un recorrido en las aguas del Estero Salado al margen del Malecón del mismo nombre.

Paseos diurnos en diferentes horarios: Domingos y feriados, desde las 11h00 hasta las 18h00 cuyo recorrido inicia en atracadero del Malecón del Salado hasta el Muelle del Puente Portete, conocido como la Ruta Caimán y otro

conocido como Camino a las Garzas que finaliza en el Muelle de la Kennedy. El costo es de \$3,50 adultos, \$3,00 Niños y 3era edad.

Existen paseos nocturnos con guía, cantante y música en horarios: Viernes y Sábados 19h00, 20h00 y 21h00 en la denominada ruta Caimán y Camino a las Garzas con un costo para adultos de \$4,50 cada ruta. Este paseo requiere previa reservación y un mínimo de 8 personas.



LICTUR - BIBLIOTECA

Además Ecobote cuenta con paseos turísticos con guía bilingüe en horarios: lunes a viernes 11h00, 12h30, 14h30, 16h00, 18h00; sábados y domingos 11h00, 12h30, 14h30, 17h00: Tiene un costo para adultos \$6,00, niños y tercera edad \$5,00. Incluye una caminata guiada desde el Muelle hasta la Plaza Rodolfo Baquerizo y retorno con una duración de 45 min. Este paseo requiere previa reservación y un mínimo de 8 personas.

Paseos Escolares con guía en horarios: lunes a viernes de 9h00 a 14h00, sábados de 9h00 a 11h00. El recorrido es desde el Muelle del Malecón del Salado hasta el Puente Portete (Ruta Caimán) y Muelle hasta la Kennedy

(Camino a las Garzas). El costo por paseo es de \$40,00 con capacidad para 20 personas, es necesario realizar una reservación y requiere un mínimo de 6 personas.

En cada una de las alternativas de recreación que pone a disposición Ecobote ofrece un servicio opcional a bordo de minibar con gaseosas, cervezas, vino y agua. El tipo de turismo al que está orientado Ecobote, es Ecológico.

Las vías de acceso al atractivo están en perfecto estado y se lo puede visitar durante todo el año. Podemos indicar que la demanda local es su principal fuente de trabajo e ingresos, esta representa el 55%, seguidamente de la demanda internacional con el 13%, el 22% corresponde a la demanda nacional y el 10% de la demanda es regional, aunque el porcentaje de visitas varía dependiendo la temporada.

II.1.4 Normas de seguridad.

Las embarcaciones antes mencionadas tienen cierto tipo de medidas en cuanto a seguridad exigidas mediante certificados para el funcionamiento de

cada embarcación, certificados que demandan Normas de seguridad pre - establecidas por cada ente de regulación como:

✓ **Dirección General De La Marina Mercante y del Litoral.**

Reporte de Inspección de Naves de Zarpe/Arribo.

✓ **DIRNEA** (Dirección Nacional de Espacios Acuáticos).

Certificado de seguridad y prevención de la contaminación.

Sistema de Gestión de Seguridad y Protección.

Licencia de Radio de Estación de Barco.

Matrícula de Nave.

Permiso de Tráfico Nacional.

✓ **Ministerio de Transporte y Obras Públicas.**

Renovación De Matricula según sea el caso

✓ **STMABAS** (Servicio Autorizado Para Sistemas Contra Incendio y Balsas Salvavidas).

Certificado de Inspección de Extintores Portátiles.

Certificado Re-Inspección.

Certificado Anual de Radio Baliza.

Beacon Test Report.

Capítulo III:

EVALUACION DE CALIDAD DEL SERVICIO TURÍSTICO

III.1 ENCUESTAS Y ENTREVISTAS.

III.1.1 FUENTES DE INFORMACIÓN

III.1.1.1 Fuente de Información Primaria

Para ser capaces de establecer el porcentaje de consumo, frecuencias y preferencias de los turistas, con el afán de conocer si es que la calidad del servicio turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil satisface sus necesidades, hemos considerado realizar:

- ✓ Investigación por encuesta (**Véase Anexo C**).
- ✓ Investigación por entrevista (**Véase Anexo D**).

III.1.1.2 Fuente de información secundaria

Nos fue de mucha utilidad los siguientes:

- ✓ Periódicos
- ✓ Internet
- ✓ Libros

DETERMINACIÓN DEL UNIVERSO

Unidades de muestreo

Turistas nacionales como extranjeros que estén dispuestos a darnos su opinión para mejorar la oferta, personas que actualmente buscan una opción diferente a la del mercado existente.

Alcance

Las encuestas fueron realizadas en varias áreas de la ciudad de Guayaquil, tanto en el norte como en el centro, dichos lugares cuentan con la asistencia de turistas nacionales y extranjeros, a hombres y mujeres que gustan de opciones diferentes para sus momentos de óseo en Guayaquil cuyo rango de edad está entre los 16 y 65 años de edad.

Se consideran para la investigación sitios como los respectivos muelles del Malecón 2000 (Barco Pirata Henry Morgan y Cruceros Discovery) y Malecón del Salado (Ecobote). Las personas que fueron encuestadas en cada uno de estos sitios se las escogió aleatoriamente.

Selección del tamaño de la muestra

Basados en la estadística resultado del censo del 2001 la población infinita de N es de 2'039.789 (urbana-rural) habitantes del cantón, en la que se aplicará la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * N * p * (1 - p)}{E^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Donde:

N = Tamaño de la población total = 2'039.789

Z = Nivel de confianza asociada = 1,96

p = Proporción conservadora 0.5

q = (1-p)=Proporción complemento de p=0.5

E = Error máximo permitido = 0,05

n = Tamaño de la muestra



LICTUR - BIBLIOTECA

Los mismos que conforman parte del cálculo de la muestra a realizar. De igual manera el valor para Z es de 1.96 debido a que se maneja un margen de confiabilidad del 95% y un error de estimación (E) del 5%.

Tabla # I Niveles de confianza
Fuente: Bigne, Enrique. Marketing (13).

Los valores más utilizados y sus niveles de confianza son:							
Z	1,15	1,28	1,44	1,65	1,96	2	2,58
Nivel de confianza	75%	80%	85%	90%	95%	96%	99%

Finalmente los valores obtenidos aplicados a la fórmula:

$$n = \frac{(1.96)^2 * (2'039.789) * (0.5) * (0.05)}{(0.05)^2 * (2'039.788) + (1.96)^2 * (0.5) * (0.5)}$$

$$n = 384 \text{ (encuestas a realizar)}$$

III.2 TABULACIÓN Y GRÁFICOS DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA

ANÁLISIS DE LAS PREGUNTAS DE LA ENCUESTA

Presentación de resultados

En base a las encuestas realizadas a propios y extranjeros quienes tienen la necesidad de una alternativa nueva y diferente que proporcione servicios

agregados y de calidad, se logró conocer la actitud de los mismos a la hora de suplir con esta necesidad.

Interpretación de resultados

Los gráficos que se mostrarán a continuación, enseñan los resultados de 384 encuestas en total, distribuidas 128 para: Barco Pirata Henry Morgan, Cruceros Discovery, y Ecobote, respectivamente. Fueron realizadas a turistas nacionales y extranjeros que en algún momento han visitado las embarcaciones en cuestión.

De acuerdo a las encuestas que se realizaron, seleccionamos las más relevantes para analizar tanto la calidad del servicio como las normas de seguridad, para conocer la percepción que los visitantes tienen del mismo.

Barco Pirata Henry Morgan

¿Cuándo usted visita la embarcación el promedio de gasto por persona es (fuera de la entrada)?

Las 128 encuestas realizadas a extranjeros y nacionales nos mostraron que el 58% de turistas consumen en el interior de la embarcación un promedio de \$1 a \$10 y solo el 5% gasta entre \$31 y \$40.

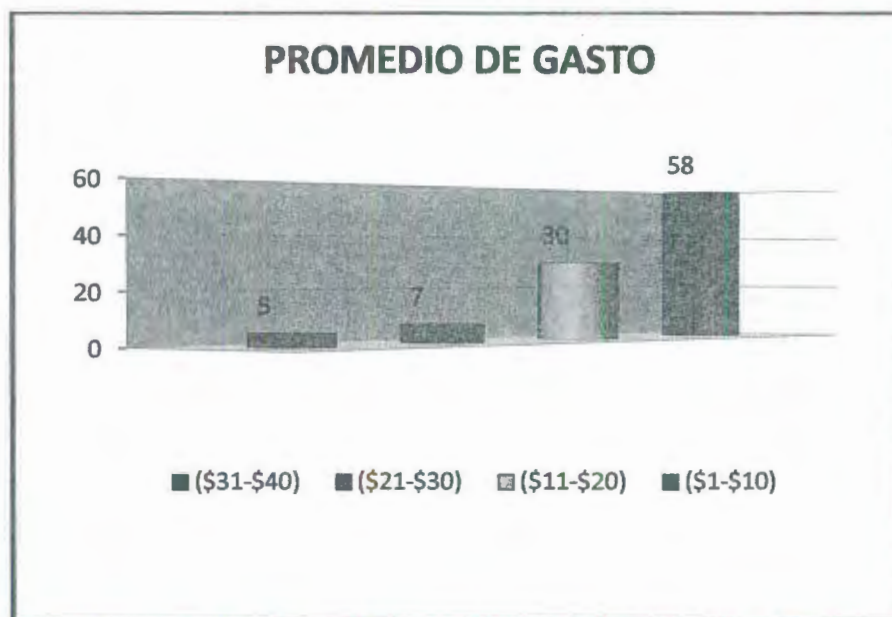


Figura 3.2.17 Promedio de Gasto Visitantes Barco Pirata Henry Morgan
Fuente: Elaboración propia

¿Cuál fue la principal motivación al adquirir este tour fluvial en el río Guayas?

De acuerdo a los resultados arrojados por las encuestas realizadas, la mayoría de las personas se inclinaron por la opción de paseo con un 30%, seguido con el 32% representando el entretenimiento, mientras que el 14% y el 24% respectivamente correspondieron a actividades culturales y otros.



Figura 3.2.18 Motivación de la Visita Barco Pirata Henry Morgan
 Fuente: Elaboración propia

¿Cómo calificaría a nivel general el servicio recibido en la embarcación?

El 34% de las personas piensan que el servicio a bordo es bueno, el 27% regular, 15% malo, 13% muy bueno y solo el 11% se refirió a muy malo.

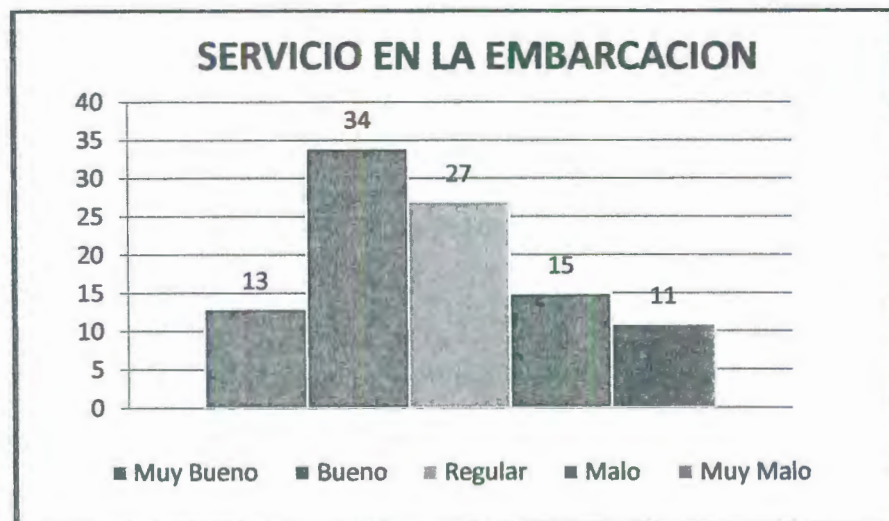


Figura 3.2.19 Servicio en la Embarcación Barco Pirata Henry Morgan
 Fuente: Elaboración propia

¿Cómo calificaría la seguridad en esta embarcación?

Teniendo en cuenta que casi todas las personas encuestadas no poseen información relevante sobre normas de seguridad que las embarcaciones deberían tener (este argumento se aplica a las dos embarcaciones restantes) tenemos los siguientes resultados. Con mayor aceptación se ubica el 32% con la calificación de regular y con minoría se encuentra muy bueno con el 9%.



Figura 3.2.20 Seguridad en la Embarcación Barco Pirata Henry Morgan
Fuente: Elaboración propia

¿Qué servicios adicionales recomendaría que se implementen?

Las preferencias de los turistas nos dieron 17 opciones de servicios que les gustaría que se implementasen. En primer lugar tenemos que los turistas no desean que se implemente algún servicio siendo ninguno su respuesta ubicándose con un 23% y con la más baja aceptación están con un 2%:

extensión de horario de navegación, servicio de limpieza, actividades culturales, uniforme de personal, clases didácticas para estudiantes y por último el derecho de admisión.

