

Tranporte como medio de traslado de personas en el sector turístico



Carlos Albán

**Publicaciones científicas
Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE**

Créditos

El transporte como medio de traslado de personas en el sector turístico

Carlos Albán

ISBN:

978-9942-765-09-3

Pares revisión científica:

Cristina Molina

Jorge Cañar

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

Crnl. Ramiro Pazmiño (Rector)

Publicación autorizada por:

Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

Edición y producción:

David Andrade Aguirre

daa06@yahoo.es

Diseño editorial

David Cabrera Reinoso

thedavox@gmail.com

Derechos reservados. Se prohíbe la reproducción de esta obra por cualquier medio impreso, reprográfico o electrónico.

El contenido, uso de fotografías, gráficos, cuadros, tablas y referencias es de exclusiva responsabilidad del autor.

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

Av. General Rumiñahui s/n, Sangolquí, Ecuador

www.espe.edu.ec

Los derechos de esta edición electrónica son de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, para consulta de profesores y estudiantes de la universidad e investigadores en www.repositorio.espe.edu.ec.

Indice	Pag.
Presentación	7
Cápitulo I	
Turismo y transporte	11
El turismo	13
Influencia del turismo en el desarrollo cualitativo del transporte	18
Relación del transporte con el sector turismo	19
Señalización turística	19
Desarrollo histórico del transporte de pasajeros a nivel mundial	25
Transporte marítimo	28
Transporte fluvial	31
Transporte terrestre	32
Transporte ferroviario	36
Transporte espacial	39
Cápitulo II	
Transporte de carreteras	41
Red y terminales de transporte	43
Compañías nacionales de transporte	46
Transporte internacional	47
Red Vial Estatal del Ecuador	48
Servicio de transporte turístico	52
Normas técnicas ecuatorianas	54
Norma para conductor de transporte turístico terrestre	55
Transporte ferroviario	58
Rutas turísticas	59
Plan de rehabilitación ferroviario	68
Cápitulo III	
Transporte marítimo y fluvial	71
El transporte marítimo	73
Puertos del Ecuador	77
Cruceros y rutas turísticas	80
Normas marítimas en el Ecuador	83
Normas técnicas marítimas	86
Cápitulo IV	
Transporte aéreo	89
Antecedentes y actualidad	91
El transporte aéreo	91
Aeropuertos del Ecuador	94
Vuelos domésticos e internacionales	96
Organismos reguladores	97
Bibliografía	101

ESPACIO EN BLANCO

Reconocimientos

A la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE por el prestigio académico y de investigación en Ecuador.

Al SENECYT por permitir que proyectos como Prometeo y Ateneo formen parte del desarrollo del Ecuador.

Al CEAC y al gran equipo que lo conforman, especialmente a nuestro director Ing. Galo Vásquez.

A mis colegas de la carrera de Ingeniería en Turismo y Hotelería.

A la Lic. Nilda Chirinos. Coordinadora de GEUS, Universidad de Carabobo.

A la Dra. Magda Cejas M, nuestra PhD del CEAC, quien en todo momento estuvo orientando el desarrollo de este libro.

Agradecimientos

A mis padres, esposa e hijo

ESPACIO EN BLANCO

Presentación

Se ha demostrado que una de las actividades más preponderante en el mundo es el turismo, es una actividad cuyo crecimiento cada vez es mayor e implica que está convirtiéndose en una de las principales potencias en el mundo. En el plano económico el turismo representa una de las alternativas más consideradas en los ingresos de los países, también una alternativa de empleo para los ciudadanos en las sociedades y países actuales.

Ante estas consideraciones importante es destacar la creación de empleo en el sector turístico, el cual determina una mejora significativa para los países, por cuanto permite incrementar el número de personas en el campo laboral, de igual manera, las oportunidades que se presenta en la mejora de los niveles de confianza para los consumidores y las buenas expectativas que se crean alrededor de las mejoras y el incremento de empresas interesadas en invertir en el turismo de sus países, lo que implica la creación de buenas expectativas de los empresarios turísticos de cara al comportamiento de la actividad en el sector.

No obstante, cabe destacar que en muchos de los países que poseen atractivos turísticos, las personas optan por emplear diversidad de opciones debido a factores tales como: la presión urbanística, el consumo de recursos naturales y otros elementos de presión ambiental, que convierten a grandes zonas de atracción turística en lugares en los que se hace cada vez más necesaria la implantación de estrategias de desarrollo sostenible, y la adaptación de medidas de política económica, así como medios de transporte idóneos.

No cabe duda que existe una trilogía importante en el tema turístico, al considerar el medio ambiente, el turismo, y el transporte teniendo en cuenta todo lo concerniente a las regulaciones, normativas y procedimientos que permita garantizar la compatibilidad de un disfrute y al mismo tiempo el mantenimiento que conlleva para los países de espacios turísticos acorde con la demanda y el incremento de la actividad turística, siendo esta una actividad netamente sostenible.

El sistema turístico está definido por el resultado de las interacciones entre diferentes sectores privados y públicos para construir el producto turístico. La estructura del turismo es compleja y su conexión con otras actividades, como el comercio, el transporte, la construcción, tienen múltiples impactos sobre la economía, la sociedad o el medio

ambiente. Por lo cual el turismo representa una mejora económica a nivel local, regional o nacional de los países.

Por otro lado la gestión pública, permite considerar los espacios de impacto que genera el turismo, así como la importancia que éste posee en el marco de la economía, medio ambiente y el desarrollo sostenible, para lo cual los medios de transporte representan un factor estratégico de gran relevancia.

Magda Cejas PhD

Notas del autor

1. El autor realizó consultas en fuentes de primera mano respecto a la temática que se aborda en el desarrollo de este libro didáctico.
2. Las bases conceptuales se desprenden única y exclusivamente de la revisión bibliográfica consultada durante el desarrollo del texto.
3. El libro responde a un interés didáctico y científico. En la obra, el estudiante de la carrera de turismo podrá acceder a consultas inherentes al tema.

Ing. Carlos Albán Yáñez

ESPACIO EN BLANCO

Capítulo I



TURISMO Y TRANSPORTE

ESPACIO EN BLANCO

“Viajar es más que ver lo que hay para ver; es iniciar un cambio en nuestras ideas sobre lo que es vivir que continúa en nosotros de manera profunda y permanente”. Miriam Beard

El turismo

Es importante iniciar esta unidad con el concepto del **turismo** emitido por la Organización Mundial del Turismo, el cual hace mención a que el turismo comprende aquellas actividades que pueden realizar las personas (turistas) durante sus viajes y estancias en lugares que son diferentes al de su entorno habitual, por lo cual implica desarrollarlo en un periodo consecutivo inferior a un año y mayor a un día, con fines de ocio, por negocios o por otros motivos.

De la misma forma la Organización de las Naciones Unidas (2010) menciona que, todos los seres humanos desde su nacimiento precisan de libertad y dignidad con el reconocimiento de derechos iguales e inalienables constituido por todas aquellas condiciones indispensables que aprueban la realización de las personas. Coinciden igualmente Papacchini & Nino (1945) que la ejecución de facultades o reivindicaciones relacionadas a bienes básicos garantizan una vida digna sin considerar su edad, género, raza, idioma o ideología política sino más bien velándose por su bienestar y deleite.

Cabe destacar que igualmente al turismo se le han asignado varias definiciones que a continuación se dan a conocer:

“El turismo es un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de un lugar de residencia habitual a otro en el que o ejercen alguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de suma importancia económica y cultural” (Padilla, 1980:74).

“El turismo es un conjunto bien definido de relaciones, servicios e instalaciones que se generan en virtud de ciertos desplazamientos humanos”. (Cuervo, 1967:29).

Para Walter Hunziker y Kurt Krapf (1942) “El Turismo es el conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas fuera de su domicilio, en tanto que dichos desplazamientos y permanencia no están motivados por una actividad lucrativa”.

El turismo implica una alteridad espacial. El destino debe tener necesariamente unos límites que conlleven un dentro y un fuera.

Destino turístico

Kotler Et Al. (1997) los define como «sitios con alguna forma de límite real o percibido, como el límite físico de una isla, las fronteras políticas o incluso las fronteras creadas por el mercado»

El turismo también ha sido considerado como “un sistema abierto, de cinco elementos, interactuando en un amplio medio ambiente. Siendo estos elementos: uno dinámico, el turista; tres geográficos: la región generadora, la ruta de tránsito y la región de destino, y un elemento económico, la industria turística» (Leiper, 1979:309).

Así entonces se hace necesario acotar que en las definiciones antes presentadas la palabra **desplazamiento** está como referencia básica para efectuar turismo, por lo tanto la finalidad de los medios de transporte dentro del sistema turístico es la de permitir el desplazamiento del turista, esto hace que estos medios permitan tener acceso al lugar en el cual se ubican o localizan los atractivos turísticos.

En cuanto a la relevancia del turismo sería relevante acotar que el mismo ya desde los años 50, cuando cada vez más era accesible el viaje internacional, al cual un porcentaje mayor de la población podía tener acceso. Hubo muchos factores que intervinieron en estos aspectos, por ejemplo, la aparición del avión de pasaje, igualmente los precios del petróleo, aparecen las acciones pagadas y el aumento del tiempo libre que otorgaban las empresas.

Igualmente el desarrollo de las tecnologías y las comunicaciones así como de los medios de transporte, fueron factores determinantes que generaron grandes oportunidades para viajar, lo que implicó llegar a nuevas y lejanas regiones de acogida o destino turístico.

En el mundo se conoce que el turismo internacional ha registrado un crecimiento casi ininterrumpido a lo largo del tiempo, aumentando en periodos de auge económico, moderando su crecimiento en periodos de recesión y recuperando rápidamente su elevado ritmo de crecimiento tras un período de crisis económica.

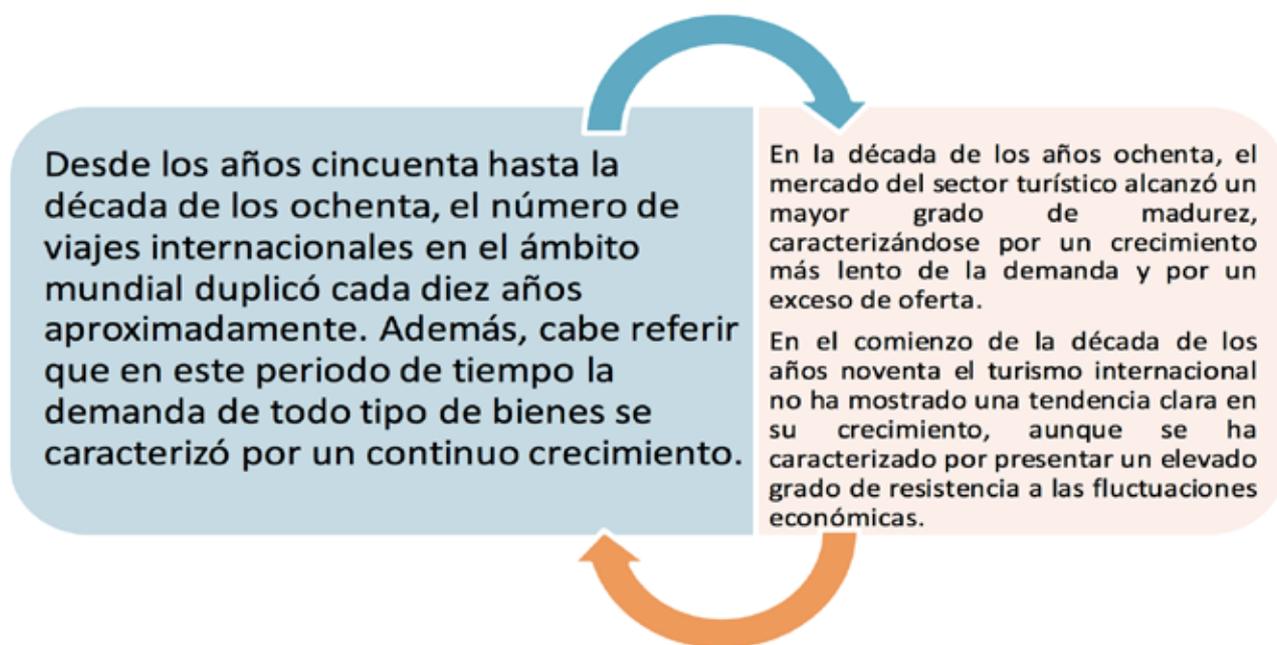
Otro factor que contribuyó al aumento del turismo internacional fue el progresivo crecimiento de las relaciones comerciales entre los distintos mercados mundiales que trajo consigo el correspondiente incremento de los desplazamientos, no ya por motivos de ocio, sino por razones de negocios o estudios profesionales. Todo ello favoreció el desarrollo de una oferta estandarizada, basada en paquetes turísticos que permiten gestionar la demanda de un elevado número de turistas conforme a sus intereses y necesidades.

