

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas

Lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas, destinado a la Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil.

PROYECTO INTEGRADOR

Previo la obtención del Título de:

Licenciatura en Turismo

Presentado por:

Mario Alexander Sobrevilla Cruz

Karla Yuliana Valencia Soriano

GUAYAQUIL - ECUADOR

Año: 2021.

DEDICATORIA

Este primer paso en mi vida profesional se lo dedico a mi madre, Gladys y a mi papá, Carlos Julio, que, aunque ya no se encuentre físicamente a mi lado, me sigue guiando desde donde esté.

Mi logro también les pertenece, por el apoyo y amor que me han brindado a lo largo de mi vida.

Karla Valencia

DEDICATORIA

Dedico este esfuerzo a mi mamá Mónica y a mi papá César, por el apoyo y cariño incondicional que me han dado durante mis años de estudio y desarrollo profesional.

A mi abuelita Gladys Valentina, quien en vida me guio e inspiró sobre la importancia del estudio, esfuerzo y trabajo arduo.

Este trabajo no hubiese sido posible sin sus enseñanzas, amor y confianza.

Mario Sobrevilla

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mis padres, a mis hermanos, al resto de mi familia y a mi perrita Dimka.

A mis profesores: Sebastián, Raizza, Lady, Mathias y principalmente, a la miss Andrea, por guiarme en mi formación profesional durante estos 4 años de carrera.

Y a quienes compartieron conmigo esta etapa universitaria: Diana, Mario, Mariana, Karelys, Yarumi, Christel y Javier

Karla Valencia

AGRADECIMIENTOS

Expreso mi más afectuoso agradecimiento a mis padres, hermanos, a mi tía Ruth y familia por su soporte y cariño.

A mi novia, Nicole, quien ha sido un pilar fundamental en mí por su desinteresado apoyo.

A mis amigos, Karla, Diana, Mariana, Karelys, Rubén, Yarumi y Christel, con quienes he compartido estos años de formación.

A mis profesores Andrea, Sebastián, Lady, Raizza y Mathias, quienes han influido en mi profesionalmente.

Y a la Escuela Superior Politécnica del Litoral por ser fuente del conocimiento adquirido y una institución de excelencia.

Mario Sobrevilla

DECLARACIÓN EXPRESA

“Los derechos de titularidad y explotación, me(nos) corresponde conforme al reglamento de propiedad intelectual de la institución; (*nombre de los participantes*) y doy(damos) mi(nuestro) consentimiento para que la ESPOL realice la comunicación pública de la obra por cualquier medio con el fin de promover la consulta, difusión y uso público de la producción intelectual”



Mario Sobrevilla



Karla Valencia

EVALUADORES

.....
PhD. Mathias Pecot.

PROFESOR DE LA MATERIA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'MBA. Numa Sebastián Calle', is written over a set of three horizontal lines.

.....
MBA. Numa Sebastián Calle

PROFESOR TUTOR

RESUMEN

La Ría Guayas es el recurso fluvial más importante de Guayaquil; esta ha sido utilizada con fines turísticos en actividades como recorridos fluviales ofrecidos por cuatro operadoras, desfiles náuticos y shows acuáticos; a pesar de esto, el atractivo ha sido ineficientemente aprovechado para el turismo de la ciudad, por ello, este proyecto establece lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas como herramienta de diversificación de la oferta turística, pues esta actividad ha demostrado generar empleo y dinamización de las economías de los destinos en los que está presente. Para lograr el objetivo planteado, se utilizó la metodología “Design Thinking” que incorpora a los stakeholders del turismo fluvial durante el proceso de elaboración de los lineamientos estratégicos. Adicionalmente, se utilizaron técnicas de investigación cualitativa y cuantitativa para analizar la oferta y demanda potencial, así mismo, se implementaron herramientas de planificación turística como la matriz de vocación turística, índice de potencialidad turística, matriz FODA cruzado. Se evidenció que la Ría Guayas se encuentra en una zona de desgaste, de baja potencialidad turística y tiene una mediana vocación que está orientada hacia la aptitud territorial. Los resultados obtenidos en este trabajo permitieron a identificar las necesidades de mejora que tiene la Ría Guayas en términos de turismo, por ello, formaron parte del diagnóstico que ayudó a establecer los cuatro ejes de acción: muelles, embarcaciones, talento humano, promoción, así como sus respectivas estrategias.

Palabras Clave: Lineamientos estratégicos, Turismo fluvial, Embarcaciones turísticas, Ría Guayas.

ABSTRACT

“Ría Guayas” is the main river resource of Guayaquil, it has been used with tourism purposes in activities such as tours offered by four tour operators, parades and aquatic shows; however, this attraction hasn’t been efficiently taken advantage of for the tourism of the city, therefore, this project establishes strategic guidelines for the development of river-based tourism in the “Ría Guayas” as a tool for touristic supply diversification since this activity has been shown to generate employment and economy dynamization. In order to reach the goal aforementioned, the “Design Thinking” methodology was implemented, which incorporates river tourism stakeholders during the process of elaboration of the guidelines. Technics of qualitative and quantitative research were also used, likewise, tourism planning tools as tourism vocation, tourism potential index and SWOT analysis were applied. This process evidenced that “Ría Guayas” is in a wear zone with a low tourism potential and a medium vocation oriented towards territorial aptitude. The results of this research helped to identify the needs of improvement that this attraction has in terms of tourism, thus, they were part of the diagnosis that led the establishment of the four action lines: docks, ships, human resources, promotion and their strategies.

Keywords: *Strategic guidelines, River-based tourism, Tourist ships, “Ría Guayas”.*

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO 1	1
1. Introducción.....	1
1.1 Descripción del problema	2
1.2 Justificación del problema	3
1.3 Objetivos	4
1.3.1 Objetivo General	4
1.3.2 Objetivos Específicos	4
1.4 Marco conceptual.....	5
1.4.1 Turismo fluvial	5
1.4.2 Transporte fluvial	5
1.4.3 Embarcaciones turísticas	5
1.4.4 Sistema turístico	6
1.4.5 Demanda turística.....	7
1.4.6 Oferta turística.....	7
1.4.7 Vocación turística del territorio.....	7
1.5 Marco teórico	8
1.5.1 Recursos fluviales de Guayaquil.....	8
1.5.2 Uso de ríos para el turismo	9
1.5.3 Diversificación de la oferta turística	10
1.5.4 Planificación colaborativa del turismo fluvial	10
1.6 Marco normativo y legal	11
1.6.1 Ley general de puertos	11

1.6.2 Ley de régimen administrativo portuario nacional	12
1.6.3 Reglamento de embarcaciones de transporte turístico marítimo en Galápagos	12
CAPÍTULO 2	14
2. Metodología	14
2.1 Design Thinking	14
2.1.1 Etapas del Design Thinking	14
2.1.2 Design Thinking aplicado al proyecto	15
2.2 Herramientas para la recolección y el análisis de datos	15
2.2.1 Entrevistas para la elaboración del diagnóstico del turismo fluvial	15
2.2.2 Encuestas para la elaboración del diagnóstico de la demanda del turismo fluvial	17
2.2.3 Elicitación de fotografías de recorridos en la ría Guayas	19
2.2.4 Selección de fuentes de internet.....	20
2.2.5 Análisis de contenido sobre turismo fluvial	20
2.2.6 Identificación de estrategias a través del FODA cruzado	21
2.2.7 Análisis de la vocación turística de la Ría Guayas	22
2.2.8 Índice de potencialidad turística.....	24
2.3 Herramientas para la integración de stakeholders	27
2.3.1 Mapa de actores del turismo fluvial en la Ría Guayas	27
2.3.2 Empatización con los stakeholders a través de la herramienta mapa de empatía	27
2.3.3 Integración de los actores del turismo fluvial dentro del desarrollo de los lineamientos estratégicos mediante la herramienta lluvia de ideas	28
2.3.4 Plataforma de discusión en línea para la validación del prototipo	28
2.4 Criterios de rigor y ética en la investigación cualitativa	29

2.4.1	Criterios de rigor	29
2.4.2	Criterios de ética	31
2.5	Cronograma de investigación	31
CAPÍTULO 3		33
3.	Resultados Y ANÁLISIS	33
3.1	Actores del turismo fluvial en la Ría Guayas	33
3.2	Encuestas.....	33
3.2.1	Variables demográficas	34
3.2.2	Variables de consumo	35
3.3	Perfilamiento del mercado.....	38
3.4	Entrevistas codificadas	39
3.4.1	Proyectos en la ría Guayas	39
3.4.2	Muelles	40
3.4.3	Embarcaciones	40
3.4.4	Transporte público fluvial	41
3.4.5	Rutas de navegación	41
3.4.6	Reglamentación	41
3.5	FODA cruzado	42
3.5.1	Estrategias FO	43
3.5.2	Estrategias DO	43
3.5.3	Estrategias FA.....	44
3.5.4	Estrategias DA	44
3.6	Vocación turística del territorio.....	44
3.7	Índice de potencialidad turística.....	46
3.7.1	Valor jerárquico ponderado	47
3.7.2	Factor de accesibilidad	47

3.7.3 Factor de equipamiento.....	47
3.8 Lluvia de ideas para la generación de estrategias	48
3.9 Análisis financiero y validación del prototipo.....	49
CAPÍTULO 4	51
4. Conclusiones Y RECOMENDACIONES	51
Conclusiones	51
Recomendaciones	53
BIBLIOGRAFÍA	54
ANEXOS	59

ABREVIATURAS

ESPOL Escuela Superior Politécnica del Litoral

EMPT Empresa Pública Municipal de Turismo,

MINTUR Ministerio de Turismo del Ecuador

OMT Organización Mundial de Turismo

OMI Organización Marítima Internacional

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1–1. Árbol de problemas. Elaboración propia.....	3
Gráfico 1–2. Sistema turístico (Ricaurte, 2009).	6
Gráfico 1–3. Recursos fluviales de Guayaquil. Elaboración propia.....	9
Gráfico 2–1. Etapas del Design Thinking. Elaboración propia.....	15
Gráfico 2–2. Proceso de codificación. Elaboración propia.....	17
Gráfico 2–3. Análisis de datos cuantitativos. Elaboración propia.	19
Gráfico 2–4. Matriz de vocación turística (Zapata et al., 2017)	24
Gráfico 2–5. Mapa de actores. Elaboración propia.	27
Gráfico 2–6. Criterios de rigor, adaptación (Noreña-Peña et al., 2012).	30
Gráfico 2–7. Criterios de ética. Elaboración propia.	31
Gráfico 2–8. Cronograma de investigación. Elaboración propia.	32
Gráfico 3–1. Actores del turismo fluvial en la Ría Guayas. Elaboración propia.	33
Gráfico 3–2. Variables demográficas. Elaboración propia.	34
Gráfico 3–3 Variables de consumo. Elaboración propia.	35
Gráfico 3–4 Variables de consumo. Elaboración propia.	35
Gráfico 3–5 Variables de consumo. Elaboración propia.	36
Gráfico 3–6 Variables de consumo. Elaboración propia.	37
Gráfico 3–7. Perfiles de demanda. Elaboración propia.....	38
Gráfico 3–8. Matriz de vocación turística de la Ría Guayas.	46

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2–1. Criterios de evaluación de fuentes de internet. (Almeida y Menéndez, 2020).	20
Tabla 2–2. Matriz FODA Cruzado. Elaboración propia.	21
Tabla 2–3. Valores del análisis FODA. Elaboración propia.	22
Tabla 2–4. Criterios de análisis de la vocación turística. Adaptación (Zapata et al., 2017).	22
Tabla 2–5. Categorías de atractivos turísticos. Adaptación (Antón & González, 2011)	24
Tabla 2–6. Valor jerárquico. Adaptación (Antón & González, 2011).	25
Tabla 2–7. Valor ponderado. Adaptación (Antón & González, 2011).	25
Tabla 2–8. Índices de corrección de accesibilidad. Adaptación (Antón & González, 2011).	26
Tabla 3–1. Características de los segmentos de mercado. Elaboración propia. ...	38
Tabla 3–2. FODA de la Ría Guayas. Elaboración propia.	42
Tabla 3–3. Aptitud territorial de la Ría Guayas. Elaboración propia.	44
Tabla 3–4 Valor jerárquico ponderado	47
Tabla 3–5 Factor de equipamiento	47
Tabla 3–6. Análisis financiero. Elaboración propia	49

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A. PROTOTIPO	60
ANEXO B. FORMATO DE ENCUESTAS	61
ANEXO C. FORMATO DE ENTREVISTAS	65
ANEXO D. FORMATO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO	67
ANEXO E. LLUVIA DE IDEAS DEL TALLER DE PROTOTIPADO CON STAKEHOLDERS	68
ANEXO F. TALLER DE PROTOTIPADO	69
ANEXO G. MAPA DE EMPATÍA DE LA COMUNIDAD LOCAL	69
ANEXO H. MAPA DE EMPATÍA DE LOS OPERADORES TURÍSTICOS.....	70
ANEXO I. MAPA DE EMPATÍA DE LOS EXPERTOS EN PLANIFICACIÓN TURÍSTICA	71
ANEXO J. TALLER DE VALIDACIÓN DEL PROBLEMA IDENTIFICADO	71
ANEXO K. ENTREVISTA A EXPERTO EN ÁREA DE MARÍTIMA	72
ANEXO L. ENTREVISTA A PLANIFICADORA TURÍSTICA DE LA EMPT	72
ANEXO M. VALIDACIÓN DEL PROTOTIPO.....	73
ANEXO N. CÓDIGO QR PARA ACCEDER A LOS LINEAMIENTOS Y A LA PLATAFORMA PARA LA VALIDACIÓN DEL PROTOTIPO	73
ANEXO O. PÓSTER.....	74
ANEXO P. RECORRIDO FLUVIAL	75
ANEXO Q. EMBARCACIONES UTILIZADAS PARA RECORRIDOS FLUVIALES	75
ANEXO R. PORTADA PARA FERIA IDEAR	76

CAPÍTULO 1

1. INTRODUCCIÓN

Guayaquil se encuentra ubicada en la costa ecuatoriana, es una de las ciudades más importantes del Ecuador al ser la segunda más poblada del país y representar cerca del 20% de ingresos del PIB Nacional Anual (Ministerio de economía y Finanzas, 2018). Esta cuenta con un importante recurso fluvial, la ría Guayas, que a lo largo de la historia ha facilitado el comercio en la urbe y su desarrollo (Sánchez, 2019). Actualmente, la Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil (EMPT) pretende mejorar el turismo fluvial que se realiza en la ría, el cual se lleva efectuando a través de actividades como shows acuáticos, desfiles náuticos y recorridos en pequeñas embarcaciones ofrecidos por operadores turísticas,

El turismo fluvial en la ría Guayas puede ser usado como una herramienta para diversificar la oferta turística de la ciudad, aumentar la llegada y gasto de visitantes tras la paralización completa y posteriormente parcial del turismo en el mundo, a causa de la pandemia del COVID-19.

Este proyecto responde al uso ineficiente de la ría Guayas para la diversificación de la oferta turística de Guayaquil, debido a ello, se propone una serie de lineamientos estratégicos para direccionar el desarrollo del turismo fluvial en la ría, los cuales serán enviados a la EPMT. Este documento está estructurado por cuatro capítulos, el primero compuesto por la descripción del problema, justificación, los objetivos generales y específicos, al igual que el sustento conceptual, teórico y legal del proyecto. En el segundo capítulo, se establece la metodología utilizada para el desarrollo del proyecto y los lineamientos. El tercer capítulo comprende los resultados obtenidos en la investigación primaria. Por último, se exponen las conclusiones y discusiones referentes al proyecto elaborado. Adicionalmente, dentro de los anexos del presente documento se encuentran los lineamientos estratégicos desarrollados para el turismo fluvial en la ría Guayas.

1.1 Descripción del problema

Históricamente, los ríos han sido un recurso para los asentamientos humanos en cuestiones de transporte, comercio y agricultura (OMT, 2016). En la actualidad, el uso de estos ríos con fines turísticos ha aumentado ya que permiten llevar a cabo actividades recreativas (OMT, 2016). Guayaquil cuenta con un importante recurso fluvial, la ría Guayas, que ha sido utilizada en desfiles náuticos (El Comercio, 2019) y, a través de operadoras turísticas que actualmente ofrecen recorridos cortos, los cuales han sido promovidos por la EPMT principalmente durante festividades y feriados como el de carnaval (El Telégrafo, 2020). A pesar de ello, este recurso ha sido ineficientemente utilizado para el turismo fluvial de la ciudad de Guayaquil, puesto que son escasas las ofertas de actividades que se realizan y hay poca promoción permanente del turismo fluvial de parte de la EPMT, siendo generalmente promovido para las fiestas de fundación e independencia de la urbe, en los meses de julio y octubre respectivamente.

Para la identificación de la problemática se utilizó la herramienta “árbol de problemas” presentada en el Gráfico 1-1, a través de esta, se determinaron las raíces del mismo, entre las cuales está: la orientación de la ciudad hacia otra tipología de turismo que no incluye directamente a la ría Guayas en su oferta, no contemplar a este recurso dentro de la planificación turística de la ciudad y, finalmente, la falta de reglamentación que regule el transporte turístico fluvial.

Por otro lado, las consecuencias de la problemática identificada son la falta de diversificación de la oferta turística de la ciudad, la poca utilización de la ría Guayas como parte de la oferta de la urbe y que las embarcaciones no operan en condiciones óptimas.

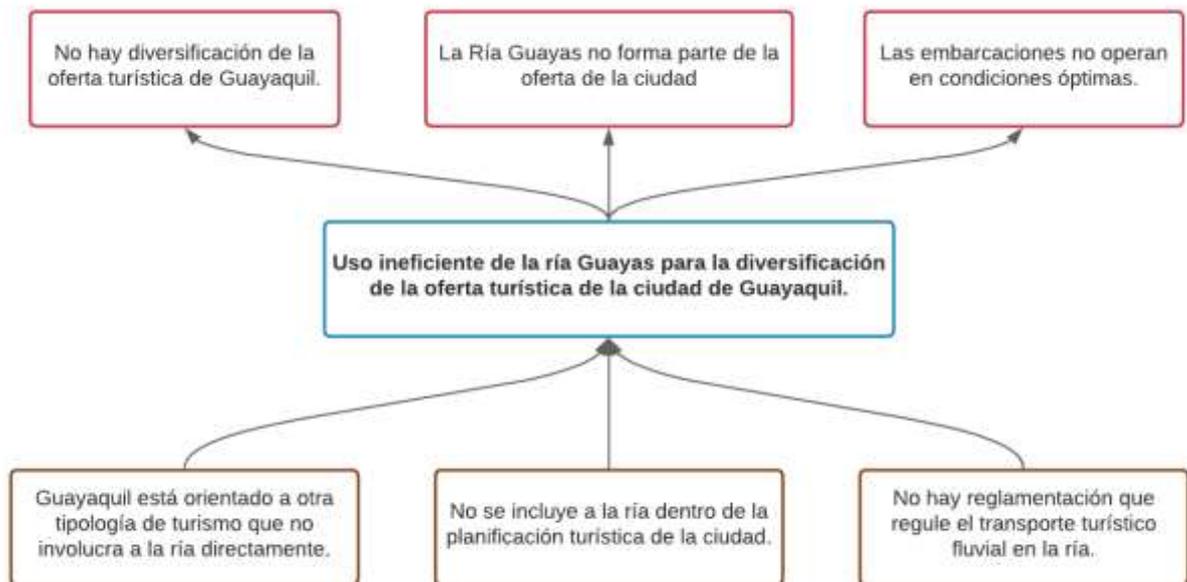


Gráfico 1–1. Árbol de problemas. Elaboración propia.

Debido a lo expuesto, este proyecto propone una serie de lineamientos estratégicos que direccionen el desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas.

1.2 Justificación del problema

El turismo fluvial es un mercado en constante crecimiento, posicionándose Europa como el destino líder de turismo fluvial en el mundo (CLIA, 2019), visibilizado a través de la demanda de recorridos en embarcaciones de menor y gran tamaño como los cruceros. El éxito de este último se ve reflejado en su impacto económico, generando alrededor de 134 mil millones de dólares en ingresos a nivel mundial y más de un millón de empleos en el 2017 (CLIA, 2019), la cual se realiza tanto en mares como en ríos alrededor del mundo, Otras actividades de turismo fluvial que se pueden desarrollar son los espectáculos, recorridos guiados, deportes acuáticos como canotaje y pesca, entre otros.

De igual manera, existen destinos y ríos además de los europeos que desarrollan efectivamente el turismo fluvial, siendo en Asia el río referente de turismo el Mekong (CLIA, 2019); en África, el río más visitado por actividades recreativas y cruceros es el Nilo (Cooper, 2009) y en América del Norte, se destacan el Mississippi y el Colorado (Timothy, 2009).

Lo brevemente expuesto evidencia que el turismo fluvial puede ser una herramienta para generar empleo y dinamizar la economía de la ciudad de Guayaquil. Por ello, la EPMT y otras entidades gubernamentales como el Ministerio de Turismo (MINTUR) y la prefectura del Guayas han mostrado interés en desarrollar el turismo en la ría Guayas, a pesar de esto, aún no se han concretado esfuerzos.

Instaurar lineamientos estratégicos para el turismo fluvial es el primer paso para desarrollar efectivamente esta tipología de turismo en la ciudad. Los lineamientos planteados podrán ser efectuados o, en su defecto, ser utilizados como base para la elaboración de planes de desarrollo de turismo fluvial más extensos, esto conllevaría a impulsar el uso de la ría Guayas, ofreciendo actividades turísticas tanto a turistas nacionales y extranjeros, al igual que actividades recreacionales para la comunidad local, además de regenerar el nexo entre la ciudad, sus habitantes y la ría. Por otro lado, tendría un impacto en la economía al generar divisas y empleo en el sector turístico, involucrando a los actores de la cadena productiva de esta actividad.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Elaborar lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas como herramienta de diversificación de la oferta turística de Guayaquil.

1.3.2 Objetivos Específicos

1. Realizar un diagnóstico del turismo fluvial en la ciudad de Guayaquil mediante la investigación primaria y secundaria, para la comprensión del sistema turístico del destino, vocación y potencialidad turística y aspectos físicos e históricos de la ría Guayas.
2. Integrar a los principales actores del turismo fluvial de la ciudad dentro del proceso de diseño de los lineamientos estratégicos para la elaboración de una propuesta innovadora, a través del uso de herramientas de Design Thinking.
3. Establecer las líneas de acción estratégicas con base en el diagnóstico del turismo fluvial de Guayaquil y la participación de los actores clave, para la elaboración de una propuesta técnica.

4. Validar los “Lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas” con los principales Stakeholders del destino mediante la creación de un foro de discusión.

1.4 Marco conceptual

1.4.1 Turismo fluvial

El turismo fluvial es aquel que se realiza en ríos, arroyos y cascadas. Actualmente, el uso turístico que se les ha dado a los ríos de gran tamaño es la navegación de cruceros; por otro lado, en los ríos de menor tamaño se pueden llevar a cabo actividades como pesca, recorridos en botes y deportes acuáticos (Prideaux y Cooper, 2009). Polvillo (2017) sostiene que el turismo fluvial ofrece al turista una nueva forma de viajar en la que se encuentran inmersos aspectos culturales y deportivos.

1.4.2 Transporte fluvial

El transporte fluvial es utilizado para la movilización de personas y carga a través de ríos, ya sea nacional o internacionalmente, este último ocurre cuando los traslados son en ríos cuyo cauce recorre dos o más países, o cuando estos tienen conexiones con cuerpos fluviales de otros países (Corvo, 2019).

1.4.3 Embarcaciones turísticas

El Ministerio de Turismo (2020) en el *Reglamento de Embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo en Galápagos* define a la embarcación turística como: “Vehículo de navegación propulsado de manera manual, mecánica, mixta o cualquier otro tipo de propulsión que utilice energía alternativa”. Se ha definido dentro de este proyecto que una embarcación turística es un transporte de navegación marino o fluvial que sigue un recorrido y cumple con requerimientos de seguridad, servicios y equipamiento para operar.

Dentro del mismo reglamento se establecen dos tipos de embarcaciones turísticas, la embarcación con pernoctación abordo que se refiere a aquellas que realizan travesías, sujetas a un itinerario y acondicionadas para la pernoctación de pasajeros a bordo

(MINTUR, 2020), y las embarcaciones sin pernoctación a bordo que realizan travesías diarias, pero no está permitida la pernoctación de pasajeros a bordo (MINTUR, 2020).