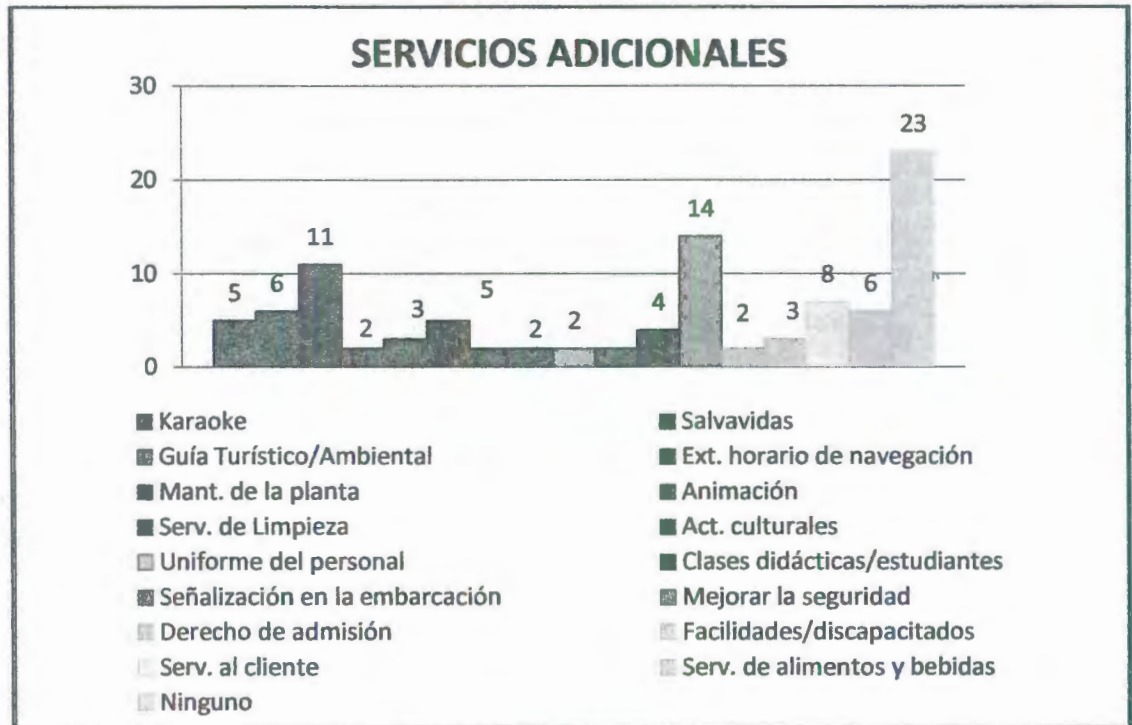


Figura 3.2.21 Servicios Adicionales Barco Pirata Henry Morgan
Fuente: Elaboración propia

Cruceros Discovery

Cuándo usted visita la embarcación el promedio de gasto por persona es :(fuera de la entrada)

El 70% de los encuestados respondieron que gastan un promedio de \$1-\$10, el 12% entre \$11-\$20, el 13% entre \$21-\$30 y por último el 5% entre \$31-\$40.

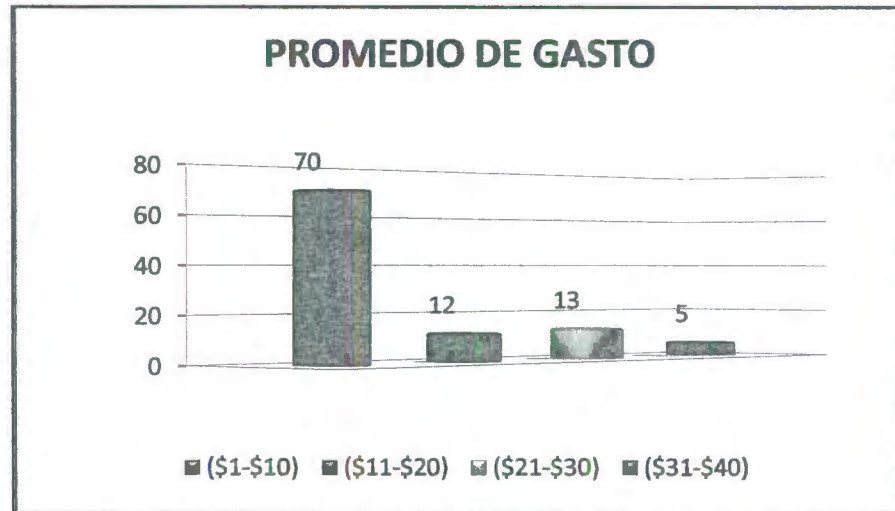


Figura 3.2.22 Promedio de Gasto Visitantes Cruceros Discovery
Fuente: Elaboración propia

¿Cuál fue la principal motivación al adquirir este tour fluvial en el río Guayas?

El 37% se siente motivado a realizar la visita por la opción de paseo, el 26% por entretenimiento, el 20% por actividades culturales y finalmente el 17% con otros.



Figura 3.2.23 Motivación de la Visita Cruceros Discovery
Fuente: Elaboración propia

¿Cómo calificaría a nivel general el servicio recibido en la embarcación?

La percepción de los turistas nos sitúa en un 32% indicándonos que el servicio es muy bueno, un 26% piensa que es bueno, 21% regular, 14% malo y concluyendo con el 7% dice que es muy malo.

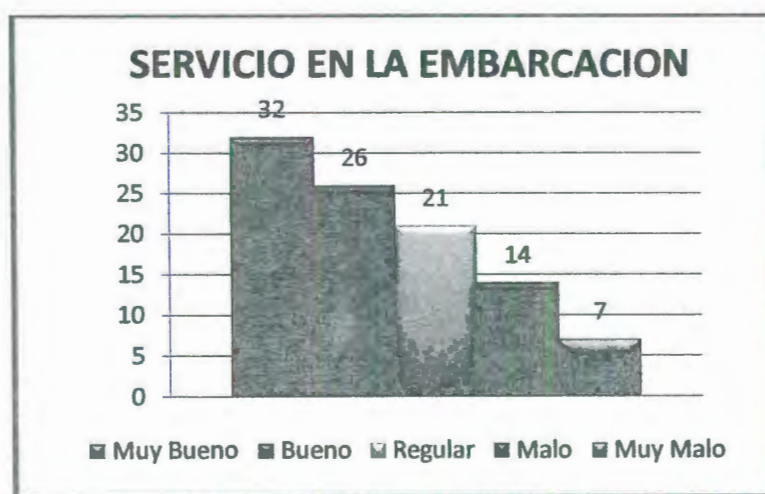


Figura 3.2.24 Servicio en la Embarcación Cruceros Discovery
Fuente: Elaboración propia

¿Cómo calificaría la seguridad en esta embarcación?

El 33% se siente muy seguro a bordo de la embarcación indicando que el servicio es bueno el 25% dice que es bueno, el 20% regular, el 13% malo y el 9% piensa que es muy malo.



LECTUR - BIBLIOTECA

Figura 3.2.25 Seguridad en la Embarcación Cruceros Discovery
Fuente: Elaboración propia

¿Que servicios adicionales recomendaría que se implementen?

La opinión de los entrevistados nos dio como resultado 10 opciones de servicios adicionales, ubicándose en primer lugar con el 16% la implementación de más salvavidas, seguido del 13% con música en vivo, 12% con facilidades para capacitados, el 11% mejorar la seguridad, el 10% ninguno, el 9% representa por igual a tours para estudiantes y mantenimiento de planta, el 8% cree que deberían reservarse el derecho de

admisión, el 7% con piqueos y al final el 5% con señalización en la embarcación.

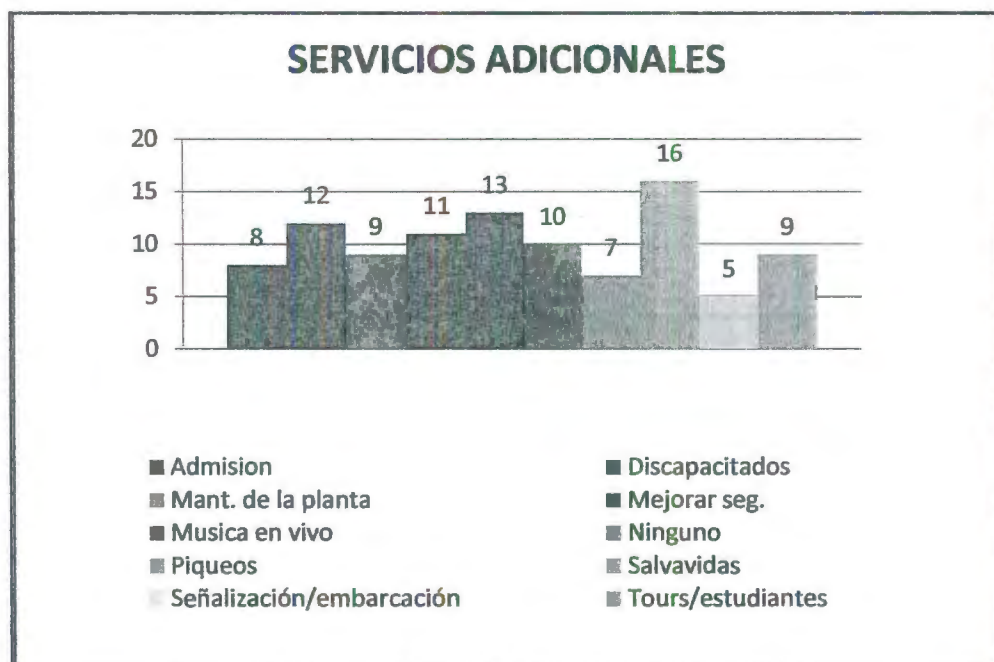


Figura 3.2.26 Servicios Adicionales Cruceros Discovery
Fuente: Elaboración propia

Ecobote

Cuándo usted visita la embarcación el promedio de gasto por persona es (fuera de la entrada):

El 66% de nuestra población realiza un consumo de \$11 a \$20, seguido del 23% de \$1 a \$10, el 6% con \$21 a \$30 y con una minoría del 5% de \$31 a \$40.

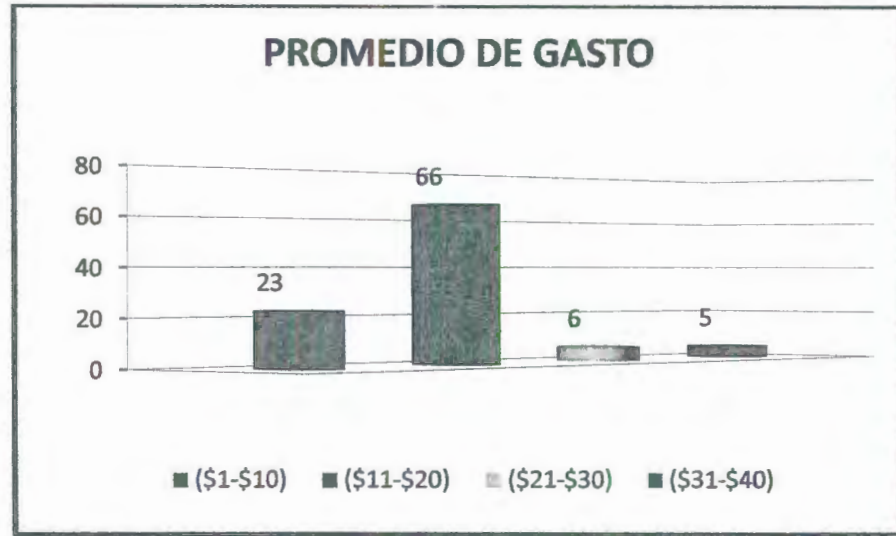


Figura 3.2.27 Promedio de Gasto Visitantes Ecobote
 Fuente: Elaboración propia

¿Cuál fue la principal motivación al adquirir este tour fluvial en el río Guayas?

El 39% representa a la alternativa de otros haciendo énfasis en actividades educativas, el 24% lo hace simplemente por paseo, el 23% se refiere al entretenimiento, mientras que el 14% es para las actividades culturales.



Figura 3.2.28 Motivación de la Visita Ecobote
 Fuente: Elaboración propia

¿Cómo calificaría a nivel general el servicio recibido en la embarcación?

El 32% de la población encuestada califica el servicio como muy bueno, el 26% bueno, el 21% regular, el 14% malo y el 7% muy malo.

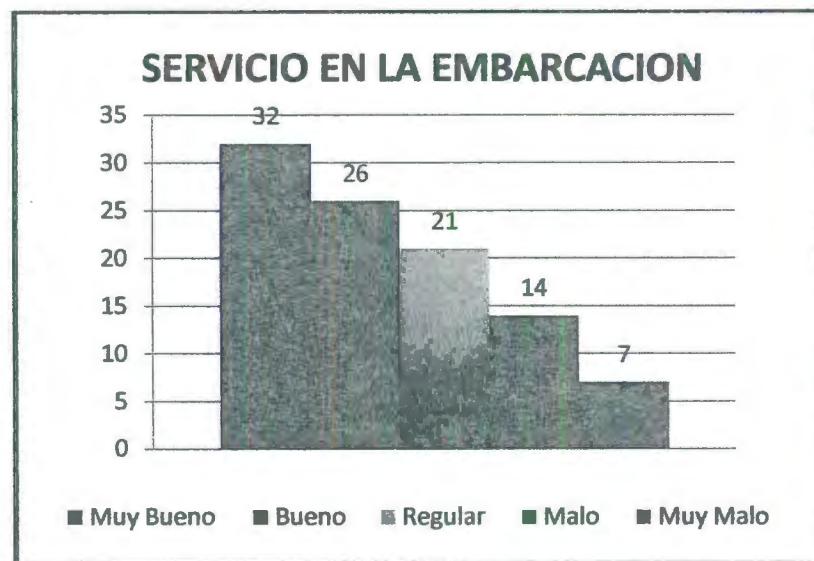


Figura 3.2.29 Servicio en la Embarcación Ecobote
Fuente: Elaboración propia

¿Cómo calificaría la seguridad en esta embarcación?

La alternativa de muy bueno está representada por el 15%, bueno con el 19%, la mayoría está representada con el 30% que nos indica que la seguridad es regular, el 23% malo y el 13% con muy malo.



Figura 3.2.30 Seguridad en la Embarcación Ecobote
Fuente: Elaboración propia

¿Qué servicios adicionales recomendaría que se implementen?