En el mundo de la misma manera, el turismo nacional se ha visto favorecido en virtud del desarrollo que se ha producido igualmente por diferentes factores, en especial el transporte. Esta situación ha hecho posible que las personas puedan movilizarse personal y colectivamente dentro de su propio país.

Por otra parte, las continuas mejoras que se estaban produciendo en el nivel de vida de los ciudadanos de los países más desarrollados permitieron dedicar un mayor tiempo libre a nuevas formas de ocio, así como también invertir en las infraestructuras básicas de las ciudades con el objeto de mejorar los desplazamientos y el acceso a una mayor información.

Según informes internacionales la actividad turística está claramente influenciada por el crecimiento económico, distinguiéndose distintas etapas en su evolución las cuales se denotan en la figura 1.1.

Figura 1.1 Actividad Turística.



Fuente: Albán, Carlos (2016)

A tenor de lo expuesto igualmente es necesario hacer referencia de las diversas formas que expresan la relevancia del turismo a través de los tipos o clasificación existente la cual se observa en la tabla siguiente:

Tabla 1: El turismo y sus diversas definiciones.

Ecoturismo	Cubre una amplia gama de hechos diferenciales con diferentes grados de interrelación con el componente de naturaleza; desde pequeños grupos de personas con interés científico en un tema, a grandes números de personas que desean incorporar una excursión de un día a una reserva natural. Dado su gran potencial, la renta generada puede dedicarse en parte a financiar proyectos de conservación y protección de los recursos naturales.
Turismo temático	Este tipo de turismo genera viajes motivados por el interés hacia un asunto concreto, superando motivaciones más tradicionales como el clima o la localización geográfica. Su fuerza queda patente en el hecho de que ha sido un catalizador del auge de nuevos destinos basados únicamente en un ocio de este tipo. Gozan de un interés creciente por consumidores que disponen de poco tiempo de vacaciones, ya que ofrecen un producto concentrado.
Turismo de Ferias/Congresos	Corresponden a segmentos que se desarrollan de forma rápida con la idea de desestacionalizar, a lo largo de los meses de invierno, el turismo vacacional. Los países receptores de este tipo de turismo están aprovechando el tirón de este mercado construyendo instalaciones atractivas para su uso.
Turismo Cruceros	Está experimentando una fenomenal tasa de crecimiento y se espera que siga creciendo a buen ritmo en el próximo decenio (1997: 7 millones // 2000: 9 millones). A pesar de esto el rápido crecimiento de la capacidad en el Mediterráneo en respuesta a la demanda generada, está empezando a preocupar por el peligro de un inminente exceso de oferta. Para hacer frente a las proyecciones de crecimiento de la demanda, están construyéndose en este momento nuevos barcos de crucero, cada vez mayores.
Turismo de aventura. Montaña	Cada vez resulta más fácil concertar un circuito con guía a cualquier montaña del mundo. Esto tiene consecuencias en materia de seguridad, al tratarse de escaladores no profesionales.

Turismo receptor	Es el que realizan los no residentes en un país cuando llegan a él (<i>inbound, incoming</i>)
Turismo interno	Es el que realizan los residente de un país cuando viajan dentro de él (<i>domestic</i>)
Turismo emisor	Es el que realizan los residentes de un país cuando salen fuera de él (<i>outbound</i>) -
Turismo de mar	En 1996, 2 millones de pasajeros viajaron en submarinos de turismo. El mundo submarino es percibido como una nueva frontera, todavía por explorar. La tendencia actual es a construir submarinos transparentes
Turismo en la Antártida	En 1997, 10.000 turistas visitaron la península antártica. Parece reunir todas las condiciones para convertirse en la próxima frontera del turismo. Probablemente se desatará una fuerte oposición de parte de ambientalistas. Esto determinará el grado de evolución de este turismo
Turismo en el espacio	A pesar de que hoy no es fácil viajar al espacio, hay empresas que están ofreciendo el futuro viaje espacial. Lo más probable es que se comience con vuelos orbitales bajos alrededor de la Tierra. Este turismo puede generar una industria de más de un billón y medio de pesetas.
Turismo activo o pasivo	Por la actitud del viajero.
Turismo de estancias o residencial y turismo itinerante	Por el tiempo empleado para el desplazamiento o la estancia:
Por la renta	De élite; de masas, y social.
Por el motivo	Religioso, sol y playa, negocios, etc.

Fuente: Albán, Carlos (2017)

Es necesario resaltar que la suma de turismo emisor más el turismo receptor constituye el **turismo internacional**.

La suma del turismo emisor y el interno nos da el **turismo nacional**.

Y la suma de turismo receptor e interno nos da el **turismo interior**.

No obstante un lugar puede ser muy atractivo turísticamente pero no podrá desarrollarse como zona turística si carece de infraestructura y no es accesible para los medios de transporte.

Para una actividad turística en una zona debe tener por lo menos alguna de las siguientes características o variables:

1. Trazado de líneas férreas
2. Autopistas,
3. Rutas aéreas
4. Rutas marítimas

Esto será el detonante para la popularidad negativa o positiva de un destino turístico.

Influencia del turismo en el desarrollo cualitativo de los transportes

El impacto que han representado para la sociedad los medios de transporte es de tal magnitud, que para poder efectuar cualquier tipo de desplazamiento se requiere de éstos.

El hombre desde su nacimiento ha contado con algún mecanismo para moverse de un lado a otro, iniciando una cadena que comienza en el vientre, en los brazos de la madre, posteriormente gateando y por último caminando.

De esta manera, fue progresando en su intento por recorrer distancias en el menor tiempo posible y efectuándola a través de sus extremidades inferiores; tomando en cuenta estos factores espacio – tiempo, se hacían de difícil ejecución para determinadas épocas. Esto le permitió al hombre estudiar o analizar cómo mejorar las condiciones de espacio – tiempo, es aquí donde surge la importancia de la tecnología.

El primer medio de transporte después del humano, es el de los animales y éste a su vez sirvió para transportar estructuras de madera o metálicas como carretas, carrozas, entre otros; de esta manera fue perfeccionando los diseños hasta llegar a diseñar los ferrocarriles, el automóvil, entre otros.

Relación del transporte con el sector turismo

Partiendo de la definición sobre el turismo como fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de un lugar de residencia habitual a otro en el que o ejercen alguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de suma importancia económica y cultural, se hace denotar que es de vital importancia la actividad del transporte en el turismo. A tal efecto es imperante indicar las señalizaciones que giran en torno al turismo.

Señalización turística

La señalización es la parte de la ciencia de la comunicación visual que estudia las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y el comportamiento de los individuos. Es de carácter “autodidáctico”, entendiéndose éste como modo de relación entre los individuos y su entorno.

La señalización es la parte de la ciencia de la comunicación visual que estudia las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y el comportamiento de los individuos. Es de carácter “autodidáctico”, entendiéndose éste como modo de relación entre los individuos y su entorno.

Se aplica al servicio de los individuos, a su orientación en un espacio, a un lugar determinado, para la mejor y la más rápida accesibilidad a los servicios requeridos y para una mayor seguridad en los desplazamientos y las acciones.

En este sentido, existe un aumento en el flujo de individuos de procedencias y niveles socioculturales muy distintos. Sin embargo, este movimiento demográfico tiene el carácter de circunstancial; esto implica que las personas se encuentran constantemente frente a situaciones nuevas de organización y morfología del espacio, lo cual acarrea problemas en su desenvolvimiento y por consiguiente una mayor necesidad de información y orientación.

Por ejemplo normalmente se hace referencia a los usuarios de diferentes nacionalidades que a través de su diversidad lingüística y cultural, grados de alfabetización, componentes psicológicos, etc. Se encuentran interactuando en un lugar determinado: aeropuerto, centro médico, administración pública.

Siguiendo las directrices del Manual de Señalización Turística el diseño de los elementos de señalización busca la funcionalidad de la información ofrecida por estos, con aplicaciones a la empresa, mobiliario urbano, complejos residenciales, complejos industriales, etc. Sus formas, pictogramas y leyendas deberán tener en cuenta el lugar donde se ubican y a quien van dirigidos.

Las ventajas de una buena señalización se traducen la mayoría de veces en ahorro de tiempo, tan importante en todos los aspectos de la vida actual.

La señalización y la señalética son trabajos complejos y delicados, cada proyecto tiene retos diferentes y distinto manejo de la información ya que las reacciones de los usuarios son diversas.

Precisamente la señalización constituye una forma de guía para las personas en un lugar determinado, que llama discretamente su atención y da la información requerida en forma “instantánea” y “universal”.

Pictogramas Atractivos Naturales

Representan la riqueza y biodiversidad de un lugar, una región y un país. Se reconoce como atractivo natural los tipos de montañas, planicies, desiertos, ambientes lacustres, ríos, bosques, aguas subterráneas, fenómenos geológicos, costas o litorales, ambientes marinos, tierras insulares, sistemas de áreas protegidas, entre otros. En este atractivo no se evidencia una intervención humana o si la hay no es predominante.

Figura 1. Pictogramas Atractivos Naturales.



Fuente: Señalización Turística Nacional. Documento en Línea. Consultado en <http://www/es.scribd.com/document/318289342/>

Pictogramas Atractivos Culturales

Representa el conjunto de sitios y manifestaciones que se consideran de valor o aporte de una comunidad determinada y que permite al visitante conocer parte de los sucesos ocurridos en una región o país, reflejadas en obras de arquitectura, zonas históricas, sitios arqueológicos, iglesias, conventos, colecciones particulares, grupos étnicos, manifestaciones religiosas, artesanía, ferias y mercados, shamanismo, explotaciones mineras, centros científicos y técnicos, etc.

Figura 2: Pictogramas Atractivos Culturales.