1.4.4 Sistema turístico

Un sistema está conformado por componentes interrelacionados con el objetivo de lograr un propósito común (Ricaurte, 2009). Dentro del Manual de Diagnóstico Turístico Local, su autora, en base al sistema turístico planteado por Sergio Molina, desarrolla un sistema turístico aplicable al contexto ecuatoriano expuesto en el Gráfico 1-2, que se subdivide en 6 sistemas con relaciones entre sí, siendo estos: Gobernanza, Comunidad Receptora, Demanda, Oferta de Servicios, Infraestructura y Atractivos. Es importante la identificación y el entendimiento del sistema turístico de un destino para la elaboración de propuestas de planificación turística estratégicas y efectivas.

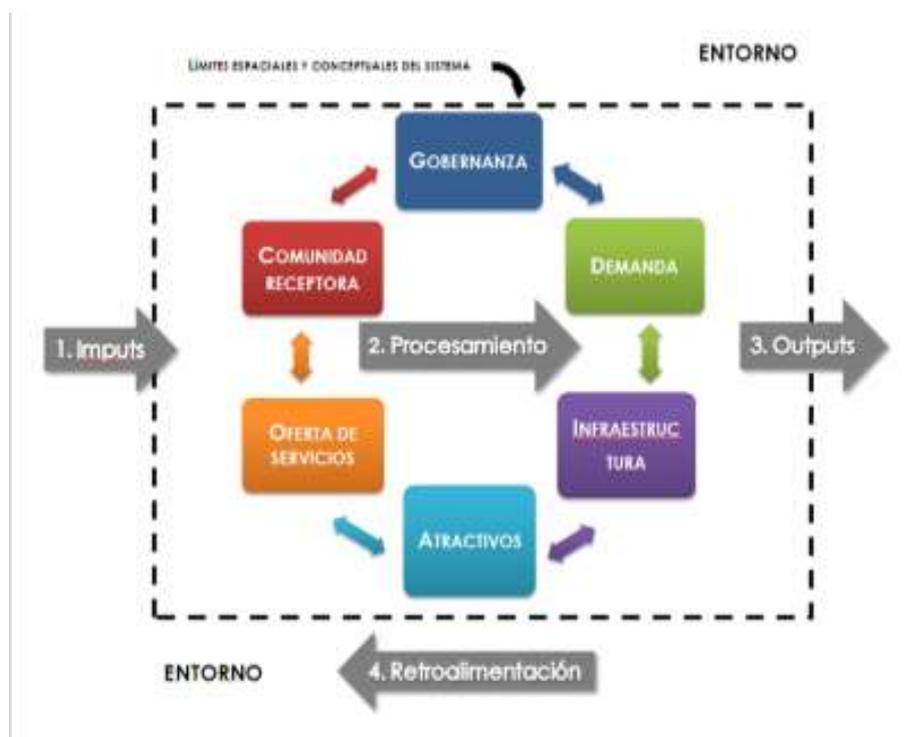


Gráfico 1-2. Sistema turístico (Ricaurte, 2009).

1.4.5 Demanda turística

La demanda turística está conformada por visitantes, viajeros y turistas (Sancho y Buhalis, 1998). La OMT en las *Recomendaciones internacionales para las estadísticas de turismo* (RIET), define al visitante como:

Una persona que viaja a un destino principal distinto al de su entorno habitual, por una duración inferior a un año, con cualquier finalidad principal que no sea la de ser empleado por una entidad residente en el país o lugar visitado (OMT, 2010).

Un visitante es considerado como turista cuando pernocta en el destino o como visitante del día/excursionista si su viaje no incluye pernoctación (OMT,2010).

1.4.6 Oferta turística

De acuerdo a la OMT (2010), la oferta turística es la provisión de bienes y servicios turísticos a los visitantes. De acuerdo al RIET (2008), la clasificación de la oferta turística se basa en el gasto turístico y es la siguiente:

- Viajes combinados, vacaciones combinas y paquetes de viaje
- Transporte
- Alojamiento
- Alimentos y bebidas
- Ocio, cultura, actividades deportivas
- Compras
- Otros.

1.4.7 Vocación turística del territorio

El término vocación turística del territorio se utiliza para referirse a destinos que tienen la capacidad de atraer turistas (Zapata, Gómez, Spúlveda y Vélez, 2017). Por otro lado, Pretrizzi (2011) sostiene que “la vocación turística de un destino se refiere a la predisposición natural de un espacio o territorio para ser transformado en un lugar atractivo para potenciales visitantes”. Además, Hinokosa, Molinar y Velásquez (2014) afirman que la vocación turística tiene una estrecha relación con las intenciones que tienen los principales actores del turismo en promover esta actividad en el destino en

cuestión. En este sentido, se puede decir que la vocación turística se refiere a la capacidad que tiene un territorio para volverse atractivo turísticamente y que además cuenta con actores sociales involucrados e interesados en este proceso.

1.5 Marco teórico

1.5.1 Recursos fluviales de Guayaquil

Guayaquil cuenta con varios recursos fluviales, la ría Guayas y los esteros, como el estero Cobina, estero del Lagarto y el estero Salado, siendo este último el más conocido. La ría Guayas está ubicada en la ciudad de Guayaquil, tiene una longitud de 93 km, desde el sector de “La Puntilla” hasta la Isla Puná, su ancho varía entre 1,5 km y 5 km, cuenta con una profundidad de entre 5 y 12 m (Tapia, 2012). Por otro lado, el estero Salado está situado al suroeste de la ciudad, cuenta con una extensión de aproximadamente 60 km desde el puerto marítimo de la ciudad hasta Posorja (Álvarez, Pérez y Macías, 2015).

Se puede observar en el Gráfico 1-3, que estos cuerpos de agua no se encuentran conectados dentro de la ciudad; por ello navegar desde el puerto marítimo de Guayaquil, ubicado en el estero Salado, hacía la ría Guayas podría tomar aproximadamente 12 horas para grandes embarcaciones de poca velocidad, por esto está en pie el proyecto de las esclusas que conectará al río y al estero; una vez realizado, el tiempo de navegación entre estos cuerpos de agua se reduciría a 2 horas (El Universo, 2020), facilitando así la conectividad y navegación de embarcaciones entre ambos recursos.



Gráfico 1-3. Recursos fluviales de Guayaquil. Elaboración propia.

1.5.2 Uso de ríos para el turismo

Generalmente, a lo largo de los ríos se pueden encontrar atractivos turísticos, por ello estos han sido utilizados como corredores para la navegación de cruceros y embarcaciones turísticas, también se usan para la realización de deportes acuáticos, y para otras actividades como la pesca (OMT, 2016).

En Europa, los ríos son utilizados turísticamente para cruceros, entre los ríos más famosos se encuentran el Rin, el Danubio y sus respectivos canales, representando el 48% de este mercado (Vojvodic, 2008).

Otro río reconocido por los recorridos en cruceros es el Nilo, este es importante para algunos países del continente africano como Egipto, Sudán, Etiopía, entre otros; el mayor atractivo de este río es toda su historia y su patrimonio cultural (Cooper, 2009).

Por otro lado, en Estados Unidos los ríos son considerados como uno de los principales recursos recreacionales para turistas. Un río referente para el turismo en Estados Unidos es el Mississippi, donde se han creado corredores recreacionales para incrementar el turismo fluvial, ya que se lo ha visto como una herramienta para mejorar

la vida de las comunidades que están localizadas alrededor de este cuerpo de agua (Timothy, 2009).

1.5.3 Diversificación de la oferta turística

La diversificación de la oferta turística es un proceso a través del cual se produce un cambio en las actividades que ofrece un destino o se generan nuevas (Konstantinova, 2013). La misma autora sostiene que la diversificación requiere de la creación de nuevas líneas de productos, en este caso nuevas modalidades de turismo, además de nuevas habilidades y equipamiento. En cuanto a los beneficios de diversificar la oferta turística de un destino, Parreno (2008) asegura que la diversificación ayuda a captar nuevos segmentos de la demanda, y, además, ayuda a reducir la estacionalidad por la que se caracteriza el turismo.

1.5.3.1 El turismo fluvial como diversificador de la oferta turística

Las nuevas tendencias de la demanda como los cambios en los valores sociales y en la percepción del consumidor han obligado al turismo a adaptarse a nuevos segmentos de mercado a través de estrategias de diversificación (Weidenfeld, 2018). La diversificación de la oferta hace referencia a la creación de nuevos productos turísticos (Conti, Charne, Moscoso, y Comparato, 2013), lo cual se podría lograr a través del desarrollo y potenciación del turismo fluvial. Esto implica el uso de transportación turística fluvial, con servicios complementarios ofrecidos durante los recorridos turísticos en las embarcaciones, estos pueden ser alimentación, guianza y servicios de entretenimiento a bordo, además se puede incluir el alojamiento si se trata de una embarcación turística con pernoctación a bordo.

1.5.4 Planificación colaborativa del turismo fluvial

El proceso de planificación colaborativa se basa en integrar a los diferentes actores que tiene una actividad con la finalidad de crear una planificación conjunta (Sablón, 2015), esta debe incluir las opiniones y necesidades de los actores. En el caso del turismo fluvial, se debe integrar a los actores que participan en esta actividad, es decir quienes ofrecen este servicio de transporte turístico, considerando a las operadoras

turísticas, a los dueños de las embarcaciones y sus trabajadores, además de la gobernanza y la comunidad receptora, para ello es necesario realizar talleres con los stakeholders en los que se puedan validar las estrategias propuestas con el objetivo de que estas sean puestas en marcha y que generen soluciones.

1.6 Marco normativo y legal

Actualmente los actores implicados en el turismo fluvial en la ría son: el Municipio de Guayaquil, La Prefectura del Guayas y la armada nacional pues el Ministerio de Turismo no está involucrado directamente en la regulación de embarcaciones fluviales, participa en este proceso a través del control de operadoras turísticas que ofrecen recorridos en el atractivo.

De acuerdo con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (2010), es función del Gobierno Autónomo Descentralizado Cantonal regular y promover la actividad turística en las zonas bajo su jurisdicción, además estipula que la gestión del turismo les corresponde a los diferentes niveles de gobiernos descentralizados, ya sean regionales, provinciales, cantonales y parroquiales (COOTAD, 2010), es decir que los principales actores involucrados dentro del proceso de planificación turística de la ciudad de Guayaquil y quienes están llamados a participar en la implementación de este proyecto son el Municipio de Guayaquil y La Prefectura del Guayas.

A continuación, se exponen las normativas relacionadas al transporte fluvial

1.6.1 Ley general de puertos

La ley general de puertos vigente fue concebida en el año 1976 y cuenta con 10 artículos, en ellos se establecen entidades con sus funciones y atribuciones correspondientes. Adicionalmente, se identificó el “Proyecto de ley general de puertos” desarrollada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Este cuenta con 95 artículos, divididos en seis secciones o títulos, siendo estos:

1. Disposiciones generales
2. De la organización portuaria del estado
3. Modalidades de delegación para la prestación de servicios portuarios

4. Ambiente, seguridad y protección
5. Régimen económico de la utilización del dominio público portuario
6. Régimen de infracciones y sanciones.

Estos títulos están a su vez subdivididas en un total de 23 capítulos. Esta nueva ley es más extensa y completa al abarcar múltiples temas involucrados durante la dinámica marítima y fluvial, sin embargo, aún no se encuentra en vigor.

1.6.2 Ley de régimen administrativo portuario nacional

Al igual que la Ley general de puertos vigente, la Ley de régimen administrativo portuario nacional data del año 1976. Cuenta con un total de 20 artículos. En el primer capítulo de la ley se establece la constitución de las autoridades portuarias, entes cuya finalidad es “planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener los terminales marítimos y fluviales a su cargo” (Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, 1976, art. 3), siendo la Autoridad Portuaria de Guayaquil el organismo encargado para el territorio del Golfo de Guayaquil.

1.6.3 Reglamento de embarcaciones de transporte turístico marítimo en Galápagos

Debido a la falta de reglamentación de embarcaciones turísticas emitida por el MINTUR para el Ecuador continental, se ha considerado pertinente la mención del Reglamento de Embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo en Galápagos, elaborado a inicios del año 2020, pues contiene información importante para la regulación de las embarcaciones que ofertan servicios turísticos.

En los anexos del reglamento mencionado se establecen los requisitos que deben tener las embarcaciones turísticas según su clasificación. Dentro de los requerimientos para embarcaciones sin pernoctación a bordo se destacan las siguientes necesidades básicas en los navíos:

- Contar con alfombras antideslizantes en el interior de la embarcación
- Contar con al menos un cuarto de baño en funcionamiento
- Contar con un área exclusiva para almacenamiento de equipos
- Contar con tarjeta de comentarios para medir el nivel de satisfacción del pasajero

- La tripulación deberá estar uniformada
- Contar con la debida señalética
- Botiquín de primeros auxilios

Se mencionan estos requisitos al considerarse como mínimos para poder definir a una embarcación turística y diferenciarla de todo tipo de barcos que respondan a otra actividad económica.

CAPÍTULO 2

2. METODOLOGÍA

Para la elaboración de este proyecto se utilizó el Design Thinking, que es un proceso creativo que fue complementado con otros métodos de investigación que ayudaron en las diferentes etapas de esta metodología, se partió con la investigación secundaria analizando fuentes relacionadas al turismo fluvial, principalmente planes de desarrollo y medidas ejecutadas en destinos destacados por esta tipología de turismo. Paralelamente, se revisaron fuentes referentes a la Ría Guayas y al turismo fluvial en Guayaquil.

Durante la investigación primaria se utilizaron herramientas de investigación cualitativa, cuantitativa y de Design Thinking, así como técnicas para analizar los datos obtenidos con la finalidad de alcanzar los objetivos del proyecto. A lo largo de este capítulo se detallarán las herramientas utilizadas para el desarrollo del proyecto.

2.1 Design Thinking

Design thinking es una metodología de resolución de problemas cuyo enfoque utiliza la sensibilidad del diseñador con respecto a las necesidades del cliente para lograr satisfacerlas de una forma factible (Brown, 2010). La base del Design Thinking es el proceso de diseño del producto, a través de la empatía hacia el cliente o usuario, la generación de ideas y la creación de prototipos de estas ideas (Steinbeck, 2011).

Castillo-Vergara, Álvarez-Marín y Cabana-Villca (2014) comentan que esta metodología permite “mejorar radicalmente no solo la innovación de productos, sino también en otros ámbitos de decisión, tales como la gestión, la salud pública y las organizaciones en general”. Adicionalmente, Eizaguirre, Ortega y Anduiza (2017) afirman que a través de esta herramienta metodológica se “promueve la participación de todos los stakeholders de un mismo ecosistema, (...) integrando todos los recursos públicos y privados a su alcance”.

2.1.1 Etapas del Design Thinking

De acuerdo Castillo-Vergara et al. (2014), el Design Thinking cuenta con 5 etapas iterativas que se pueden visualizar en el Gráfico 2-1, estas son:

1. Empatizar: conocer la situación en la que se encuentran los actores y generar empatía hacia estos.
2. Definir: se define el problema.
3. Idear: se generan las posibles soluciones para la situación actual del usuario.
4. Prototipar: elaborar prototipos de las mejores ideas generadas.
5. Evaluar: validar el prototipo a través de las reacciones del cliente o de los actores.

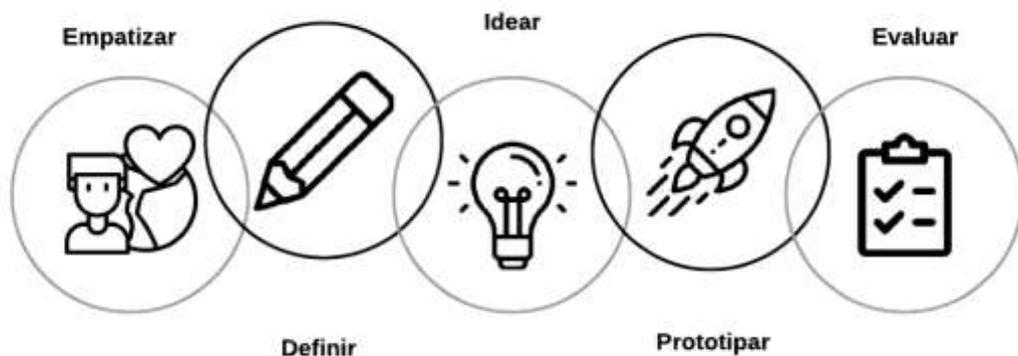


Gráfico 2-1. Etapas del Design Thinking. Elaboración propia.

2.1.2 Design Thinking aplicado al proyecto

La aplicación del Design Thinking se realizó de manera integral al desarrollo del proyecto, a través del empleo de sus fases para la elaboración de la propuesta y el uso de herramientas de esta metodología, entre las que destacan:

- Mapas de empatía.
- Mapa de actores.
- Entrevistas.
- Lluvia de ideas.
- Creación de un modelo (lineamientos estratégicos).

2.2 Herramientas para la recolección y el análisis de datos

2.2.1 Entrevistas para la elaboración del diagnóstico del turismo fluvial

La entrevista es una conversación entre dos personas: el entrevistador y el entrevistado; está basada en un cuestionario elaborado previo a su ejecución y se

relaciona con el objeto de estudio (Batthyány y Cabrera, 2011). La entrevista permite recopilar información acerca de un tema específico y es recomendable que se practique junto al método de observación (Vargas, 2012). Esta herramienta se basa en generar una estimulación en el entrevistado de manera que este pueda recordar los aspectos referentes al tema de estudio (Fernández, 2001). El entrevistador es el que dirige la entrevista, sin embargo, quien tiene la palabra es el entrevistado pues posee la información que se desea obtener para el estudio (Urbano, 2016).

De acuerdo a Batthyány y Cabrera (2011) existen 3 tipos de entrevista:

- Entrevista estructurada.
- Entrevista semiestructurada.
- Entrevista no estructurada.

Se decidió utilizar entrevistas estructuradas que consisten en plantear las mismas preguntas a todos los participantes y en el mismo orden con la finalidad de realizar una comparación entre las respuestas de todos los entrevistados (Batthyány y Cabrera, 2011); además, se pueden incluir preguntas abiertas y cerradas (Corbeta, 2003). Estas entrevistas fueron utilizadas para obtener información de expertos y de los principales operadores turísticos que ofrecen recorridos en la ría Guayas para la elaboración del diagnóstico del turismo fluvial en Guayaquil (Revisar Anexo 3 y Anexo 4).

2.2.1.1 Codificación de entrevistas

De acuerdo a Urbano (2016), el análisis cualitativo “es un proceso mediante el cual se organiza y manipula información recogida por los investigadores para establecer relaciones, interpretar, extraer significados y conclusiones”. Una de las herramientas para analizar datos cualitativos, en este caso entrevistas, es la codificación que se define como un proceso en el que se agrupa información similar dentro de códigos y consiste en encontrar patrones en los textos, la codificación es una forma de categorizar datos para facilitar su análisis (Urbano, 2016).

Este proceso parte de la transcripción de información y la lectura de la misma, a través de las cuales se reconocen palabras, frases o conceptos semejantes que estén relacionados con el objeto de investigación; al mismo tiempo, se establecen códigos en los que se reúnen a estos elementos y posteriormente se analizan (Gil y Cano, 2010).

Existen 2 pasos dentro de la codificación: la codificación abierta y la codificación axial. En la codificación abierta se segmenta la información para agruparla dentro de códigos y en la codificación axial se establecen categorías y subcategorías de forma jerárquica (Schettini y Cortazzo, 2015). En el Gráfico 2-2, se simplifica el proceso mencionado.

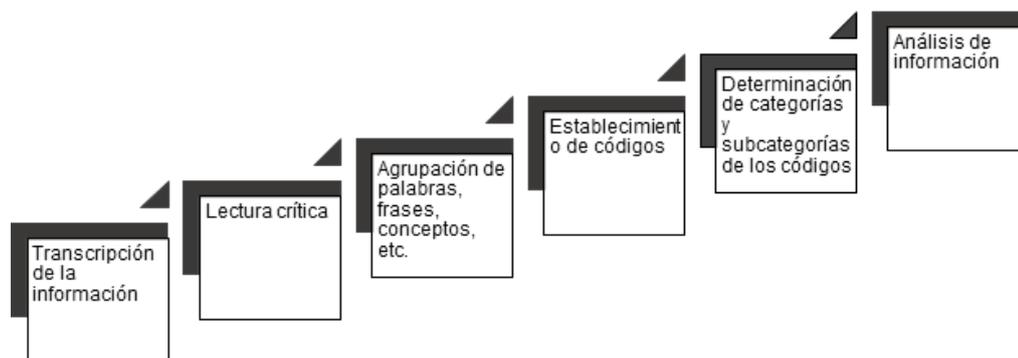


Gráfico 2-2. Proceso de codificación. Elaboración propia.

2.2.2 Encuestas para la elaboración del diagnóstico de la demanda del turismo fluvial

Corbetta (2007) define a la encuesta por muestreo como “un modo de obtener información preguntando a los individuos que son objeto de la investigación y forman parte de una muestra representativa, mediante un procedimiento estandarizado de cuestionario, con el fin de estudiar las relaciones existentes entre las variables.” (p. 146). Entre las temáticas, se pueden incluir preguntas relativas a propiedades sociodemográficas básicas; preguntas relativas a actitudes, opiniones, motivaciones, orientaciones, sentimientos, juicios, valores; y preguntas relativas a comportamientos o acciones. (Batthyány y Cabrera, 2011)

Batthyány y Cabrera (2011) establecen 4 tipos de encuestas más utilizadas, las cuales son:

- Encuestas cara a cara
- Encuestas telefónicas
- Encuestas por correo / autoadministradas
- Encuestas informatizadas

Debido a factores como la factibilidad y el distanciamiento social por la pandemia del COVID 19, se realizaron encuestas informatizadas a la población para evitar el contacto directo con otras personas.

La primera sección de las encuestas ayudó a definir las características de la demanda del turismo fluvial para la elaboración del diagnóstico de dicha actividad; por otro lado, la segunda sección fue fundamental para establecer las líneas de acción de los lineamientos estratégicos al evaluar preferencias de consumo de los recorridos fluviales (Revisar Anexo 2).

2.2.2.1 Muestreo

De acuerdo con López (2004), el muestreo es el método utilizado para seleccionar a los componentes de la muestra del total de la población. Batthyány y Cabrera (2011) definen a la muestra como “un subconjunto de la población compuesto por las unidades que efectivamente se observan, y representan a las otras unidades de la población que no se observan”. Según Pineda, De Alvarado y De Canales (1994), el tamaño de la muestra se establece considerando los recursos disponibles y los requerimientos de la investigación.

El muestreo puede ser probabilístico y no probabilístico. “Las técnicas de muestreo probabilístico permiten conocer la probabilidad que cada individuo del estudio tiene de ser incluido en la muestra a través de una selección al azar” (Otzen y Manterola, 2017), por otro lado, las técnicas de muestreo no probabilístico dependen de criterios que han sido considerados por el investigador al momento de llevar a cabo el estudio (Otzen y Manterola, 2017).

En este proyecto se utilizó el muestreo no probabilístico debido a que no se cuenta con un marco muestral establecido para el tema de estudio. Para la elección de la técnica de muestro se determinó que debía ser una económica que consuma pocos, por ello, la técnica elegida fue la del muestreo por conveniencia que “es un método no aleatorio de una muestra cuyas características sean similares a las de la población objetivo” (Casal y Mateu, 2003). Además, se fundamenta en la selección de individuos disponibles y que tengan proximidad al investigador (López, 2004).

2.2.2.2 Análisis de datos cuantitativos

El primer paso para analizar datos cuantitativos es la tabulación, que consiste en resumir la información obtenida a través de tablas de frecuencia, estas pueden ser de frecuencia absoluta que hace referencia al número de veces que se repite un dato, y de frecuencia relativa que resulta de dividir la frecuencia absoluta para el número de datos totales (Ojeda, 2014). En este proyecto, para analizar los datos adquiridos a través de las encuestas se utilizaron tablas de frecuencia absoluta. A partir de estas, se generarán gráficos que fueron analizados posteriormente en excel para la obtención de los resultados basándose en los pasos que se mencionan en el Gráfico 2-3.

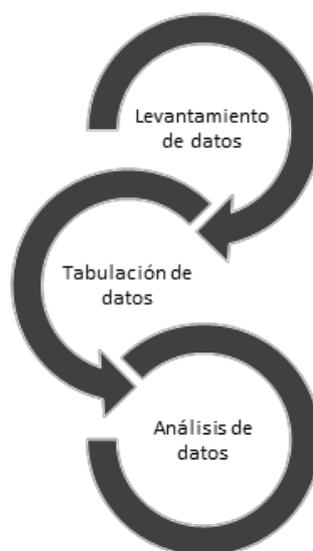


Gráfico 2-3. Análisis de datos cuantitativos. Elaboración propia.