Nuestros participantes nos dieron solo cuatro opciones de servicios que desearían disfrutar como: les gustaría más salvavidas con un 35%, seguido con el 29% que creen que deberían mejorar la seguridad, el 20% dice que ninguno y de último tenemos el 16% representando el mantenimiento del transporte fluvial.

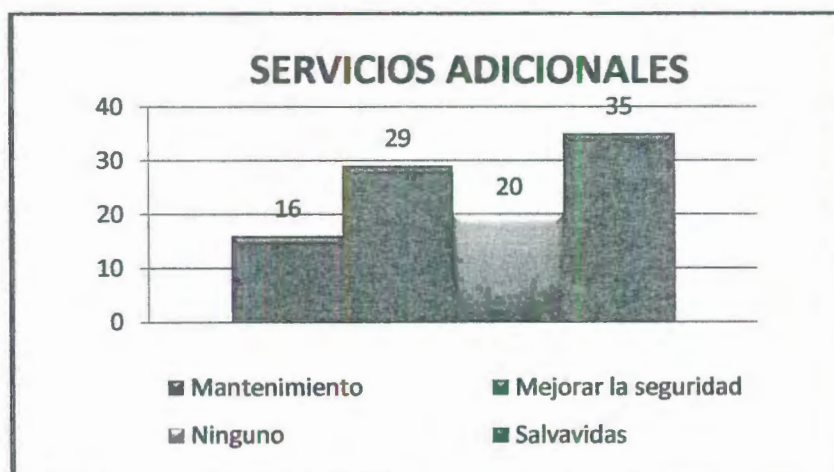


Figura 3.2.31 Servicios Adicionales Ecobote
Fuente: Elaboración propia

III.3 RESULTADOS OBTENIDOS

Conclusión de la Muestra:

En la sociedad actual vemos la necesidad de contar con un lugar que nos ofrezca recreación, aprovechando los recursos culturales y naturales que tenemos.

- ✓ Con el afán de brindar un servicio de calidad proporcionándole más opciones y un valor agregado a los turistas, hemos considerado la implementación de actividades recreativas a bordo. Deduciendo que los horarios más efectivos para realizar este tipo de eventos serían los fines de semana y feriados, por la tarde y noche.
- ✓ Las personas siempre buscan cosas nuevas sin dejar a un lado el buen gusto, el servicio de calidad, seguridad y comodidad. El cliente es

importante por lo cual consideramos que el servicio de seguridad a bordo es deficiente tomando en cuenta el poco conocimiento de los turistas en el tema, el cual lo ampliaremos en el siguiente capítulo.

- ✓ Pensando en la situación económica de nuestros clientes creemos que los precios son convenientes en relación a los servicios brindados, antes, durante y después de la navegación.
- ✓ La primera impresión es lo que cuenta, por lo cual el personal que tiene contacto directo con el turista debe estar capacitado, dispuesto y siempre atento a las necesidades o requerimientos de los mismos, para de esta forma garantizar su continuidad.



LICTUR - BIBLIOTECA

Capítulo IV:

PROPUESTA DE MEJORA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE TURÍSTICO FLUVIAL

IV.1 NUEVOS SERVICIOS

La navegación turística fluvial en la ciudad de Guayaquil es deficiente por lo cual es preciso adicionar nuevos servicios para el mejor disfrute de esta actividad, con la belleza del Río Guayas y servicio profesional a bordo.

Nuevos recorridos o rutas

Implementar nuevas rutas, las cuales incluyan la Isla Puna – Isla Santay – Las Exclusas - Puerto Marítimo.

Dependiendo del nivel de la marea y la sedimentación por la cual estamos restringidos se pueden implementar las siguientes rutas:

- ✓ Muelle Malecón 2000 - Isla Santay - Muelle Malecón 2000 (**Véase Anexo E**).
- ✓ Muelle Malecón 2000 - Las Esclusas- Puerto Marítimo - Muelle Malecón 2000 (**Véase Anexo F**).
- ✓ Muelle Malecón 2000 – Durán - Muelle Malecón 2000 (**Véase Anexo G**).

Implementación de actividades recreativas a bordo

Las embarcaciones que prestan este servicio, carecen de diversidad de actividades recreativas a bordo. A continuación se sugieren algunas actividades;

- ✓ Concurso de nudos marineros,
- ✓ Búsqueda del tesoro,
- ✓ Feria de atracciones y pinturas faciales,
- ✓ Fiestas temáticas con disfraz, fiesta Pirata, Hawaiana y Halloween,
- ✓ En San Valentín; La noche de Cupido con mensajes sorpresa,

- ✓ Actividades culturales folclóricas nacionales, música y leyendas urbanas.
- ✓ Una de las actividades recreativas que sugerimos se realice es el avistamiento de flora y fauna, ya que en la extensión de los dos kilómetros de recorrido podemos encontrar variedad de especies como: Lechuguines, diferentes tipos de mangle; rojo, blanco, negro y el jelfí, garzas blancas, gaviotas grises y golondrinas. En compañía de un guía calificado.

Diversificación de horarios.

Durante feriados existe demanda de visitantes por lo cual se sugiere se ponga a disposición nuevos horarios para evitar de esta manera sobrepasar la capacidad de las embarcaciones y reducir el riesgo de sufrir accidentes.

Por lo general los feriados se presentan desde los días viernes a domingo (dependiendo del decreto presidencial, **Véase Anexo H**), tomando en cuenta que las horas de más afluencia de visitantes se dan en horas de la tarde a la noche, sugerimos lo siguiente:

Para menores de edad o que involucren a la familia completa, todos los días del feriado alternando las horas:

- ✓ De viernes a sábado: 16h00 – 18h00

- ✓ Domingo: 10h00 – 12h00

Para adultos refiriéndonos a actividades nocturnas que involucren músicaailable, bar incluyendo variedad de licores y cócteles pero limitados:

- ✓ De viernes a sábado: 22h00 – 24h00

IV.2 SISTEMAS DE CALIDAD APLICADOS A LA PROPUESTA.

En los últimos años el termino de calidad ha tomado fuerza en cuanto a productos y servicios, gracias a las normas ISO por sus siglas en ingles (International Organization for Standarization), por esto existen varias definiciones que se aplican a este concepto. Enfocándonos a la empresa turística, se debe tener claro el significado de calidad antes de poner en marcha los procesos respectivos.

Esto significa que se prestara un servicio, con cierto nivel de calidad, que realmente satisfaga a los clientes que lo recibirán. Por tanto, no se refiere únicamente a servicios de elevadas prestaciones; lujo no representa la calidad. Apegándonos a este criterio, mientras le ofrezcamos más de lo que ellos esperan, tendremos por seguro que el cliente regresará y a su vez se convertirá en un efecto multiplicador.

Previo a la puesta en marcha, es necesario que se tome en consideración que el Transporte Turístico Fluvial en la Ciudad de Guayaquil es poco conocido, debido a la falta de difusión del mismo, haciéndose imperioso prestar un servicio de transporte turístico fluvial donde el principal atractivo sea el Río Guayas, visto a bordo de una embarcación que brinde a más de recreación, confort, diversidad, y, seguridad. Para lo cual consideramos necesario realizar un análisis FODA del servicio de transporte turístico fluvial en la ciudad de Guayaquil.

Tabla # I Análisis FODA servicio de transporte turístico fluvial en la ciudad de Guayaquil.

Fuente: Propia

F	<ul style="list-style-type: none"> - El río Guayas como atractivo principal, - Posicionamiento de las embarcaciones en el mercado local, - Se ha convertido a través de sus eventos sociales en un lugar de diversión nocturna, - Gran afluencia de visitantes en feriados.
O	<ul style="list-style-type: none"> - Su ubicación, - Fuente de empleo, mediante el desarrollo de pequeñas y medianas empresas del sector turístico en especial, - El aumento de la llegada de turistas a nuestro país, - Disponibilidad permanente (todo el año), - Nuevas construcciones (muelle del Puerto Santa),
D	<ul style="list-style-type: none"> - Personal operativo no capacitado, - Falta de promoción, - Procedimientos operativos no delineados, - Poco o escaso capital para inversión, - Deficiencia en Calidad del Servicio.
A	<ul style="list-style-type: none"> - Posible fuente de contaminación, - Río con muchos sedimentos, que obstruyen las vías de navegación, - Deficiencia en niveles de seguridad.

En base al análisis FODA realizado se pueden identificar las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de las embarcaciones que prestan servicio de transporte turístico fluvial en la ciudad de Guayaquil. Para de esta manera ver la vía idónea de implementar un sistema que cumpla las normas básicas de calidad.

Se puede comenzar por cumplir las normas y procedimientos que emiten entidades reconocidas como la Dirección General de Espacios Acuáticos (DIRNEA), bajo las regulaciones establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), que requieren la Formación y titulación de la tripulación en los barcos. La CAPITANIA DEL PUERTO DE GUAYAQUIL, exige en la solicitud de zarpe y rol de tripulación de tráfico de cabotaje (para naves de 10 T.R.B. en adelante) lo siguiente:

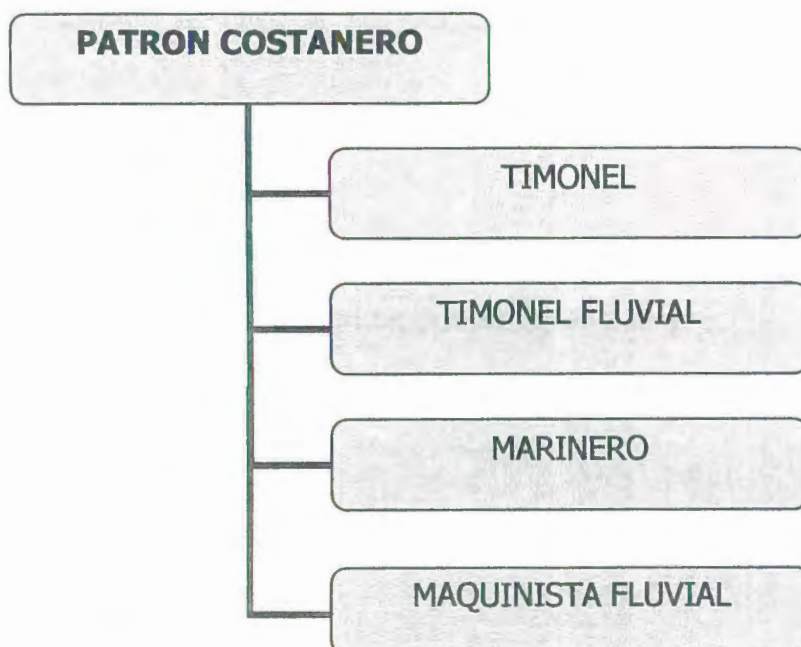


Figura 4.2.32 Tripulación de las embarcaciones
Fuente: DIRNEA

Bajo este esquema deben constituirse la tripulación de las embarcaciones que presten servicio de transportación turística y fluvial en la ciudad de Guayaquil, para así cumplir con los niveles básicos requeridos.

Por otro lado las personas que mantienen contacto directo con el visitante, desde quienes están a cargo de la administración, promoción de la embarcación, venta de tickets, quienes dan la bienvenida a los visitantes, guía turístico, meseros, barman, requieren conocimientos básicos tanto de atención al cliente como de normas de seguridad para poder prestar un servicio de calidad.

“La mejora continua es uno de los elementos básicos de la gestión de la calidad.”

Por lo tanto la mejora de la calidad se puede llevar a la práctica, a través del proceso de planificación de la calidad, que consiste en:

- ✓ Planificar.
- ✓ Organizar.
- ✓ Controlar.

Planificar

La planificación comienza con una definición del problema y la reunión de datos para su análisis. Posteriormente se deben identificar las causas, desarrollar los cursos de acción pertinentes y elegir uno.

El principal problema de nuestro análisis es que el personal que labora en cada una de las empresas que prestan el servicio de transporte turístico fluvial, no están capacitados para hacerlo, es decir, prestan un servicio empírico a los visitantes, transmitidos por sus superiores y personal que tiene varios años laborando más no con conocimientos previos o estudios al

respecto. De la mano a este problema está el no cumplir con los niveles básicos de seguridad, prevención y rescate ante posibles accidentes.

La planificación de la calidad desde un punto de vista estratégico estaría formada por las siguientes etapas:

- ✓ Definición de la misión/visión. (investigar)
- ✓ Diagnóstico. (investigar)
- ✓ Política de la calidad.
- ✓ Objetivos de la calidad.
- ✓ Desarrollo de planes o acciones para conseguir los objetivos. (Esta fase va acompañada de la fase de organización y control.)

Definición de la misión/visión.

Las empresas analizadas no tienen establecida una misión y visión de su empresa como tal, las mismas que deben estar definidas en base a sus recursos y proyecciones. Así elaboramos una misión y visión alineada al servicio de calidad que deben implementar las embarcaciones de transporte turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil.

Misión

Trabajar con eficiencia, constancia y ventajas de enfoque, para en un periodo de dos años fortalecer los ingresos económicos por medio de la implementación de servicios, equipos de seguridad, estrategias de mercado y servicio personalizado, para mejorar la calidad del mismo.

Visión

Ser una empresa pionera en prestación de servicios de calidad en transportación turística fluvial.

- ✓ Diagnóstico.

Diagnosticar las falencias que tiene la empresa en cuanto a la prestación de servicios y los implicados directos.

- ✓ Política de la calidad.

La política de la calidad es una guía general para la actividad de la empresa; la cual busca satisfacer las necesidades de los clientes mediante la implicación del personal y normas básicas de seguridad.

- ✓ Objetivos de la calidad.

Lograr por medio de los objetivos alcanzar dentro de un periodo de dos años que el servicio de transportación turística satisfaga a los clientes que los usen.