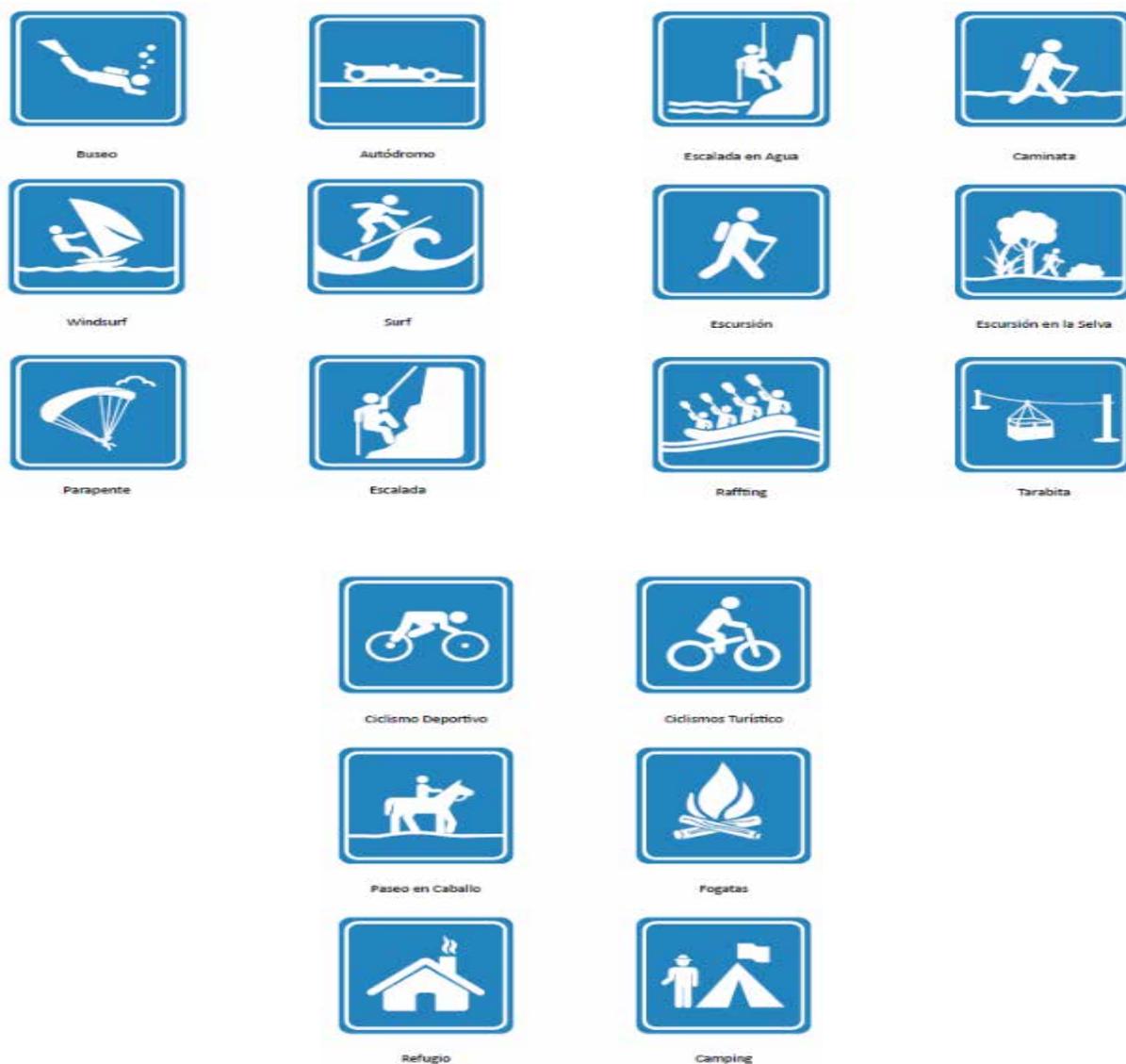


Fuente: Señalización Turística Nacional. Documento en Línea. Consultado en <http://www/es.scribd.com/document/318289342/>

Pictogramas Actividades Turísticas

Representan las actividades turísticas que se producen por la relación oferta/demanda de bienes y servicios implantados por personas naturales o jurídicas que se dediquen de modo profesional a la prestación de servicios turísticos con fines a satisfacer necesidades del visitante o turista.

Figura 3: Pictogramas de actividades turísticas



Fuente: Ministerio de Turismo. Manual de Pictogramas. Documento en Línea. <http://www.turismo.gob.ec/> Consultado en fecha 3/07/2017

Pictogramas Servicios Públicos

Son aquellas que indican a los visitantes la ubicación de servicios públicos o privados sea de salud, de comunicaciones y varios. Las dimensiones en los pictogramas dependerán de la distancia a la que los usuarios se encuentren de la señal, el tamaño recomendado es de 600 x 600 mm.

Figura 4: Pictogramas de servicio de apoyo.



Fuente: Ministerio de Turismo. Manual de Pictogramas. Documento en Línea. <http://www.turismo.gob.ec/> Consultado en fecha 3/07/2017

Pictogramas de Restricción

Representan la prohibición de realizar determinada actividad de manera temporal o definitiva de acuerdo a la necesidad o circunstancia. Las dimensiones en los pictogramas dependerán de la distancia a la que los usuarios se encuentren de la señal, el tamaño recomendado es de 600 x 600 mm.

Figura 5: Pictogramas de Restricción.



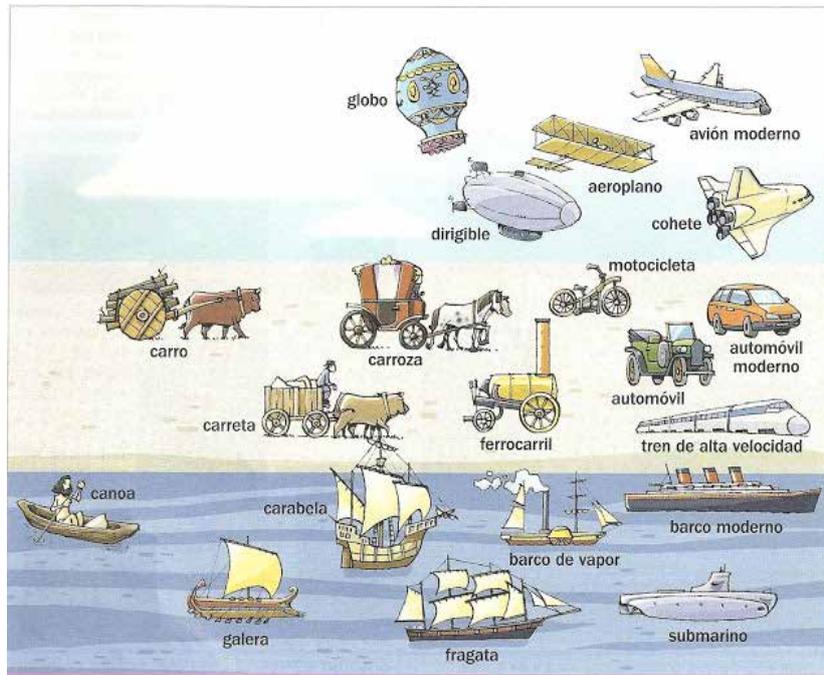
Fuente: Ministerio de Turismo. Manual de Pictogramas. <http://www.turismo.gob.ec/> Documento en Línea. Consultado en 3/07/2017

Desarrollo histórico del transporte de pasajeros a nivel mundial

Desde el primer momento de su existencia, el hombre se mueve, anda y desplaza, quiere ir cada vez más lejos, y para satisfacer sus propósitos, indudablemente tiene que inventar.

Así es como la evolución del hombre hizo que no se conformara con los transportes terrestres, pues quería cruzar los mares, de manera que también inventó los transportes marítimos para navegar por las aguas. Pero con el paso del tiempo, necesitó inventar un medio más veloz, que surcara tierra y agua. Además desde la antigüedad hubo requerimientos de imitar a las aves en su desplazamiento. Y allí no se detuvo su afán de explorar, pronto se logran naves y cohetes para recorrer el espacio, y viajar hacia el satélite de la Tierra y hacia planetas distantes.

Los humanos en nuestro afán de conquista y llegar lejos hemos inventado todos los medios que puedes observar a continuación.



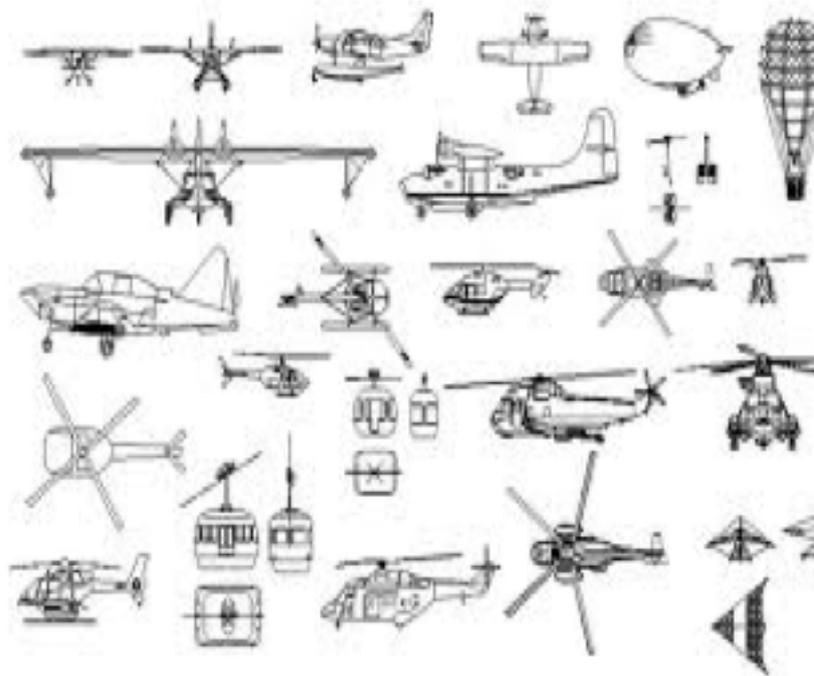
Fuente: <https://www.reddit.com/domain/3.bp.blogspot.com/>

El transporte aéreo

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, el año 1903, no fue hasta después de la I Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

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

En otro orden de ideas, cabe destacar que en España también tiene gran importancia el modo de transporte aéreo, tanto para vuelos nacionales como para los internacionales. El primero es básico para las relaciones entre los territorios insulares de Baleares y Canarias con la península; además, las distancias existentes en la península entre la capital y las ciudades costeras han hecho rentables los desplazamientos por avión. Los nudos internacionales han incrementado cada vez más su importancia debido a la situación estratégica de la península en



Fuente: <https://www.reddit.com/domain/3.bp.blogspot.com/>

el mundo, sobre todo en las relaciones entre Latinoamérica y los países europeos, al hecho de que sea un gran destino turístico mundial.

También el transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en Latinoamérica. Tal es el caso de Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares. Las grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Buenos Aires, São Paulo y Río de Janeiro) son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente, Próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá. Cabe destacar que fue Colombia que en 1919, el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales.

Primeros aviones

Uno de los sueños más viejos del hombre ha sido el de volar y es así como inicia una búsqueda constante para inventar aparatos que le permitan surcar los aires. Leonardo Da Vinci fue uno de los precursores de la creación de aeronaves. La empresa Lilienthal, inspirándose en los pájaros, creó un planeador con línea aerodinámica que se utilizan en la actualidad para los mismos aviones.

No obstante el primer vuelo con motor fue realizado por los hermanos Orville y Wilbur Wright, el 17 de diciembre de 1903 el cual duró solamente 12 segundos.

Globos aerostáticos

En 1700 fue cuando se experimentó utilizando globos más ligeros que el aire y así se inventó el globo aerostático. Fue tanto el auge de los globos elevados por hidrogeno que se creó un globo de pasajeros, pero debido a lo inseguro de este medio de transporte, en la actualidad se utiliza como medio de diversión.

Avión de hélice y helicóptero

Surgen en la primera guerra mundial, pero en la segunda guerra mundial es cuando se lleva a su límite a los aviones propulsados por hélice. Hoy en día ha sido suplantado por el avión propulsado por el motor de propulsión a chorro. El helicóptero, alcanza su perfeccionamiento en la segunda guerra mundial, ahora sirve como eficaz medio de transporte y servicio en las grandes ciudades debido a que la mayoría de edificios y hoteles cuentan con ellos.

Aeronaves modernas

La industria aeronáutica ha logrado alcanzar una relevancia importante debido a que se fabrican aviones tan rápidos como la velocidad de la luz, naves exploradoras del espacio, grandes naves para pasajeros que dan vuelta al mundo.

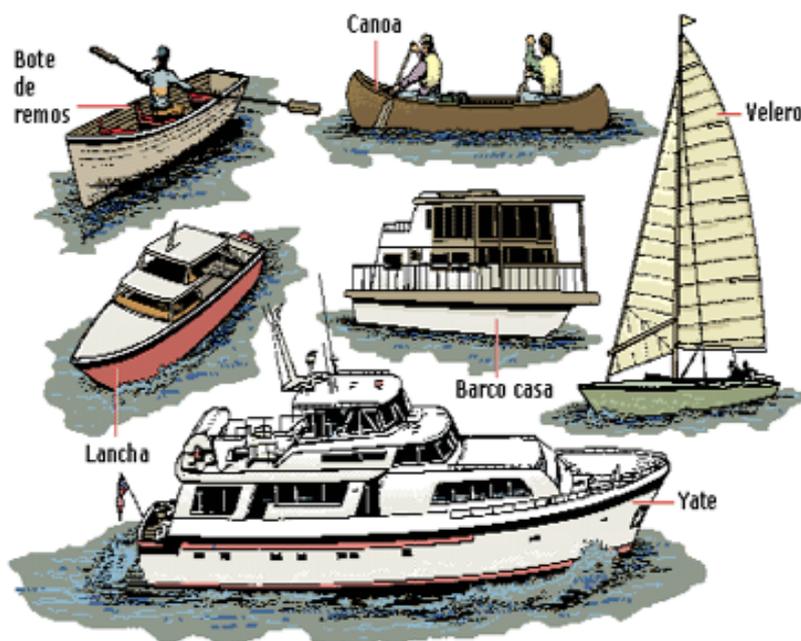
- Entre los aviones de pasajeros más importantes están:
- Boeing 747 o Jumbo Jet
- El Concorde
- Tupolev TU-144

El 4 de octubre de 1957, Rusia mandó el primer satélite artificial de la tierra y desde entonces el hombre ha buscado la manera de viajar al espacio. El 12 de abril de 1961, se elevó desde la plataforma de lanzamiento, el Vostok 1 y tras una hora con 48 minutos regresó después de dar la vuelta al mundo, es importante ya que tenía un pasajero que era Yuri Gagarin.