2.2.3 Elicitación de fotografías de recorridos en la ría Guayas

La elicitación de fotos está basada en la simple idea de insertar fotografías en la entrevista de investigación (Harper, 2010). La captura de imágenes durante el desarrollo de entrevistas contribuye a la mejora de la comunicación de la información obtenida, al igual que ofrece una mejor contextualización de su motivo.

A través de la elicitación de fotografías, se complementará a las herramientas de obtención de datos cualitativos para el desarrollo del diagnóstico del proyecto.

2.2.4 Selección de fuentes de internet

Para la selección de la información obtenida durante la investigación secundaria, se utilizaron los Criterios para evaluar fuentes de información provenientes de Internet (Ronconi, 2012). En este documento, se establecen una serie de criterios para la evaluación de las fuentes, detallados en la Tabla 2-1. De acuerdo a Almeida y Menéndez (2020), a cada criterio se le asigna una ponderación de 1 punto, sumando un total de 5 y necesitando mínimo 3 puntos para la selección de información una fuente.

Tabla 2-1. Criterios de evaluación de fuentes de internet. (Almeida y Menéndez, 2020).

Criterio	Detalles	Ponderación
Organización y contenido	<ul style="list-style-type: none">• Información estructurada y organizada.• Información citada correctamente.• Apoyo gráfico y esquematizado.• Información detallada y pertinente.	1
Autoría	<ul style="list-style-type: none">• Posee autor	1
Objetividad	<ul style="list-style-type: none">• La información es objetiva y responde a un propósito.	1
Navegabilidad y accesibilidad	<ul style="list-style-type: none">• Fácil acceso.• No tiene acceso limitado.• Se puede descargar.• Se encuentra con facilidad.• No tiene costo.	1
Actualidad	<ul style="list-style-type: none">• Es reciente	1

La información obtenida fue utilizada para la elaboración del diagnóstico para los lineamientos estratégicos, donde se analiza el sistema turístico, la vocación turística del territorio, así como aspectos relacionados a la ría Guayas como cuestiones físicas, su contexto histórico y las actividades fluviales que se realizan actualmente en este, además de información sobre planes o medidas ejecutadas en los principales destinos de turismo fluvial en el mundo.

2.2.5 Análisis de contenido sobre turismo fluvial

Se puede llamar análisis al tratamiento de los resultados obtenidos durante la recolección de información (Ricaurte, 2007). Según López (2002), la primera tarea de un

investigador es conocer la documentación sobre el problema que está desarrollando; por ello una fase fundamental en toda investigación es el análisis de los documentos referentes al tema estudiado. Ricaurte (2007) afirma que, en esta etapa se organizan los resultados obtenidos a través de los contenidos para que puedan ser aptos para la toma de decisiones.

Esta herramienta fue utilizada para analizar información sobre la ría Guayas, así como medidas o proyectos ejecutados en otros países entorno al turismo fluvial.

2.2.6 Identificación de estrategias a través del FODA cruzado

El análisis FODA consiste en realizar una evaluación de las fortalezas y debilidades que, diagnostican la situación interna de una organización, así como su evaluación externa, es decir, las oportunidades y amenazas. (Talcón, 2007).

Según Talcón (2007) la siguiente etapa es realizar la matriz presentada en la Tabla 2-2 que se deriva de la anterior: la denominada matriz MAFE o FODA cruzado, en la cual se desarrolla cuatro tipos de estrategias:

- Estrategias FO: emplear las fortalezas para aprovechar las oportunidades externas.
- Estrategias DO: solventar las debilidades aprovechando las oportunidades externas.
- Estrategias FA: destinar las fuerzas internas para minimizar las amenazas.
- Estrategias DA: son estrategias defensivas para factores internos y externos.

Estas estrategias responden a los cuatro cuadrantes que se obtienen al relacionar la información desarrollada durante el análisis de la situación interna y externa del sujeto, en este caso la Ría Guayas.

Tabla 2-2. Matriz FODA Cruzado. Elaboración propia.

		Factores Internos	
		Fortalezas	Debilidades
Factores Externos	Oportunidades	<i>Zona de éxito</i>	<i>Zona de ilusión</i>
	Amenazas	<i>Zona de desgaste</i>	<i>Zona vulnerable</i>

Para poder identificar en que zona se encuentra ubicada la ría Guayas, se deberá ponderar del 1 al 7 la relación entre los elementos escritos dentro de las variables FODA durante el análisis, estos valores se expresan en la Tabla 2-3.

Tabla 2-3. Valores del análisis FODA. Elaboración propia.

Valor	Relación
7	Muy alta
6	Alta
5	Medianamente alta
4	Media
3	Medianamente baja
2	Baja
1	Muy baja

Una vez esto se haya realizado, se deberán sumar los números obtenidos dentro de cada cuadrante y el que tenga mayor valor definirá la zona en la que se encuentra ubicado el destino.

Tras el análisis FODA, se generaron lineamientos que buscan aprovechar las fortalezas y oportunidades del turismo fluvial en el río y mitigar sus debilidades.

2.2.7 Análisis de la vocación turística de la Ría Guayas

Para analizar la vocación turística del territorio se utilizó la “Propuesta metodológica para la medición y valoración de la vocación turística dentro de una ciudad”, de Zapata, Gómez, Sepúlveda y Ochoa (2017). En esta matriz que se encuentra en la Tabla 2-4, se consideran dos variables: aptitud territorial y capacidad, cada una de estas contiene varios factores que representan un porcentaje dentro de la variable, sumando el 100%; además, tienen una escala de valoración de entre 0 y 2, siendo 0 la menor calificación y 2 la mayor.

Tabla 2-4. Criterios de análisis de la vocación turística. Adaptación (Zapata et al., 2017).

Aptitud territorial		
Factor	Porcentaje	Escala de valoración
Recursos turísticos (r)	40%	0-2
Infraestructura (i)	30%	0-2

Equipamiento e instalaciones turísticas (ie)	30%	0-2
Factor	Capacidad	
	Porcentaje	Escala de valoración
Capacidad de atención (ca)	20%	0-2
Grado de planificación turística (p)	20%	0-2
Afluencia turística actual (a)	20%	0-2
Publicidad y promoción (pp)	20%	0-2
Importancia turística actual (it)	20%	0-2

Luego de haber valorado cada factor de la variable aptitud territorial, se obtiene el promedio aritmético de cada uno de ellos.

$$\text{Promedio } f(r) + \text{Promedio } f(i) + \text{Promedio } f(ei)$$

Posteriormente, cada factor de aptitud territorial se multiplica por el porcentaje establecido en la Tabla 2.4

$$f(r) * 40\% + f(i) * 30\% + f(ei) * 30\%$$

Finalmente, se realiza este mismo proceso para la variable capacidad.

$$f(ca) * 20\% + f(p) * 20\% + f(a) * 20\% + f(pp) * 20\% + f(it) * 20\%$$

Gracias a los datos generados a través de las fórmulas anteriores, se obtiene la matriz de vocación turística del Gráficos 2-4, en la cual se puede identificar los sitios de la ciudad que tienen mediana vocación turística, carencia de esta o vocación turística consolidada.

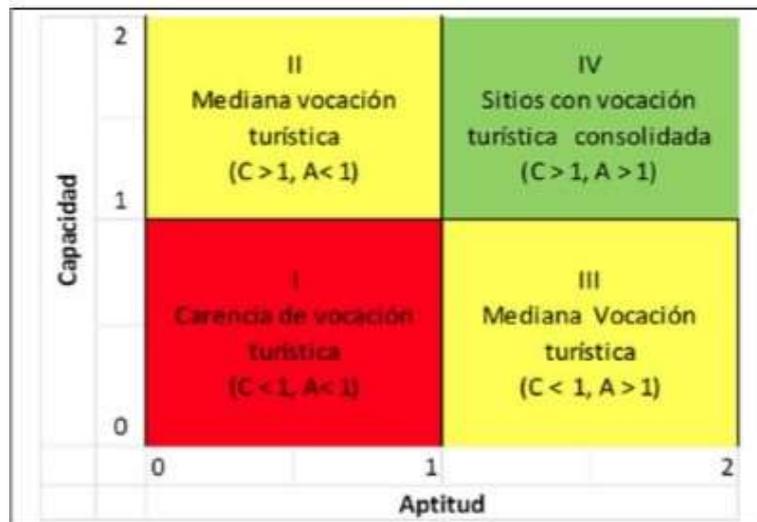


Gráfico 2-4. Matriz de vocación turística (Zapata et al., 2017) .

2.2.8 Índice de potencialidad turística

Para calcular el índice de potencialidad turística propuesto por Antón y González (2011), se debe delimitar la zona de estudio que recibe el nombre de unidad ambiental turística, los autores sostienen que esta debe contar con un mínimo de 15 atractivos turísticos de jerarquía 1 o puede ser una municipalidad completa.

Posteriormente, se calculan los siguientes factores:

- Factor recursos
- Factor accesibilidad
- Factor equipamiento turístico

En el primer factor, recursos, se consideran las categorías de atractivos turísticos propuestas por los autores en la Tabla 2-5.

Tabla 2-5. Categorías de atractivos turísticos. Adaptación (Antón & González, 2011)

Categoría	Significado
A	Atractivo o recurso natural y paisajístico.
B	Recurso histórico monumental, técnico, etnológico y artístico.
C	Recurso artesano y gastronomía.
D	Folclore, fiestas y acontecimientos programados.

Cada categoría puede tener un nivel de jerarquía que va desde la jerarquía 1 hasta la 5.

A continuación, en la Tabla 2-6, se halla el valor jerárquico de cada categoría, de la siguiente manera:

Tabla 2-6. Valor jerárquico. Adaptación (Antón & González, 2011).

Categorías	Valor jerárquico					Total
	1(1)	2(4)	3(9)	4(16)	5(25)	
A						
B						
C						
D						

El total de atractivos de jerarquía 1 de cada categoría se multiplica por 1, los de jerarquía 2 se multiplican por 4, los de jerarquía 3 por 9, los de jerarquía 4 por 16 y, por último, los de jerarquía 5 por 25.

Luego se debe hallar el valor ponderado utilizando los valores presentados en la Tabla 2-7.

Tabla 2-7. Valor ponderado. Adaptación (Antón & González, 2011).

Jerarquía	Valor ponderado				Total
	A	B	C	D	
1	1,26	1,27	1,28	1,19	
2	2,52	2,54	2,56	2,38	
3	3,78	3,81	3,84	3,57	
4	5,04	5,08	5,12	4,76	
5	6,30	6,35	6,41	5,95	

Estos valores se multiplican por los encontrados en la tabla de valor jerárquico.

Finalmente, se utiliza esta fórmula:

$$FJPM = VJPA + VJPB + VJPC + VJPD$$

FJPM representa el valor jerárquico ponderado de los recursos y VJP el valor jerárquico-ponderado de cada una de las categorías mencionadas en la Tabla 2-5.

Para calcular el factor accesibilidad, se seleccionan los principales centros emisores, luego se calculan las distancias entre cada centro emisor y la unidad ambiental turística y se halla la media de todas las distancias, esta distancia debe ser corregida dependiendo de la calidad vial, utilizando una de las fórmulas expuestas en la Tabla 2-8.

Tabla 2–8. Índices de corrección de accesibilidad. Adaptación (Antón & González, 2011).

Índice	Fórmula
Anchura	$[(8-\text{anchura tramo})/10] * \# \text{ de km}$
Sinuosidad	$0,5 * \text{ km}$
Pendiente	$0,25 * \text{ km}$

A continuación, se utiliza la fórmula de factor de accesibilidad

$$FA = [(PA - AM) * 100]/(PA - MA)$$

PA representa el punto de peor accesibilidad, MA el punto de mejor accesibilidad y AM la accesibilidad corregida que fue encontrada utilizando la Tabla 1.6.

Finalmente, el factor de equipamiento se divide en 3:

- Equipamiento turístico
- Equipamiento comercial
- Equipamiento recreativo-deportivo

Para encontrar el índice de equipamiento turístico se utiliza la siguiente fórmula:

$$IET = [(2 * IAT) + IR + IAC]/3$$

IAT es el índice de alojamiento turístico, se calcula sumando el número de plazas y se pondera en función de las categorías de alojamiento existentes, IR es el índice de establecimientos de restauración, calculado de la misma manera que el índice de alojamiento, IAC es el índice de actividades complementarias, se calcula sumando todas las empresas turísticas sin considerar las que ofrecen alojamiento o el servicio de restauración.

El índice de equipamiento comercial (IEC) es la suma de todas las empresas dedicadas al comercio en el municipio.

El índice de equipamiento recreativo-deportivo (IRD) calcula los diferentes tipos de instalaciones deportivas que tiene el municipio, considerando un máximo de 5 instalaciones por cada tipo.

Luego de hallar cada índice se utiliza la fórmula factor de equipamiento

$$FE = [(3 * IET) + (2 * IEC) + IRD] / 6$$

Tras calcular los 3 factores, cada uno de ellos se divide para 100, luego se puede encontrar el índice de potencialidad turística con la siguiente fórmula:

$$IPTx = 1,5 FRx + 1,25 FAx + FEx$$

2.3 Herramientas para la integración de stakeholders

2.3.1 Mapa de actores del turismo fluvial en la Ría Guayas

Esta herramienta ayuda a identificar a los principales actores en torno a un tema, un servicio o un producto. De acuerdo a Echegaray, Urbano y Barrutieta (2017), el éxito de un servicio o producto y de su ejecución depende de la correcta identificación de los interesados. El prototipo generado siguiendo las etapas del Design Thinking debe satisfacer las necesidades de los actores. A continuación, se muestra el mapa de actores en el Gráfico 2-5.

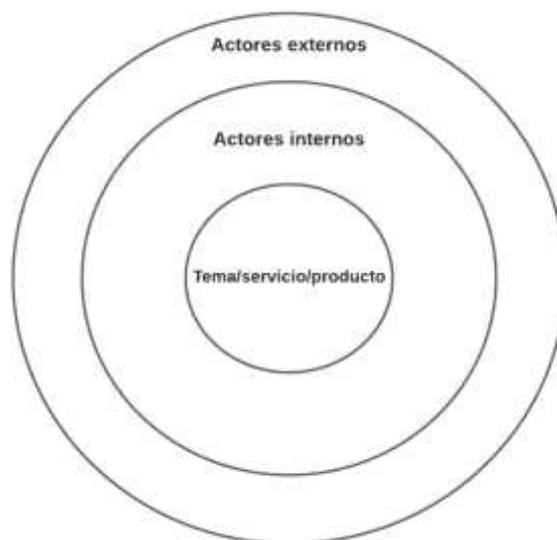


Gráfico 2-5. Mapa de actores. Elaboración propia.

2.3.2 Empatización con los stakeholders a través de la herramienta mapa de empatía

El Mapa de empatía es un diagrama para el cual se realizan 6 preguntas dirigidas a los usuarios o stakeholders, estas son:

- ¿Qué piensa y siente?
- ¿Qué oye?
- ¿Qué ve?
- ¿Qué dice y hace?

- ¿Cuáles son sus dolores? (esfuerzos)
- ¿Cuáles son sus necesidades? (resultados).

La finalidad de esta herramienta es facilitar la comprensión de la realidad de las personas y/o entidades usuarias, desde ópticas múltiples, y no solo desde la realidad de los hechos o acontecimiento (Eizaguirre et al. 2017).

2.3.3 Integración de los actores del turismo fluvial dentro del desarrollo de los lineamientos estratégicos mediante la herramienta lluvia de ideas

Esta herramienta consiste en la generación de ideas en grupo. Dentro de este proceso se debe instruir a los participantes para que acepten las ideas de los demás y expresen todas sus ideas, se basa en generar la mayor cantidad de ideas posibles ya que esto ayudará a generar otras de mayor calidad (Paulus y Dzindolet, 1993).

De acuerdo a Dugosh, Paulus, Roland y Yang (2000) la lluvia de ideas o brainstorming tiene cuatro reglas que facilitan el proceso, estas son:

- Se descarta la crítica de ideas.
- Se espera libertad en la generación de ideas.
- Se desea cantidad de ideas.
- Se busca la combinación y mejora de las ideas.

Esta herramienta fue utilizada para generar ideas para la creación del prototipo “Lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas destinado a la EPMT”.

2.3.4 Plataforma de discusión en línea para la validación del prototipo

Las plataformas discusión en línea son una especie de grupo focal, en estas se pueden crear grupos de discusiones, el investigador puede subir las preguntas al foro y observar las respuestas en tiempo real de los participantes, quienes también podrán visualizar las respuestas de las demás personas, generando un espacio de discusión donde cada uno expone su punto de vista sobre el tema (Lupton, 2020).

Una de las ventajas de esta herramienta es su ambiente digital que ayuda a que los participantes se sientan más cómodos al expresar sus opiniones, facilitando la generación de discusiones, pues así las personas pueden mostrar su acuerdo o

desacuerdo con respecto a las opiniones de las demás y en relación a las preguntas del investigador (Woodyatt, Finneran y Stephenson, 2016).

Este instrumento será utilizado para la validación del prototipo del proyecto, se incluirán a algunos miembros de la EPMT, expertos en el área de planificación turística, miembros de la comunidad local, consumidores y los prestadores de servicios turísticos.

2.4 Criterios de rigor y ética en la investigación cualitativa

De acuerdo a Noreña-Peña, Moreno, Rojas y Rebolledo-Malpica (2012), “El rigor permite valorar la aplicación escrupulosa y científica de los métodos de investigación, y de las técnicas de análisis para la obtención y el procesamiento de los datos”. Se reconoce la subjetividad en la investigación cualitativa pues en esta se pueden expresar las ideas de los participantes de forma poco clara o estos pueden perder su voz durante el análisis de datos (Noreña-Peña et al., 2012). Debido a esto, es importante considerar los criterios de rigor y ética al realizar investigaciones cualitativas. A continuación, se muestran los criterios de rigor y ética que se han tomado en cuenta dentro de este trabajo.

2.4.1 Criterios de rigor

Dentro de los criterios de rigor se consideran los siguientes:

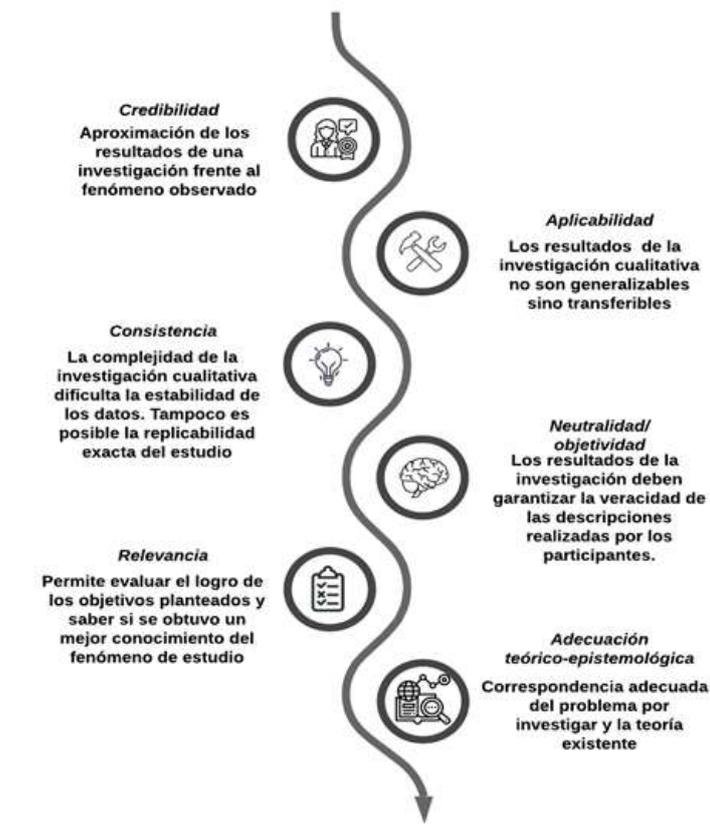


Gráfico 2–6. Criterios de rigor, adaptación (Noreña-Peña et al., 2012).

2.4.1.1 Triangulación

Para cumplir los criterios de rigor se utilizó la triangulación, la cual “se refiere al uso de varios métodos, de fuentes de datos, de teorías, de investigadores o de ambientes en el estudio de un fenómeno” (Benavides y Gómez-Restrepo, 2005).

Como parte de este proyecto se utilizó la triangulación metodológica y la triangulación de datos. La primera se refiere a utilizar diferentes técnicas cualitativas y /o cuantitativas que ayuden a analizar el problema desde varios puntos de vista (Benavides y Gómez-Restrepo, 2005), por otro lado, la triangulación de datos permite contrastar información, de acuerdo con Aguilar y Barroso (2015), la triangulación de puede ser:

- Temporal: los datos son obtenidos en diferentes fechas.
- Espacial: los datos son recogidos en diferentes lugares
- Personal: se obtiene información de diferentes personas.

2.4.2 Criterios de ética

Los criterios de ética que considera Noreña-Peña son:

- Entrevistas
- Consentimiento informado
- Confidencialidad
- Observación participante
- Grabaciones de audio y video
- Manejo de riesgos

Se seleccionó a los que mejor se adaptaron a este proyecto, teniendo como resultado lo presentado en el Gráfico 2-7:



Gráfico 2-7. Criterios de ética. Elaboración propia.

2.5 Cronograma de investigación

Se elaboró un cronograma de las actividades a realizar a partir de la semana del 16 de noviembre de 2020 hasta la semana del 07 de diciembre de 2020. Dentro de las tareas expuestas en el Gráfico 2-8 destacan la ejecución de entrevistas y encuestas, el respectivo análisis de estas mediante el uso de herramientas como la codificación y tabulación respectivamente.



Gráfico 2–8. Cronograma de investigación. Elaboración propia.

CAPÍTULO 3

3. RESULTADOS Y ANÁLISIS

En este capítulo, se presentan los resultados obtenidos a través de la utilización de las herramientas mencionadas en la metodología, como las encuestas, entrevistas, mapa de actores, lluvia de ideas, matriz FODA cruzado, matriz de la vocación turística del territorio y el índice de potencialidad turística.

3.1 Actores del turismo fluvial en la Ría Guayas

Se han identificado los actores del turismo fluvial en la ría presentados en el Gráfico 3-1, teniendo un total de 10, entre internos y externos, entre ellos destacan:

- La Empresa Pública Municipal de Turismo de Guayaquil.
- Las operadoras turísticas que ofrecen recorridos en la ría.
- Los transportistas de las embarcaciones que operan en la ría.
- Los consumidores
- La comunidad local

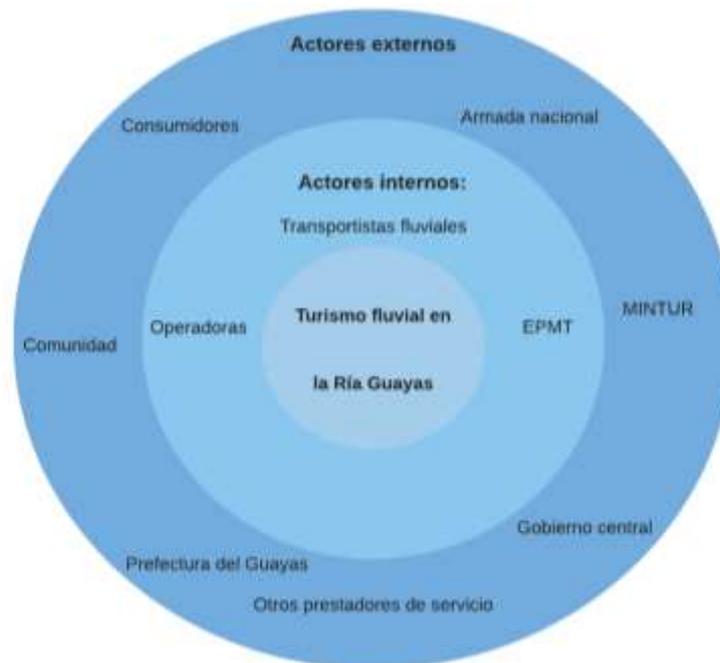


Gráfico 3-1. Actores del turismo fluvial en la Ría Guayas. Elaboración propia.