Estos objetivos pueden ser cuantitativos y cualitativos. La empresa puede adoptar ambos tipos de objetivos y deben tener un indicador para medirlos. Formar al Empleado en la normativa ISO 9001, bajo los Objetivos descritos a continuación:



Tabla # III Objetivos de calidad
Fuente: Elaboración propia

LECTUR - BIBLIOTECA

Acciones	Responsable	Plazo	Retroalimentación
Seminario: "Estrategia de mercado" Dirigido: Dpto. de Ventas y relaciones públicas y quienes laboran en boletería	Ing. Marketing	2 meses	Después de 3 meses de realizado el seminario.
Seminario: Financiamiento bancario para mejoras de locales por medio de préstamos. Dirigido: Gerente de la empresa	Delegado del Banco del Estado	4 horas	Cada 12 meses
Curso práctico: "Servicio y atención al cliente" Dirigido: Administradores, Dpto. de Ventas y relaciones publicas Tripulación, Personal de servicio a bordo.	Programador Neurolingüística	8 horas	Cada 6 meses
Curso de capacitación "Alternativa de negocios" Dirigido: Administrador, Dpto. de Ventas.	Ing. Comercial	5 horas	Cada 6 meses
Cursos de Gastronomía: Piqueos típicos y Garnish Dirigido: Cocinero	Chef(profesional)	2 meses	Cada 12 meses
Curso de Coctelería y bebidas rápidas Dirigido: Meseros y barman	Barman	2 meses	Cada 12 meses

Curso de Primeros Auxilios Dirigido: Todo el personal	Representante de la Cruz Roja	1 mes	Cada 12 meses
Seminario de motivación empresarial Dirigido: Todo el personal	Psicólogo	1 semana	Cada 12 meses

Estos conocimientos serán impartidos mediante capacitaciones en diferentes áreas y medibles en dos años que se consideran como el tiempo mínimo para establecer que los miembros de la empresa cuentan con conocimientos básicos en cada área en la que se desempeñan.

Organizar

Una empresa que implanta un sistema de gestión de la calidad debe establecer las responsabilidades relacionadas con la calidad. Esto significa crear:

Un comité de calidad

El comité de la calidad es el grupo líder de más alto nivel que toma las decisiones clave. El mismo que estará integrado por el administrador de la empresa. Este se encarga de:

- Establecer la misión y políticas de calidad,
- Preparar, dirigir y comunicar el proceso,
- Dirigir la planificación de la calidad,
- Suministrar los recursos necesarios,
- Fijar objetivos.

Un departamento o responsable de calidad

Las características básicas de la empresa turística establecen que el departamento de calidad puede estar integrado por una sola persona que denominaremos director, responsable o coordinador de calidad. En este caso será el Gerente de Marketing.

Equipos de trabajo

Las empresas que implantan sistemas de la calidad y deciden crear equipos de trabajo suelen implantar dos tipos de equipos:

- Equipos de mejora, o de proyecto.
- Círculos de calidad.

Los miembros de estos equipos deben recibir formación sobre los principios de la gestión de la calidad, la resolución de problemas y el uso de sus técnicas. Trabajan bajo la dirección del líder y se reúnen periódicamente, según el tipo de equipo, proyecto o problema al que se enfrentan.

Controlar

El control significa:

- Evaluar el comportamiento real.
- Compararlo con el objetivo de la calidad
- Actuar sobre las diferencias.

Este control puede consistir en:

- ✓ Comprobar el grado de cumplimiento de los estándares de la calidad, mediante los objetivos.
- ✓ Medir a través de indicadores.
- ✓ Realizar auditorías internas, etc.

Ahora bien, el control proporciona información que la empresa debe utilizar para tomar decisiones. En caso contrario el control sin más no es eficiente. La etapa de control lleva a la mejora.

Podemos utilizar como indicador el número de quejas de los clientes por mes, mediante una tarjeta de comentarios y sugerencias del servicio, con lo cual estamos midiendo un aspecto de la calidad que nos permitirá obtener información para tomar decisiones de mejora en el futuro.

Otro aspecto importante dentro del proceso de planificación de la calidad es la aplicación del Convenio Internacional SOLAS o Safety Of Life At Sea, en español Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que es hasta el día de hoy el acuerdo más importante de seguridad realizado por la OMI y que se aplica de manera especial a buques mercantes. Este tratado establece procedimientos de emergencia y salvamento.

La evolución de la sociedad no ha sido ajena a este tratado, es por ello que ha sufrido modificaciones en varios años desde 1914, cuando se creó, hasta

la última realizada en 1999 con la inclusión del Sistema de Socorro y Seguridad Marítima, el GMDSS.

“Toda embarcación que se hace a la mar debe de estar de acuerdo con las prescripciones de SOLAS, y debe llevar consigo certificados de seguridad de construcción del buque, donde se ve lo relativo a estabilidad, compartimientos, máquinas, prevención de incendios; el certificado de seguridad del equipo y el certificado de seguridad radiotelefónica” (14).

De acuerdo al Capítulo II, III, IV Prevención y control de incendios, Salvamento y Comunicaciones las embarcaciones que prestan servicio de transporte turístico fluvial en la ciudad de Guayaquil, contarán con:

Disponibilidad de equipos de seguridad

- ✓ Plano de Seguridad (**Véase Anexo I**) y Cuadro Zafarranchos aprobados por la DIGMER: exhibidos y expuestos en un lugar visible de la acomodación, Puente de Gobierno y Sala de máquinas (dependiendo de la embarcación).
- ✓ Instructivo de uso de chalecos salvavidas y de cómo actuar en caso de emergencia como lo exige la Regla 8.- Señales de Salvamento.

El buque y su tripulación deberán tener pre establecido un Plan de lucha contra incendio, que cuente con los siguientes equipos:

Traje de bombero contra incendio

Traje de bombero C.I. para cada miembro de la tripulación, esto dependerá del tamaño de la embarcación.



Fig. 4.2.33 Traje de bombero C.I.
Fuente: www.setmabas.com

Estación de manguera contra incendio.

Estaciones de manguera C.I., la misma que estarán provistas de mangueras y pitones contra incendios.

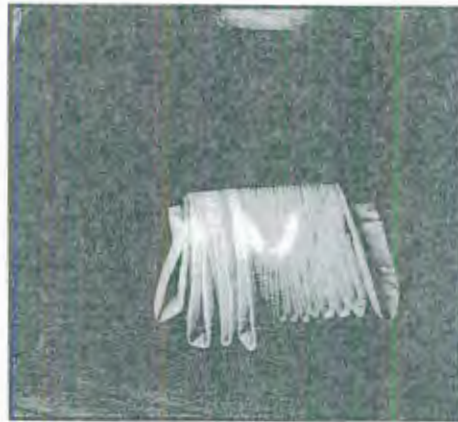


Fig. 4.2.34 Estación de manguera C.I.
Fuente: Barco Morgan



LECTUR - BIBLIOTECA

Generador de emergencia

Generador de emergencia puede resultar beneficioso cuando hay cualquier inconveniente con el sistema eléctrico. Los generadores vienen de diferente tamaño de reserva permanente y los portátiles.



Fig.4.2.35 Generador de emergencia
Fuente: www.mercadolibre.com

Bomba de aguas negras



Fig.4.2.36 Bomba de aguas negras
Fuente: www.setmabas.com

La bomba de aguas negras para facilitar la evacuación de desechos.

Bomba contra incendio



Fig.4.2.37 Bomba contra incendio de emergencia
Fuente: Barco Morgan

La bomba C.I. facilita el abastecimiento de agua, puede ser accionado por electricidad, diesel o vapor. La aspiración de la bomba debe estar bien conectada a una fuente de agua estática (por ejemplo, tanque, embalse, lago). La bomba proporciona el flujo de agua a una presión mayor para el sistema de rociadores, bandas y tomas de agua de mangueras.

Extintores

Todos los extintores portátiles deben estar cargados, en sus calzos y la fecha de última revisión válida.

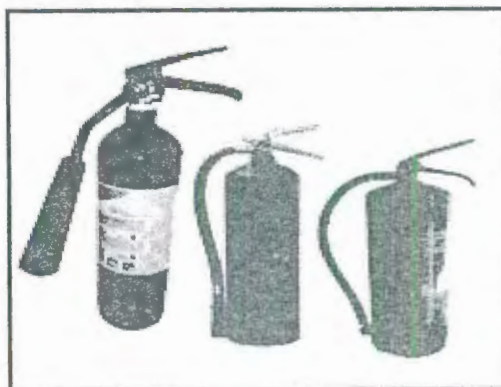


Fig.4.2.38 Extintores
Fuente: www.setmabas.com

Existen diferentes tipos de extintores, ya que no todos sirven para todos los fuegos; así tenemos extintores: A, B, C, D.

Tipo A: Contienen agua presurizada, espuma o químico seco, combaten fuegos que contienen materiales orgánicos sólidos y forman brasas. Como la madera, papel, plásticos, tejido, etc.

Tipo B: Estos contiene espuma, dióxido de carbono, los de uso múltiple de químico seco común y de halón; y se utilizan en incendios provocados por líquidos y sólidos fácilmente inflamables: aguarrás, alcohol, grasa, cera, gasolina, etc.

Tipo C: Son los de gas carbónico o dióxido de carbono, el químico seco común, los extintores de fuego de halón y de químico seco de uso múltiples: son los recomendados para incendios provocados por equipos eléctricos. Como electrodomésticos, interruptores, cajas de fusibles y herramientas eléctricas.

Tipo D: Son los de polvo seco especial para ser utilizados en incendios que intervienen metales que arden a mucha temperatura y necesitan mucho oxígeno para su combustión y que con el agua o químicos reacciona violentamente.

Los extintores estarán repartidos estratégicamente en la embarcación y serán requeridos en relación al tamaño de la misma:

- ✓ Un extintor con rueda CO₂ (Dióxido de Carbono), 45 Lb. **Tipo B.**
- ✓ Dos extintores tipo FOAM (Espuma), 9 lt. **Tipo A y B.**
- ✓ Tres extintores tipo P.Q. S. (Polvo Químico Seco), 10 lb. **Tipo A y C.**
- ✓ Dos extintores tipo CO₂ (Dióxido de Carbono), 15 lb. **Tipo C.**

Detector de humo

Todos los detectores de humo y/o fuego y el sistema de alarmas deben estar examinados y en perfecto estado. De acuerdo al Capítulo II SOLAS.



Fig.4.2.39 Detector de humo
Fuente: www.setmabas.com

Cinco detectores de humo, el cual detecta la presencia de humo en el aire y emite una señal acústica avisando del peligro de incendio. Pueden ser ópticos (detectan el humo por oscurecimiento o por dispersión del aire en un espacio, que pueden ser a su vez de rayo infrarrojo, puntual o de láser) o iónicos (es más barato que el óptico y puede detectar partículas bastante pequeñas).

Bocina o alarma contra incendio



Fig. 4.2.40 Bocina o alarma contra incendio
Fuente: www.solostocksargentina.com

Bocinas o alarmas contra incendio para el aviso de señales de alarma, en metal o material termoplástico color bermellón. Son generalmente multitono, con dos niveles seleccionables de audio. La presión será como mínimo de 85 db (decibeles) a 3 metros de distancia.

Dependiendo la magnitud y el lugar donde se genere el incendio se deberán tomar medidas como:

- ✓ Cierre de ventilación en área de carga, y
- ✓ Corte de combustible.



LICTUR - BIBLIOTECA

Por otro lado en base a las prescripciones SOLAS requiere Equipos de Salvamento:

Aros salvavidas

En naves de pasaje de menos de 60 metros deben llevar mínimo 6 Aros con luz y en naves pequeñas 4 y 2 aros salvavidas mínimo.

De acuerdo a SOLAS Capítulo III Reglas 7.- Servicios de búsqueda y salvamento, Regla 22.- Visibilidad desde el puente, y Regla 32.- Información que figura en mensajes de peligro, estos serán:

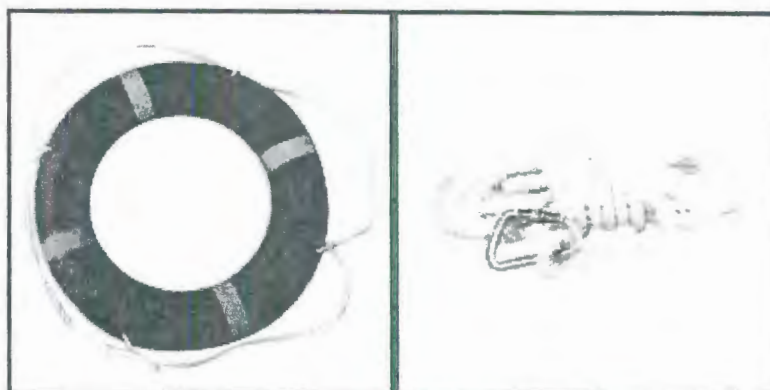


Fig.4.2.41 Aros salvavidas con rabiza
Fuente: www.setmabas.com

- ✓ Aro de color visible
- ✓ Material con flotabilidad propia por mínimo 24 horas
- ✓ Diámetros: interno mínimo 400 mm, externo máximo 800 mm y hasta 2,5 kg
- ✓ Marcado con el nombre de la nave y puerto de registro
- ✓ Con cinta reflexiva y con guirnalda sujeta en 4 puntos.