Se iniciaba de esa manera la carrera espacial. En la actualidad el hombre busca inventar naves que lo transporten más allá de nuestro planeta.

Transporte marítimo

La llegada de los europeos, españoles y portugueses, a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más



Fuente: La Evolución del Transporte .

eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

La apertura de la vía fluvial generó una reducción considerable del tiempo de viaje en el tráfico de mercancías por vía marítima a escala mundial. En América Latina, los ríos Amazonas y Paraná constituyen importantes vías fluviales de navegación, pero sin duda el canal más importante es el canal de Panamá. Éste une el Atlántico con el Pacífico a través del istmo panameño.

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros teatros de operaciones. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Con estos cambios, junto con la adopción de la brújula marinera, hizo posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

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

La balsa

Tomando en cuenta que el planeta está cubierto por agua, las dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Es así como el primer navío sin duda fue un tronco flotante el cual conduciría con pies y manos. Después pensaron que uniendo varios troncos con ataduras podrían construir una plataforma firme o balsa (como le llamaron). En Egipto se construyeron balsas con haces de caña, en otros lugares se ahuecaron los troncos para ser piraguas o canoas.

Primeros barcos

Hace 1200 años antes de Cristo, los fenicios fueron los primeros marinos que utilizaron la madera del cedro para construir grandes y fuertes embarcaciones para aventurarse más allá de sus límites marinos.

Los vikingos, construyeron sobre una estructura de madera sólida que semejava nuestra columna vertebral. Los vikingos eran altos, fuertes y robustos, esto, permitía que empuñaran enormes remos e izaban las velas cuadradas, provenían de las costas del noreste de Europa y se encargaban de asaltar las costas de todo Europa.

Barcos de vapor

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El Clermont, primer barco de vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton. Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson desde la ciudad de Nueva York hasta Albany, que realizó la distancia del viaje de ida y vuelta de casi 483 km. en 62 horas.

El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense Savannah en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, mientras que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, en el mismo tiempo un velero podía hacer sólo tres.

Durante la década de 1870 llegó a las costas del Río de la Plata el barco francés Le Frigidaire, que incluía unas cámaras frigoríficas. Esto produjo un gran avance en el modo de producción del sector de las carnes, las cuales ya no debían salarse para su exportación. Otros productos perecederos se vieron beneficiados con la refrigeración.

Embarcaciones modernas

El motor diésel ha supuesto para los barcos modernos un funcionamiento más económico que ha reemplazado en gran medida a los motores de vapor. La utilización de la energía nuclear en los barcos en la actualidad está restringida a los navíos militares. Otros desarrollos en la navegación moderna son el aerodeslizador, embarcación que va sobre un colchón de aire a unos centímetros del agua o del terreno; equipada con reactores o con alas parecidas a las de un avión o montantes que, a una cierta velocidad, levantan el casco del agua para alcanzar velocidades mayores.

Dentro de los últimos adelantos del hombre en medios de transporte acuáticos, nos encontramos con los **yates** que son pequeñas embarcaciones destinadas al uso de un pequeño grupo de personas, se encuentran equipadas con los adelantos tecnológicos más actuales y pueden navegar en altamar.

Otro invento importante es la **moto ski**, que es el resultado de la búsqueda del ser humano de crear aparatos para su diversión, también es utilizada como medio de salvamento a personas con un accidente acuático ya que son rápidas y cada vez un poco más grandes (para estas utilidades).

Transporte fluvial

Según documentos expuestos en el marco de la historia del transporte, la navegación hizo su aparición en el comercio internacional cuando los barcos pudieron alejarse de las costas, particularmente en los mares del mediterráneo su uso se hizo frecuente. En este sentido y coincidiendo con la revolución industrial se produce una revolución en el transporte. Uno por ejemplo fue el uso del vapor como fuente de energía que permitió la transformación del transporte porque se logró construir medios más eficientes como el barco de vapor y el ferrocarril; que en comparación a las fuentes de energía anteriores: el carbón y la leña, aportaban mayor rapidez y trasladaban mayores volúmenes de carga.

De esta manera, el siglo XX se caracteriza por las constantes innovaciones tecnológicas, la misma que ha afectado a todos los medios de transporte: ferrocarriles, camiones, barcos y aviones. Por tanto, la evolución de los medios de transporte continúa en el transporte marítimo con la introducción de los barcos a motor. En este sentido y a comienzos de 1900 mientras el ferrocarril ya tenía una gran importancia, el transporte auto-

motor iniciaba su evolución transformándose de un medio de transporte casi individual a un medio de transporte colectivo y masificado.

Es así con la construcción y paulatino mejoramiento de las vías terrestres, en la década de 1920 comienzan a utilizarse los camiones de carga, aun para pequeños volúmenes.

Para 1950 ya se utilizaban todos los medios de transporte disponibles: avión, barco, camión y ferrocarril. Cada uno de estos medios estaba amparado por un contrato de transporte con su propia denominación: transporte aéreo, marítimo, terrestre y por ferrocarril. La evolución del comercio obligó a combinar los medios de transporte multimodal, que es la combinación de dos más medios de transporte. La difusión de las tecnologías del transporte como la containerización va a consolidar el establecimiento del transporte multimodal.

Por tanto el uso del transporte fluvial tuvo sus inicios en el Neolítico ya que el cultivo de plantas y el desarrollo de la ganadería, dio lugar a la producción de alimentos e incluso a excedentes agrícolas. El desarrollo de la ganadería produjo nuevos tejidos e hilados; además de los alimentos, tejidos y ganado comenzaron a desarrollar la alfarería. Por eso con los excedentes, se iniciaron los intercambios de productos que pusieron en relación las diferentes culturas existentes, surgiendo el trueque.

El trueque favoreció el transporte, apareciendo nuevas formas como el fluvial, que comunicaba unos poblados con otros a través de los ríos. Para este tipo de transporte utilizaban en principio barcas hechas con pieles de animales aunque más tarde estos materiales fueron perfeccionándose. Cuando llegaron a América los europeos, sobre todo portugueses y españoles, se produjeron grandes cambios y progresos en los transportes. Para el transporte fluvial y marítimo se construyeron numerosos puertos en ríos caudalosos y en los mares, utilizando además, los que ya existían naturales. Así se mejoró la comunicación tanto marítima como fluvial.

Transporte terrestre

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países.

Las carreteras

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas turnpikes (autopistas), en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras.

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria en España. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

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

El arrastre y la rueda

El inicio del transporte se dio cuando nuestros antecesores descendieron de los árboles e inician su vida nómada. El hombre obligo al hombre a moverse para asegurar su comida, con esto, se inició la forma de transportar en algo sus alimentos ya que el hombre en si es débil como animal de transporte. En este sentido, la rueda fue un invento importante que el hombre invento hace 5,500 años y con esto inicio un cambio en el medio de transporte ya que así logro trasladar de un lado a otro sus alimentos más fácil y rápido.

Animales como medio de transporte

Debido a que el hombre no tenía la suficiente fuerza para cargar y transportar alimentos o utensilios para ellos mismos se vio en la necesidad de domesticar a los animales.

El perro fue el primer animal que domesticó el hombre, después utilizo animales más grandes y fuertes para transportar cosas sumamente pesadas junto con el mismo hombre. Y así también ideó la forma de que solo transportaran cosas, sino que también aprovecharía el hombre como alimento, ya alimentándose de lo que los animales

producían o matándolos para aprovechar así la carne y piel para diferentes usos. Con la venida del comercio, el ser humano se dio a la necesidad de establecer rutas comerciales y además de crear las primeras diligencias jaladas por caballos para transportarse de un lado a otro a las mismas personas y sus pertenencias o mercancías.

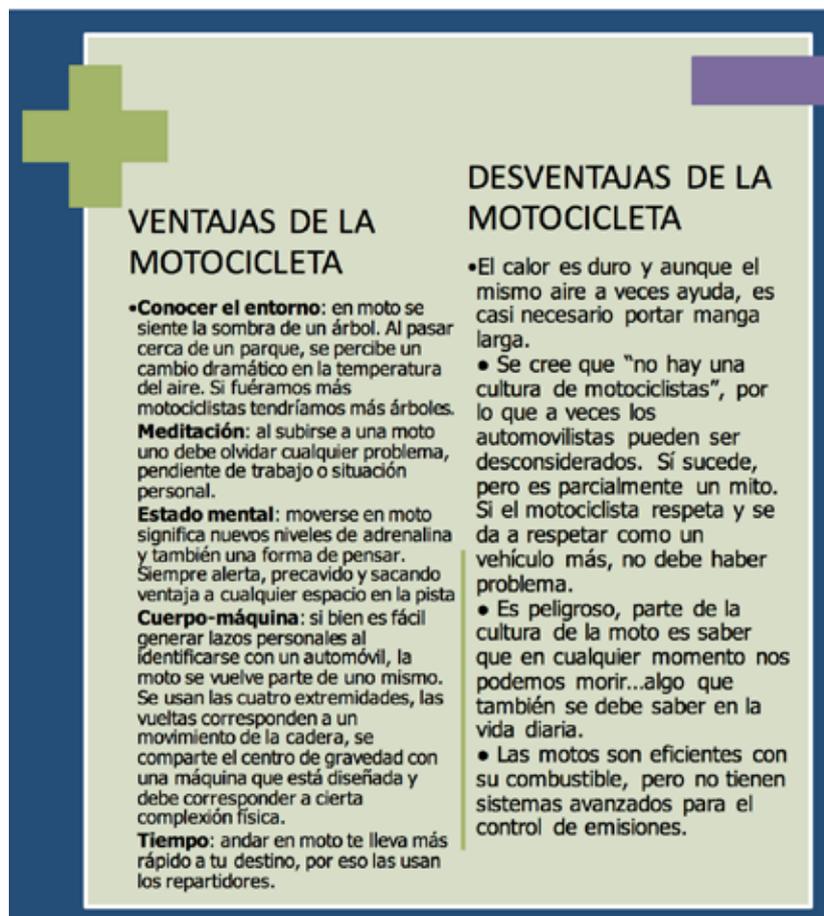
Bicicleta

Se vio en la necesidad de transportarse el hombre individualmente y en 1818 Draisienne inventó el antecedente de la bicicleta: vehículo de dos ruedas, colocadas una delante de otra, con un asiento, manillar para conducir y pedales para propulsarlo. Además encontramos el monociclo.

Motocicleta

Vehículo con 2, 3 y 4 ruedas, autopropulsado, sin vía y a veces puede ser utilizado por 2 personas y ahora alcanzan una velocidad de 100 Km./Hora. Existen tanto ventajas como desventajas de la motocicleta, las cuales se observan en el gráfico siguiente.

Figura 6: Ventajas y Desventajas de la motocicleta.



Fuente: Albán, Carlos (2016) a partir de Monografía sobre Motocicletas.

El automóvil

El hombre buscó la manera de inventar un aparato que lo transportase rápida y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales. Sin embargo en 1882, con el descubrimiento del petróleo, Gottlieb Daimler descubrió que utilizando petróleo, podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo y buen acero barato que fue el que utilizó en su producción Henry Ford, con lo que se creó el automóvil.