3.2 Encuestas

Se realizaron 99 encuestas a través de la plataforma digital “Encuesta fácil” y se obtuvieron los siguientes resultados:

3.2.1 Variables demográficas

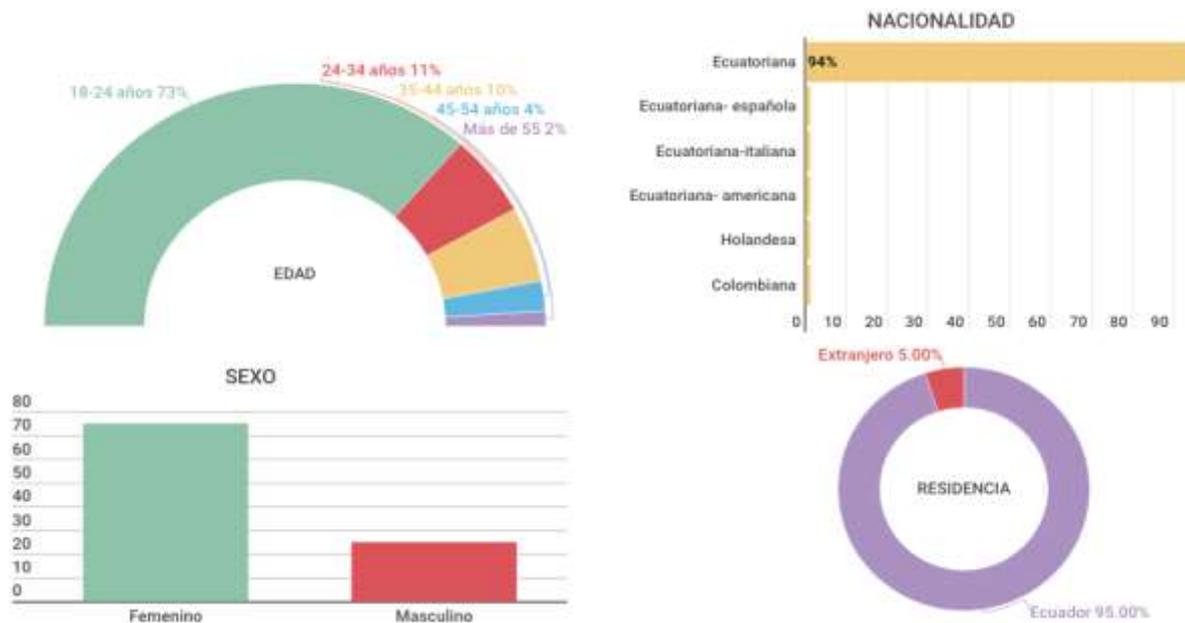


Gráfico 3-2. Variables demográficas. Elaboración propia.

Como se visualiza en el Gráfico 3-2, el 73% de las personas encuestadas presentan una edad de entre 18 y 24 años; del 27% restante, 11 personas tienen entre 25 y 34 años, siendo estos los principales rangos de edad obtenidos del total de encuestados. En cuanto al sexo, el 75% de los participantes pertenecen al sexo femenino. En las dos últimas variables demográficas, se obtuvo que la mayor parte de los encuestados tiene nacionalidad ecuatoriana y residen en el país.

3.2.2 Variables de consumo



Gráfico 3-3 Variables de consumo. Elaboración propia.

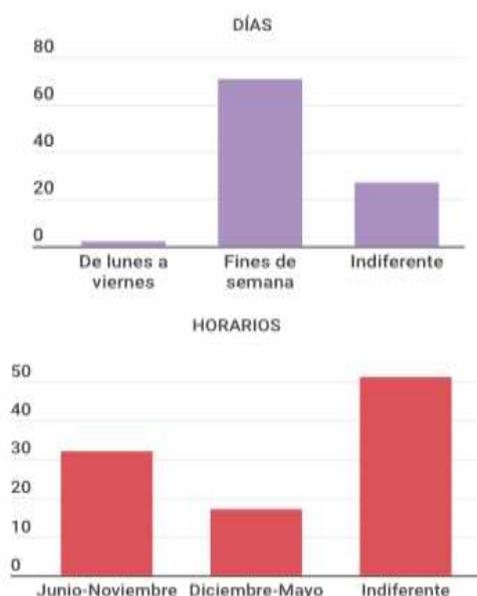


Gráfico 3-4 Variables de consumo. Elaboración propia.

De acuerdo con el Gráfico 3-3 y el Gráfico 3-4, el 45% de los encuestados ha realizado recorridos en la ría Guayas, de este grupo, 20 personas lo han realizado una vez, el otro 49% de la muestra no ha llevado a cabo esta actividad, sin embargo, el 80% de ellos está dispuesto a consumir este servicio por primera vez. Entre los resultados obtenidos de ambos grupos, se evidenció que la mayoría de ellos prefiere que los recorridos se ejecuten en la tarde de los fines de semana ya sea durante el invierno o verano, pues la época del año es irrelevante para muchos de los participantes.

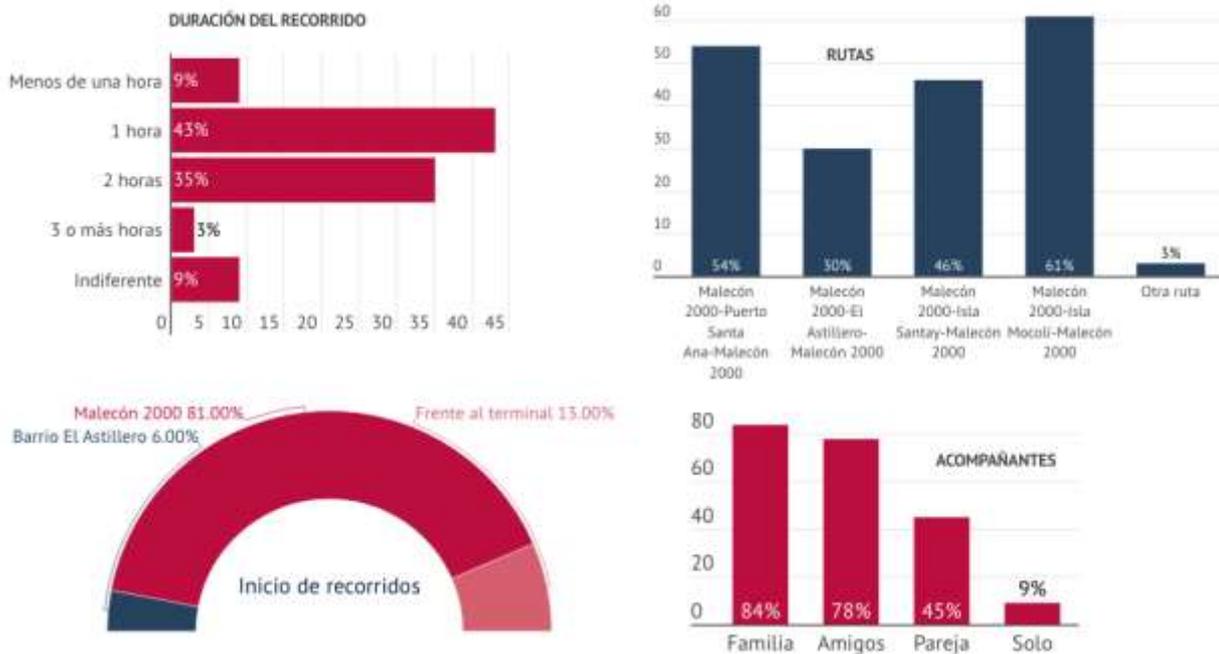


Gráfico 3-5 Variables de consumo. Elaboración propia.

Con base en los datos expuestos en el Gráfico 3-5, el 43% de los participantes prefiere a los recorridos fluviales en la ría con una duración de una hora, siendo esta la opción más seleccionada; además, la mayoría desea que estos inicien en el Malecón 2000, siendo las rutas elegidas por el 80% de los encuestados: Malecón 2000 - Isla Mocolí - Malecón 2000 y Malecón 2000 - Puerto Santa Ana - Malecón 2000, y acompañados principalmente por familia y amigos, opciones escogidas por el 84% y 78% de las personas respectivamente.

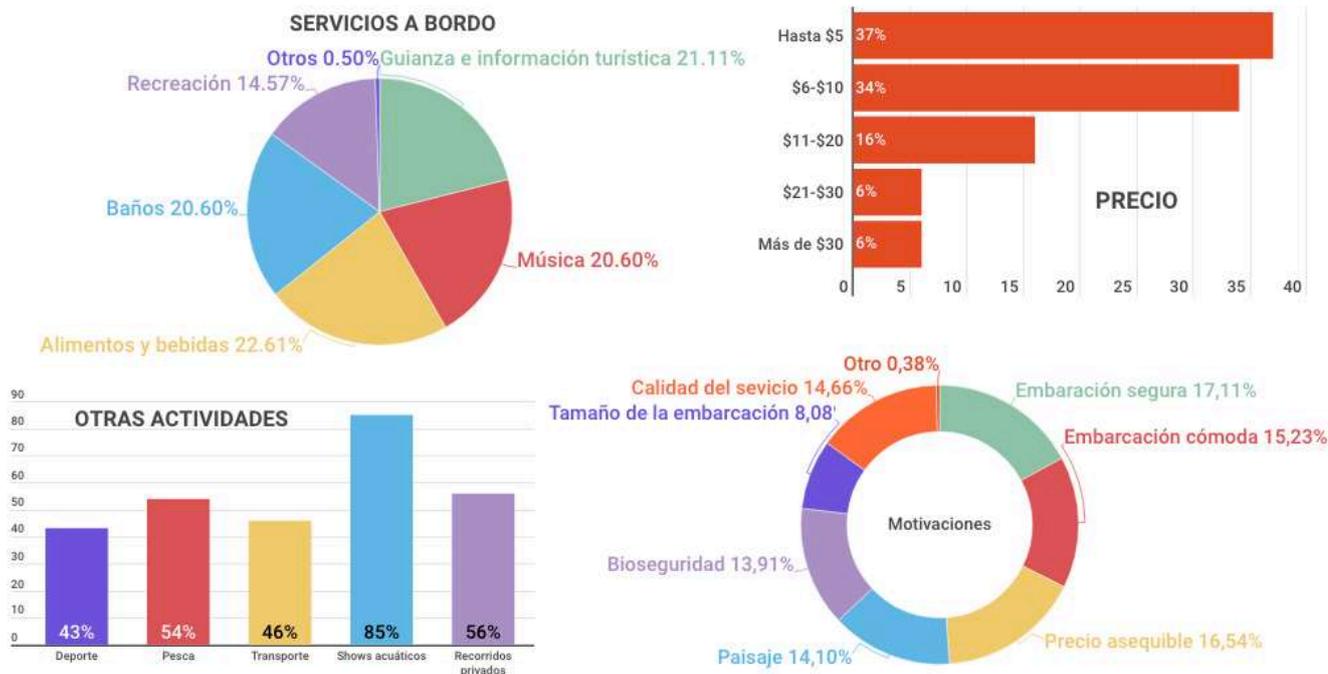


Gráfico 3-6 Variables de consumo. Elaboración propia.

En el Gráfico 3-6 se expone que el 17,11% de los encuestados manifestó que su principal motivación para realizar recorridos fluviales en la ría es la seguridad de la embarcación, seguida del precio asequible, por lo que el 37% de ellos sostiene que pagaría hasta \$5 por este servicio; por otro lado, los servicios complementarios que el 98% de los participantes desea tener a bordo son: alimentos & bebidas, y guianza e información turística. Finalmente, con respecto a otras actividades que podrían ofertar en la ría, las opciones más seleccionadas fueron los shows acuáticos y los recorridos privados, ambas opciones fueron escogidas por el 93% de las personas.

3.3 Perfilamiento del mercado

A través de las encuestas, se logró identificar 5 segmentos de mercado que abarcan diferentes perfiles de demanda, considerando las variables demográficas: edad y residencia, así como las variables de consumo: precio dispuesto a pagar y horarios para realizar recorridos fluviales en la ría. Tras el análisis de estas variables se seleccionaron los segmentos presentados en el Gráfico 3-7.

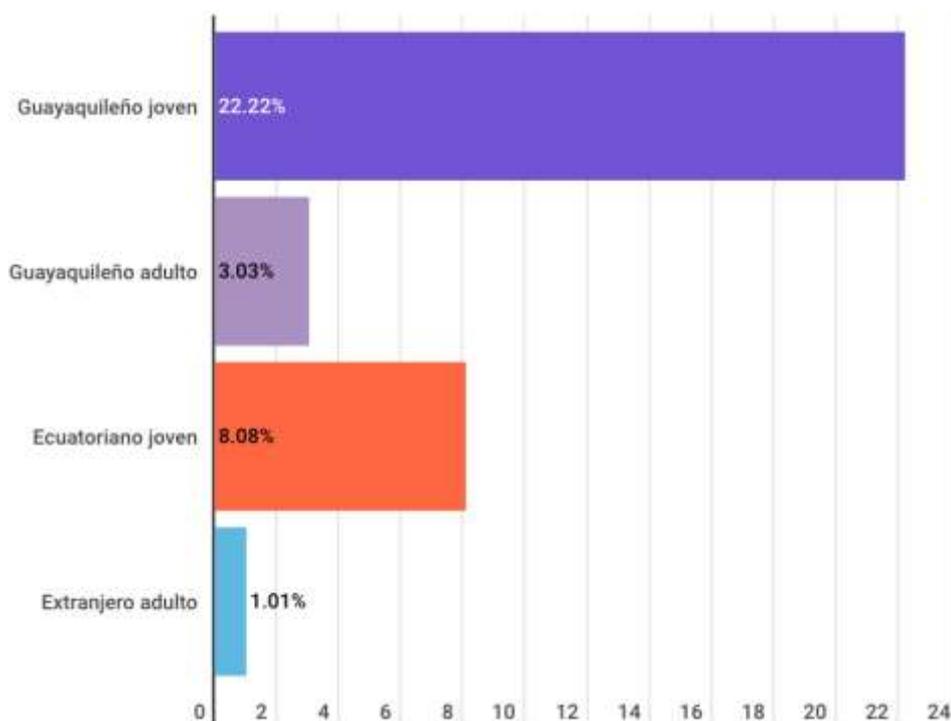


Gráfico 3-7. Perfiles de demanda. Elaboración propia.

Posteriormente, se identificaron las características de cada perfil que se detallan en la Tabla 3-1.

Tabla 3-1. Características de los segmentos de mercado. Elaboración propia.

Nombres	Características
Guayaquileño joven	<ul style="list-style-type: none"> • Edad: entre 18 y 24 años. • Residencia: Guayaquil • Horarios para realizar recorridos: tarde. • Precio dispuesto a pagar: hasta \$5

<p style="text-align: center;">Guayaquileño adulto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Edad: entre 45 y 54 años. • Residencia: Guayaquil • Horarios para realizar recorridos: tarde. • Precio dispuesto a pagar: entre \$6 y \$10
<p style="text-align: center;">Ecuatoriano no residente en Guayaquil joven</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Edad: entre 18 y 24 años. • Residencia: Ecuador, fuera de Guayaquil. • Horarios para realizar recorridos: tarde. • Precio dispuesto a pagar: entre \$6 y \$10
<p style="text-align: center;">Extranjero adulto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Edad: entre 35 y 44 años • Residencia: extranjero • Horarios para realizar recorridos: tarde. • Precio dispuesto a pagar: más de \$30

3.4 Entrevistas codificadas

3.4.1 Proyectos en la ría Guayas

Actualmente, se está trabajando en el proyecto de las esclusas de Guayaquil, las cuales son puertas que ayudan a controlar el caudal de agua para el paso de embarcaciones. Las esclusas de la ciudad dejaron de funcionar tiempo atrás y ahora están siendo rehabilitadas, se espera que este proyecto ayude a mejorar la conectividad entre la ría y los esteros.

Además, la Prefectura del Guayas planea realizar un dragado en la ría, este proceso consiste en retirar sedimentos del fondo del cuerpo de agua. Este proceso se debe realizar frecuentemente, de tal manera que los sedimentos no se acumulen de nuevo. El dragado de la ría Guayas permitirá el ingreso de embarcaciones de mayor calado; el experto entrevistado considera que esta es una medida necesaria si existe una demanda de transporte fluvial en la ría, o, si se planea implementarlo o potenciarlo.

3.4.2 Muelles

Los muelles a lo largo de la ría Guayas son escasos, limitando así el atraque de embarcaciones, por ello, los entrevistados han comentado la necesidad de implementar más muelles en la ría, antes de hacerlo, se deberá realizar un estudio para conocer los puntos en los que se podrán construir, considerando los impactos que pueden tener sobre el recurso fluvial; estos muelles deben ser funcionales, permitiendo el acceso de personas con movilidad reducida, de acuerdo con el experto entrevistado: “si usted quisiera por ejemplo, usted tuviera una movilidad reducida, usted jamás podría bajar, y no estoy hablando que usted esté en sillas de ruedas, simplemente que tuviera movilidad reducida, es decir, digamos que tuviera un esquinco de pie, no puede bajar, así de sencillo, entonces eso no es funcional”.

Se recomendó que se realicen con materiales amigables con el ecosistema, en este caso la madera, acompañada de diseños atractivos y de buena calidad, además, este material facilita la realización de reparaciones en comparación con otros como el hormigón y el cemento; indiferentemente del material escogido para la elaboración de los muelles, se debe considerar darles mantenimiento frecuentemente para conservar estas estructuras.

3.4.3 Embarcaciones

Las embarcaciones deben seguir los requisitos dispuestos por la OMI, principalmente en temas de capacidad de pasajeros y seguridad, pues la autoridad portuaria no tiene este tipo de requerimientos para navegar en la ría Guayas. Adicionalmente, debido a la actual pandemia del COVID-19, es necesario la implementación de medidas de bioseguridad adicionalmente. El diseño de las embarcaciones debe permitir el acceso de personas con capacidad reducida, además, es importante que estas embarcaciones estén libres de vibraciones y ruidos causados por sus motores para poder ofrecer el servicio de guianza, por ello, es recomendable utilizar motores eléctricos o turbinas.

3.4.4 Transporte público fluvial

Varios entrevistados han comentado la oportunidad desaprovechada de implementar un transporte público fluvial en la ría Guayas, ya que este permitiría acortar distancias y tiempo para la movilización de personas dentro de la ciudad al igual que con sus aledañas. Se han mencionado varios ejemplos de ciudades que implementan este tipo de transporte público de manera eficiente y los beneficios que estos trae tanto para la población local como los visitantes. La ciudad de Londres ha sido destacada debido a que este medio de transporte es muy frecuentado por sus ciudadanos y turistas.

3.4.5 Rutas de navegación

Se ha comentado que actualmente no existe un canal de navegación de la ría Guayas establecido, necesario para embarcaciones grandes pues la profundidad de la ría es desigual por la acumulación de sedimentos. Las embarcaciones que navegan en la ría con fines turísticos siguen rutas con destino a Durán, la isla Puná, el sur de la ciudad y pueblos en las riberas de la ría en dirección al océano Pacífico. Actualmente, estas rutas no se cumplen debido a la poca demanda de estos recorridos, así como problemas de seguridad debido a los ataques de piratas en dirección a la isla Puná.

3.4.6 Reglamentación

Los entrevistados destacan a la falta de reglamentación de uso de la ría Guayas para el turismo fluvial y transporte de personas como uno de los principales problemas de esta actividad, debido a que no hay requerimientos claros y orgánicos que tengan que cumplir los operadores y embarcaciones para poder realizar los recorridos. Entre los temas que deben abordar para el establecimiento de una reglamentación que regule el turismo fluvial en la ría Guayas están las embarcaciones y sus requisitos, las zonas por las que se debe circular, medidas de seguridad integral, entre otros. Una de las personas entrevistadas menciona “la sabiduría criolla, si tengo que falsificar un permiso, una matrícula de piloto lo falsifico, igual que pasa con el transporte público entonces esa parte es la que nos toca trabajar porque como MINTUR siempre teníamos eso en contra que nos dábamos cuenta de todos esos problemas y eso representa peligros, embarcaciones que se varan, que se chocan contra puentes porque resulta que la persona que lo está

conduciendo no tenía matrícula de piloto, que hace correr riesgos, que se queda a la deriva, y cuando hay estos riesgos también hay accidentes” como una referencia a la falta de reglamentación del transporte turístico fluvial.

3.5 FODA cruzado

Tras identificar las fortalezas, amenazas, oportunidades y debilidades de la ría Guayas, se realizó el análisis cuantitativo del FODA donde se obtuvo como resultado que este atractivo turístico se encuentra en zona de desgaste.

Tabla 3–2. FODA de la Ría Guayas. Elaboración propia.

<p>Matriz DAFO o FODA Cruzado</p> <p>Río Guayas</p>	<p>Fortalezas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es un río conocido a nivel nacional. • Tiene gran tamaño. • Forma parte de la historia de Guayaquil. • Conecta con otros ríos • Permite el acceso desde y hacia el océano pacífico. 	<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • No cuenta con un canal de navegación definido. • El río está muy contaminado. • Tiene mucha sedimentación, por lo cual su profundidad es irregular. • Los cambios de marea limitan el paso de grandes embarcaciones. • El río no está conectado con los esteros dentro de la zona urbana de la ciudad.
<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proyecto del dragado del río permitirá que ingresen embarcaciones de mayor tamaño. • Existen embarcaciones ofreciendo recorridos turísticos. • Algunas autoridades quieren potenciar el turismo en el río. • La rehabilitación de las esclusas permitirá mayor conectividad. • Existen sitios de interés alrededor del río. 	<p>Zona de éxito 118</p>	<p>Zona de ilusión 118</p>

<p>Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desinterés de las autoridades locales y nacionales por mejorar la imagen del río • Personas arrojan desechos a la ría • Contaminación causada por motores de las embarcaciones • No se han construido suficientes muelles en el río. • Los puentes construidos sobre el río limitan la navegabilidad de embarcaciones grandes 	<p>Zona de desgaste 121</p>	<p>Zona vulnerable 100</p>
--	---------------------------------	--------------------------------

Se establecieron algunas estrategias con base en el análisis previo de la matriz FODA, haciendo énfasis en las estrategias FA

3.5.1 Estrategias FO

- El dragado de la ría facilitará el acceso desde y hacia el océano pacífico para embarcaciones de gran calado.
- Generar rutas fluviales en la Ría Guayas que incluyan paradas en los principales sitios de interés ubicados a lo largo de la misma.
- Integrar a la Ría Guayas dentro de la imagen turística de Guayaquil.

3.5.2 Estrategias DO

- Establecer un canal de navegación para aprovechar las condiciones físicas de la ría y minimizar el impacto de los cambios de marea.
- Rehabilitar las esclusas para generar conectividad entre la ría y los esteros en la ciudad.

3.5.3 Estrategias FA

- Realizar un estudio para la identificación de zonas aptas para la construcción de muelles para fines turísticos.
- Realizar mingas frecuentemente para recolectar los desechos que se encuentran en la ría.
- Controlar que las personas que realizan recorridos en la ría o que transitan por el Malecón 2000 no arrojen desechos.
- Promover el uso de motores eléctricos en las embarcaciones para reducir la contaminación.

3.5.4 Estrategias DA

- Implementar medidas para detener la contaminación en la ría.
- Realizar campañas sensibilización con respecto a la contaminación en la ría.

3.6 Vocación turística del territorio

Utilizando la metodología propuesta por Zapata., et al (2017), se obtuvo que la vocación turística de la Ría Guayas es mediana, se analizaron las variables: aptitud territorial y capacidad, la mejor valoración del río fue dada por la aptitud territorial, principalmente por los factores de infraestructura y recursos turísticos, el factor equipamiento e instalaciones turística tuvo valoraciones más bajas, por otro lado, la variable capacidad obtuvo valoraciones intermedias pues el río no carece de los factores incluidos en la calificación de la variable, sin embargo, estos podrían ser mejorados.

A continuación, se mencionan en la Tabla 3-3 los criterios de cada variable que presentaron valoraciones bajas o intermedias.

Tabla 3-3. Aptitud territorial de la Ría Guayas. Elaboración propia.

Aptitud territorial	
Factores	Criterios
Recursos turísticos	<ul style="list-style-type: none">• Patrimonio inmaterial

	<ul style="list-style-type: none"> • Festividades y eventos • Sitios naturales
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad ambiental del paisaje urbano
Equipamiento e instalaciones turísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios de alimentación • Señalización turística • Servicios de información turística • Acceso y espacios de paraderos de buses turísticos y automóviles
Capacidad	
Factores	
<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad de atención • Grado de planificación turística • Afluencia turística • Publicidad y promoción • Importancia turística actual 	

Tras valorar y ponderar los criterios de cada una de las variables se obtuvo como resultado la matriz de vocación turística de la Ría Guayas presentada en el Gráfico 3-8.