Aros salvavidas SOLAS

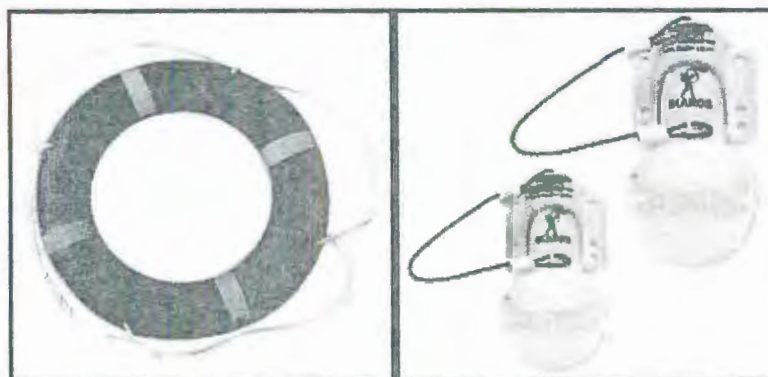


Fig. 4.2.42 Aros salvavidas con rabiza y señal luminosa
Fuente: www.setmabas.com

- ✓ Color muy visible
- ✓ Flotabilidad propia
- ✓ Dimensiones no más de 800 mm
- ✓ Masa mínima 2,5 kg
- ✓ Resiste caída de 30 metros al agua
- ✓ Guirnalda sujeta en 4 puntos
- ✓ Con cinta reflexiva
- ✓ Pintado nombre de la nave
- ✓ 50 % con guindolas luminosas de autoignición.

Chalecos Salvavidas

Habr  chalecos salvavidas en la totalidad de las personas a bordo, adicionalmente chalecos salvavidas para niños por lo menos al 10 % del total de pasajeros e independiente de los requeridos para las personas encargadas del puente de mando. Los chalecos salvavidas tendrán ubicación de fácil acceso y claramente indicado.

Chalecos de embarcaciones:

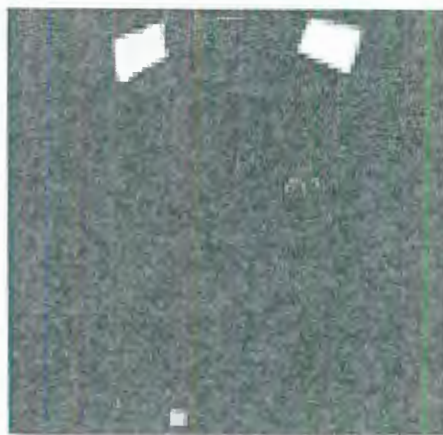


Fig.4.2.43 chalecos salvavidas de embarcaciones Tipo III.
Fuente: www.setmabas.com

Chaleco salvavidas Tipo III para uso en tour diario, tour de bahía y ballenas y, para uso en embarcaciones fluviales.

Chalecos salvavidas de adulto:



LICTUR - BIBLIOTECA

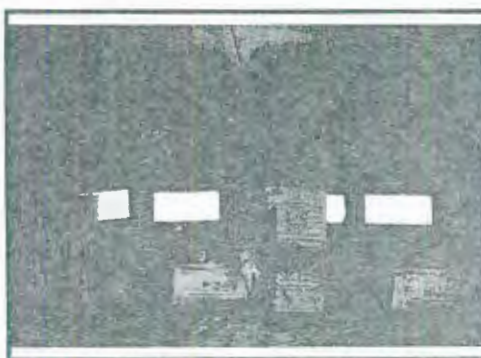


Fig.4.2.44 Chalecos salvavidas de adulto SOLAS Tipo I.
Fuente: www.setmabas.com

Chalecos salvavidas SOLAS Tipo I de adulto (chalecos específicos para equipar barcos de pesca, mercantes o embarcaciones de recreo), accesorio necesario para cuidar la vida para quienes se encuentran cerca de un cuerpo de agua en este caso el río. Este implemento tiene la característica de hacer que un ser humano se mantenga a flote cuando ha caído en el agua y en muchos casos lo protege contra un mal golpe.

Características:

- ✓ Se coloca solo para abandonar la nave
- ✓ Color muy visible y marcado con cinta reflectiva
- ✓ Provisto de luz y silbato
- ✓ Marcado el nombre de la nave
- ✓ Flota por 24 horas sin perder más del 5% de flotabilidad

Chalecos salvavidas de niño:

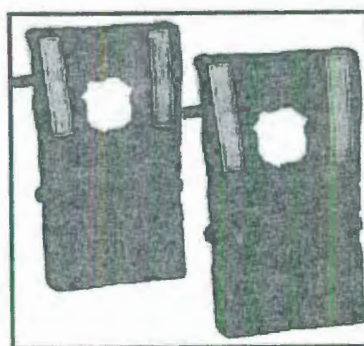


Fig. 4.2.45 Chalecos salvavidas de niño SOLAS Tipo I.
Fuente: www.setmabas.com

Chalecos salvavidas SOLAS de niños, que tiene la misma utilidad de los chalecos para adultos con la diferencia en su tamaño y peso.

Luces de bengala

Es una señal pirotécnica que se debe utilizar únicamente cuando nos encontremos ante una verdadera situación de peligro, nunca por si acaso. Según la Regla 9 del Capítulo V del SOLAS señala "Esta prohibido el empleo de señales internacionales de socorro, salvo para indicar que un buque, una aeronave o una persona se encuentra en peligro" (15). Se utilizan como último recurso tras ver agotado los medios posibles.

Bengalas de mano

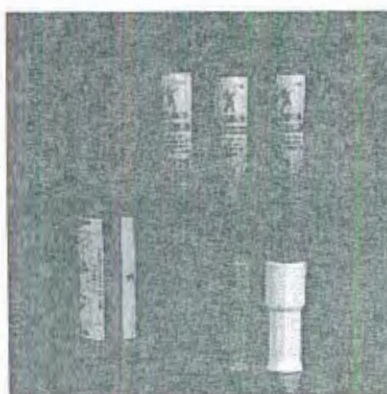


Fig.4.2.46 Bengalas de Mano
Fuente: www.setmabas.com

Se requiere bengalas de mano.

Bengalas paracaídas



Fig.4.2.47 Bengalas de Paracaídas
Fuente: www.setmabas.com

Las bengalas paracaídas se utilizan para señalización de largo alcance de emergencia a bordo de buques, embarcaciones deportivas y equipos salvavidas.

Señal de humo



Fig. 4.2.48 Señal de humo
Fuente: www.setmabas.com

Las señales de Humo, ideales para fines de señalización de peligro a la luz del día en buques, botes salvavidas y balsas salvavidas. De acero resistente a la corrosión con claras y sencillas instrucciones de uso.

Radio baliza satelitaria



Fig. 4.2.49 Radio baliza satelitaria (EPIRB)
Fuente: www.setmabas.com

Una radio baliza satelitaria (EPIRB). El EPIRB es un dispositivo de localización por satélite de último recurso, usado cuando todos los demás medios de auto-rescate han sido agotados, cuando la situación es inminentemente peligrosa y la pérdida de la vida puede ocurrir sin recibir asistencia.

Balsa salvavidas



Fig. 4.2.50 Balsas salvavidas SOLAS
Fuente: www.setmabas.com



LICTUR - BIBLIOTECA

Dos balsas salvavidas SOLAS, cuyas características estructurales y accesorios de los modelos son diseñados para cumplir con lo requerido por la Convención para la Seguridad de la Vida en el Mar SOLAS LSA Código 4.2 de 1996, como parte del equipo de supervivencia de naves de tráfico internacional. La excelente calidad de su tejido y construcción garantizan una larga y confiable vida útil y satisfacen las provisiones de SOLAS para equipos de Supervivencia en alta mar.

Radio Bi-Direccional



Fig. 4.2.51 Radio Bi-Direccional.
Fuente: www.setmabas.com

Una Radio Bi-Direccional. Las Radios de Supervivencia Bi-Direccionales VHF GMMDS de 2 canales. Transmite y recibe en los canales VHF 16 y 6, con un alcance máximo 5 millas.

Canal 16: Emergencia (reportes daño de maquina).

Canal 06: Búsqueda y rescate (cuando aeronaves están buscando una embarcación).

Para efectos prácticos elaboramos un Certificado de Seguridad pre-establecido por la DIRECCION NACIONAL DE ESPACIOS ACUATICOS para cada una de las embarcaciones, en el cual se tomaron en cuenta todas las prescripciones anteriormente detalladas con pequeñas adaptaciones que se consideran necesarias en el Inventario Del Equipo Adjunto al Certificado de Seguridad (**Véase Anexo J, K ,L**)(16).

De la mano de las prescripciones de SOLAS es necesario incorporar algunos símbolos de seguridad, que para una embarcación que presta servicio de transportación turística fluvial deberían considerarse de uso obligatorio.

Los Símbolos de Seguridad a bordo (**Véase Anexo M, Anexo N**) que utilizaremos en función de su aplicación son:

- ✓ De prohibición

Prohíben un comportamiento susceptible de provocar un peligro.



Fig. 4.2.52 No fumar/No smoking
Fuente: www.almacendirecto.com

- ✓ De obligación

Obligan a un comportamiento determinado. Requerida para la sala de máquinas.



Fig. 4.2.53 Mascara de respiración/Breath mask
Fuente: www.almacendirecto.com

✓ De advertencia

Advierten de un peligro.



LICTUR - BIBLIOTECA



Fig. 4.2.54 Peligro Maquinaria/Machinery danger
Fuente: www.almacendirecto.com

✓ De información

Proporcionan una indicación de seguridad o de salvamento

En base a ello podemos diferenciar entre:

Señal de salvamento: Aquella que en caso de peligro indica la salida de emergencia, la situación del puesto de socorro o el emplazamiento.



Fig. 4.2.55 Equipo de primeros auxilios/ First AID kit

Fuente: www.almacendirecto.com

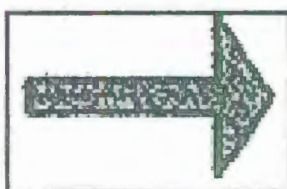


Fig. 4.2.56 Ruta primaria de escape/Primary escape route

Fuente: www.almacendirecto.com

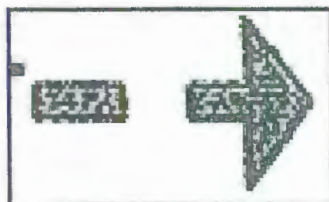


Fig. 4.2.57 Ruta secundaria de escape/ Secondary escape route

Fuente: www.almacendirecto.com



Fig. 4.2.58 Precaución con el escalón/ Caution with the step

Fuente: www.almacendirecto.com



Fig. 4.2.59 Chalecos salvavidas/ Life jacket
Fuente: www.almacendirecto.com

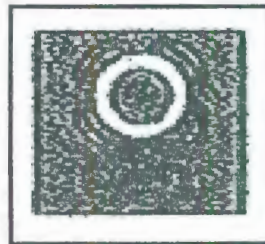


Fig. 4.2.60 Aros Salvavidas/ Lifebuoy
Fuente: www.almacendirecto.com



Fig. 4.2.61 Balsas Salvavidas/Liferaft
Fuente: www.almacendirecto.com



Fig. 4.2.62 Punto de encuentro/ Encounter point
Fuente: www.almacendirecto.com

Señal indicativa: Aquella que proporciona otras informaciones de seguridad distintas a las descritas (prohibición, obligación, advertencia y salvamento).



Fig.4.2.63 Señal de Extintor/ Signal fire extinguisher
Fuente: www.almacendirecto.com

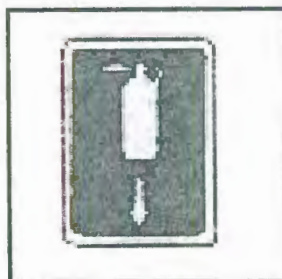


Fig. 4.2.64 Localización de equipo contra incendios/Fire extinguisher kit
Fuente: www.almacendirecto.com



Fig. 4.2.65 Pulsador de alarma/ Switch for fire alarm
Fuente: www.almacendirecto.com

Luces de embarcaciones

En cuanto a las reglas establecidas internacionalmente sobre las luces de los barcos deberán cumplirse desde la salida del sol, así como en situaciones de visibilidad reducida, o en cualquier otra circunstancia que se estime conveniente.

Luz de tope: Luz blanca que se coloca en el eje horizontal del buque.

Luz de costado: Luz verde que se sitúa en babor (verde) y en estribor (roja).

Luz de alcance: luz blanca que se ubica lo más cerca posible de la popa.

Luz de remolque: Luz amarilla

Luz todo horizonte: Luz visible en todo horizonte.

Luz centellante: Luz parpadeante. No menos de 120 por minuto

En función de tipo de barco, estas luces pueden tener modificaciones para barcos que estén en navegación de propulsión mecánica. Acogiéndonos a esta prescripción las embarcaciones que presten servicio de transporte turístico fluvial deben contar con las siguientes señalizaciones marítimas de

acuerdo a la Armada del Ecuador y la Escuela de la Marina Mercante Nacional (17):



Fig. 4.2.66 Luces de barcos
Fuente: Armada del Ecuador

Para barcos en navegación:

- ✓ Luz de tope a popa en un lugar por encima de la línea de la proa, excepto buques de 50 metros de eslora que no estén obligados a llevar esta luz.
- ✓ Luces de costado
- ✓ Luz de alcance.

Buques fondeados:

- ✓ Luz blanca en la proa.
- ✓ Luces todo horizonte.

- ✓ Los barcos menores de 50 metros una sola luz blanca todo horizonte.

Buque varado:

- ✓ Deberá tener luces de fondeo y dos luces rojas en lugar visible todo horizonte.

IV.3 PRESUPUESTO ESTIMADO.

Más que un presupuesto, hablando en términos monetarios, las embarcaciones que brindan el servicio de transporte turístico fluvial en la ciudad de Guayaquil, necesitan la voluntad de cambiar la actual estructura por una plataforma internacional, que los ponga a nivel de las grandes organizaciones que brindan este servicio a nivel global.

Acorde a lo investigado las empresas locales hacen un gasto en lo concerniente a normas de seguridad, pero esto en muchos casos no se cumple, ya que lo que adquieren no cubre el mínimo requerido para su correcto funcionamiento.