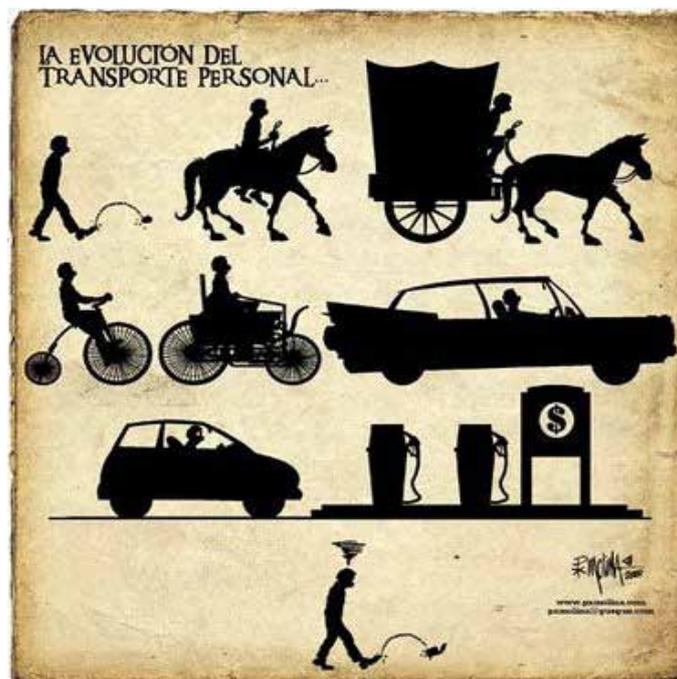
Las guerras desarrollaron nuevas clases de automóviles, tales como los tanques y autobuses. Luego después surgieron variedades de autos y hoy en día la industria automotriz es una de las grandes e importantes del mundo, se consideraban como un lujo y ahora se puede considerar que hoy en día el tener un auto no es un lujo, sino que es una necesidad.

Transportes urbanos

Ya a que en la actualidad hay demasiada población, las autoridades se vieron en la necesidad de crear el transporte urbano para el alto número de habitantes y también por la necesidad en que se ven obligados a recorrer distancias largas. Ya sea un autobús o una combi.

El metro

Ha sido un medio de transporte efectivo en las grandes ciudades ya que consume energía eléctrica, se encuentra establecido bajo tierra y el costo de mantenimiento es bajo y no contamina.



Transporte ferroviario

En el siglo XVIII, los trabajadores de diversas zonas mineras de Europa descubrieron que las vagonetas cargadas se desplazaban con más facilidad si las ruedas giraban guiadas por un carril hecho con planchas de metal, ya que de esa forma se reducía el rozamiento. Los carriles para las vagonetas sólo servían para trasladar los productos hasta la vía fluvial más cercana, que por entonces era la principal forma de transporte de grandes volúmenes. El inicio de la Revolución Industrial, en la Europa de principios del siglo XIX, exigía formas más eficaces de llevar las materias primas hasta las nuevas fábricas y trasladar desde éstas los productos terminados.

Desde mediados de la década de 1830 se desarrolló con rapidez en Gran Bretaña y en la Europa continental la construcción de vías férreas entre ciudades. Los ferrocarriles ingleses fueron construidos por empresas privadas, con una mínima intervención del gobierno, pero en Europa continental casi siempre la construcción estuvo controlada, y en ocasiones fue realizada, por los gobiernos nacionales o estatales. Así se estableció en Europa (menos en Gran Bretaña) la tradición del ferrocarril como empresa pública y la obligación del gobierno de financiar cuando menos en parte el mantenimiento y la ampliación de la infraestructura nacional de vías férreas. La participación del gobierno estaba orientada a impedir la duplicación innecesaria de la competencia en las rutas más lucrativas, como ocurrió en Gran Bretaña, y a garantizar que los ferrocarriles se expandieran de la mejor forma para el desarrollo social y económico del estado o del país del que se tratara. También eran importantes las consideraciones técnicas, económicas e incluso militares.

El primer tren

Desde 1550, los alemanes ya habían construido vías lo cual hace suponer que era posible la posibilidad de lograr inventar estas vías para el tránsito de un tren. Por el año de 1776, las vías de madera habían sido reemplazadas por hierro. En vez de caballos, las ruedas eran usadas para mover los vagones. No pasó mucho tiempo antes de que se esparcieran por toda Europa. En 1789 William Jessop, de Reino Unido creó un vagón con ruedas con pestañas para engancharse, esto significó que se permitiera el paso de las ruedas para moverse de forma segura por la vía. El primer medio de transporte que usó ruedas montadas sobre rieles y que utilizaba la fuerza motriz proporcionada por la máquina de vapor, fue di-

señado por el inglés Richard Trevithick, el 24 de febrero de 1804, al adaptar la máquina de vapor utilizada desde principios del siglo XVIII. La usó para bombear agua y así tirar de una locomotora que hizo circular a una velocidad de 8km/h. Este se puede considerar el primer tren y fue usado para transportar 10 toneladas de acero y 70 hombres, sobre una vía de 15 km, desde la fundición de Penydarren, en el sur de Gales.

El ferrocarril

Hacia 1830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos 1.767 km. de ferrocarriles de vapor. En 1839, el trazado se había incrementado hasta 8.000 km. y desde 1850 hasta 1910 el crecimiento del ferrocarril fue espectacular. La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

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

Fuente: La Evolución del Transporte .



Documento en Línea. <http://el transporte .com> Consultado en 30/3/2017

Los ferrocarriles requerían de guías para el transporte de los vagones; era necesario tener una línea metálica sobre la cual montar los vagones y que estos fueran arrastrados por la locomotora. Estas líneas férreas se construyeron como líneas paralelas separadas por una medida específica. La definición de esta distancia surgió de las prácticas anteriores. Por tanto en los Estados Unidos el ferrocarril se desarrolló por el deseo de comunicar las ciudades de la costa este hacia el interior del país. El primer ferrocarril de vapor se inauguró en 1830 en Charleston (Carolina del Sur).

La construcción de ferrocarriles se siguió extendiendo por todo el mundo, porque era un medio de transporte efectivo, público y de bajo costo y permitía el transporte de carga y de personas a zonas en el interior de los continentes.

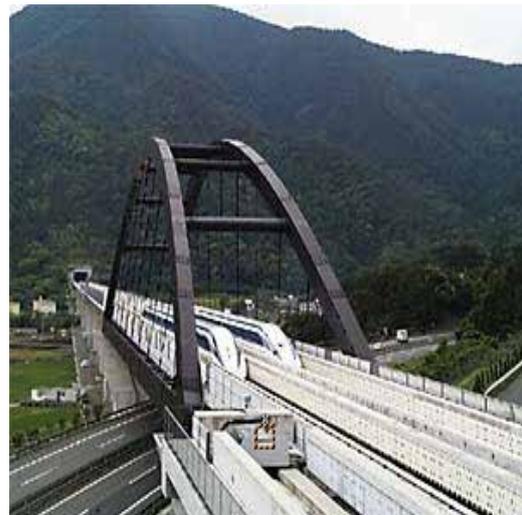
El mantenimiento y la competencia impulsaron cambios: el mantenimiento que requieren las locomotoras con motores de vapor, resultó ser un inconveniente ante el surgimiento del automóvil, que permitía transportes más rápidos que el tren. A mediados del siglo XX surgen otras energías alternativas para ser usadas en los medios de transporte guiados por rieles. Se inicia así la era de locomotoras movidas por motores diésel, las cuales requerían menor tiempo de mantenimiento.

Ferrocarriles magnéticos

Por los años 1960, en Japón se empezó a desarrollar un tren que lograba altas velocidades con poca pérdida de energía debido a que no hacía contacto con los rieles. Así se inició la era de los trenes de levitación magnética

Los primeros trenes de este tipo se movían a velocidades de 270 km/h. Ya para 1994 otros países habían logrado desarrollar sus propios ferrocarriles MAGLEV, entre ellos Estados Unidos, Francia, Alemania, Italia y España. En estos momentos su velocidad ha superado los 300 kilómetros por hora. La Unión Europea, bajo su criterio de unir a los países que la integran, tiene como proyecto conectar nuevas líneas nacionales que permitan ofrecer viajes internacionales en trenes de alta velocidad sin tener interrupciones. Cabe destacar que después de Japón, en Oriente hay otro país que ha desarrollado la tecnología de levitación magnética para construir su propio tren “bala” y este es Corea del Sur. Su proyecto de unir la capital Seúl con Pusan en el sureste peninsular.

Fuente: La Evolución del Transporte.



Documento en Línea. [http//el transporte .com](http://el transporte .com) Consultado en 30/3/2017

Este tipo de transporte terrestre se ha estado perfeccionando con miras a que sea el transporte del futuro, ya que no presenta problemas de contaminación, alcanza velocidades competitivas con el transporte aéreo, y no genera pérdidas de energía por rozamiento.

Su mantenimiento es relativamente cómodo. A finales del Siglo XX los trenes de levitación magnética son los que marcan el camino del desarrollo ferroviario. Este modelo sigue evolucionando y ha generado la puesta en servicio de un tren controlado automáticamente. Las computadoras que controlan este servicio pueden corregir el horario de un tren o modificar la ruta de alguno que venga fuera de su plan original. En 1989 se puso en funcionamiento el metro de Lille, en Francia, gracias a esta renovada tecnología.

Transporte espacial

Una nave espacial o astronave es un vehículo diseñado para funcionar más allá de la atmósfera terrestre, en el espacio exterior. Las naves espaciales pueden ser robóticas o bien estar tripuladas.

Dado el escaso desarrollo real de las naves espaciales, gran parte de las ideas y avances se encuentran todavía en el ámbito de la ciencia ficción, especialmente en la llamada ciencia ficción dura.

El programa del transbordador espacial fue ideado principalmente como sucesor de las misiones Apolo para dotar a la NASA de un programa espacial tripulado en la década de los 80.

Fuente: La Evolución del Transporte.



Documento en Línea. [http//el transporte .com](http://el transporte .com) Consultado en 30/3/2017

La NASA quería abaratar los costos y necesitaba una nave multifuncional. Uno de sus usos sería traer los satélites que eran lanzados al espacio para su reparación en caso de algún fallo. Otra función sería que fuera reutilizable para evitar la pérdida de miles de millones de dólares en cohetes que se iban separando en fases menores y una vez desechados se quemaban durante la reentrada a la atmósfera. Por último se usaría como transporte a la estación espacial que tenía planeada construir la NASA.

En la segunda mitad de la década de los 60, el esfuerzo para mejorar el Apolo se estaba diluyendo, y la NASA empezó a buscar el futuro del programa espacial. Su visión fue la de un programa ambicioso que contemplaba el desarrollo de una enorme estación espacial que se lanzara con grandes cohetes, y que fuera mantenida por un “transbordador espacial” reutilizable que pudiera dar servicio a una colonia lunar permanente y que eventualmente pudiera transportar personas a Marte.

Capítulo II



TRANSPORTE DE CARRETERAS

ESPACIO EN BLANCO

Red y terminales de transporte

Están reguladas por la autoridad nacional del transporte ANT y por las autoridades locales.

Las terminales cuentan con servicios de comunicaciones, alimentación, información turística, seguridad y conexión con el transporte urbano. A continuación entregamos información de algunas terminales:



Terminal Terrestre de Quito (Quitumbe / Sector Sur)

Teléfono: (+593-2) 396 1600



Terminal Terrestre de Quito (Carcelén / Sector Norte)

Teléfono: (+593-2) 398 8200



Terminal Terrestre de Guayaquil (Guayas)
Teléfono: (+593-4) 213 0163 / 213 0336 / 213 0581



Terminal Terrestre de Ibarra (Imbabura)
Teléfono: (+593-6) 264 4675 / 6264 4676



Terminal Terrestre de Riobamba (Chimborazo)
Teléfono (+593-3) 296 2005



Terminal Terrestre de Tulcán (Carchi)
Teléfono: (+593-6) 298 5647



Terminal Terrestre de Quevedo (Los Ríos)
Teléfono: (+593-5) 275 7672 / 275 8309 / 276 2461



Terminal Terrestre de Macas (Morona Santiago)
Teléfono: (+593-7) 270 3748



Terminal Terrestre de Tena (Napó)
Teléfono: (+593-6) 288 8279

Compañías nacionales de transporte

Son variadas las líneas de transporte interprovincial que sirven a la Costa y Sierra de Ecuador. En la región amazónica debido a que todavía no cuenta con todas las carreteras asfaltadas, se utiliza las avionetas y botes debido a las características de la región.

A continuación se detallan algunas compañías de buses que brindan servicios de transportes desde Quito.