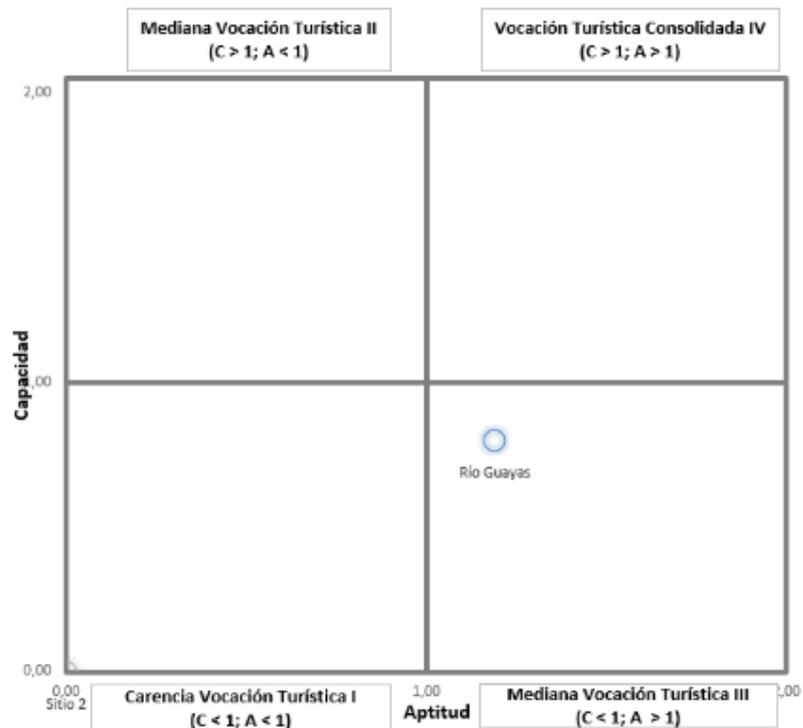


Gráfico 3–8. Matriz de vocación turística de la Ría Guayas.

3.7 Índice de potencialidad turística

Se delimitó la unidad ambiental turística con 15 atractivos turísticos:

- Río Guayas
- Plaza de la administración
- Monumento a Olmedo
- Malecón 2000
- Palacio Municipal
- Palacio de la Gobernación
- Edificio Martín Avilés
- Escultura del Fauno y la Bacante
- Jardines del Malecón
- Museo Mahim Isaías
- Barrio Las Peñas
- Hemiciclo La Rotonda
- Torre Morisca

- Boulevard 9 de octubre
- MAAC

3.7.1 Valor jerárquico ponderado

En la Tabla 3-4 se presentan los valores jerárquicos ponderados por la categoría de los atractivos.

Tabla 3-4 Valor jerárquico ponderado

<i>Categorías</i>	<i>Valor jerárquico ponderado</i>
<i>Atractivos naturales</i>	1,26
<i>Manifestaciones culturales</i>	39,31

Con base en los resultados presentados en la tabla anterior, se obtuvo el valor jerárquico ponderado de los atractivos de la unidad ambiental turística, donde se obtuvo como resultado 0,41%

$$FJPM = 1,26 + 39,31$$

$$FJPM = 40,63$$

$$FJPM = 0,41\%$$

3.7.2 Factor de accesibilidad

Para el análisis de la accesibilidad del destino se tomaron en consideración las distancias por vía terrestre desde Quito y Cuenca, principales centros emisores, hacia la unidad ambiental turística, el resultado fue de 1,46%.

$$FA = ((84 - 352) * 100) / (84 - 268)$$

$$FA = 1,46\%$$

3.7.3 Factor de equipamiento

Dentro del análisis del equipamiento se incluyó al equipamiento turístico, recreativo y comercial, el índice resultante de cada uno se muestra en la Tabla 3-5.

Tabla 3-5 Factor de equipamiento

<i>Índices</i>	<i>Resultado</i>
----------------	------------------

<i>Índice de equipamiento turístico</i>	807,56
<i>Índice de equipamiento recreativo</i>	5
<i>Índice de equipamiento comercial</i>	0,25

$$FE = (3 * 807,56) + (2 * 5) + 0,25 = 2432,93$$

$$FE = 24,93\%$$

Finalmente, con los valores anteriores se calculó el índice de potencialidad turística que es del 27%, lo que representa una baja potencialidad.

$$IPT = (1,5 * 0,41) + (1,25 * 1,46) + 24,93 = 26,75\%$$

$$IPT = 27\%$$

Este índice ayudó a confirmar la información resultante de la vocación turística del territorio y del FODA; la Ría Guayas se encuentra en una zona de desgaste y tiene una mediana vocación turística la cual está orientada hacia la aptitud territorial, teniendo un déficit en la capacidad del territorio, ambos datos se reflejan en la baja potencialidad turística que tiene la zona en la que se encuentra este atractivo turístico.

3.8 Lluvia de ideas para la generación de estrategias

Se realizó un taller de prototipado con un operador turístico que ofrece recorridos en la ría, un miembro de la EMPT y una posible consumidora del servicio, durante esta sesión se realizó una lluvia de ideas para generar algunas estrategias para los lineamientos presentados en el ANEXO 1.

Se obtuvieron las líneas o ejes de acción:

- Muelles
- Embarcaciones
- Recurso humano
- Promoción

Además, se identificaron problemas comunes para los actores que fueron incluidos dentro del prototipo como la necesidad de nuevos muelles y de reglamentación para esta actividad turística, así como temas relacionados a la seguridad en los recorridos.

3.9 Análisis financiero y validación del prototipo

La validación del prototipo adjunto en el ANEXO 1 se realizó con una experta en planificación turística quien recomendó tomar en consideración la seguridad en el Golfo de Guayaquil y la ejecución de estudios de demanda, por ello se incluyó dentro de los lineamientos generales la creación de una policía acuática que también se encuentre presente en el Golfo y por otro lado, dentro del eje de promoción se incorporó un lineamiento sobre la ejecución de un estudio de mercado para la segmentación de la demanda.

Simultáneamente, se validó el prototipo con dos consumidores quienes afirmaron estar de acuerdo con los lineamientos, principalmente porque se han incluido medidas de seguridad y bioseguridad, una recomendación por parte de un posible consumidor fue sobre el distanciamiento social durante los recorridos fluviales, acción que fue introducida dentro del eje embarcaciones.

El análisis financiero en cuestión tiene como finalidad promover los lineamientos para que realice una validación más profunda que involucre a todos los stakeholders mencionados en el Gráfico 3-1.

Tabla 3-6. Análisis financiero. Elaboración propia

Actividades	Requerimientos	Presupuesto
Seleccionar a un equipo encargado de la validación de los lineamientos, la realización, ejecución y análisis de encuestas y la elaboración de un informe final	4 profesionales en turismo e ingeniería naval	\$16000
Organización de 2 talleres de socialización para 15 personas cada uno, que dure aproximadamente 3 horas	Local, sillas y mesas	\$600
	Alquiler de equipos (computadora, proyector, micrófono y pizarra)	\$150
	Coffe break	\$300
	Insumos de oficina (lápices, papel, esferos, marcadores de pizarra)	\$50

Recorridos piloto para la demanda potencial	Recorridos para 100 personas	\$400
	Encuestas post- servicio	\$50
	Tabulación y análisis de encuestas	0
Elaboración de un informe sobre los resultados obtenidos durante la validación	<ul style="list-style-type: none"> • Detalle de participantes • Proceso de organización de talleres. • Resultados de encuestas y talleres. • Anexo de las encuestas. 	0
Total		\$17550

Se ha proyectado que este proceso de validación tenga una duración de 2 meses. En el primer mes, se desarrollarán los talleres y el diseño de las encuestas, durante el segundo, se las ejecutará y finalmente se elaborará el informe final.

Los recursos para la financiación de las actividades pueden ser desembolsados por las instituciones públicas como el Municipio de Guayaquil y/o la Prefectura del Guayas.

CAPÍTULO 4

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Dentro de este último capítulo se detallarán las conclusiones y recomendaciones basadas en los resultados obtenidos en el proceso investigativo y de prototipado de este proyecto.

Conclusiones

- La principal necesidad desde la perspectiva de los operadores turísticos es la implementación de nuevos muelles, pues la mayoría de los existentes pertenecen a empresas privadas.
- El horario para realizar recorridos en la Ría Guayas preferido por la demanda potencial es en la tarde de 2 pm a 6 pm y el precio que están dispuestos a pagar los segmentos nacionales varía entre los \$5 y \$10 mientras que los extranjeros pagarían más de \$30 por un recorrido fluvial.
- La demanda potencial del turismo fluvial en la ría son personas locales, a pesar de ello, el servicio de transportación turística fluvial no es conocido por la mayoría de estas personas.
- Las necesidades primordiales determinadas por la demanda potencial corresponden a la implementación del servicio de alimentos y bebidas y, guianza e información turística durante los recorridos fluviales.
- Para los posibles consumidores es importante que la embarcación sea segura, cómoda y con precio asequible, estos factores tienen mayor relevancia que las medidas de bioseguridad a pesar la situación sanitaria nacional.
- La vocación turística del territorio no se encuentra consolidada debido a un déficit en la capacidad del sitio; entre las principales falencias están: la falta de personal correctamente capacitado para realizar recorridos, durante la participación en esta actividad se evidenció que los intérpretes no tienen conocimientos sobre guianza, manejo de grupos y diseño de guiones, además está la escasa planificación turística en la ciudad y la nula promoción de la ría. A pesar de que la variable

“aptitud territorial” obtuvo mejor puntuación dentro del análisis, algunos de sus componentes necesitan mejoras, entre ellos, el equipamiento pues en las zonas aledañas al atractivo no existen parqueaderos para buses turísticos, tampoco existen centros de información y asistencia al turista, ni una buena señalización turística.

- Con base en el análisis contextual, la Ría Guayas se encuentra en una zona de desgaste, pues sus fortalezas al igual que sus amenazas son altas
- Los datos resultantes de la vocación turística y del análisis contextual fueron confirmados mediante el índice de potencialidad turística que arrojó un resultado del 27%, representando una baja potencialidad para el desarrollo de actividades turísticas en el lugar analizado.
- Los resultados obtenidos en este trabajo ayudan a identificar las necesidades de mejora que tiene la Ría Guayas en términos de turismo, por ello formaron parte del diagnóstico que ayudó a establecer los ejes de acción y los lineamientos estratégicos.
- Se logró integrar en el proyecto a varios stakeholders como: operadores turísticos, miembros de la EMPT, expertos en el área turística y de transporte fluvial y, consumidores potenciales de la comunidad local.
- Las líneas de acción que mejor respondían a las necesidades de los stakeholders se relacionan a medidas para muelles, embarcaciones, talento humano y promoción.
- Los actores involucrados dentro del proceso de elaboración del proyecto sostienen que es viable implementar un sistema de transporte público fluvial en el que también se consideren aspectos turísticos.
- Los stakeholders también coinciden en el tema de la falta de reglamentación para la actividad de transporte acuático para el Ecuador continental, considerado como un agravante para el desarrollo del turismo fluvial.
- La validación del prototipo del ANEXO 1 se llevó a cabo mediante OneNote, utilizada como una plataforma de discusión en línea; este proceso se realizó con posibles consumidores y con una experta en el área de planificación turística, se obtuvo el feedback correspondiente que ayudó a mejorar algunos lineamientos en temas sobre seguridad, bioseguridad y promoción.

- Actualmente, se intenta potenciar el turismo fluvial en la ría, utilizando los lineamientos propuestos en este proyecto se puede contribuir al desarrollo eficiente de esta actividad a través de su implementación.

Recomendaciones

- Se recomienda realizar un estudio para establecer el canal de navegación en el atractivo.
- También, es necesario evaluar la necesidad de construir nuevos muelles en puntos estratégicos para el turismo. Se recomienda que los materiales a utilizar para la construcción o adecuación de estos sean amigables con el ecosistema como la madera. Adicionalmente, se deberá darles mantenimiento preventivo a los muelles de uso público.
- Es preciso considerar la realización de otras actividades en la ría como los deportes acuáticos.
- Si se desea permitir el ingreso de embarcaciones turísticas que tengan un calado mayor a 6,8 metros es necesaria la rehabilitación de las esclusas para el control de las mareas y también un dragado constante en zonas con mucha sedimentación, así como la implementación de puentes basculantes en caso de que se deseen construir más puentes.
- Se debe reforzar la seguridad en las zonas del Golfo de Guayaquil en las que ocurren recurrentemente ataques de piratas.
- Se sugiere que la EPMT brinde capacitaciones periódicas a los prestadores de servicio de transporte turístico fluvial sobre:
 - Costos y fijación de tarifas,
 - Primeros auxilios,
 - Buenas prácticas ambientales,
 - Cultura del servicio, entre otras.
- Se recomienda también a la EPMT que continúe con la realización de espectáculos acuáticos y desfiles náuticos.

- A causa de los impactos que ha tenido la pandemia sobre la actividad turística, es recomendable reducir o exonerar de algunos impuestos de la municipalidad a quienes operan en la ría.
- Tomar en cuenta el impacto ambiental que tiene el transporte fluvial en la ría, para ello, las embarcaciones dispondrán de motores eléctricos, realizarán mingas constantes en el lugar y en sus riberas, establecerán velocidades máximas para las embarcaciones evitando la intromisión en zonas de desove de animales.
- En caso de que se apliquen los lineamientos, se recomienda la revisión del cumplimiento de los objetivos en 5 años y ajustarlos de acuerdo a las necesidades de la ría en dicho tiempo.

BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, S., & Barroso, J. M. (2015). La triangulación de datos como estrategia en investigación educativa. *Píxel-Bit. Revista de Medios y Educación*, 47, 73-88.

Almedia, A., Menéndez, I. (2020). Reinención del Turismo: las economías turísticas diversas y alternativas, el decrecimiento y la economía circular en cuestión.

Álvarez, A., Pérez, M., & Macías, A. (2015). CRITERIOS DE ZONIFICACIÓN AMBIENTAL: ESTUDIO DE CASO ESTERO SALADO DE GUAYAQUIL - ECUADOR. *Revista Científica ECOCIENCIA*, 2.
<http://ecociencia.ecotec.edu.ec/upload/php/files/numero1/01.pdf>

Antón, S., & González, F. (2011). *Planificación territorial del turismo*. Editorial UOC.

Batthyány, K., Cabrera, M., Alesina, L., Bertoni, M., Mascheroni, P., Moreira, N., ... & Rojo, V. (2011). *Metodología de la investigación para las ciencias sociales: apuntes para un curso inicial*.

Benavides, M. O., & Gómez-Restrepo, C. (2005). Métodos en investigación cualitativa: triangulación. *Revista colombiana de psiquiatría*, 34(1), 118-124.

Bloch, R. (2012). *Características del Transporte Fluvial*. RM Forwarding. Obtenido de <http://rmforwarding.com/2012/06/11/caracteristicas-del-transporte-fluvial>.

Brown, T., & Wyatt, J. (2010). Design thinking for social innovation. *Development Outreach*, 12(1), 29-43.

Casal, J., & Mateu, E. (2003). Tipos de muestreo. *Rev. Epidem. Med. Prev*, 1(1), 3-7.

Castillo-Vergara, M., Alvarez-Marin, A., & Cabana-Villca, R. (2014). Design thinking: como guiar a estudiantes, emprendedores y empresarios en su aplicación. *Ingeniería Industrial*, 35(3), 301-311.

Conti, A., Charne, U., Moscoso, F., & Comparato, G. (2013). El papel del patrimonio en la diversificación de la oferta turística. In *X Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Cooper, M. (2009). River Tourism: Sailing the Nile. *River Tourism*, B. Prideaux and M. Cooper, eds, 74-94.

COOTAD, F. (2010). *Código Orgánico de Ordenamiento Territorial*.

Corbetta, Piergiorgio (2003), *Metodología y técnicas de la investigación social*, México, Mc Graw Hill.

Corvo, H. S. (2019, 9 junio). *Transporte Fluvial: Características, Ventajas y Desventajas*. Lifeder. <https://www.lifeder.com/transporte-fluvial/>

Cruise Lines International Association. (2019). 2019 CRUISE TRENDS & INDUSTRY OUTLOOK.

Cruise Lines International Association. (2019b). River cruise review.

Dugosh, K. L., Paulus, P. B., Roland, E. J., & Yang, H.-C. (2000). Cognitive stimulation in brainstorming. *Journal of Personality and Social Psychology*, 79(5), 722–735. doi:10.1037/0022-3514.79.5.722

Eizaguirre, L. E., Ortega, I. U., & Anduiza, G. B. (2017, October). DESIGN THINKING: Un modelo para la aplicación en la Administración Pública. INAP.

El Comercio. (2019). El desfile náutico por las fiestas de Guayaquil contará con seis barcas alegóricas. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/>

El Telégrafo. (2020). Guayaquil desde el río, la propuesta en este feriado de carnaval. Disponible en: <https://www.letelegrafo.com.ec/>

El Universo. (2020). Trabajos en Las Esclusas alcanzan los 10 metros de profundidad, algo inédito. Disponible en: <https://www.eluniverso.com/>

Fernández, R. (2001). La entrevista en la Investigación cualitativa. *Revista Pensamiento Actual*, 2(3), 14-21.

Gil, T., & Cano, A. (2010). Introducción al análisis de datos en investigación cualitativa: Tipos de análisis y proceso de codificación (II). *Nure Investigation*, 45, 1-10.

Harper, D. (2002). Talking about pictures: A case for photo elicitation. *Visual Studies*, 17(1), 13–26. doi:10.1080/14725860220137345

Hinojosa, C. G., Molinar, C. M. A., & Velásquez, R. M. (2014). Diseño de una metodología para establecer la vocación turística de un destino. Caso Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. *Teoría y Praxis*, 75-100.

Konstantinova, S. S. (2013). Diversification in tourism. *БК 65 П27*, 93.

López Noguero, F. (2002). El análisis de contenido como método de investigación.

López, P. L. (2004). Población muestra y muestreo. *Punto cero*, 9(08), 69-74.

Lucca, N. y Berríos, R. (2003). Investigación cualitativa, fundamentos, diseños y estrategias. Colombia: Ediciones S. M.

Lupton, D. (2020) Doing fieldwork in a pandemic (crowd-sourced document).

Ministerio de Turismo. (2020). Reglamento de embarcaciones de transporte turístico marítimo en Galápagos.

Noreña-Peña, A., Moreno, N. A., Rojas, J. G., & Rebolledo-Malpica, D. M. (2012). Aplicabilidad de los criterios de rigor y éticos en la investigación cualitativa. *Aquichan*, 12(3), 263-274.

Ojeda, B. (2014). Implementación de mejoras en los procesos de atención de atención al cliente de la Dirección Provincial IESS Napo.

OMT, N. (2010). Recomendaciones Internacionales para Estadísticas de Turismo.

Organización Mundial del Turismo. (2016). Mekong River-based Tourism Product Development [Libro electrónico]. <https://doi.org/10.18111/9789284418015>

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International journal of morphology*, 35(1), 227-232z

Parreno Castellano, J. M. (2008). Turismo sostenible y diversificación de la oferta en las islas Canarias (España). *Études caribéennes*, (9-10).

Paulus, P. B., & Dzindolet, M. T. (1993). Social influence processes in group brainstorming. *Journal of Personality and Social Psychology*, 64(4), 575–586. doi:10.1037/0022-3514.64.4.575

Petrizzi, R. (2011). El genios loci y la vocación turística de un destino.

Pineda, B., De Alvarado, E., De Canales, F. (1994) Metodología de la investigación, manual para el desarrollo de person al de salud, Segunda edición. Organización Panamericana de la Salud. Washington.

Polvillo Porras, A. (2017). Nuevas tendencias del turismo en Europa: el turismo fluvial.

Prideaux, B., & Cooper, M. (Eds.). (2009). River tourism. Cabi.

Ricaurte Quijano, C. V. (2009). Manual para el diagnóstico turístico local.

Ronconi, R. (2012). Criterios para evaluar fuentes de información provenientes de Internet.

Sablón. (2015). Modelo de Planificación Colaborativa Estratégica en las Cadenas Agroalimentaria. https://www.researchgate.net/publication/283352563_Modelo_de_Planificacion_Colaborativa_Estrategica_en_las_Cadenas_Agroalimentaria#:~:text=La%20planificaci%C3%B3n%20colaborativa%20estrat%C3%A9gica%20se,respecto%20al%20mercado%20y%20a%20los

Sanchez, L. (2019, 20 agosto). Guayas, el gran río olvidado. *Revista Mundo Diners*.

Sancho, A., & Buhalis, D. (1998). Introducción al turismo. Madrid: Organización Mundial del Turismo, 392.

Schettini, P., & Cortazzo, I. (2015). Análisis de datos cualitativos en la investigación social. Editorial de la Universidad Nacional de La Plata (EDULP).

Sociales, D. D. (2010). Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008.

Steinbeck, R. (2011). El «design thinking» como estrategia de creatividad en la distancia. *Comunicar*, 19(37), 27-35.

Talancón, H. P. (2007). La matriz foda: alternativa de diagnóstico y determinación de estrategias de intervención en diversas organizaciones. *Enseñanza e investigación en psicología*, 12(1), 113-130.

Tapia, J. (2012). Modelización Hidrológica de un área experimental en la Cuenca del Río Guayas.

Timothy, D. J. (2009). River-based Tourism in the USA: Tourism and Recreation on the Colorado and Mississippi Rivers. *River Tourism*; Prideaux, B., Cooper, M., Eds, 41-54.

Urbano, P. (2016). Análisis de datos cualitativos. *Fedumar Pedagogía y Educación*, 3(1).

Vargas-Jiménez, I. (2012). La entrevista en la investigación cualitativa: nuevas tendencias y retos. *the interview in the qualitative research: trends and challengers. Revista Electrónica Calidad en la Educación Superior*, 3(1), 119-139.

Vojvodic, K. (2008). RAZVOJ TRZISTA RIJEČNIH KRSTARENJA/Development of the River Cruise Market. *Nase More*, 55(1/2), 29.

Weidenfeld, A. (2018). Tourism diversification and its implications for smart specialisation. *Sustainability*, 10(2), 319.

Woodyatt, CR, Finneran, CA, Stephenson, R. (2016) In-person versus online focus group discussions: A comparative analysis of data quality. *Qualitative Health Research* 26(6): 741–749.

Zapata, L. V. L., Gómez, J. S. G., Spúlveda, W. M., & Vélez, A. O. (2017). Propuesta metodológica para la medición y valoración de la vocación turística dentro de una ciudad. Estudio de caso en las ciudades de Medellín y Bogotá, Colombia. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (21), 71-89.

Frank, R. H., & Bernanke, B. (2007). Principles of macro- economics (3rd ed.). Boston, MA: McGraw-Hill/Irwin.

ANEXOS

ANEXO A. PROTOTIPO



TURISMO
FLUVIAL EN
LA RÍA
GUAYAS

Mario Sobrevilla
Karla Valencia

Índice

INTRODUCCIÓN	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
JUSTIFICACIÓN	4
METODOLOGÍA	5
DIAGNÓSTICO	6
Contexto	6
Sistema turístico	8
Diagnóstico contextual y prospectivo	11
LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	18
Misión	18
Visión	18
Objetivos estratégicos	18
Diseño de los lineamientos estratégicos	18
Lineamientos generales	19
Lineamientos específicos	20
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	30
BIBLIOGRAFÍA	32

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO FLUVIAL EN LA RÍA GUAYAS

INTRODUCCIÓN

Guayaquil, ubicada en la costa ecuatoriana, es una de las ciudades más importantes del Ecuador debido a su gran valor social y económico; siendo la segunda ciudad más habitada del país (El Universo, 2019); y aportando mayores ingresos al PIB nacional, representando el 20% de este (Ministerio de Economía y Finanzas, 2018). Guayaquil cuenta con un recurso hidrológico muy importante, la ría Guayas, que es su principal afluente y ha sido el responsable del desarrollo y crecimiento de la ciudad ya que facilitó el comercio. Desde la época de la colonia, múltiples embarcaciones han navegado a través del “*manso Guayas*” con destino a Guayaquil debido a su puerto y astilleros, que lo convirtieron en un punto estratégico para el comercio (Sánchez, 2019).