Además se deberá enfatizar en lo referente a la capacitación del recurso humano, inversión que los autores de este documento consideran la más importante ya que del estudio realizado se observó que el visitante debe percibir un trato diferente, personalizado lo que va de la mano con el nivel de educación de los mismos. Esto no quiere decir que deba renovarse al personal actual, sino ofrecerles una capacitación constante, a través de manuales y procedimiento claros, para lo cual la planificación del servicio deberá estar basada en el enfoque al cliente y, el establecimiento de una característica de servicio.

A continuación indicamos mediante una tabla el Presupuesto de implementación de normas básicas de seguridad en embarcaciones que prestan servicio de transporte turístico fluvial; de acuerdo a la capacidad de las embarcaciones tomadas en cuenta para este diagnóstico: Barco Pirata Henry Morgan, Cruceros Discovery y Ecobote.

Por lo tanto el monto referencial que implica implementar los equipos básicos de seguridad es de: \$ 14.844,82 dólares americanos.

Tabla # IV Presupuesto implementación de normas básicas de seguridad en embarcaciones que prestan servicio de transporte turístico fluvial, en dólares.

Fuente: Propia

EQUIPO	COSTO UNITARIO	CANT.	COSTO TOTAL
Traje de bombero C.I.	95	5	475
Manguera C.I.	81,43	3	244,29
Pitones C.I.	20,5	3	61,5
Generador de emergencia	598	1	598
Extintor con rueda CO ₂ , 45 Lb.	35	1	35
Extintor tipo FOAM, 9 lt	35	2	70
Extintor tipo P.Q. S, 10 lb.	35	3	105
Extintor tipo CO ₂ , 15 lb.	35	2	70
Detector de humo	\$ 18	5	90
Botiquin de primeros auxilios	25	1	25
Hacha C.I.	67,85	1	67,85
Bocina/ alarma C.I.	19	8	152
Aros salvavidas	49,62	4	198,48
Rabiza o línea de vida	14,95	4	59,8
Aros salvavidas SOLAS	68,98	4	275,92
Rabiza o línea de vida	14,95	4	59,8
Señal luminosa	23,79	8	190,32
Chalecos Salvavidas embarcaciones Tipo III	29,14	100	2914
Chalecos Salvavidas niños embarcaciones Tipo III	19,42	10	194,2
Chalecos salvavidas SOLAS Tipo I	59,14	100	5914
Chalecos salvavidas de niños Tipo I	56,42	10	564,2
Luces de bengala de mano	20	6	120
Luces de bengala de paracaídas	20	6	120
Señal de humo	20	2	40
Radio baliza satelitaria (EPIRB)	135	1	135
Balsas salvavidas: autolug 25 personas c/u Paquete de Emergencia SOLAS B Equipo Regular	990,23	2	1980,46
Radio bidireccional (2 canales)	85	1	85
		Total:	\$14.844,82



LECTUR - BIBLIOTECA

Por otro lado está la señalización de la embarcación que va de la mano con los implementos de seguridad, para facilitar de esta manera la ubicación de los mismos. A continuación detallamos mediante una tabla el Presupuesto de implementación de señalización en embarcaciones que prestan servicio de transporte turístico fluvial; de acuerdo a la capacidad de las embarcaciones tomadas en cuenta para en este diagnóstico: Barco Pirata Henry Morgan, Cruceros Discovery y Ecobote.

Por lo tanto el precio referencial del costo que implica implementar la señalética en la embarcación es de \$ 340,40 dólares americanos.

Tabla # V Presupuesto implementación de señalización, en dólares.
Fuente: Propia

NOMBRE	DIMENSIONES	PRECIO UNITARIO	CANT.	PRECIO TOTAL
No fumar	340x230mm	5,44	4	21,76
Mascara de respiración /Peligro maquinaria.	340x230mm	5,44	2	10,88
Precaución con el Escalon	340x230mm	5,44	4	21,76
Equipo primeros auxilios	297x210mm	9,52	1	9,52
Ruta primaria de escape	105x297mm	3,44	28	96,32
Ruta secundaria de escape	105x297mm	3,44	6	20,64
Punto de encuentro	105x297mm	3,44	2	3,88
Chalecos salvavidas/Aros salvavidas	340x230mm	5,44	8	43,52
Balsas salvavidas	340x230mm	5,44	2	21,76
Señal de extintor	340x230mm	5,44	8	43,52
Localización del equipo contra incendios	340x230mm	5,44	3	16,32
Pulsador de alarma	297x210mm	7,55	4	30,2
			TOTAL	\$340,08

CONCLUSIONES

Después de realizada la presente tesis sobre el diagnóstico de la calidad del servicio de transporte turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil, concluimos:

1. La calidad de cualquier organización se basa fundamentalmente en el factor humano, es decir en el compromiso firme y activo de todos los funcionarios y empleados en el objetivo de calidad. Es preciso establecer una dinámica de calidad que monopolice la capacidad y actitud de las personas que componen la organización.
2. El diagnóstico de la calidad basada en la norma ISO 9001: 2008 de servicios, realizado en cada una de las empresas observadas en este estudio, conllevó a la elaboración y aplicación de encuestas relacionadas con: servicios y seguridad en la embarcación. Por tanto concluimos que la tendencia de los clientes en: servicios en la embarcación y servicios

adicionales apuntan hacia una calificación buena, mientras que los niveles de seguridad apuntan a una regular.

3. Algunas de las condiciones requeridas para que un país sea competitivo, son que el Estado debe fomentar en sus políticas de gobierno las condiciones necesarias para garantizar la actividad comercial que permita el normal desenvolvimiento de esta actividad en las empresas.

Las acciones de refuerzo competitivo deben ser llevadas a cabo para la mejora de los siguientes aspectos, entre otros:

- La estructura de la industria turística,
- Las estrategias de las instituciones públicas del sector,
- La competencia entre empresas,
- Las condiciones y factores de la demanda,
- Transparencia y reglas claras que se hagan respetar, dentro de un ambiente donde las finanzas estén en orden,
- Las nuevas empresas requerirán de personal calificado que esté a la altura de las nuevas tecnologías,

4. Es importante el establecimiento de una sólida y comprometida asociación Gobierno - Sector Privado, para fomentar el crecimiento de la tecnología, productividad, etc., a fin de ofrecer competitividad a nivel internacional en el turismo fluvial dentro de un marco de ventajas equitativas para todos.

5. La modernización y desarrollo de nuevas estrategias en los actores del mercado del transporte turístico fluvial entre otros, permitirá registrar la información de los aspectos considerados en el proceso de planificación de la calidad vigente y por lo tanto en un futuro se podrán realizar análisis más exhaustivos de la calidad que se tiene en los diferentes participantes en el sistema de transporte turístico y, de ser el caso aplicar las acciones necesarias para mitigar sus efectos en el sistema.

6. A través de este diagnostico pudimos constatar que no se cumple con la capacidad de carga establecida mediante los certificados emitidos por la autoridad competente (DIRNEA), en especial los días que son de mucha afluencia de turistas, lo cual podría causar una posible zozobra de la embarcación,



LICTUR - BIBLIOTECA

RECOMENDACIONES

A lo largo de la investigación se han analizado aspectos vinculados al servicio de Transporte Turístico Fluvial de la ciudad de Guayaquil, dentro del "modelo existente", el cual por su improvisación presenta inconvenientes relativos a los requerimientos de información y a la actualización de los pocos datos existentes. En particular se recomienda avanzar en la investigación de todo lo relativo a la vinculación entre desarrollo urbano y el transporte turístico.

1. Recomendamos la implementación de programas de mejoramiento continuo de las normas de calidad que van de la mano con capacitaciones de atención al cliente y estrategias de marketing, así cada uno de los miembros de la organización tendrá información precisa y actualizada garantizando así un servicio de calidad.
2. Es necesario establecer un énfasis en la relación servicio – seguridad. Aunque los visitantes evaluados, expresaron que el servicio en líneas generales es bueno será imperioso mejorar constantemente en cuanto a

diversificación de horarios, rutas e implementos de seguridad, entre otros para cumplir con los niveles de calidad, seguridad y en lo posible brindar un valor agregado.

3. Las embarcaciones destinadas al servicio de transporte turístico deben tener procedimientos bien definidos en cuanto a normas básicas de seguridad establecidos por DIGMER y DIRNEA, y procesos en general, lo que garantizará un servicio de calidad descartando así las improvisaciones presentes en el actual sistema,

4. Se sugiere el establecimiento de controles por parte de entidades públicas como el Ministerio de Turismo (MINTUR), Subsecretaría de Turismo y Cámara Provincial de Turismo del Guayas (CAPTUR). Estableciendo para ello inspecciones semestrales del personal, de permisos de operación, y si se cumple con las medidas de salubridad en lo referente a alimentos y bebidas, etc.,

5. Asimismo, se debe de regular la tarifa con una ecuación técnicamente establecida que capture las variaciones y efectos que tienen los precios de los combustibles, la inflación y la tasa del dólar, en el precio final de los insumos percibidos por los propietarios de las embarcaciones. Asegurando así una tarifa justa tanto para los operadores como para los visitantes,

6. Elaborar un Programa de Contingencias, con la finalidad de proporcionar una guía de acción, que indique las medidas inmediatas a seguir, en caso de desastres y/o siniestros provocados por la naturaleza o por acciones del hombre, de tal manera que provoque el menor impacto posible.

GLOSARIO

1. **Almirantazgo:** Alto tribunal o consejo de la Armada. Término o terreno comprendido en la jurisdicción del almirante.
2. **Aparejo latino:** conjunto de velas y jarcias de las embarcaciones
3. **Arcón:** arca grande
4. **Armavía:** conjunto de maderos unidos unos con otros para poderlos conducir por los ríos
5. **Astrolabio:** Antiguo instrumento en el que estaba representada la esfera celeste y se usaba para observar y determinar la posición y el movimiento de los astros.
6. **Azuela:** herramienta de carpintero que sirve para devastar y labrar la madera
7. **Babor:** costa izquierda mirando a proa.
8. **Bajel:** buque o barco
9. **Barbeta:** trozo de parapeto desde el cual tira la artillería al descubierto
10. **Barlovento:** dirección de donde viene el viento.
11. **Cabina o camarote:** es para prestar el servicio de alojamiento a los pasajeros.

12. **Cangilón:** especie de cántaro
13. **Capitalismo:** Régimen económico fundado en el predominio del capital como elemento de producción y creador de riqueza. Conjunto de capitales o capitalistas, considerado como entidad económica.
14. **Corbeta:** embarcación ligera de guerra, parecida a la fragata
15. **Chupona:** cámara pequeña en la popa
16. **Detrimento:** Destrucción leve o parcial. Pérdida, quebranto de la salud o de los intereses.
17. **Escora:** inclinación que toma un buque con el viento. Cada uno de los puntales que sostienen los costados del buque en construcción.
18. **Eslora:** longitud de proa a popa.
19. **Estribor:** costado derecho mirando a proa.
20. **Feudalismo:** Sistema feudal de gobierno y de organización de la propiedad. Época feudal.
21. **Gurbias:** formón de forma de media caña
22. **Junco chino:** embarcación pequeña usada en las Indias Orientales
23. **Manga:** anchura mayor de un buque.
24. **Melómano:** apasionado con la música.

25. **Mesana:** mástil que está colocado más a popa, en el barco de tres palos, en el barco de tres palos, y vela que en él se coloca
26. **Milla marina:** 1.852 metros.
27. **Nudo:** 1 milla por hora, velocidad.
28. **Ojo de buey:** ventana redonda.
29. **Papiro:** planta de Oriente, de la familia de las ciperáceas, cuya medula empleaban los antiguos para escribir en ella
30. **Piragua:** embarcación hecha con un tronco de árbol y que navega a remo y vela (hoy canoa ligera)
31. **Popa:** parte trasera.
32. **Proa:** parte delantera.
33. **Puente o cubierta:** zona de mando del barco y los pisos con los distintos servicios que pueden ser cubiertos o al aire libre.
34. **Quilla de orza:** pieza de madera o hierro que forma la base del barco y que sostiene toda su armazón
35. **Reglamento:** Colección ordenada de reglas o preceptos, que por la autoridad competente se da para la ejecución de una ley o para el régimen de una corporación, una dependencia o un servicio.
36. **Sotavento:** dirección contraria de donde viene el viento.

37. **Suntuosidad:** magnificencia, grandeza, lujo.

38. **Tingladillo:** tablado armado a la ligera

39. **Trinquete:** palo inmediato a la proa en ciertos barcos. Verga mayor del palo de proa y vela que se larga en ella

40. **Trirreme:** Galera antigua con tres órdenes de remeros superpuestos



LECTUR - BIBLIOTECA

BIBLIOGRAFÍA

1. Enciclopedia Digital Microsoft Encarta 2007. Microsoft Corporation.
Barco a vapor. [Consulta: 14 febrero 2008].
2. <http://www.maritimoportuario.cl/new/maritimo/tiposdenaves.htm>
Transporte marítimo: *Tipos de naves "Buques de propulsión"*
[Consulta: 15 febrero 2008].
3. Enciclopedia Digital Wikipedia, la enciclopedia libre [En línea].
Cruceros <http://es.wikipedia.org/wiki/Crucero> [Consulta: 15 febrero 2008].
4. <http://www.logitravel.com> Cruceros: *Cruceros Barcelona y Mediterráneo Occidental* [Consulta: 17 febrero 2010].
5. <http://www.solocruceros.com> Cruceros: *Cruceros fluviales y lacustres*
[Consulta: 18 febrero 2010].
6. <http://www.argentinianexplorer.com> Cruceros: *Cruceros Amazonas*
[Consulta: 18 febrero 2010].