- Cooperativa de Transporte Flota Imbabura
Con destinos tanto hacia el norte de Ecuador, como hacia la zona sur y la Costa.
Matriz: Manuel Larrea y Portoviejo, esquina.
Teléfonos: (+593-2) 256 9628 / 256 5620
- Cooperativa de Transportes Ecuador
Con varios destinos dentro de Ecuador especialmente Guayaquil, la costa y el sur del país.
Matriz: Juan León Mera N21-44 y Francisco Robles
Teléfonos: (+593-2) 222 5239 / 250 3842.
- Cooperativa de Transporte Panamericana Internacional
Con varios destinos dentro de Ecuador, especialmente Guayaquil, la costa y el sur del país.
Matriz: Av. Colón E7-31 y Reina Victoria
Teléfonos: (+593-2) 250 1584 / 250 1585.

- Cooperativa de Transportes Flor del Valle
Con destinos hacia el cantón Cayambe y la zona turística de Mindo.
Matriz: Manuel Larrea, entre Asunción y Santiago
Teléfono: (+593-2) 252 7495.

Transporte internacional

En el Ecuador operan empresas internacionales de transporte que ofertan servicios entre ciudades de América del Sur, en un viaje sin interrupciones y en unidades confortables.

El costo promedio del viaje directo entre Lima y Quito, suele estar entre 70 y 80 dólares americanos.

Por razones de facilidad de operación y frecuencia de viajes, es usual por parte de los viajeros la utilización de transportes internos en los países, de frontera a frontera, y tras cumplir los protocolos internacionales de ingreso a otro país, optar por un transporte local hasta el lugar de destino.

A continuación la información de las empresas que ofrecen viajes internacionales directos en bus desde y hacia Quito.

- Expreso Internacional Ormeño

Terminal Central: Av. Javier Prado Este 1059 (Lima-Perú)

Teléfono Perú: (+51-1) 472 1710

Terminal Quito: Av. de los Shyris 1168 y Portugal

Teléfono Quito: (+5932) 246 0027

www.grupo-ormeno.com.pe

- Rutas de América. Transporte y Turismo Internacional

Terminal Central: Av. Paseo de la República 569 y Av. 28 Julio (Lima-Perú)

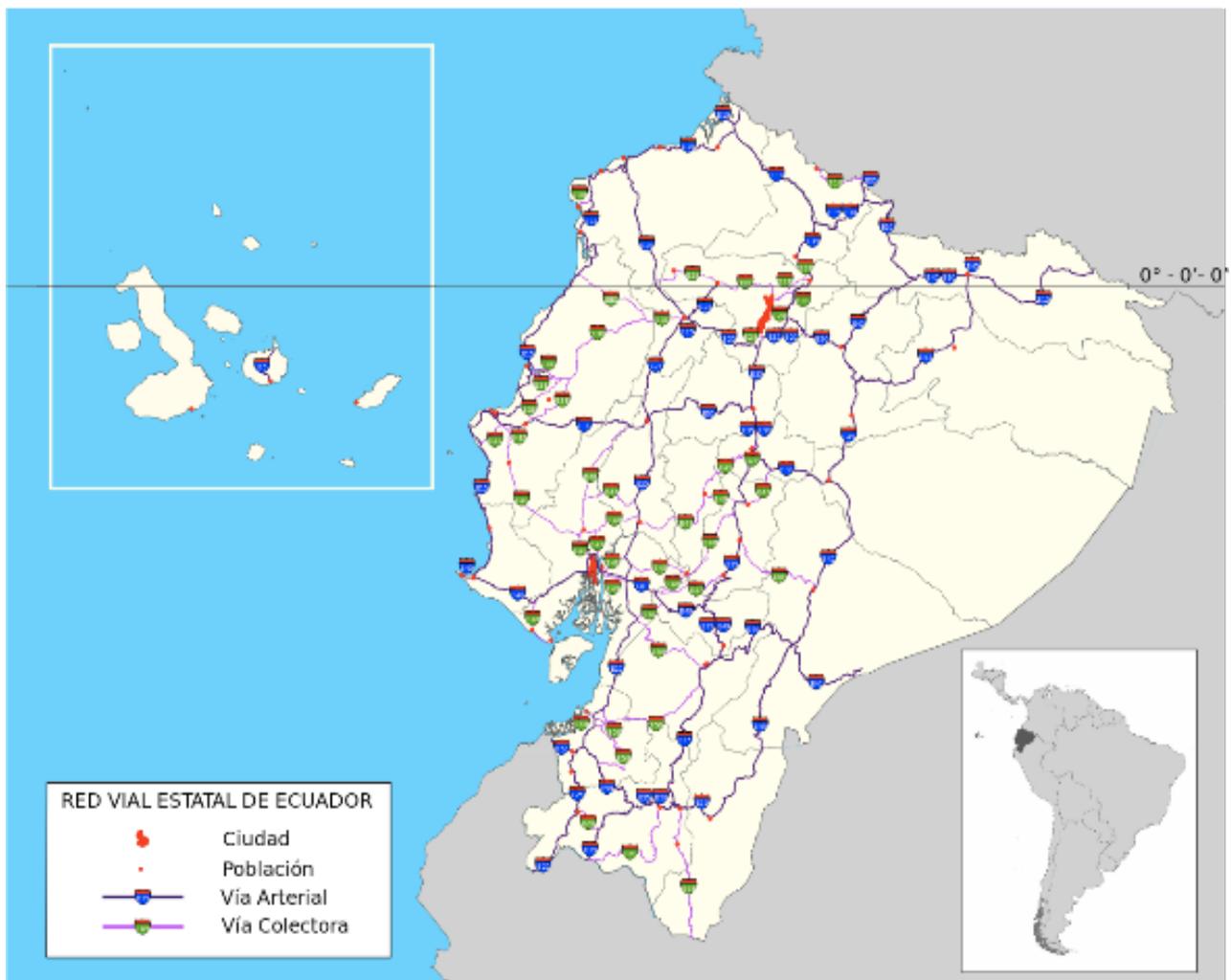
Teléfono Perú: (+51-1) 431 - 6165

Terminal Quito: Selva Alegre OE - 72 y Av. 10 de Agosto

Teléfono Quito: (+5932) 254 8142

www.rutasenbus.com

Red Vial Estatal del Ecuador



Fuente: Mapa Red Vial Estatal de Ecuador. Documento en línea

Circuitos arteriales por provincias.

Vías primarias

Las vías primarias, o corredores arteriales, comprenden rutas que conectan cruces de frontera, puertos, y capitales de provincia formando una malla estratégica. Su tráfico proviene de las vías secundarias (vías colectoras), debe poseer una alta movilidad, accesibilidad controlada, y estándares geométricos adecuados. En total existen 12 vías primarias en Ecuador con aproximadamente un 66% de la longitud total de la Red Vial Estatal.

Las vías primarias reciben, además de un nombre propio, un código compuesto por la letra E, un numeral de uno a tres dígitos, y en algunos casos una letra indicando rutas alternas (A, B, C, etc.).

Una vía primaria es considerada **troncal** si tiene dirección norte-sur. Su número es de dos dígitos e impar. Del mismo modo, una vía primaria es catalogada como **transversal** si se extiende en sentido este-oeste. El numeral de las transversales es de dos dígitos y par. Las vías primarias se numeran incrementalmente desde el norte hacia el sur. Aparte de su denominación alfa-numérica, las vías troncales y transversales (excepto la Troncal de la Costa Alternativa y la Troncal Amazónica Alternativa) tienen asignaciones gráficas representadas por distintos animales de la fauna ecuatoriana. La asignación gráfica es determinada por el Ministerio de Turismo.

Tabla 1: Red Vial primaria. Símbolos.

Troncal Insular Símbolo Gráfico: Galápagos			Transversal Fronteriza Símbolo Gráfico: Jaguar
Troncal del Pacífico Símbolo Gráfico: Delfín			Transversal Norte Símbolo Gráfico: Mono
Troncal de la Costa Símbolo Gráfico: Mariposa			Transversal Central Símbolo Gráfico: Guacamayo
Troncal de la Costa Alternativa Símbolo Gráfico: N/D			Transversal Austral Símbolo Gráfico: Colibrí
Troncal de la Sierra Símbolo Gráfico: Cóndor			Transversal Sur Oso Hormiguero
Troncal Amazónica Símbolo Gráfico: Tucán			Troncal Amazónica Alternativa Símbolo Gráfico: N/D

Fuente: Albán Carlos (2017) a partir de https://es.wikipedia.org/wiki/Carreteras_de_Ecuador# y Documentos Monográficos de Vías Primarias. Consultado en 01/05/2017

Vías secundarias

Las vías secundarias, o vías colectoras incluyen rutas que tienen como función recolectar el tráfico de una zona rural o urbana para conducirlo a las vías primarias (corredores arteriales). En total existen 43 vías secundarias en Ecuador con aproximadamente un 33% de la longitud total de la Red Vial Estatal.

Las vías secundarias reciben un nombre propio compuesto por las ciudades o localidades que conectan. Además del nombre propio, las vías secundarias reciben un código compuesto por la letra E, un numeral de dos o tres dígitos, y en algunos casos una letra indicando rutas alternas (A, B, C, etc.). El numeral de una vía secundaria puede ser impar o par para orientaciones norte-sur y este-oeste, respectivamente. Al igual que las vías primarias, las vías secundarias se enumeran incrementalmente de norte a sur y de oeste a este.

Tabla 2 : Numeral de las Vías.

	<u>Vía Colectora Quito-La Independencia</u>		<u>Vía Colectora Montecristi-Nobol</u>
	<u>Vía Colectora Quito-Tambillo</u>		<u>Vía Colectora Guayabal-La Pila</u>
	<u>Vía Colectora Quito-Cayambe</u>		<u>Vía Colectora Jipijapa-Puerto Cayo</u>
	<u>Vía Colectora Quito-Pifo</u>		<u>Vía Colectora Palestina-San Juan</u>
	<u>Vía Colectora Santo Domingo-Rocafuerte</u>		<u>Vía Colectora Daule-T de Baba</u>
	<u>Vía Colectora Rocafuerte-El Rodeo</u>		<u>Vía Colectora Aurora-T de Salitre</u>
	<u>Vía Colectora Guamote-Macas</u>		<u>Vía Colectora La Unión-T del Triunfo</u>
	<u>Vía Colectora El Triunfo-Alausí</u>		<u>Vía Colectora Milagro-Bucay</u>

	<u>Vía Colectora Guayaquil-El Empalme</u>		<u>Vía Colectora Progreso-Posorja</u>
	<u>Vía Colectora Durán-T de Milagro</u>		<u>Vía Colectora Riobamba-T de Baños</u>
	<u>Vía Colectora Durán-km 27</u>		<u>Vía Colectora Babahoyo-Ambato</u>
	<u>Vía Colectora La Troncal-Puerto Inca</u>		<u>Vía Colectora Guaranda-Chimborazo</u>
	<u>Vía Colectora Cumbe-Y de Corralitos</u>		<u>Vía Colectora Acceso Norte de Ambato</u>
	<u>Vía Colectora Alamor-El Empalme</u>		<u>Vía Colectora Acceso Central de Ambato</u>
	<u>Vía Colectora Catamayo-Macará</u>		<u>Vía Colectora Acceso Sur de Ambato</u>
	<u>Vía Colectora Maldonado-Tulcán</u>		<u>Vía Colectora Cuenca-Puerto Inca</u>
	<u>Vía Colectora Tabacundo-Cajas</u>		<u>Vía Colectora Puerto Bolívar-Y del Cambio</u>
	<u>Vía Colectora El Salto-Muisne</u>		<u>Vía Colectora Pasaje-Y del Enano</u>
	<u>Vía Colectora T del Carmen-Pedernales</u>		<u>Vía Colectora Y de Pasaje-Piñas-Y de Zarcay</u>
	<u>Vía Colectora Y de San Antonio-San Vicente</u>		<u>Vía Colectora Gualaceo-Gualaquiza</u>
	<u>Vía Colectora Y de San Antonio-Bahía de Caráquez</u>		<u>Vía Colectora Loja-La Balsa</u>
	<u>Vía Colectora Chone-Pimpiguasí</u>		

Fuente: Albán Carlos (2017) a partir de Documentos Monográficos de Vías Primarias.
Consultado en fecha 01/05/2017

Servicio de transporte turístico

En el Ecuador existen varias agencias y cooperativas de transporte turístico que brindan servicios a los turistas que nos visitan. Mencionamos algunas de las agencias que trabajan en este sector: Marcotour, Explotour, VanService o Aventura Tour Van.