En la actualidad, los ríos suponen una oportunidad para el turismo debido al potencial que tienen para realizar diferentes actividades de recreación (OMT, 2016). De acuerdo con Polvillo (2017), el turismo fluvial nace poco después del auge de los cruceros en Europa, siendo este continente el principal destino de turismo fluvial en el mundo; actualmente, existen cruceros y embarcaciones más pequeñas navegando en muchos ríos y canales europeos, el turismo fluvial se ha convertido en un tipo de turismo muy demandado en dicho continente.

El turismo fluvial desarrollado en Guayaquil ha sido muy escaso, con pocas embarcaciones que realizan recorridos a lo largo de los ríos y esteros que rodean a la ciudad. De las pocas embarcaciones que navegan con fines turísticos, la mayoría no son óptimas para ofrecer un servicio de calidad, siendo generalmente lanchas de motor, con capacidad menor a 20 personas. Los recorridos que generalmente se realizan a lo largo de la Guayas son cortos, menores a dos horas y transitando paralelamente al Malecón 2000.

En los últimos años, se han evidenciado el interés de instituciones públicas tales como el Gobierno del Ecuador, la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil y la Prefectura del Guayas en devolverle la navegabilidad al río y aprovechar este recurso con fines tanto productivos como turísticos. A pesar de esto, actualmente no se han concretado esfuerzos para la elaboración de planes de desarrollo y manejo del turismo fluvial en Guayaquil.

Debido a la pandemia del COVID-19, el turismo ha sido uno de los sectores económicos más impactados negativamente a nivel global. La pandemia azotó fuertemente a la ciudad de Guayaquil, siendo esta el epicentro de la pandemia en el Ecuador (Europa Press, 2020), debido a esto, el gobierno ecuatoriano decidió adoptar una serie de medidas para evitar la propagación de la misma, entre ellas la suspensión de vuelos internacionales y el cierre de fronteras terrestres (El Universo, 2020), limitando así el ingreso de turistas extranjeros. Se espera una recuperación lenta para el turismo, sin embargo, la diversificación y creación de nuevos productos turísticos pueden ser una herramienta efectiva para el aumento de la llegada de visitantes.

El presente trabajo busca ayudar a la diversificación de la oferta turística de la ciudad de Guayaquil a través del desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas, para ello se realizó un diagnóstico conformado por el análisis de la vocación turística del atractivo, el índice de potencialidad turística de la unidad ambiental turística en la que se encuentra la ría, el análisis de la matriz FODA y de los componentes oferta y demanda del sistema turístico, adicionalmente se agregó un apartado sobre la historia de la ría en la ciudad, donde también se incluyen las actividades fluviales que se realizan actualmente en ella, lo que ayudó a la construcción de los lineamientos estratégicos que están compuestos con 86 lineamientos siguiendo las líneas o ejes de acción: muelles, embarcaciones, recurso humano y promoción, considerando a la seguridad y bioseguridad como medidas transversales.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El crecimiento de Guayaquil se ha asociado al Río Guayas, que ha permitido el desarrollo de actividades económicas, siendo utilizado principalmente para el comercio, de acuerdo con Sánchez (2019), gracias a la navegabilidad de la ría, en este entraban y salían productos de exportación e importación. En los últimos años, se ha utilizado con fines turísticos a través de la realización de actividades fluviales como desfiles náuticos y recorridos en embarcaciones con el fin de potenciar el turismo fluvial (El Universo, 2020); sin embargo, sigue presente la ineficiente utilización de la ría Guayas para la diversificación de la oferta turística de la ciudad de Guayaquil.

Para la identificación de la problemática se utilizó la herramienta “árbol de problemas”, con la que se determinaron las causas y efectos del problema expuesto anteriormente. Se reveló que Guayaquil está enfocado a otra tipología de turismo que no involucra directamente el uso de sus cuerpos fluviales, agravando de esta forma la falta de diversificación de la oferta turística en la urbe portuaria.

Por otro lado, dentro del proceso de planificación turística de la ciudad no se ha contemplado el uso de la Ría Guayas, las actividades fluviales en la ría se dan principalmente para las fiestas de fundación e independencia de la ciudad, en julio y octubre respectivamente, estas actividades no se realizan de forma frecuente, como consecuencia, existe poca o nula utilización de la ría como parte de la oferta turística de la ciudad.

Finalmente, se encontró que no hay una reglamentación para el transporte turístico fluvial en la Ría Guayas o en el Ecuador continental, es decir que las embarcaciones que operan en la ría no se encuentran completamente reguladas para ser consideradas turísticas lo que conlleva a que éstas no operen en condiciones óptimas.

Debido a lo detallado en los párrafos anteriores, nace una propuesta de lineamientos estratégicos que busca diversificar la oferta turística de Guayaquil gracias al aprovechamiento de la Ría Guayas.

JUSTIFICACIÓN

Tras el impacto de la pandemia de COVID-19 en el sector turístico, surge la necesidad de generar nuevos productos turísticos; en la ciudad de Guayaquil, esto se podría lograr a través del desarrollo del turismo fluvial en la Ría Guayas, mediante la implementación de lineamientos estratégicos que ayuden a diversificar la oferta turística de la urbe.

Los lineamientos sentarán una base para el desarrollo de esta modalidad de turismo, siendo ejecutados por la Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil, o en su defecto, la información generada en este documento puede ser utilizada para la elaboración de proyectos mucho más extensos como planes de desarrollo.

Por otro lado, este trabajo considera la importancia que ha tenido la ría para el crecimiento de Guayaquil y el valor histórico que tiene para esta y sus habitantes. Por ello el proyecto busca de manera intrínseca revalorizar los recursos fluviales a través del turismo.

En caso de ser ejecutado, el proyecto tendría beneficios económicos y sociales para la comunidad local al ser una nueva fuente ingresos para la ciudad y además generaría empleo para sus habitantes.

METODOLOGÍA

La principal metodología utilizada para elaborar este proyecto fue el Design Thinking, esta busca integrar a los diferentes actores del turismo fluvial en la ciudad durante el diseño del producto, es decir los lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial, paralelamente, se utilizaron herramientas de la investigación cualitativa y cuantitativa.

Como parte de la investigación cuantitativa se realizaron encuestas para conocer los perfiles de la demanda de turismo fluvial, así como las características del producto y servicio.

Dentro de la investigación cualitativa, se llevaron a cabo entrevistas a algunos actores del turismo fluvial como expertos y operadores turísticos que ofrecen recorridos en la Ría Guayas.

La información generada a través de las encuestas y entrevistas fue utilizada para el desarrollo de un diagnóstico, para el cual además se revisó literatura sobre la historia de la ría, las características de este, embarcaciones, muelles, y adicionalmente, se analizó el sistema turístico de la ciudad, la vocación turística del territorio, el índice de potencialidad turística y se realizó un análisis FODA.

Finalmente, con base en el diagnóstico y en un taller de prototipado ejecutado con los stakeholders, se elaboraron los “Lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en la Ría Guayas, destinado a la Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales”.

DIAGNÓSTICO

Contexto

De acuerdo con Castro (1999) en la “Historia de los monumentos de Guayaquil”, la historia de la ría Guayas y de la Calle de la orilla, actual Malecón 2000, ha estado ligada al comercio, durante la época colonial, a través de la ría se comercializaba oro, vinos, paños, cacao y madera.

La ubicación de la ciudad permitió la creación de los astilleros donde se arreglaban y fabricaban barcos, esto fue posible gracias a la abundancia maderera de Guayaquil. Las condiciones de la ría y de la ciudad atrajeron a piratas, entre ellos Dampier, Morgan, Cavendish y las flotas holandesas, los ataques de estos piratas obligaron a desarrollar la actividad en los astilleros, puesto que se debían construir embarcaciones de guerra para proteger a Guayaquil de los saqueos e incendios provocados por los piratas, lo cual contribuyó a que el astillero de Guayaquil se convirtiera en el más grande del Pacífico (Sánchez, 2019).

La ría fue testigo de acontecimientos importantes para la ciudad, entre ellos, la mudanza de la Ciudad Vieja ubicada cerca de la ría, en Cerrito Verde, actual Cerro Santa Ana, a la Ciudad Nueva, ubicada en la actual calle Víctor Manuel Rendón; la independencia de la ciudad que ocurrió el 9 de octubre de 1820 y la masacre de obreros, el 15 de noviembre de 1922, se dice que muchos de ellos fueron acribillados a las orillas de la ría y arrojados a esta, motivo por el cual cada año se lanzan cruces al Río Guayas, por ello se llama a este suceso las cruces sobre el agua.

Sánchez (2019) afirma que luego de la independencia aumentó el comercio y la agro exportación en la ciudad, sin embargo, después llegó una época en la que la actividad disminuyó hasta la década de 1880 donde nuevamente comenzaron a desembarcar grandes embarcaciones en el antiguo puerto de Guayaquil ubicado a la altura del barrio Las Peñas, por motivos de sedimentación en la ría, se trasladó el puerto hacia el Estero Salado, pasando de ser un puerto fluvial, a ser uno marítimo (Autoridad Portuaria de Guayaquil).

Ilustración 1 Muelle y puerto de Guayaquil (Julio Enrique Estrada Ycaza, 1940-1950)



La imagen de la ría en la actualidad es muy diferente, ya no se observan grandes embarcaciones como anteriormente debido a su desvinculación del comercio; los astilleros de la ciudad son poco utilizados y los muelles en uso pertenecen a empresas privadas y otros son utilizados únicamente para actividades turísticas.

En los últimos años el Municipio de Guayaquil ha intentado promover la actividad turística en este cuerpo de agua, por ello se han realizado desfiles náuticos en fechas importantes para la ciudad como las fiestas de fundación e independencia, en julio de 2019, como parte del desfile náutico, se incluyeron barcas adornadas con grandes figuras de animales como iguanas, búhos y tigres que fueron elaboradas por artesanos de la ciudad (El Comercio, 2019). Además, en la ría se ofrecen recorridos en lanchas haciendo paradas en algunos sitios emblemáticos de la ciudad durante el día, en las noches se ofrece el servicio de chivas acuáticas donde se realizan actividades recreativas como el baile y está permitida la venta de bebidas alcohólicas.

Características físicas de la Ría Guayas

El “Río Guayas” es una ría, es decir, es un cuerpo de agua que está influenciado por la acción de las mareas; se encuentra ubicado en la ciudad de Guayaquil, tiene una longitud de 93 kilómetros, desde el sector de “La Puntilla” hasta

la Isla Puná, su ancho varía entre 1,5 y 5 kilómetros, cuenta con una profundidad de entre 5 y 12 metros (Tapia, 2012). Es una ría correntoso, su corriente es de aproximadamente 4 metros por segundo, presenta acumulación de sedimentos debido a la dinámica de mareas que tiene la ría, por ello su profundidad no es regular. La Ría Guayas tiene agua salobre, por lo tanto, tiene una densidad ligeramente superior 1,000 kg/lit (Ecuagran y Storeocean, 2016), esta densidad ayuda a que las embarcaciones floten más que en agua salada. Considerando las características de la ría, se ha establecido que el calado máximo de las embarcaciones que ingresen debe ser de 6,80 m con beneficio de marea (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

Sistema turístico

Los componentes del sistema turístico analizados en este proyecto corresponden a la oferta y la demanda del turismo fluvial en la ciudad de Guayaquil.

Oferta turística

Las principales operadoras turísticas que ofrecen recorridos en la Ría Guayas son:

- Cacique Tumbalá
- Make Ecuador
- Ecuador expeditions

A continuación, se indican los recorridos que ofrece cada operadora con sus precios.

Tabla 1 Operadoras turísticas en la Ría Guayas

Operadoras turísticas	Recorridos
Cacique Tumbalá	<p>“Paseo Río Guayas” Recorrido: Malecón 2000- Puerto Santa Ana- Barrio El Astillero- Malecón 2000. Precio: \$4 por persona</p> <p>“Paseo Isla Santay” Recorrido: Malecón 2000- Isla Santay- Malecón 2000. Precio: \$6 por persona</p>

	<p>“Paseo Parque Histórico”</p> <p>Recorrido: Malecón 2000- Parque Histórico- Malecón 2000.</p> <p>Precio: \$6 por persona</p>
Make Ecuador	<p>“Guayaquil City Night”</p> <p>Es un programa turístico que incluye dentro de sus actividades un recorrido tipo circuito en la Ría Guayas, partiendo desde el Malecón 2000, en el barco Morgan.</p> <p>Precio: \$120 por persona aproximadamente.</p>
Ecuador expeditions	<p>“Guayaquil Weekend”</p> <p>Es un paquete turístico que incluye un paseo fluvial en la Ría Guayas dentro de sus actividades.</p> <p>Precio: \$179 por persona</p>

Se decidió seleccionar a una operadora para realizar un recorrido en la ría con la finalidad fue experimentar este servicio.

Ilustración 2 Recorrido en la Ría Guayas



A través de este recorrido, se pudo evidenciar que es necesario reforzar el recurso humano de esta actividad, pues no tienen preparación en guianza, manejo de grupos y diseño de guiones.

Actividades turísticas y servicios complementarios

Además de los recorridos fluviales, se realizan otras actividades turísticas entre las que destacan:

- El desfile náutico
- Shows acuáticos

Ambas realizadas por la Municipalidad de Guayaquil.

Por otro lado, a lo largo del Malecón 2000 situado en las riberas de la Ría Guayas, se encuentran una serie de restaurantes, situados en el patio de comidas donde hay opciones de comida rápida y comida tradicional, también en el Mercado del Río se ofrece comida tradicional y extranjera, finalmente, en el Puerto Santa Ana existe una variedad de restaurantes principalmente de comida internacional.

Demanda potencial turística

En el análisis de la demanda se identificaron los perfiles de la demanda del turismo fluvial en la Ría Guayas considerando las variables: rango de edad, residencia, el precio que están dispuestos a pagar por un recorrido fluvial en el río y los horarios en los que prefieren realizar esta actividad, en la siguiente tabla se presentan estos perfiles con sus respectivas características.

Tabla 2 Perfiles de la demanda potencial del turismo fluvial

Nombres	Características
Guayaquileño joven	<ul style="list-style-type: none">• Edad: entre 18 y 24 años.• Residencia: Guayaquil• Horarios para realizar recorridos: tarde.• Precio dispuesto a pagar: hasta \$5
Guayaquileño adulto	<ul style="list-style-type: none">• Edad: entre 45 y 54 años.• Residencia: Guayaquil• Horarios para realizar recorridos: tarde.• Precio dispuesto a pagar: entre \$6 y \$10
Ecuatoriano no residente en GYE joven	<ul style="list-style-type: none">• Edad: entre 18 y 24 años.

	<ul style="list-style-type: none"> Residencia: Ecuador, fuera de Guayaquil. Horarios para realizar recorridos: tarde. Precio dispuesto a pagar: entre \$6 y \$10
Extranjero adulto	<ul style="list-style-type: none"> Edad: entre 35 y 44 años Residencia: extranjero Horarios para realizar recorridos: tarde. Precio dispuesto a pagar: más de \$30

Diagnóstico contextual y prospectivo FODA cruzado

A través de una matriz FODA, se analizaron las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la Ría Guayas y se obtuvieron algunas estrategias que se pueden observar en la siguiente tabla.

Tabla 3 FODA cruzado

<p>Matriz DAFO o FODA Cruzado</p> <p>Río Guayas</p>	<p>Fortalezas</p> <ul style="list-style-type: none"> Es una ría conocida a nivel nacional. Tiene gran tamaño. Forma parte de la historia de Guayaquil. Conecta con otros ríos Permite el acceso desde y hacia el océano pacífico. 	<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> No cuenta con un canal de navegación definido. La ría está muy contaminada. Tiene mucha sedimentación, por lo cual su profundidad es irregular. Los cambios de marea limitan el paso de grandes embarcaciones. La ría no está conectado con los esteros dentro de la zona urbana de la ciudad.
<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> El proyecto del dragado de la ría permitirá que ingresen embarcaciones de mayor tamaño. 	<p>Zona de éxito</p> <p>118</p>	<p>Zona de ilusión</p> <p>118</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Existen embarcaciones ofreciendo recorridos turísticos. • Algunas autoridades quieren potenciar el turismo en la ría. • La rehabilitación de las esclusas permitirá mayor conectividad. • Existen sitios de interés alrededor de la ría. 		
<p>Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desinterés de las autoridades locales y nacionales por mejorar la imagen de la ría. • Personas arrojan desechos a la ría • Contaminación causada por motores de las embarcaciones • No se han construido suficientes muelles en la ría. • Los puentes construidos sobre la ría limitan la navegabilidad de embarcaciones grandes 	<p>Zona de desgaste</p> <p>121</p>	<p>Zona vulnerable</p> <p>100</p>

Se establecieron algunas estrategias con base en el análisis previo de la matriz FODA, haciendo énfasis en las estrategias FA

Estrategias FO

- El dragado de la ría facilitará el acceso desde y hacia el océano pacífico para embarcaciones de gran calado.
- Generar rutas fluviales en la Ría Guayas que incluyan paradas en los principales sitios de interés ubicados a lo largo de la misma.
- Integrar al río Guayas dentro de la imagen de Guayaquil.

Estrategias DO

- Establecer un canal de navegación para aprovechar las condiciones físicas de la ría y minimizar el impacto de los cambios de marea.
- Rehabilitar las esclusas para generar conectividad entre la ría y los esteros en la ciudad.

Estrategias FA

- Realizar un estudio para identificar en que zonas se pueden construir muelles.
- Construir muelles en puntos estratégicos para el turismo.
- Realizar mingas frecuentemente para recolectar los desechos que se encuentran en la ría.
- Controlar que las personas que realizan recorridos en la ría o que transitan por el Malecón 2000 no arrojen desechos.
- Promover el uso de motores eléctricos en las embarcaciones para reducir la contaminación.

Estrategias DA

- Implementar medidas para detener la contaminación en la ría.
- Realizar campañas sensibilización con respecto a la contaminación en la ría.

Vocación turística del territorio

Se analizaron las variables: aptitud territorial y capacidad, la mejor valoración de la ría fue dada por la aptitud territorial, principalmente por los factores de infraestructura y recursos turísticos, el factor equipamiento e instalaciones turística tuvo valoraciones más bajas, por otro lado, la variable capacidad obtuvo valoraciones intermedias pues el río no carece de los factores incluidos en la calificación de la variable, sin embargo, estos podrían ser mejorados.

A continuación, se mencionarán los criterios de cada variable que presentaron valoraciones bajas o intermedias y que deben ser mejorados.

Tabla 4 Aptitud territorial

Aptitud territorial	
Factores	Criterios

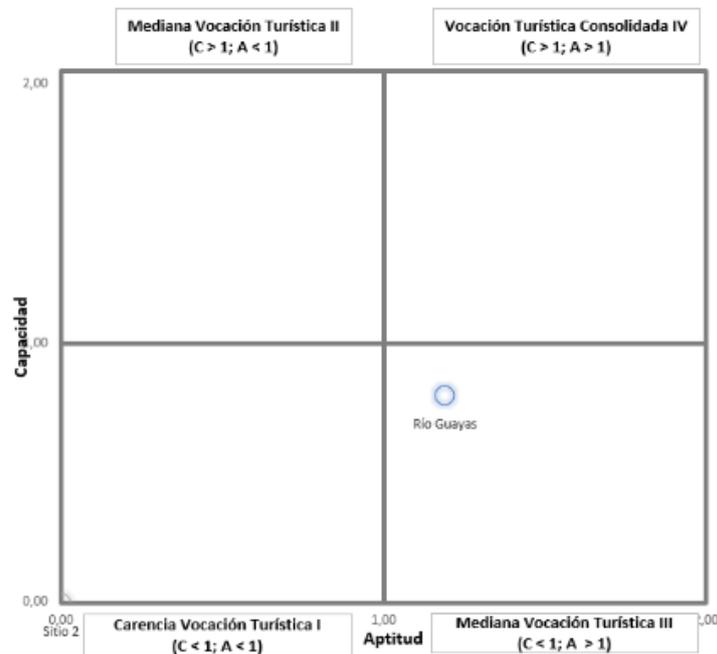
Recursos turísticos	<ul style="list-style-type: none"> • Patrimonio inmaterial • Festividades y eventos • Sitios naturales
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad ambiental del paisaje urbano
Equipamiento e instalaciones turísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios de alimentación • Señalización turística • Servicios de información turística • Acceso y espacios de paraderos de buses turísticos y automóviles
Variable: Capacidad	
Factores	
<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad de atención • Grado de planificación turística • Afluencia turística • Publicidad y promoción • Importancia turística actual 	

Variable: Capacidad

- Capacidad de atención
- Grado de planificación turística
- Afluencia turística
- Publicidad y promoción
- Importancia turística actual

Tras valorar y ponderar los criterios de cada una de las variables se obtuvo como resultado la matriz de vocación turística del “Río Guayas”.

Ilustración 3 Matriz de vocación turística



Índice de potencialidad turística

Se delimitó la unidad ambiental turística con 15 atractivos turísticos:

- “Río Guayas”
- Plaza de la administración
- Monumento a Olmedo
- Malecón 2000
- Palacio Municipal
- Palacio de la Gobernación
- Edificio Martín Avilés
- Escultura del Fauno y la Bacante
- Jardines del Malecón
- Museo Mahim Isaías
- Barrio Las Peñas
- Hemiciclo La Rotonda
- Torre Morisca
- Boulevard 9 de Octubre
- MAAC

A continuación, se presentan los valores jerárquicos ponderados por la categoría de los atractivos.

Tabla 0-5 Valor jerárquico ponderado

<i>Categorías</i>	<i>Valor jerárquico ponderado</i>
<i>Atractivos naturales</i>	1,26
<i>Manifestaciones culturales</i>	39,31

Con base en los resultados presentados en la tabla anterior, se obtuvo el valor jerárquico ponderado de los atractivos de la unidad ambiental turística, donde se obtuvo como resultado 0,41%

$$FJPM = 1,26 + 39,31$$

$$FJPM = 40,63$$

$$FJPM = 0,41\%$$

Para el análisis de la accesibilidad del destino se tomaron en consideración las distancias por vía terrestre desde Quito y Cuenca, principales centros emisores, hacia la unidad ambiental turística, el resultado fue de 1,46%.

$$FA = ((84 - 352) * 100) / (84 - 268)$$

$$FA = 1,46\%$$

Dentro del análisis del equipamiento se incluyó al equipamiento turístico, recreativo y comercial, el índice resultante de cada uno se muestra en la siguiente tabla

Tabla 0-6 Factor de equipamiento

<i>Índices</i>	<i>Resultado</i>
<i>Índice de equipamiento turístico</i>	807,56
<i>Índice de equipamiento recreativo</i>	5
<i>Índice de equipamiento comercial</i>	0,25

$$FE = (3 * 807,56) + (2 * 5) + 0,25 = 2432,93$$

$$FE = 24,93\%$$

Finalmente, con los valores anteriores se calculó el índice de potencialidad turística que es del 27%, lo que representa una baja potencialidad.

$$IPT = (1,5 * 0,41) + (1,25 * 1,46) + 24,93 = 26,75\%$$

$$IPT = 27\%$$

Este índice ayudó a confirmar la información resultante de la vocación turística del territorio y del FODA; la Ría Guayas se encuentra en una zona de desgaste y tiene una mediana vocación turística la cual está orientada hacia la aptitud territorial, teniendo un déficit en la capacidad del territorio, ambos datos se reflejan en la baja potencialidad turística que tiene la zona en la que se encuentra este atractivo turístico.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

Misión

Direccionar el desarrollo del turismo fluvial en la Ría Guayas a través de la propuesta de estrategias para su operatividad, buenas prácticas ambientales, fortalecimiento del recurso humano y promoción.

Visión

En el 2026, la Ría Guayas contará con una oferta y demanda de turismo fluvial en crecimiento, atrayendo a turistas nacionales e internacionales debido a su buen equipamiento y servicio, además, generará beneficios económicos y sociales para Guayaquil, al mismo tiempo que buscará reducir los impactos ambientales que pueda producir esta actividad.

Objetivos estratégicos

- Mejorar la infraestructura de los muelles de la Ría Guayas a través de la implementación de medidas de diseño, construcción y adecuación de estos para su correcta operatividad.
- Definir las condiciones mínimas para la correcta operación de las embarcaciones turísticas que ofrecen recorridos en la Ría Guayas.
- Incrementar la seguridad y calidad de servicio en las embarcaciones mediante la estandarización de requisitos para el equipamiento y personal que opera en la ría.
- Ampliar la demanda de turismo fluvial en la ría a través de la implementación de estrategias de promoción enfocadas a los mercados objetivos.