7. TOBAR, Hugo; *iEl Desperdicio del Siglo! Portuaria y su Cuarto Contrato de Dragado*. Gráficas Chonillo, Guayaquil – Ecuador, 2004.
8. [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D12883/background\(S\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D12883/background(S).pdf) El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial. [Consulta: 15 febrero 2008].
9. LUNA M.-ANDRADE A.-ALVARADO M. *Historia del Ecuador*, Editorial MMIV., España, 2000. p. 59.
10. EL Expreso (2007) Especiales, El Río Guayas Miradas profundas. *La diversión que llegó con las corrientes del Guayas*. 23 de Agosto.
11. DISCOVERY, www.discovery.com. *Página web de información del servicio que ofrecen*. [Consulta: 19 Marzo 2008].
12. CASTRO A. y FERNANDEZ C.; *Producción y venta de servicios turísticos en agencias de viajes*, Editorial Síntesis S.A., España, 1999. p. 181.
13. BIGNE, Enrique; *Marketing de destinos: Folleto - Análisis y estrategias de desarrollo*. Madrid: ESIC, 2000.

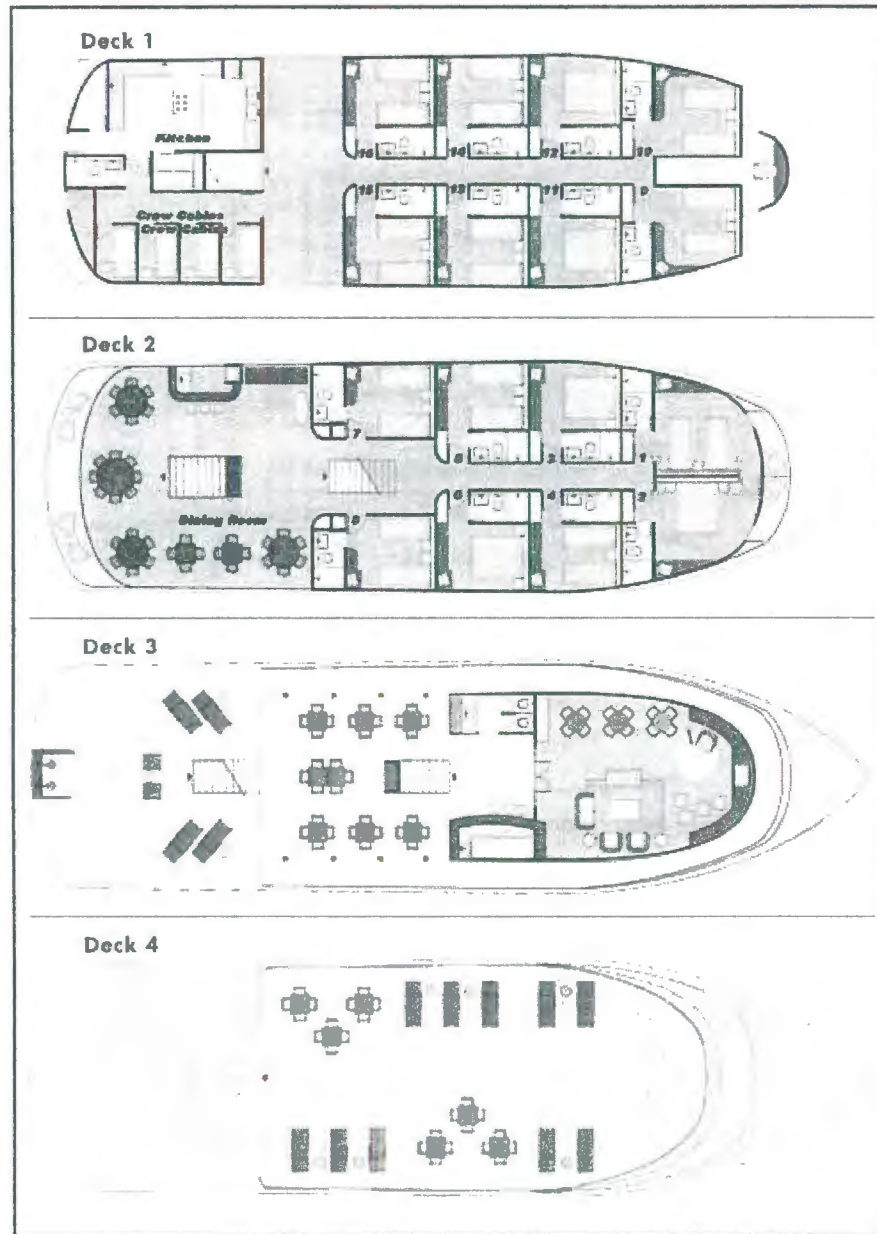
14. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL; *Solas Enmiendas de 2003, 2004, 2005*. William Clowes Limited, Beccles, Suffolk, Reino Unido, 2006.
15. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL; *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros 2005 Parte B*. Ashford Press, Reino Unido, 2006.
16. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL; *Solas Enmiendas De 2003, 2004, 2005*, Editorial Albert Embankment, Londres SE1 7 SR: 2006. p. 45.
17. ARMADA DEL ECUADOR; *Folleto - Señalización Marítima "Luces de los barcos"*, Armada del Ecuador - Escuela de la Marina Mercante Nacional, ESMENA ISO 9002 Certificate, 81667.

ANEXOS



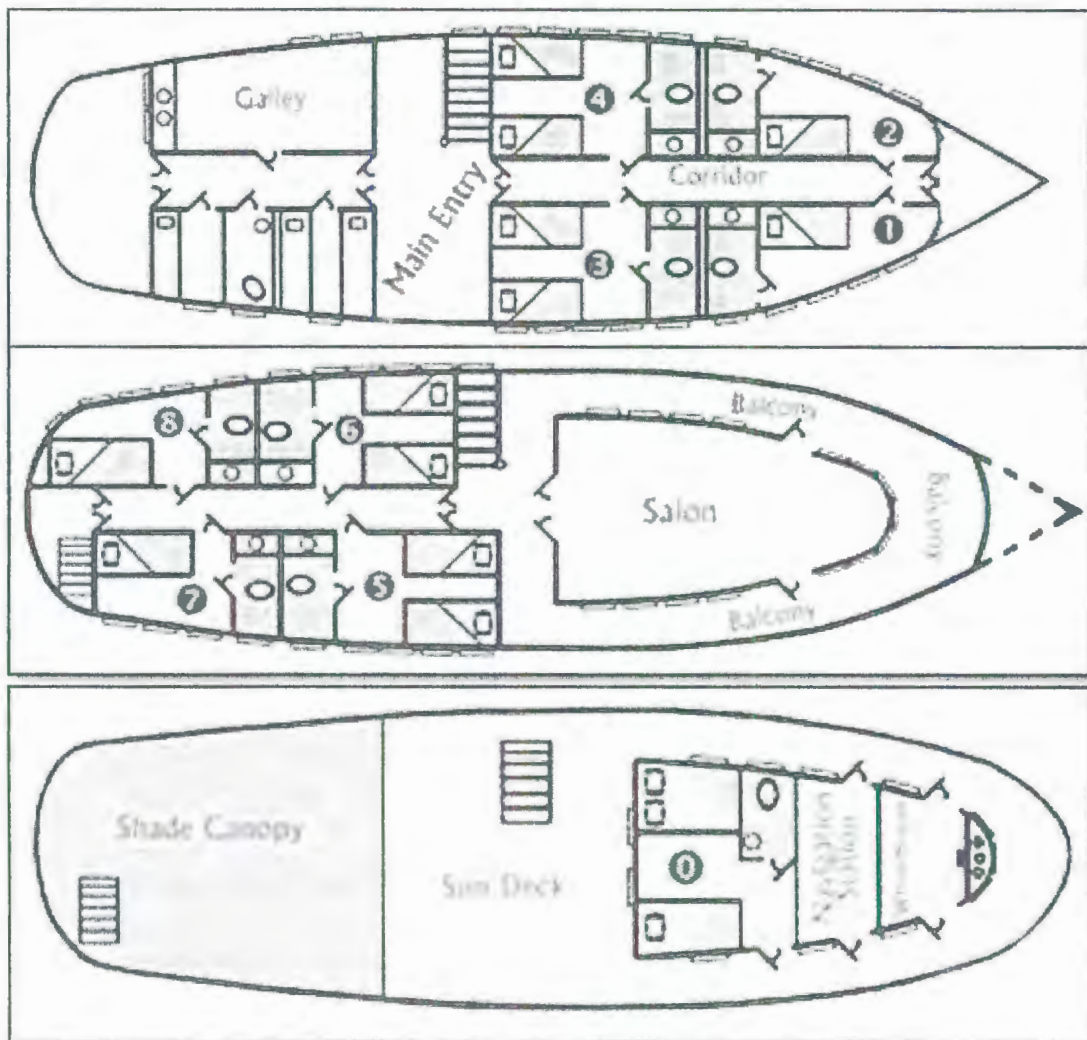
ANEXO A

VISTA SUPERIOR AMAZON CLIPPER PREMIUM



ANEXO B

VISTA SUPERIOR DEL YATE TUCANO



Fuente: www.wikipedia.com

ANEXO C

FORMATO DE ENCUESTA

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR

LICENCIATURA EN TURISMO

Encuesta

Objetivo: Analizar la percepción de los clientes en cuanto a servicio y seguridad de las embarcaciones turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil.

1. Edad _____ Sexo : Femenino Masculino

2. Lugar de Residencia _____

3. Cuándo usted visita esta embarcación , lo realiza:

Sólo En pareja En familia Grupo de amigos

4. ¿Cuándo lo visita en grupo, cuántas personas vienen con usted:

2 - 4 5 - 7 Más de 7

5. ¿Cuándo usted visita la embarcación el promedio de gasto por

persona es :(fuera de la entrada)

\$1 a \$10 \$11 a \$20 \$21a \$30 Más de \$30

6. ¿Cuál fue la principal motivación al adquirir este tour fluvial en el río Guayas? (Puede seleccionar varias)

Paseo Act. Culturales Entretenimiento Otros _____

7. Señale con una X para calificar los siguientes servicios, siendo 5 el más alto 1 más bajo.

Servicio	1	2	3	4	5
Entretenimiento					
Restauración					
Bebidas					
Guianza Turística					
Atención cliente					
Instalaciones					
Equipamiento					

8. ¿Cómo calificaría a nivel general el servicio recibido en la embarcación?

Muy bueno Bueno Regular Malo Muy malo

9. ¿Cómo calificaría la seguridad en esta embarcación?

Muy bueno Bueno Regular Malo Muy malo

10. ¿Qué servicios adicionales recomendaría que se implementen?

ANEXO D

FORMATO DE ENTREVISTA

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR

LICENCIATURA EN TURISMO

Entrevista

Lugar:

Nombre:

Edad:

Profesión o Cargo:

1. ¿Qué lo motivo a emprender este negocio en el sector turístico?

2. ¿Qué tiempo tiene funcionando?



LICTUR - BIBLIOTECA

3. ¿Cuales fueron los principales problemas que ha tenido desde la creación de la embarcación?

4. ¿Que recomienda que propongan los organismos involucrados en el sector turístico en el Ecuador en cuanto a turismo fluvial?

5. ¿Qué piensa usted de la importancia de la seguridad en las embarcaciones turísticas?

6. ¿Qué necesita para brindar una buena seguridad en la embarcación?

7. ¿Qué servicios adicionales planea usted ofrecer?

8. ¿Qué nuevos productos usted desearía lanzar en la embarcación?

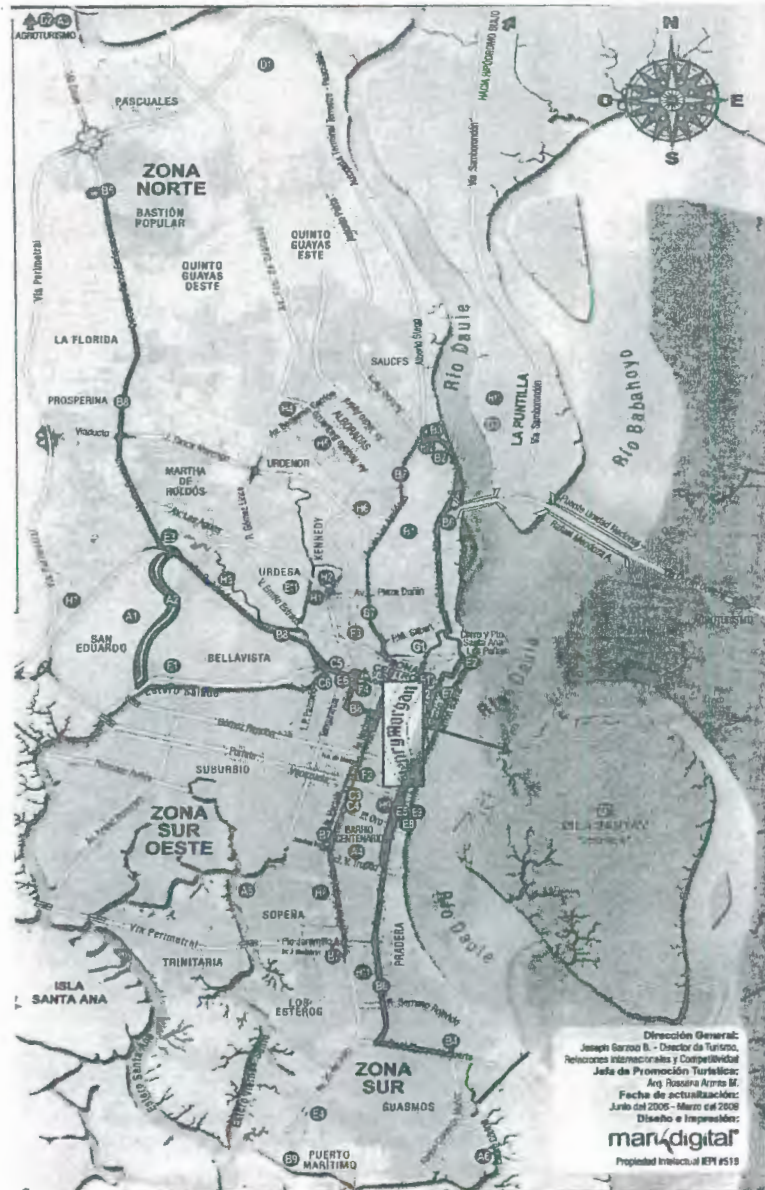
9. ¿Qué normas de seguridad de las embarcaciones ha seguido usted?