Seguridad, confort, fiabilidad

¿Qué es Transporte Seguro?

El proyecto Seguridad Integral en el Transporte Público y Comercial “Transporte Seguro”, es una iniciativa del gobierno nacional implementado en el transporte público y comercial por la Agencia Nacional de Tránsito y coordinado con el Sistema Integrado de Seguridad Ecu911.

¿Cuál es el objetivo de implementar este proyecto?

Su principal objetivo es disminuir los índices delincuenciales con el fin de mejorar la seguridad vial y ciudadana de todos los usuarios del transporte terrestre en el territorio ecuatoriano, con la finalidad de contribuir con la justicia y alcanzar el buen vivir de los ciudadanos, fortaleciendo la seguridad y el respeto a los derechos humanos.

Como beneficio adicional, la Agencia Nacional de Tránsito podrá monitorear a través del Departamento de Gestión del Tránsito, las unidades y rutas que circulan en el territorio ecuatoriano con el fin de optimizar y controlar la gestión del tránsito y transporte.

Esta información también estará al alcance de las operadoras de taxis y buses mediante una plataforma implementada por la ANT.

Nueva Ley de Tránsito

El 13 de agosto de 2008, la Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador aprobó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad.

Esta iniciativa tuvo dentro de sus objetivos principales la generación de un marco jurídico para el transporte terrestre, contemplar aspectos relacionados con la prevención y responder de forma técnica a las demandas requeridas por este sector. Esta ley general de transporte recibió modificaciones y actualizaciones que se oficializaron el 29 de marzo de 2011 con la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual aportaba reformas sustanciales a la primera ley.

Así, ambas leyes de tránsito trajeron un nuevo requerimiento para emplear su correcto funcionamiento. En el 2012, fue publicado, mediante decreto, el reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Con este documento, se terminó de reglamentar lo necesario para que se pudiera ejecutar la ley sin mayor obstáculo.

Se puede descargar la referida ley en el enlace: http://www.tramite.ec/wpcontent/uploads/2014/02/Ley_transporte_terrestre.pdf

Reglamento de Transporte Turístico Terrestre de la Ley de Turismo.

Figura 21: Reglamento Transporte Turístico.

TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO

El Ministerio de Turismo del Ecuador recuerda a las empresas de Transporte Terrestre Turístico que para el ejercicio de esta actividad son de obligatorio cumplimiento los siguientes requisitos y disposiciones legales:

1. Obtener el Registro de Turismo y la Licencia Única Anual de Funcionamiento en el Ministerio de Turismo o en los Municipios que tengan descentralizada esta competencia (Art. 8 Ley de Turismo).
2. El Transporte Terrestre Turístico será prestado únicamente por compañías autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos establecidos por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Art. 57 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) y el Ministerio de Turismo (Art. 15 Ley de Turismo), dentro del ámbito de sus competencias.
3. Los prestadores de Transporte Terrestre Turístico, están prohibidos de realizar transporte público regular de pasajeros o cualquier otra modalidad distinta a la que le corresponde (Art.19 Reglamento de Transporte Terrestre Turístico).

La inobservancia de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables al Transporte Terrestre Turístico dará lugar a la imposición de las sanciones que establezca la Ley.

Fuente: Reglamento Transporte Turístico de Ecuador. Documento en Línea. Consulta el 4/06/2017

Normas Técnicas Ecuatorianas

Una norma técnica es un documento aprobado por un organismo reconocido que establece especificaciones técnicas basadas en los resultados de la experiencia y del desarrollo tecnológico, que hay que cumplir en determinados productos, procesos o servicios.

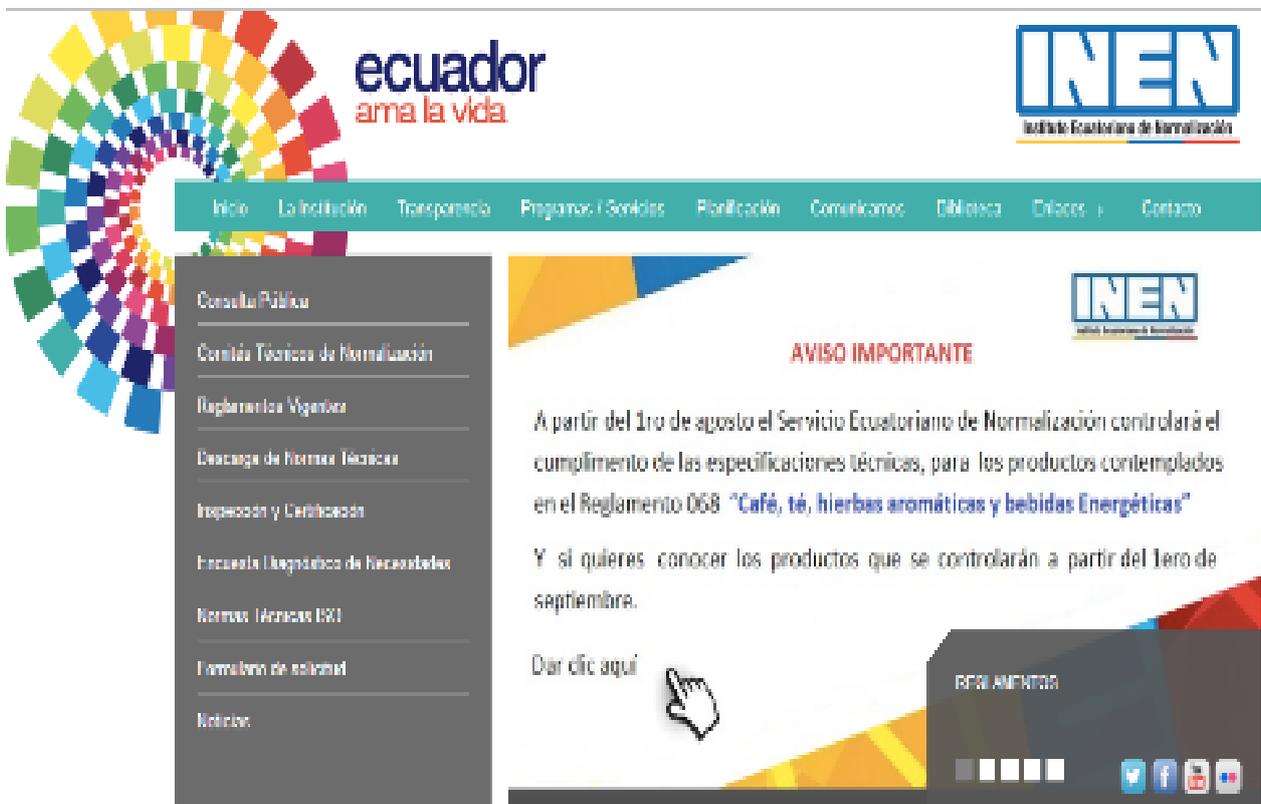
Las normas resultan fundamentales para programar los procesos de producción.

Se crean con el consenso de todas las partes interesadas e involucradas en una actividad (fabricantes, administración, consumidores, laboratorios, centros de investigación). Deben aprobarse por un Organismo de Normalización reconocido.

Se identifican por siglas según el organismo que lo apruebe. En Ecuador el Organismo de Normalización es el INEN (Instituto Nacional Ecuatoriano de Normalización).

Las normas se utilizan para consultar las especificaciones técnicas de un producto, proceso o servicio o buscar información científica sobre una técnica

Figura 22: Sitio Web Ecuador Ama la Vida.



Fuente: Documento en línea. [http:// Ecuadoramalavida.com](http://Ecuadoramalavida.com).
Consulta en fecha 6/7/2017

Norma para Conductor de Transporte Turístico Terrestre.

A continuación se reproduce la norma INEN 2 463:2008, que regula los requisitos para los conductores del transporte turístico terrestre.

Tabla 2: Norma Técnica Ecuatoriana.

<p>Norma Técnica Ecuatoriana Voluntaria</p>	<p style="text-align: center;">TURISMO. CONDUCTOR DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE. REQUISITOS DE COMPETENCIA LABORAL.</p>	<p style="text-align: right;">CIIU: 0000 SV 08.04-408</p> <p style="text-align: right;">NTE INEN 2 463:2008 2008-12</p>
<p style="text-align: center;">1. OBJETO</p> <p>1.1 Esta norma establece los requisitos mínimos de competencia laboral y los resultados esperados que debe cumplir el conductor de transporte turístico terrestre.</p> <p style="text-align: center;">2. ALCANCE</p> <p>2.1 Esta norma se aplica a hombres y mujeres que laboran como conductor de transporte turístico terrestre.</p> <p style="text-align: center;">3. DEFINICIONES</p> <p>3.1 Para los efectos de esta norma, se adoptan las siguientes definiciones:</p> <p>3.1.1 <i>Actitud.</i> Disposición de ánimo manifestada exteriormente.</p> <p>3.1.2 <i>Competencia.</i> Capacidad de desarrollar y aplicar conocimientos, habilidades y actitudes en el desempeño laboral y en la solución de problemas, para cumplir con los requisitos establecidos.</p> <p>3.1.3 <i>Conocimiento.</i> Noción, idea, información, es el saber.</p> <p>3.1.4 <i>Habilidad.</i> Es la destreza de una persona para realizar una tarea, es el saber hacer.</p> <p>3.1.5 <i>Ocupación.</i> Actividad diferenciada caracterizada por un conjunto articulado de funciones, tareas y operaciones, que constituyen las obligaciones atribuidas al trabajador, destinadas a la obtención de productos o prestación de servicios.</p> <p>3.1.6 <i>Postura profesional.</i> Posición, actitud, disposición de una persona con respecto a su trabajo.</p> <p>3.1.7 <i>Resultados esperados.</i> Conjunto mínimo de actividades que componen una ocupación laboral.</p> <p style="text-align: center;">4. DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>4.1 <i>Descripción de la ocupación.</i> El conductor de transporte turístico terrestre se ocupa, principalmente, de trasladar a los turistas en vehículos tipo autobús, furgoneta y automóvil, en ambientes urbanos, carreteras rurales, para excursiones, paseo local, traslados y desplazamientos especiales.</p> <p style="text-align: center;">5. REQUISITOS</p> <p>5.1 Resultados esperados</p> <p>5.1.1 <i>El conductor de transporte turístico terrestre debe:</i></p> <p>5.1.1.1 <i>Inspeccionar y adecuar el vehículo para recibir a los turistas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cumplir con mantenimiento preventivo del vehículo; b) verificar funcionamiento y limpieza de herramientas, radio, televisión, video, micrófono, aire acondicionado, equipos de seguridad, emergencia, botiquín de primeros auxilios, llantas; c) chequear las instalaciones eléctricas, mecánicas y sanitarias; d) detectar y eliminar olores, ruidos excesivos y presencia de insectos. <p style="text-align: right;"><i>(Continúa)</i></p>		
<p>DESCRIPTORES: Turismo, competencia laboral, operación, conductor de transporte turístico terrestre, requisitos.</p>		

Instituto Ecuatoriano de Normalización, INEN - Casilla 17-01-30199 - Baquerizo Moreno EB-20 y Almagro - Cuito-Ecuador - Prohibida la reproducción.

5.1.1.2 Conducir el vehículo en recorrido turístico:

- a) Dominar rutas, itinerarios, vías de acceso principales y alternativas;
- b) comunicar con anterioridad sobre posible alteración de itinerarios de acuerdo con la condición de la ruta, clima, accesos, seguridad y horario;
- c) definir trayectos, punto de parada y de estacionamiento del vehículo;
- d) Interpretar y aplicar toda señalización turística y de tránsito.

5.1.1.3 Cuidar y controlar documentos y registros:

- a) Mantener en orden y actualizada la carpeta de documentación del vehículo y del viaje conteniendo la relación de pasajeros, registro del vehículo, seguro y certificado de Inspección reglamentaria;
- b) supervisar el servicio de abastecimiento de vehículos;
- c) registrar el kilometraje;
- d) registrar el consumo de combustible y materiales;
- e) registrar e informar novedades y anomalías;
- f) controlar la entrada y salida de turistas y equipaje.