Diseño de los lineamientos estratégicos

El trabajo está compuesto por 86 lineamientos estratégicos distribuidos en los lineamientos generales y en los siguientes ejes de acción:

- Muelles
- Embarcaciones
- Recurso Humano
- Promoción

Además de considerar la seguridad y bioseguridad como ejes de acción transversales.

Lineamientos generales

Lineamientos	Responsable
Realizar un estudio para establecer un canal de navegación en la ría.	Municipio de Guayaquil y/o Prefectura del Guayas
Generar rutas fluviales que incluyan paradas en los principales sitios de interés ubicados a lo largo de la ría y que sean seguidas por los operadores.	EPMT junto a operadores y profesionales de turismo
Realizar mingas periódicas en la ría y sus riberas. <ul style="list-style-type: none"> ○ Llevar un registro de las mingas. 	Municipio de Guayaquil y/o Prefectura del Guayas
Crear un comité para la gestión de la ría, dentro de este se debe incluir a representantes del municipio, la marina, del sector privado (operadores turísticos) y EMPT.	Municipio de Guayaquil
Implementar boyas para la señalética en la ría.	Municipio de Guayaquil o Prefectura del Guayas
Estudiar la aptitud de la ría para desarrollar deportes acuáticos tales como: pesca, kayak, esquí acuático. <ul style="list-style-type: none"> ○ Los equipos tienen que estar en buen estado, se debe llevar un control periódico en el que sean revisados. ○ La empresa que ofrezca estas actividades deberá tener profesionales en el área, que esten capacitados para ejecutar dichas actividades y cuenten con una certificación que avale su experiencia y conocimiento. 	Empresa Pública Municipal de Turismo
Implementar la policía acuática o designar personal de la marina para establecerse permanentemente en algunas zonas de la ría, incluidas las zonas del Golfo que presentan mayor inseguridad a causa de ataques de piratas.	Municipio de Guayaquil, Prefectura del Guayas, Armada del Ecuador
Controlar el tráfico de embarcaciones en la ría.	Armada del Ecuador

Realizar un estudio para definir zonas de conservación en la ría <ul style="list-style-type: none"> Se deberá incluir las zonas de desove. 	Municipio de Guayaquil o Prefectura del Guayas
Establecer una normativa para funcionamiento de muelles.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Municipio de Guayaquil
Establecer una normativa para el transporte turístico fluvial en la ría.	EMPT y/o MINTUR
Dar seguimiento al cumplimiento de las normativas vigentes y futuras.	Empresa Pública Municipal de Turismo
Diseñar una guía o manual para la conservación de la ría Guayas.	Municipio de Guayaquil y/o Prefectura del Guayas
Se prohíbe que se arrojen desechos dentro de la ría, los operadores deberán controlar que esto se respete.	Operadores turísticos junto al Municipio de Guayaquil
Llevar un registro diario de la afluencia de visitantes a recorridos fluviales para la generación de estadísticas y estudios futuros.	Operadores turísticos junto al Municipio de Guayaquil

Lineamientos específicos

Eje 1: Muelles	Responsables
<p>Objetivo: Mejorar la infraestructura de los muelles de la Ría Guayas a través de la implementación de medidas de diseño, construcción y adecuación de estos para su correcta operatividad.</p>	
<p>Analizar la necesidad de construir nuevos muelles en la ría</p> <p>En caso de ser necesario, se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizar un estudio para identificar los puntos estratégicos para la construcción de nuevos muelles. Establecer un diseño único que deberán tener todos los muelles. 	<p>Municipio de Guayaquil y/o Prefectura del Guayas</p>

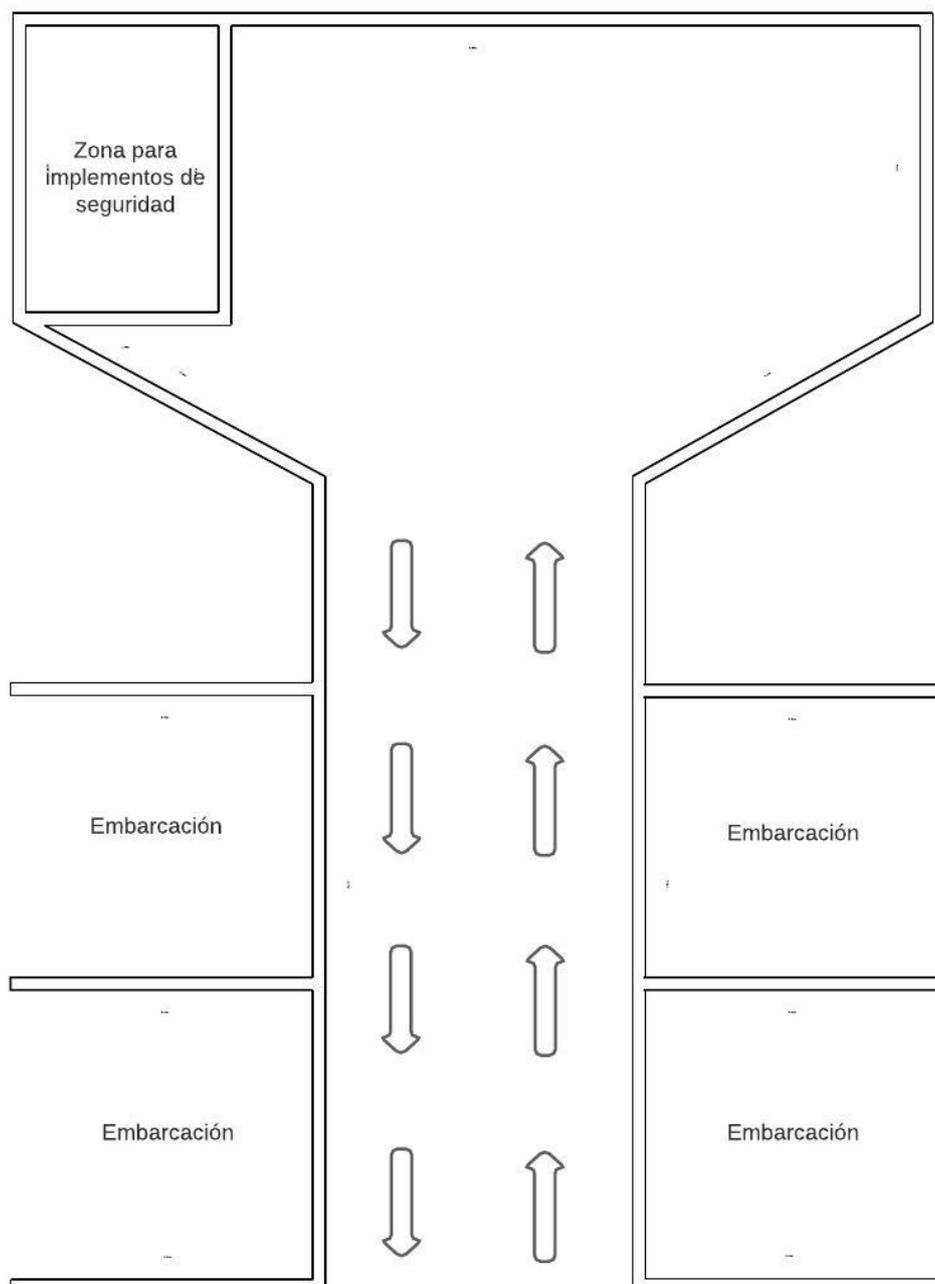
<ul style="list-style-type: none"> • Seleccionar los materiales que deberán tener los muelles considerando el impacto ambiental, visual y costos. <ul style="list-style-type: none"> ○ Los materiales recomendados para la elaboración de los muelles son: madera, fibra de vidrio, cemento y hormigón, etc. ○ Se recomienda principalmente el uso de madera debido al ecosistema que tiene la ría y su impacto visual. 	
<p>Requerimientos para nuevos muelles y adecuación de los actuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los muelles deberán contar con rampas o elevadores que mejoren la accesibilidad para personas con movilidad reducida. • Los muelles deberán contar con señalética para abordar, desembarcar, indicaciones del camino y de emergencia. • Incluir paneles con texto en braille. • Incluir señalética en otros idiomas, mínimo inglés. • Cada muelle deberá contar con kit de primeros auxilios, extintores, chalecos y boyas salvavidas adicionales. • Registro de abastecimiento del kit de primeros auxilios y extintores. • Cada muelle debe contar con mínimo 5 chalecos y 5 boyas salvavidas disponibles en caso de emergencias. • Debe haber una persona encargada de cada muelle. • Se deberán cumplir las medidas de bioseguridad mínimas como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Contar con dispensadores de alcohol ○ Mantener el distanciamiento de 2 metros entre persona ○ Establecer los caminos unidireccionales para el paso ○ Desinfectar periódicamente con amonio cuaternario 	Municipio de Guayaquil y/o Prefectura del Guayas

<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de mascarilla obligatorio ○ Registro de limpieza y desinfección del muelle. ○ Registro del abastecimiento de alcohol y mascarillas. ● Dar mantenimiento preventivo a los muelles de acuerdo a su uso. ● Establecer una ruta de evacuación. ● Diseñar un protocolo de actuación en caso de accidentes. ● Diseñar un protocolo en caso de catástrofes naturales. ● El muelle debe contar con buena iluminación. ● El parqueadero para botes debe considerar espacios para al menos 4 embarcaciones que tengan una distancia mínima de 20 metros entre proa y popa, y de 15 metros entre babor y estribor. ● Los muelles pueden tener nombres de personajes históricos de la ciudad. ● Debe incluir un mapa con puntos tales como: otros muelles, zonas de interés y la ruta de los recorridos fluviales. ● Implementar contenedores de desechos y reciclaje (mínimo: orgánico, plásticos y vidrio). ● Llevar un registro de limpieza y desinfección de los tachos. 	
<p>Alrededores de los muelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Contar con un parqueadero para autos privados y transporte turístico cercano. ● Paradas de transporte público. ● Zona de descanso ● Baños para hombres, mujeres y discapacitados ● Tiendas, despensas y sitios para la venta de alimentos y bebidas. 	<p>Municipio de Guayaquil y/o Prefectura del Guayas</p>

- Considerar la creación de un puesto de souvenirs cerca de los muelles.
- En caso de ser apto para desarrollar deportes acuáticos, deberá tener cerca una tienda que provea los instrumentos/equipos para dicha actividad.

Ejemplificación del diseño de muelles

Ilustración 4 Ejemplificación de un muelle



Eje 2: Embarcaciones	Responsable
Objetivo: Definir las condiciones mínimas para la correcta operación de las embarcaciones turísticas que ofrecen recorridos en la Ría Guayas.	
La capacidad mínima de la embarcación es de 12 pasajeros considerándola como un buque de pasaje, la máxima estará limitada por la cantidad de asientos.	Comité de gestión de la ría Guayas
Deberá contar con asientos individuales cómodos. <ul style="list-style-type: none"> ○ Se recomienda usar materiales como: plástico simple o acolchonados. 	Comité de gestión de la ría Guayas
No se permite pasajeros de pie en embarcaciones pequeñas.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación debe contar con un capitán, un maquinista y un tripulante de embarcación y/o guía.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación deberá contar con chalecos salvavidas. <ul style="list-style-type: none"> ○ Los chalecos están en buen estado. ○ Tiene diferentes tamaños de chalecos. ○ Los chalecos tienen un silbato. ○ Los chalecos tienen marcas o líneas fluorescentes. 	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación debe tener techo.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación debe contar con buena iluminación.	Comité de gestión de la ría Guayas
Deberá tener tachos de basura.	Comité de gestión de la ría Guayas

En la embarcación se implementará al menos un extintor de incendios.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación debe poseer mínimo un ancla.	Comité de gestión de la ría Guayas
En caso de que la embarcación ofrezca el servicio de alimentos y bebidas: <ul style="list-style-type: none"> ○ Contará con una zona destinada exclusivamente al almacenamiento y preparación de los alimentos. ○ Implementará buenas prácticas de manufactura. ○ Los desechos de los alimentos se almacenarán hasta atracar en un muelle. 	Comité de gestión de la ría Guayas
Establecer una velocidad máxima a la que puedan navegar las embarcaciones de acuerdo a su actividad económica.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación contará con bengalas en caso de emergencias.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación poseerá remos.	Comité de gestión de la ría Guayas
En caso de ofrecer recorridos por tramos sin cobertura telefónica, se deberá contar con medios de comunicación alternativos como walkie talkie o radio.	Comité de gestión de la ría Guayas
En la embarcación se tomará la temperatura a los visitantes previo al recorrido.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación tendrá disponibles dispensadores de alcohol o gel antibacterial.	Comité de gestión de la ría Guayas

La embarcación se desinfectará luego de cada recorrido.	Comité de gestión de la ría Guayas
El uso de mascarilla será obligatorio dentro de la embarcación para pasajeros y tripulación de cabina.	Comité de gestión de la ría Guayas
En la embarcación se debe mantener la distancia de 2 metros entre cada persona.	Comité de gestión de la ría Guayas
A la embarcación se le dará mantenimiento preventivo de acuerdo a su frecuencia de uso.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación no se acercará a la fauna y flora que se encuentra en la ría.	Comité de gestión de la ría Guayas
La embarcación implementará alfombras antideslizantes.	Comité de gestión de la ría Guayas
No será permitido fumar durante los recorridos fluviales.	Comité de gestión de la ría Guayas

Eje 3: Recurso humano	Responsables
Objetivo: Incrementar la seguridad y calidad de servicio en las embarcaciones mediante la estandarización de requisitos para el personal que opera en la ría.	
El guía contará con un micrófono o altavoz para ser escuchado por toda la embarcación.	Comité de gestión de la ría Guayas
La tripulación debe tener habilidades verificables en natación y salvataje acuático.	Comité de gestión de la ría Guayas

La tripulación de cabina como el capitán y maquinista deberá estar capacitada con un certificado otorgado por la OMI para realizar esta actividad.	Comité de gestión de la ría Guayas
Los guías cuentan con una licencia de guía nacional/ guía nacional especializado en patrimonio turística emitida por el MINTUR.	Comité de gestión de la ría Guayas
Los guías deben hablar un idioma adicional al español y presentar suficiencia idiomática verificable.	Comité de gestión de la ría Guayas
Todo el personal debe tener conocimiento de primeros auxilios y ser capacitado constantemente en el tema.	Comité de gestión de la ría Guayas
Todo el personal está capacitado en servicio al cliente.	Comité de gestión de la ría Guayas
Capacitar al personal en gestión de riesgos.	Comité de gestión de la ría Guayas
Los guías deben tener conocimientos sobre el diseño de guiones.	Comité de gestión de la ría Guayas
El personal está capacitado en manejo de grupos y animación turística.	Comité de gestión de la ría Guayas
El personal debe usar el uniforme. <ul style="list-style-type: none"> ○ Mínimo una camiseta con el logo de la empresa. 	Comité de gestión de la ría Guayas
El personal usa gafetes de identificación.	Comité de gestión de la ría Guayas
En caso de ofrecer el servicio de alimentos y bebidas, el personal estará capacitado en buenas prácticas de manufactura y HACCP (Análisis de peligros y puntos de control críticos).	Comité de gestión de la ría Guayas

El personal deberá conocer las medidas de bioseguridad que debe seguir durante una emergencia sanitaria.	Comité de gestión de la ría Guayas
--	------------------------------------

Eje 4: Promoción	Responsables
Objetivo: Ampliar la demanda de turismo fluvial en la ría gracias a la implementación de estrategias de promoción enfocadas a los mercados objetivos.	
Realizar un estudio para segmentar el mercado con una muestra representativa para identificar al cliente actual y potencial del turismo fluvial en la ría Guayas de forma permanente.	Comité de gestión de la ría Guayas
Crear una imagen turística para la ría acorde con los lineamientos de gestión turística de la empresa pública correspondiente.	Comité de gestión de la ría Guayas
Integrar esta imagen dentro de la marca de turismo de Guayaquil.	Comité de gestión de la ría Guayas
Definir los canales de comunicación con los perfiles identificados en la segmentación.	Comité de gestión de la ría Guayas
Incluir a la ría en itinerarios de programas turísticos comercializados por los operadores turísticos.	Comité de gestión de la ría Guayas
Promocionar a la ría dentro de las plataformas oficiales de la ciudad de Guayaquil.	Comité de gestión de la ría Guayas
Crear material visual sobre la ría. <ul style="list-style-type: none"> ○ Crear una guía turística para la Ría Guayas que sea incluida en la plataforma Guayaquil es mi destino. 	Comité de gestión de la ría Guayas

Elaborar un plan de marketing estratégico y digital para la Ría Guayas.	Comité de gestión de la ría Guayas
Realizar una investigación de la sensibilidad de precios de la demanda actual y/o potencial.	Comité de gestión de la ría Guayas
Establecer una política tarifaria y de precios aplicable a los servicios ofertados.	Comité de gestión de la ría Guayas
Manejar un sistema de relaciones públicas que permita la potencialización del posicionamiento del lugar en diferentes medios.	Comité de gestión de la ría Guayas

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La Ría Guayas históricamente ha sido de gran importancia para ciudad del Guayaquil, sin embargo, tras su desvinculación del comercio ha perdido relevancia; en la actualidad, se intenta devolver el valor a la ría desde una mirada turística, por ello se realizan eventos y se ofrecen recorridos fluviales, a pesar de ello, el desarrollo del turismo ha sido escaso, esto se evidencia en los resultados de las herramientas utilizadas para la elaboración del diagnóstico:

- La vocación turística del territorio no se encuentra consolidada debido a un déficit en la capacidad del sitio; entre las principales falencias que se evidenciaron están: la falta de personal correctamente capacitado para realizar recorridos, la escasa planificación y promoción turística en la ciudad.
- Con base en el análisis contextual, la Ría Guayas se encuentra en una zona de desgaste, pues sus fortalezas al igual que sus amenazas son altas
- Estos dos datos fueron confirmados mediante el índice de potencialidad turística que es del 27%, representando una baja potencialidad para el desarrollo de actividades turísticas en el lugar analizado.
- La principal necesidad desde la perspectiva de los operadores turísticos es la implementación de nuevos muelles, pues la mayoría de los existentes pertenecen a empresas privadas.
- El horario para realizar recorridos en la Ría Guayas preferido por la demanda potencial es en la tarde y el precio que están dispuestos a pagar los segmentos nacionales varía entre los \$5 y \$10 mientras que los extranjeros pagarían más de \$30 por un recorrido fluvial.

Por ello es necesario implementar medidas que ayuden a mitigar los resultados desfavorables, a través de la implementación de los lineamientos estratégicos propuestos que orienten la elaboración y ejecución de un plan estratégico integral. Por otro lado, es importante considerar algunos aspectos que podrán ayudar al desarrollo del turismo fluvial en la ría:

- Si se desea permitir el ingreso de embarcaciones turísticas que tengan un calado mayor a 6,8 metros es necesaria la rehabilitación de las esclusas para

el control de las mareas y también un dragado constante en zonas con mucha sedimentación, así como la implementación de puentes basculantes en caso de que se deseen construir más puentes.

- Se recomienda reforzar la seguridad en las zonas del Golfo de Guayaquil en las que ocurren recurrentemente ataques de piratas.
- Se sugiere que la EPMT brinde capacitaciones periódicas a los prestadores de servicio de transporte turístico fluvial sobre:
 - Costos y fijación de tarifas
 - Primeros auxilios
 - Buenas prácticas ambientales
 - Cultura del servicio
- A causa de los impactos que ha tenido la pandemia sobre la actividad turística, es recomendable reducir o exonerar de algunos impuestos de la municipalidad a quienes operan en la ría.
- Se recomienda que las embarcaciones dispongan de motores eléctricos con la finalidad de reducir el impacto ambiental y auditivo que tiene el transporte fluvial.
- Finalmente, en caso de que se apliquen los lineamientos, se recomienda la revisión del cumplimiento de los objetivos en 5 años y ajustarlos de acuerdo a las necesidades de la ría en dicho tiempo.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, A., Pérez, M., & Macías, A. (2015). CRITERIOS DE ZONIFICACIÓN AMBIENTAL: ESTUDIO DE CASO ESTERO SALADO DE GUAYAQUIL - ECUADOR. Revista Científica ECOCIENCIA, 2. <http://ecociencia.ecotec.edu.ec/upload/php/files/numero1/01.pdf>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (s. f.). *Historia del Puerto – Autoridad Portuaria de Guayaquil*. <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/historia-del-puerto/#:%7E:text=Inicialmente%20el%20puerto%20de%20Guayaquil,la%20cual%20se%20encargaba%20del>
- Bloch, R. (2012). Características del Transporte Fluvial. RM Forwarding. Obtenido de <http://rmforwarding.com/2012/06/11/caracteristicas-del-transporte-fluvial>.
- Castro, P. (1999). *Historia de los monumentos de Guayaquil* (Vol. 6). Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil.
- Clavé, S. A., & Reverté, F. G. (2011). Planificación territorial del turismo. Editorial UOC.
- Corvo, H. S. (2019, 9 junio). Transporte Fluvial: Características, Ventajas y Desventajas. Lifeder. <https://www.lifeder.com/transporte-fluvial/>
- Cruise Lines International Association. (2019). 2019 CRUISE TRENDS & INDUSTRY OUTLOOK. [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).ashx)
- Cruise Lines International Association. (2019b). River cruise review. <https://cruising.org/-/media/eu-resources/pdfs/clia-river-cruise-review-2018-published-2019>

Ecuagran, Storeocean. (2016). ESTUDIO DE NAVEGABILIDAD EN EL RIO GUAYAS, MEJORA DE LAS CONDICIONES NAUTICAS Y ACCESO CON SEGURIDAD A LA NAVEGACION CON BENEFICIO DE MAREA A UNA PROFUNDIDAD DE 7,50 METROS.

El Comercio. (2019). El desfile náutico por las fiestas de Guayaquil contará con seis barcazas alegóricas. <https://www.elcomercio.com/actualidad/desfile-nautico-fiestas-guayaquil-barcazas.html>

El Comercio. (2019). El desfile náutico por las fiestas de Guayaquil contará con seis barcazas alegóricas. <https://www.elcomercio.com/actualidad/desfile-nautico-fiestas-guayaquil-barcazas.html>

El Telégrafo. (2020). Guayaquil desde el río, la propuesta en este feriado de carnaval. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/viaja-ligero-ecuador/1/guayaquil-rio-propuesta-feriado>

El Universo. (2019, 20 enero). *¿Quito con más habitantes frente a Guayaquil?, proyección abre debate.*
<https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/01/20/nota/7147148/quito-mas-habitantes-frente-guayaquil-proyeccion-abre-debate>

El Universo. (2020, agosto 23). *Guayas identifica rutas para reactivar el turismo fluvial.*
<https://www.eluniverso.com/guayaquil/2020/08/23/nota/7952599/guayas-identifica-rutas-que-permitan-reactivar-turismo-fluvial>

El Universo. (2020, marzo 14). *Vicepresidente Otto Sonnenholzner anuncia cierre parcial de fronteras y restricción de ingreso a Ecuador por el coronavirus COVID-19.*

<https://www.eluniverso.com/noticias/2020/03/14/nota/7781430/otto-sonnenholzner-covid-19-coronavirus-ecuador-medidas>

El Universo. (2020). Trabajos en Las Esclusas alcanzan los 10 metros de profundidad, algo inédito. <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2020/07/08/nota/7898355/trabajos-esclusas-alcanzan-10-metros-profundidad-algo-inedito>

Europa Press. (2020, 19 mayo). Guayaquil, epicentro del coronavirus en Ecuador, iniciará el miércoles la desescalada.

<https://www.europapress.es/internacional/noticia-guayaquil-epicentro-coronavirus-ecuador-iniciara-miercoles-desescalada-20200519122654.html>

Freeman, R. E., Harrison, J. S., Wicks, A. C., Parmar, B. L., & De Colle, S. (2010). Stakeholder theory: The state of the art. Cambridge University Press.

Hinojosa, C. G., Molinar, C. M. A., & Velásquez, R. M. (2014). Diseño de una metodología para establecer la vocación turística de un destino. Caso Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. *Teoría y Praxis*, 75-100.

INOCAR. (2020). *PREDICCIÓN DIARIA DE MAREAS EN EL ECUADOR GUAYAQUIL*.

https://www.inocar.mil.ec/mareas/TM/2020/GUAYAQUIL_RIO.pdf

Ministerio de Economía y Finanzas. (2018). *Guayaquil, gran impulsor del desarrollo económico del Ecuador – Ministerio de Economía y Finanzas*.