10. ¿Qué piensa que es lo más importante mantener para poder brindar un buen servicio en esta área del turismo?

11. ¿Que considera más importante el cliente o sus ingresos?

ANEXO E

RUTA MUELLE MALECÓN 2000 - ISLA SANTAY - MUELLE MALECÓN 2000



Fuente: www.manidigital.com

ANEXO G

RUTA MUELLE MALECÓN 2000 – DURÁN - MUELLE MALECÓN 2000



Fuente: www.manidigital.com

ANEXO H

FERIADOS NACIONALES/ 2009 - 2010

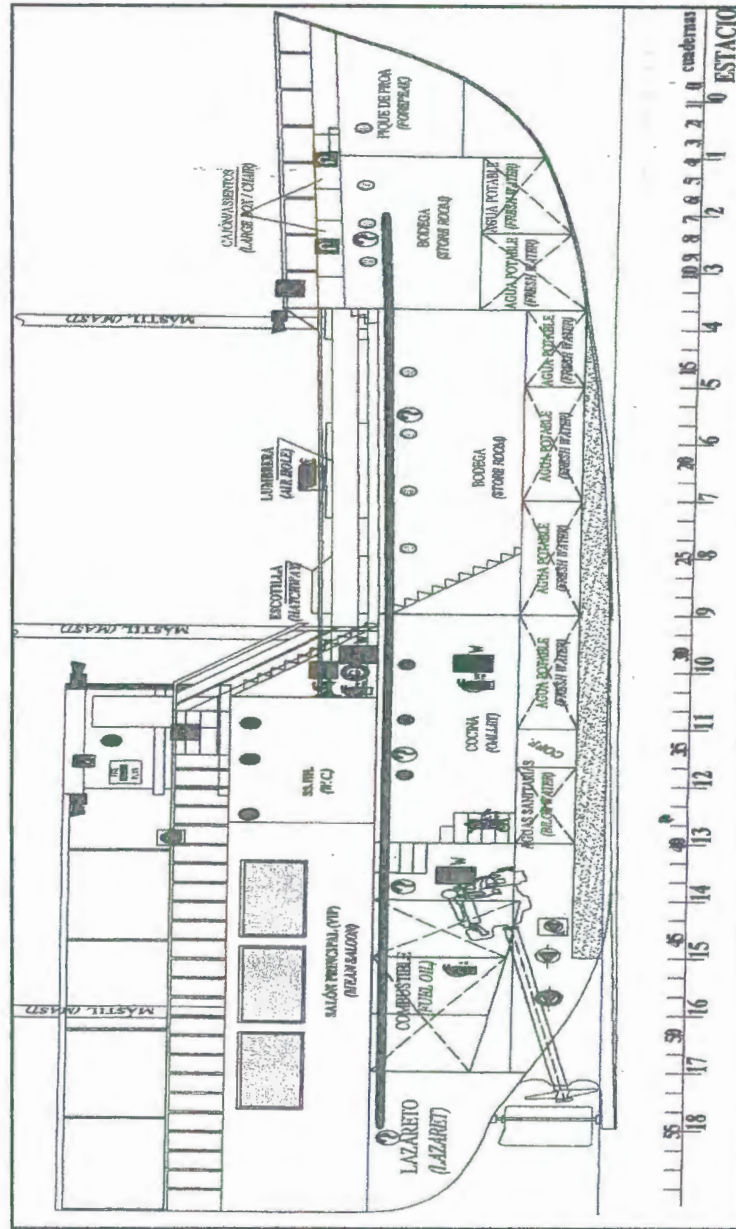
El Presidente de la República, mediante Decreto Ejecutivo No. 418 del 19 de junio de 2007, fijó este calendario de feriados para los próximos cuatro años 2008 – 2011, con el objeto de fomentar el turismo como actividad económica prioritaria del Ecuador, y para garantizar la continuidad de las actividades productivas.

MES	FECHA CÍVICA/RELIGIOSA	DIAS DE DESCANSO POR FERIADOS NACIONALES	
		2009	2010
ENERO	Año Nuevo (1° de Enero)	Jueves 1	Viernes 1 Sábado 2 Domingo 3
FEBRERO	Carnaval	Sábado 21 Domingo 22 Lunes 23 Martes 24	Sábado 13 Domingo 14 Lunes 15 Martes 16
ABRIL	Viernes Santo	Viernes 10 Sábado 11 Domingo 12	Viernes 2 Sábado 3 Domingo 4
MAYO	Día del Trabajo (1° de Mayo)	Viernes 1 Sábado 2 Domingo 3	Sábado 1
	Batalla de Pichincha (24 de Mayo)	Domingo 24	Sábado 22 Domingo 23 Lunes 24
AGOSTO	Primer Grito de Independencia (10 de Agosto)	Sábado 8 Domingo 9 Lunes 10	Viernes 13 Sábado 14 Domingo 15
OCTUBRE	Independencia de Guayaquil (9 de Octubre)	Viernes 9 Sábado 10 Domingo 11	Sábado 9
NOVIEMBRE	Día de los Difuntos (2-3 de Noviembre)	Lunes 2 Martes 3	Martes 2 Miércoles 3
DICIEMBRE	Navidad (25 de Diciembre)	Viernes 25 Sábado 26 Domingo 27	Sábado 25

Fuente: www.eluniverso.com

ANEXO I

VISTA LATERAL PLANO CONTRA INCENDIO



Fuente: Barco Pirata Henry Morgan



LICTUR - BIBLIOTECA

ANEXO J

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE



El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo

República del Ecuador

Viaje Nacional

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de Ecuador

DIRECCION NACIONAL DE ESPACIOS ACUATICOS

Datos relativos al buque

Nombre del buque **Barco Pirata Henry Morgan**
Numero de letras o distintivos **HC4590**
Arqueo bruto **142,57**
Zonas marítimas autorizado a operar **A1**
Puerto de matrícula **CAPITANIA DE GUAYAQUIL**
Fecha de construcción **2003**

SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en artículo II del Convenio y que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las maquinas y el equipo, es satisfactorio y que el buque cumple con las prescripciones pertinentes de los capítulos II, III, IV y V de SOLAS, en vigor.
2. Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el: _ _ _ y el _ _ _
3. Que se ha/ no se ha expedido un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta (9 meses de vigencia)

Fecha de terminación del reconocimiento en que se basa el presente Certificado
(dd/mm/aaaa)

Expedido en **Guayaquil**
(Lugar de expedición del Certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario
autorizado para expedir el certificado)
(Sello o firma de la autoridad expedidora)

***Táchese según proceda**

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

El presente inventario se adjuntara permanentemente al certificado de seguridad para buque de pasaje INVENTARIO DEL EQUIPO PRESCRITO PARA CUMPLIR LO ESTIPULADO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1974, MODIFICADO POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO 1988

Datos relativos al buque

Nombre del buque **Barco Pirata Henry Morgan**

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar **100**

Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas **5**

Pormenores de los dispositivos Contra Incendios

Palno de lucha C.I.	1
Botón pulsador de alarma C.I.	1
Tarje de bombero C.I.	5
Estación de manguera C.I.	3
Generador de emergencia	1
Bomba de aguas negras	1
Bomba C.I.	1
Bomba C.I. de emergencia	1
Extintor con rueda CO2, 45 Lb.	1
Extintor tipo FOAM, 9 lt	2
Extintor tipo P.Q. S, 10 lb.	3
Extintor tipo CO2, 15 lb.	1
Detector de humo	5
Cierre de ventilación	1
Corte de combustible	1
Hacha C.I.	1
Bocina/ alarma C.I.	8

Pormenores de los dispositivos de salvamento

Número total de personas para la que se ha provisto dispositivos de salvamento	100
Balsas salvavidas	
-Número de balsas salvavidas	2
-Número de personas a las que pueden dar cabida	50
Aparatos flotantes	
-Número de aparatos flotantes	230
-Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	258
Número de aros salvavidas	
- Aros salvavidas	4
- Aros salvavidas SOLAS	4
Número de chalecos salvavidas	
-Chalecos Salvavidas embarcaciones Tipo III	100
-Chalecos Salvavidas niños embarcaciones Tipo III	10
-Chalecos salvavidas SOLAS Tipo I	100
-Chalecos salvavidas de niños Tipo I	10
Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamentos	
-Numero de radio baliza satelitaria	1
-Número de aparatos radio telefónicos bidireccionales	1

Fuente: ENMIENDAS SOLAS

ANEXO K
CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA YATE

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA YATE



El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo

República del Ecuador

Viaje Nacional

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de Ecuador

DIRECCION NACIONAL DE ESPACIOS ACUATICOS

Datos relativos al yate

Nombre del yate	Cruceros Discovery
Numero de letras o distintivos	----
Arqueo bruto	----
Zonas marítimas autorizado a operar	A1
Puerto de matrícula	CAPITANIA DE GUAYAQUIL
Fecha de construcción	2002

SE CERTIFICA:

1. Que el yate ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en artículo II del Convenio y que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las maquinas y el equipo, es satisfactorio y que cumple con las prescripciones pertinentes de los capítulos II, III, IV y V de SOLAS, en vigor.
2. Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del yate se realizaron el: _ _ _ y el _ _ _
3. Que se ha/ no se ha expedido un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta (9 meses de vigencia)

Fecha de terminación del reconocimiento en que se basa el presente Certificado
(dd/mm/aaaa)

Expedido en **Guayaquil**
(Lugar de expedición del Certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario
autorizado para expedir el certificado)
(Sello o firma de la autoridad expedidora)

***Táchese según proceda**

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA YATE

El presente inventario se adjuntara permanentemente al certificado de seguridad para yate

INVENTARIO DEL EQUIPO PRESCRITO PARA CUMPLIR LO ESTIPULADO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1974, MODIFICADO POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO 1988

Datos relativos al yate

Nombre del yate **Cruceros Discovery**

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar **80**

Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas **2**

Pormenores de los dispositivos Contra Incendios

Palno de lucha C.I.	1
Botón pulsador de alarma C.I.	1
Tarje de bombero C.I.	1
Estación de manguera C.I.	1
Bomba de aguas negras	1
Bomba C.I.	1
Extintor tipo FOAM, 9 lt	1
Extintor tipo P.Q. S, 10 lb.	1
Extintor tipo CO2, 15 lb.	2
Detector de humo	1
Corte de combustible	1
Hacha C.I.	1
Bocina/ alarma C.I.	3

Pormenores de los dispositivos de salvamento

Número total de personas para la que se ha provisto dispositivos de salvamento	80
Aparatos flotantes	
-Número de aparatos flotantes	80
-Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	90
Número de aros salvavidas	
- Aros salvavidas	2
Número de chalecos salvavidas	
-Chalecos Salvavidas embarcaciones Tipo III	80
-Chalecos Salvavidas niños embarcaciones Tipo III	8
Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamentos	1

Fuente: ENMIENDAS SOLAS

ANEXO L

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA LANCHAS

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA LANCHAS



El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo



República del Ecuador

Viaje Nacional

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de Ecuador

DIRECCION NACIONAL DE ESPACIOS ACUATICOS

Datos relativos a la lancha

Nombre de la lancha **Ecobote**
Numero de letras o distintivos ----
Arqueo bruto ----
Zonas marítimas autorizado a operar **A1**
Puerto de matrícula **CAPITANIA DE GUAYAQUIL**
Fecha de construcción ----



LICTUR - BIBLIOTECA

SE CERTIFICA:

1. Que la lancha ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en artículo II del Convenio y que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura y el equipo, es satisfactorio y que cumple con las prescripciones pertinentes de los capítulos II, III, IV y V de SOLAS, en vigor.
2. Que las dos últimas inspecciones de la obra viva de la lancha se realizaron el: ___ ___ y el ___ ___
3. Que se ha/ no se ha expedido un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta (9 meses de vigencia).....
Fecha de terminación del reconocimiento en que se basa el presente Certificado
(dd/mm/aaaa)

Expedido en **Guayaquil**
(Lugar de expedición del Certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario
autorizado para expedir el certificado)

.....
(Sello o firma de la autoridad expedidora)

***Táchese según proceda**

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA LANCHAS

El presente inventario se adjuntará permanentemente al certificado de seguridad para lancha

INVENTARIO DEL EQUIPO PRESCRITO PARA CUMPLIR LO ESTIPULADO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1974, MODIFICADO POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO 1988

Datos relativos a la lancha (fibra)

Nombre del buque **Ecobote**

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar **20**

Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas.

No necesario

Pormenores de los dispositivos Contra Incendios

Alarma C.I.	1
-------------	----------

Pormenores de los dispositivos de salvamento

Número total de personas para la que se ha provisto dispositivos de salvamento	20
Balsas salvavidas	
Aparatos flotantes	
-Número de aparatos flotantes	23
-Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	20
Número de aros salvavidas	1
- Aros salvavidas	
Número de chalecos salvavidas	
-Chalecos Salvavidas embarcaciones Tipo III	20
-Chalecos Salvavidas niños embarcaciones Tipo III	2
Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamentos	1

Fuente: ENMIENDAS SOLAS

ANEXO N

SIMBOLOS DE SALVAMENTO



Fuente: OMI