<https://www.finanzas.gob.ec/guayaquil-gran-impulsor-del-desarrollo-economico-del-ecuador/#:%7E:text=Guayaquil%20representa%20m%C3%A1s%20del%2020,decir%2C%20con%20USD%202.680%20millones>.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2016). Resolución 138/3.

https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_138-13.pdf

Ministerio de Turismo. (2020). Reglamento de embarcaciones de transporte turístico marítimo en Galápagos.

Organización Mundial del Turismo. (2016). Mekong River-based Tourism Product Development [Libro electrónico]. <https://doi.org/10.18111/9789284418015>

Parreno Castellano, J. M. (2008). Turismo sostenible y diversificación de la oferta en las islas Canarias (España). *Études caribéennes*, (9-10).

Petrizzi, R. (2011). El genios loci y la vocación turística de un destino. Recuperado de <http://ramiropetrizzi.blogspot.mx/2011/05/el-genios-loci-y-lavocacion-turistica.html>

Polvillo Porras, A. (2017). Nuevas tendencias del turismo en Europa: el turismo fluvial.

Prideaux, B., & Cooper, M. (Eds.). (2009). *River tourism*. Cabi.

Ricaurte Quijano, C. V. (2009). *Manual para el diagnóstico turístico local*.

Sanchez, L. (2019, 20 agosto). *Guayas, el gran río olvidado*. Revista Mundo Dineros. <https://revistamundodineros.com/guayas-el-gran-rio-olvidado/>

Sociales, D. D. (2010). Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008.

Tapia, J. (2012). Modelización Hidrológica de un área experimental en la Cuenca del Río Guayas. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/23364/Cap%C3%A1tulo_3_-

[_Caracterizaci%C3%B3n_de_la_cuenca_del_R%C3%ADo_Guayas.pdf?sequence=7](#)

Zapata, L. V. L., Gómez, J. S. G., Spúlveda, W. M., & Vélez, A. O. (2017). Propuesta metodológica para la medición y valoración de la vocación turística dentro de una ciudad. Estudio de caso en las ciudades de Medellín y Bogotá, Colombia. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (21), 71-89.

ANEXO B. FORMATO DE ENCUESTAS

TURISMO FLUVIAL EN EL RÍO GUAYAS

Objetivo: Conocer las características de los clientes actuales y potenciales del turismo fluvial en el Río Guayas, así como las características del producto/servicio que se adecuen a las necesidades de los clientes.

Sección 1

Rango de edad

18 años- 24 años

25 años-34 años

35 años-44 años

45 años-54 años

Más de 54

Sexo

Masculino

Femenino

Otro

Prefiero no responder

Nacionalidad

Ciudad de residencia

Sección 2

¿Ha realizado recorridos fluviales con fines turísticos/recreativos en otras ciudades del Ecuador o en el extranjero?

Si

No

¿En cuáles?

¿Ha realizado recorridos turísticos en el Río Guayas?

Si

No

¿Cuántas veces?

Una vez

Dos veces

Tres o más veces

¿Estaría dispuesto a realizar recorridos turísticos en el Río Guayas?

Si

No

Sección 3

¿En qué momento del día le gustaría realizar recorridos fluviales?

Mañana (08:00 – 12:00)

Tarde (12:00-18:00)

Noche (18:00-23:00)

¿En qué días de la semana le gustaría realizar un recorrido fluvial?

De lunes a viernes

Fines de semana

¿En qué época del año preferiría realizar un recorrido fluvial?

Junio – Noviembre.

Diciembre – Mayo

¿Qué lo motivaría a realizar este tipo de recorridos? (escala de Likert)

Embarcación segura

Embarcación cómoda

Precio asequible

Paisaje

Implementación de medidas de bioseguridad

Tamaño de la embarcación

Calidad en el servicio

Otros (especifique)

¿Qué servicios le gustaría encontrar a bordo? (escala de Likert)

Guianza e información turística

Música

Alimentos y bebidas

Baños

Recreación (baile, juegos lúdicos)

Otros (especifique)

¿En dónde le gustaría iniciar el recorrido?

Barrio El Astillero (Sur).

Malecón (Centro)

Frente al terminal Terrestre (Norte)

¿Con qué personas realizaría el recorrido?

Familia

Amigos

Pareja

Solo

¿Cuánto tiempo le gustaría que dure un recorrido?

Menos de una hora

1 hora

2 horas

3 o más horas

¿Qué rutas le gustaría realizar?

Malecón-Puerto Santa Ana-Malecón

Malecón-Barrio del Astillero (sur) -Malecón

Malecón 2000 – Isla Santay -Malecón

Malecón 2000 – Isla Mocolí -Malecón

Otros (especifique)

¿Qué otras actividades le gustaría que se ofrezcan en el Río Guayas?

Deportes

Pesca

Transporte

Shows acuáticos

Recorridos privados

Otros (especifique)

¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por el recorrido fluvial en el Río Guayas?

Pregunta abierta

ANEXO C. FORMATO DE ENTREVISTAS

Entrevista a operadores turísticos

Objetivo: Conocer la oferta y demanda de servicios de turismo fluvial en el Río Guayas y el marco de regulación de esta actividad.

1. ¿Cuántas operadoras conocen que ofrecen tours fluviales?
2. ¿Qué recorridos realizan ustedes como operador turístico? Duración, ruta, etc.
3. ¿Los recorridos incluyen guianza? ¿De qué temas se habla durante la guianza?
4. ¿Cuál es el precio aproximado de los recorridos?
5. ¿Cómo son las embarcaciones que realizan los recorridos?
6. ¿Cómo son sus clientes? Nacionalidad, rango de edad, característica, etc.
7. ¿Cuántas personas aproximadamente realizan estos recorridos diariamente? Antes de la pandemia y ahora.
8. ¿Cuál fue el proceso para empezar a realizar los recorridos en el río Guayas?
9. ¿Cuál es la normativa que regula esta actividad? ¿Existe algún reglamento?
10. ¿La EPMT se ha comunicado con ustedes referente al turismo fluvial?

Entrevista a experto

Objetivo: Conocer las principales características del Río Guayas y de las embarcaciones que navegan en este, así como su respectivo marco regulatorio

El río

1. Características del río
2. Accesibilidad y navegabilidad en el río
3. Accesibilidad y navegabilidad en los esteros
4. Dragado y como va a ayudar a la navegabilidad de embarcaciones
5. Esclusas y ¿cómo van a servir para la conectividad entre los esteros y el río?
6. ¿Conoce que se estén realizando otro tipo de proyectos en el río?
7. ¿Cómo influyen los puentes en el paso de las embarcaciones?
8. Requisitos para funcionamiento de muelles
9. Materiales adecuados para muelles
10. ¿Cuánto tiempo toma ir desde el Río Guayas hasta el puerto marítimo para embarcaciones grandes y pequeñas?

Los barcos

1. ¿Qué tipos de embarcaciones pueden ingresar en el río y que embarcaciones navegan actualmente? (calado)
2. Capacidad máxima y mínima de pax por tipo de embarcación
3. ¿Qué requisitos deben cumplir las embarcaciones para navegar en el río?
4. ¿Qué reglamentos, leyes e instituciones regulan esta actividad?
5. ¿Qué recomendaciones nos puede dar para elaborar nuestro proyecto?

ANEXO D. FORMATO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Guayaquil, (fecha).

Yo, _____, identificado/a con cédula # _____, certifico que he sido informado/a sobre los fines de esta entrevista y acepto que la información que les brinde a los entrevistadores sea utilizada con fines académicos para la elaboración del proyecto de titulación “Lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en el Río Guayas destinado a la Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil”, de la carrera de Turismo de la Escuela Superior Politécnica del Litoral, realizado por Mario Sobrevilla y Karla Valencia.

CI:
Nombre del entrevistado
Cargo

CI: 0923842900
Mario Sobrevilla
Entrevistador

CI:0931574248
Karla Valencia
Entrevistadora

ANEXO E. LLUVIA DE IDEAS DEL TALLER DE PROTOTIPADO CON STAKEHOLDERS

Visión

1. Una ría dinámica, transporte fluvial, marina.
2. Muelles, transporte fluvial, turismo náutico, reglamentos claros y bien elaborados, embarcaciones operadas por personas capacitadas, medidas (equipamientos, facilitando importación)
3. Lugar que motiva la visita de las personas, querer volver
4. Oferta y demanda, planes que permitan que se desarrolle de manera correcta.

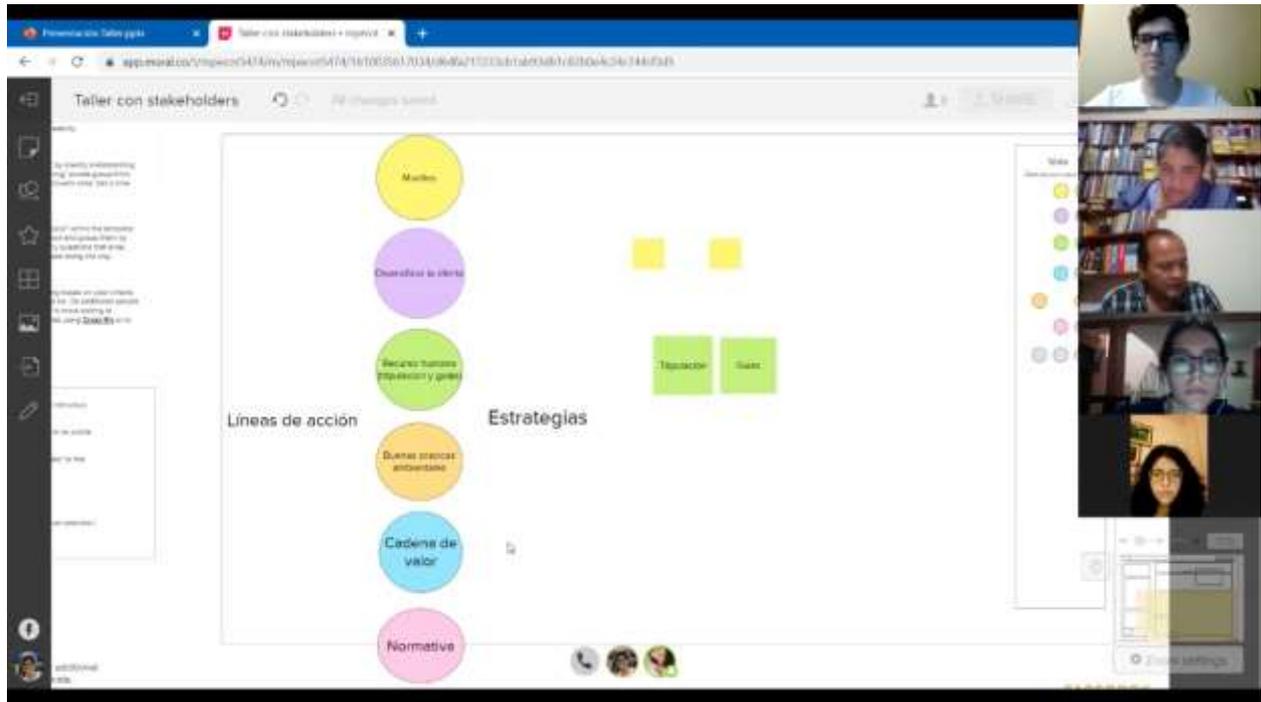
En 5 años, la ría Guayas contará con una oferta y demanda de turismo fluvial en crecimiento, atrayendo a turistas nacionales e internacionales, debido a sus buenas instalaciones y servicios, generando beneficios económicos y sociales, reducción de la contaminación gracias a la implementación de infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento de las embarcaciones.

Misión

Direccionar el desarrollo del turismo fluvial en la ría Guayas a través de la propuesta de estrategias para su infraestructura, buenas prácticas ambientales, fortalecimiento del recurso humano, promoción y gobernanza.



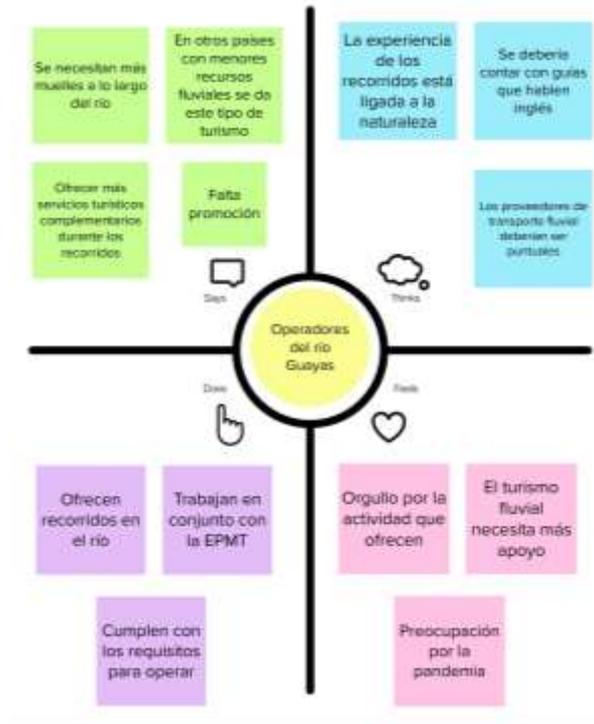
ANEXO F. TALLER DE PROTOTIPADO



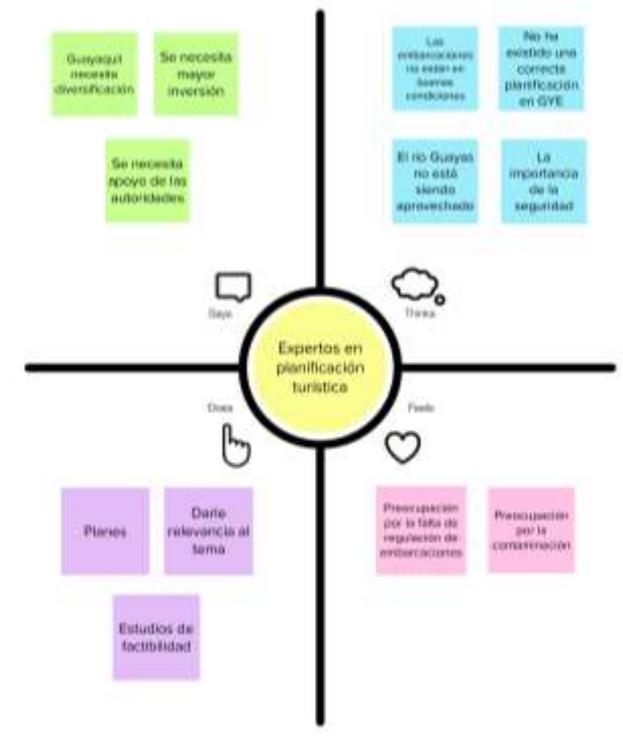
ANEXO G. MAPA DE EMPATÍA DE LA COMUNIDAD LOCAL



ANEXO H. MAPA DE EMPATÍA DE LOS OPERADORES TURÍSTICOS



ANEXO I. MAPA DE EMPATÍA DE LOS EXPERTOS EN PLANIFICACIÓN TURÍSTICA



ANEXO J. TALLER DE VALIDACIÓN DEL PROBLEMA IDENTIFICADO

Go to www.menti.com and use the code 55 75 96 9

Validación del problema de proyecto de materia integradora

Mario Sobrevilla
Karla Valencia

The screenshot shows a Zoom meeting interface. On the left, a presentation slide with a dark background and white text. At the top of the slide, it says 'Go to www.menti.com and use the code 55 75 96 9'. The main title of the slide is 'Validación del problema de proyecto de materia integradora'. Below the title, the names 'Mario Sobrevilla' and 'Karla Valencia' are listed. On the right side of the screen, there are four small video thumbnails showing the faces of participants in the meeting.

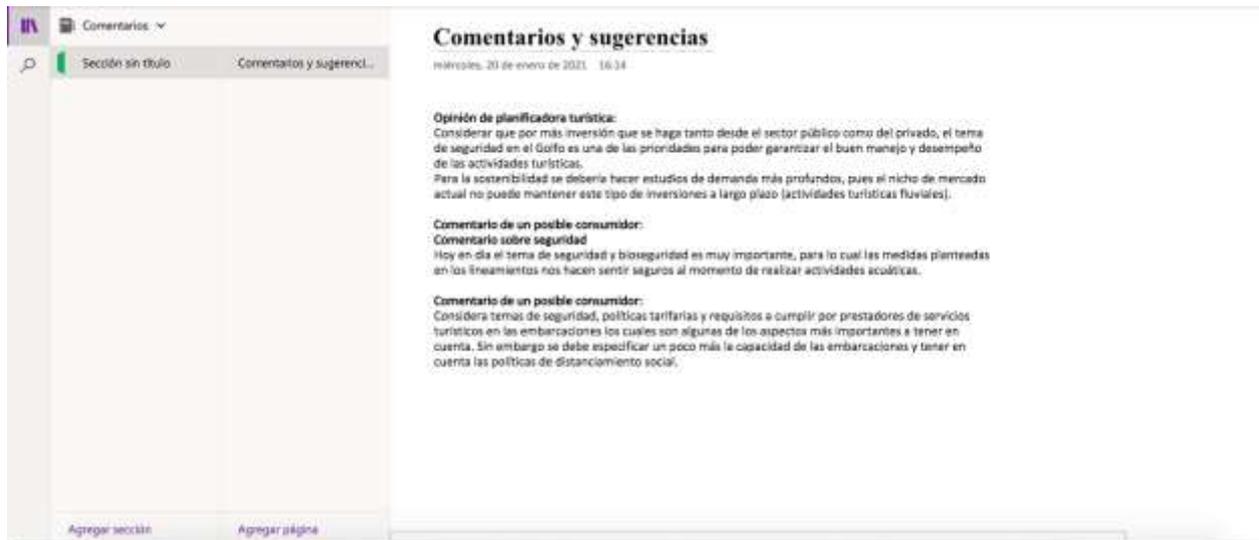
ANEXO K. ENTREVISTA A EXPERTO EN ÁREA DE MARÍTIMA



ANEXO L. ENTREVISTA A PLANIFICADORA TURÍSTICA DE LA EMPT



ANEXO M. VALIDACIÓN DEL PROTOTIPO



The screenshot shows a web application interface with a sidebar on the left and a main content area on the right. The sidebar has a search icon and two sections: 'Sección sin título' and 'Comentarios y sugerencias'. The main content area is titled 'Comentarios y sugerencias' and includes a date and time stamp: 'miércoles, 20 de enero de 2021, 16:34'. Below this, there are three sections of text:

Opinión de planificadora turística:
Considerar que por más inversión que se haga tanto desde el sector público como del privado, el tema de seguridad en el Golfo es una de las prioridades para poder garantizar el buen manejo y desempeño de las actividades turísticas.
Para la sostenibilidad se debería hacer estudios de demanda más profundos, pues el nicho de mercado actual no puede mantener este tipo de inversiones a largo plazo (actividades turísticas fluviales).

Comentario de un posible consumidor:
Comentario sobre seguridad
Hoy en día el tema de seguridad y bioseguridad es muy importante, para lo cual las medidas plasmadas en los lineamientos nos hacen sentir seguros al momento de realizar actividades acuáticas.

Comentario de un posible consumidor:
Considera temas de seguridad, políticas tarifarias y requisitos a cumplir por prestadores de servicios turísticos en las embarcaciones los cuales son algunos de los aspectos más importantes a tener en cuenta. Sin embargo se debe especificar un poco más la capacidad de las embarcaciones y tener en cuenta las políticas de distanciamiento social.

At the bottom of the sidebar, there are two buttons: 'Agregar sección' and 'Agregar página'.

ANEXO N. CÓDIGO QR PARA ACCEDER A LOS LINEAMIENTOS Y A LA PLATAFORMA PARA LA VALIDACIÓN DEL PROTOTIPO



ANEXO O. PÓSTER

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO FLUVIAL EN LA RÍA GUAYAS

PROBLEMA

A pesar de los intereses por desarrollar el turismo en la Ría Guayas, esta ha sido ineficientemente aprovechada, debido a estar excluida del proceso de planificación turística de la ciudad, además de la inexistencia de normativa que pueda regular a las embarcaciones presentes en el atractivo.

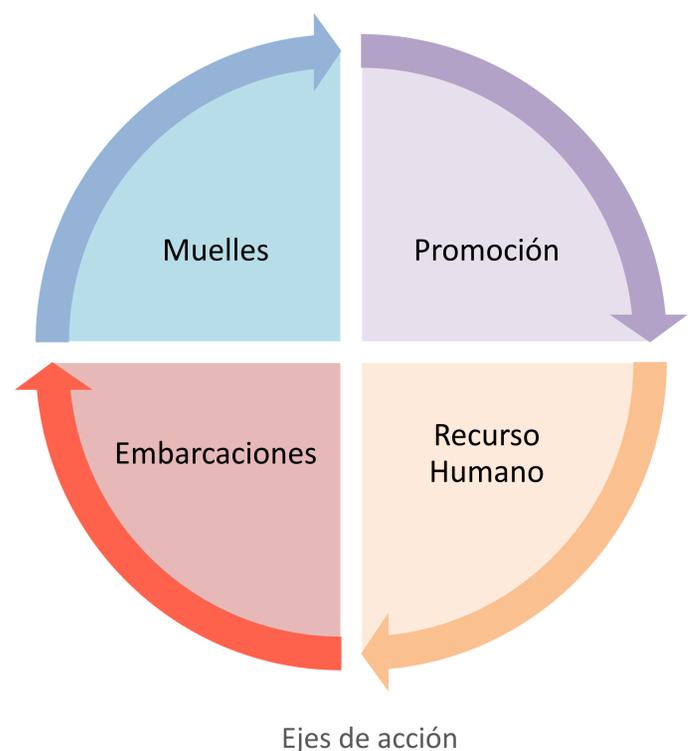
OBJETIVO GENERAL

Elaborar los lineamientos estratégicos para el desarrollo del turismo fluvial en el río Guayas como herramienta de diversificación de la oferta turística de Guayaquil.



PROPUESTA

Para solucionar la problemática planteada se han desarrollado lineamientos estratégicos para el turismo fluvial en la Ría Guayas, estos cuentan con un diagnóstico situacional en que se analiza la vocación turística del atractivo, la potencialidad turística de la zona en la que se encuentra la Ría Guayas, además de un análisis de la oferta y la demanda del turismo fluvial y un análisis de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de la ría, con base en estos factores, se desarrollaron los lineamientos cuya misión es direccionar el desarrollo del turismo fluvial en la Ría Guayas a través de la propuesta de estrategias para su operatividad, buenas prácticas ambientales, fortalecimiento del recurso humano y promoción; la propuesta cuenta con un total de 86 lineamientos, distribuidos entre los generales y los específicos, estos últimos responden a los ejes de acción: muelles, embarcaciones, recurso humano y la promoción, cada uno de estos está alineado a un objetivo estratégico.



RESULTADOS

A través del análisis de la oferta y de la demanda del turismo fluvial, se identificaron 4 operadoras turísticas que ofrecen recorridos en la ría, en cuanto a la demanda, gracias a las encuestas se hallaron 4 segmentos de mercado: el guayaquileño joven, el guayaquileño adulto, el ecuatoriano joven no residente en Guayaquil y el extranjero adulto. Además, se analizó la vocación turística del atractivo, dando como resultado una mediana vocación. A través de la elaboración de la matriz FODA cruzado, se identificó la relación entre sus variables internas y externas, ubicando al atractivo en zona de desgaste, lo cual significa que los recursos de la ría están siendo desaprovechados para el turismo. Finalmente, para corroborar los dos últimos datos, se calculó el índice de potencialidad turística el cual resultó ser de un 27% que representa una baja potencialidad.



CONCLUSIONES

- La principal necesidad desde la perspectiva de los operadores turísticos es la implementación de nuevos muelles, pues la mayoría de los existentes pertenecen a empresas privadas.
- El horario para realizar recorridos en la Ría Guayas preferido por los clientes potenciales es en la tarde y el precio que están dispuestos a pagar los segmentos nacionales varía entre los \$5 y \$10 mientras que los extranjeros pagarían más de \$30 por un recorrido fluvial.
- La vocación turística del territorio no se encuentra consolidada debido a un déficit en la capacidad del sitio; entre las principales falencias que se evidenciaron están: la falta de personal correctamente capacitado para realizar recorridos, la escasa planificación turística y promoción del atractivo.

ANEXO P. RECORRIDO FLUVIAL



ANEXO Q. EMBARCACIONES UTILIZADAS PARA RECORRIDOS FLUVIALES



ANEXO R. PORTADA PARA FERIA IDEAR