5.1.1.4 Reparar fallas del vehículo:

- a) Mantener una existencia mínima de repuestos;
- b) Identificar defectos del automotor;
- c) verificar y cambiar fusibles, llantas, aros, bandas, aceite, agua, batería, frenos;
- d) reducir ruidos de puertas y ventanas;
- e) bloquear entrada y salida de aire;
- f) bloquear fuga de aceite del motor;
- g) eliminar malos olores.

5.1.1.5 Operar equipos:

- a) Operar el aire acondicionado, panel de control, radio, grabadora, disco compacto (CD), celular, televisión, video, micrófono, equipos de limpieza e higienización.

5.1.1.6 Implementar buenas prácticas de turismo sostenible:

- a) Orientar al turista sobre el procedimiento para el desecho de basura;
- b) coleccionar la basura en recipientes especiales y descartarla en locales apropiados;
- c) respetar leyes ambientales al conducir el vehículo.

5.1.1.7 Apoyar al guía de turismo:

- a) Controlar horarios;
- b) etiquetar el equipaje.

5.1.1.8 Mantener seguridad y privacidad del turista:

- a) Impedir el acceso de personas extrañas al vehículo;
- b) utilizar trayectos y paradas seguras;
- c) vigilar la integridad del equipaje;
- d) comunicar al contratante sobre anomalías de comportamiento y uso del vehículo;
- e) mantener confidencialidad sobre identidad del turista.

5.1.1.9 Asegurar el bienestar del turista:

- a) Recomendar a la operadora contratante trayectos y puntos de parada;
- b) conocer locales de alimentación, compras, servicios higiénicos y centros de asistencia médica, hoteles, sitios turísticos y estaciones;
- c) recomendar comportamientos y cuidados especiales en el interior y exterior del vehículo;
- d) vigilar el cumplimiento de las recomendaciones;
- e) Informar a los turistas en caso de anomalías;

(Continúa)

- f) ayudar al turista a subir y bajar del vehículo;
- g) apoyar a turistas con necesidades especiales, niños y ancianos;
- h) ayudar al turista con su equipaje;
- i) conducir responsablemente;
- j) registrar y devolver artículos olvidados en el transporte.

5.1.1.10 Actuar en emergencias:

- a) Utilizar medidas adecuadas de primeros auxilios básicos;
- b) identificar alternativas y prioridades;
- c) facilitar auxilio o movilización a terceros;
- d) tranquilizar a turistas en caso de accidentes;
- e) comunicar a las autoridades y al contratante sobre las anomalías presentadas.

5.1.1.11 Cuidar de la apariencia personal y postura profesional:

- a) Controlar su alimentación, bebida y período de descanso;
- b) cuidar de la higiene y apariencia personal;
- c) evitar relacionarse íntimamente con el turista;
- d) manejar situaciones incómodas;
- e) usar lenguaje y trato apropiados;
- f) cuidar de la imagen de la empresa operadora contratante y de su empresa de transporte;
- g) cumplir los contratos de trabajo.

5.2 Competencia

5.2.1 El conductor de transporte turístico terrestre, para alcanzar los resultados esperados debe ser competente con base en los siguientes conocimientos, habilidades y actitudes.

5.2.1.1 Conocimientos:

- a) Reglas de urbanidad y cuidados de higiene personal;
- b) leyes y reglamentos aplicables a la conducción de vehículos;
- c) reglamentos y procedimientos para minimizar el impacto ambiental del vehículo;
- d) mecánica automotriz para reparar daños básicos;
- e) primeros auxilios básicos;
- f) geografía turística nacional;
- g) rutas de los principales atractivos turísticos y ubicación de los hoteles, restaurantes, mercados y tiendas de artesanías;
- h) seguridad vial;
- i) acomodación de equipaje en el vehículo;
- j) señalización turística y de tránsito;
- k) atención al cliente.

5.2.1.2 Habilidades:

- a) Comunicación oral y escrita;
- b) cálculos de distancia y de tiempo para recorridos;
- c) Interpretación de mapas de carreteras, señalización de rutas turísticas;
- d) planificación de corto plazo de acuerdo con ruta y condiciones del trayecto;
- e) preparación física para viajes largos y capacidad para transportar peso;
- f) visión aguda para identificar colores, objetos e informaciones a distancia;
- g) agudeza auditiva para identificar ruidos y, olfativa, para identificar olores;
- h) firmeza en la manipulación de objetos y coordinación motriz.

5.2.1.3 Actitudes:

- a) Perseverante. Se ajusta a plazos acordados, completa las tareas, constante para cumplir con la rutina, le gustan los programas definidos.

(Continúa)

- b) *Atento. Cordial con el cliente, considerado hacia los otros, ayuda a aquellos que lo necesitan, tolerante, comprometido.*
- c) *Equilibrado emocionalmente. No transparenta emociones, reservado en sus sentimientos, controla explosiones temperamentales.*

Fuente: Documento en línea. [Http// instituto ecuatoriano de normalización.](http://instituto.ecuatoriano.de.normalizacion)
Fecha de consulta 16/7/2017

Transporte ferroviario

Antecedentes y actualidad

La construcción del ferrocarril del Ecuador constituye un símbolo de unidad nacional que ayudó al progreso del país. El mentalizador de la obra fue el presidente Gabriel García Moreno, quien inició este proyecto después que la Asamblea Constituyente de 1861 autorizó la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya la línea férrea que uniría a las regiones de costa y sierra.

En 1873, Gabriel García Moreno, pone al servicio 91 Km. de vía en la costa ecuatoriana desde Yaguachi hasta Milagro. Tras su muerte, 22 años más tarde, en 1895, con el triunfo de la Revolución Liberal, la obra fue retomada por el general Eloy Alfaro Delgado.

El constructor del ferrocarril fue el norteamericano Archer Harman, quien inició la obra empleando trabajadores indígenas y negros, los cuales recibieron apoyo de cuatro mil jamaquinos contratados para reforzar la construcción del tramo que atraviesa la provincia de Chimborazo pues el río Chanchán arrasaba continuamente las base y el pavimento cimentado.

El implacable clima, las mordeduras de serpientes, enfermedades y la fiebre producida por las picaduras de mosquitos cobraron la vida de decenas de obreros y produjeron la huida de otros. No era extraño ver como varios cadáveres eran conducidos en plataformas y sepultados en fosas comunes.

Tantos fueron los problemas que se presentaron que incluso el general Alfaro estuvo dispuesto a encargar el poder a su vicepresidente para supervisar el avance de la construcción; esto no sucedió puesto que la empresa cumplió con los plazos acordados en el tiempo estipulado. Un clavo de oro macizo colocado en el último riel selló la obra de infraestructura más grande del Ecuador. El tren arribó a la estación de Chimbacalle de Quito el 25 de junio de 1908 y fue recibido por la hija del presidente Alfaro, América. La obra se complementó el 25 de agosto de 1957 con el tramo Quito - San Lorenzo (373.4 Kilómetros) y constituyó un impulso modernizador para el país.

Actualmente, el ferrocarril sirve como atractivo turístico utilizando cuatro rutas; en el trayecto Riobamba-Nariz del Diablo el tren desciende 800 metros en el zig-zag de la formación rocosa que, por su dificultad y forma, fue denominada con esta alusión al demonio. Esta bajada permite sentir el cambio de climas desde el altiplano hasta el

litoral. La ruta Quito-Riobamba atraviesa la “Avenida de los Volcanes”, denominada así por el alemán Alexander Von Humboldt. A lo largo de la travesía se presentan varias montañas de la serranía y se observa el coloso Chimborazo, de 6 310 metros de altura.

Rutas Turísticas

Ecuador ha sido considerado uno de los países suramericanos más importante en el sector turístico. Las rutas turísticas igualmente son destacables para efecto de este libro, en vista que son considerada como un producto turístico que están basadas en un recorrido, dicho recorrido permite brindar una orientación al pasajero de tal forma que teniendo un itinerario se detallan las actividades que se pueden llevar a cabo en un destino turístico.

Además las rutas turísticas tienen un objetivo específico que es el de permitir y admirar paisajes, recordar sitios históricos, disfrutar de zonas de playas o montañas, de actividades deportivas o de aventura, conectando zonas con diversos atractivos, para quienes están de paseo y deseosos de admirarse con la belleza implícita de los diferentes atractivos turísticos existentes en el mundo.

La ruta turística, un itinerario seguido a partir de un sitio de partida en una determinada dirección, para recorrer un espacio que tiene un sitio final o una llegada, lo que le permitirá percibir una experiencia de viaje.

Existen dos tipos de rutas las cuales se definen en la siguiente figura:

Figura 23: Tipos de Rutas.



Fuente; Albán, Carlos (2016)

Rutas turísticas por ferrocarril Tren de la Libertad

Figura 24: Tren de la Libertad



RUTA: Ibarra - Salinas - Ibarra			
 Precio Estandar ⓘ USD 20,00 *	Horario: 10:30 a 16:30 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 30 Km (ida y vuelta)	Unidad: Locomotora Electro Diesel
 Precio Plus ⓘ USD 25,00 *	Frecuencia: Miércoles Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 98 espacios	

Tierra de artesanos, lagos y haciendas donde la travesía del ferrocarril se llena de exotismo y fascinación.

Itinerario del viaje

10:00	Check in Estación de Ibarra
10:30	Salida en tren
12:00	Llegada a Salinas y presentación cultural
12:20	Tiempo libre para alistar el Café del Tren y la Plaza Artesanal
12:40	Conformación de grupos e inicio del city tour con circuitos
13:00	Visita al Museo de la Sal y Centro Etnográfico
13:30	Tiempo libre para almuerzo
14:20	Visita a emprendimientos de mermeladas y tiempo libre
14:50	Embarque al tren
15:00	Salida hacia Ibarra
16:30	Arribo a Ibarra. Fin del tour



SERVICIOS EN LAS ESTACIONES

Ibarra	Salinas
Dirección: Av. Eugenio Espejo y Cristóbal Colón, Ibarra	 Café del Tren
 Tienda del Tren	 Tienda del Tren
 Museo del Tren	 Museo del Tren
 Plaza Artesanal del Tren	 Plaza Artesanal del Tren

Fuente: <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/documento> en línea.
Consultado en fecha 6/7/2017

Tren del hielo I

Figura 25: Tren del Hielo I



RUTA: Riobamba - Urbina - Riobamba			
	Precio Estandar ● USD 12,00 *	Horario: 08:00 a 11:40 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 31 Km (ida y vuelta)
	Precio Plus ● N/D	Frecuencia: Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 32 espacios
			Unidad: Autoferro 

Un recorrido por el **volcán más alto del Ecuador**, en el cual el turista tiene la oportunidad de conocer el **páramo de Urbina**, la tradición de los **Hieleros del Chimborazo** y aprender sobre el **proceso de extracción del hielo en el glaciar**. Además se ofrecen varias opciones de **actividades de agroturismo** en entornos naturales y culturales de esta zona.

Itinerario del viaje

07:30	Check in. Estación de Riobamba
08:00	Abordaje en autoferro
08:50	Llegada a la estación de Urbina
09:00	Desayuno en el Café del Tren (incluye ticket de USD 1,00 para consumo)
09:30	Visita a Plaza Artesanal del Tren y Centro de Interpretación del Hielo
10:00	Tiempo libre (cabalgata, fotografía, caminata)
10:30	Embarque y retorno a Riobamba
11:40	Llegada a Riobamba. Fin del tour



Servicios en las estaciones

Riobamba	Urbina
Dirección: Av. Daniel León Borja y Carabobo	 Café del Tren
 Café del Tren	 Refugio del tren
 Tienda del Tren	 Museo del Tren
 Museo del Tren	 Plaza Artesanal del Tren
 Estacionamiento	
 Plaza Artesanal del Tren	

Fuente: <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/docuemnto> en línea.

Fecha consulta 8/7/2017

Tren de los Volcanes

Figura 26: Tren de los Volcanes



RUTA: Quito - Machachi - El Bolche (Ida en tren) / El Bolche - Machachi - Quito (Retorno en bus)			
hh Precio Estandar ● USD 39,00 *	Horario: 08:00 a 16:45 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 59 Km (una vía)	Unidad: Locomotora Electrica Diesel
hhd Precio Plus ● USD 44,00 *	Frecuencia: Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 169 espacios	

Información del viaje opción 2 (bus + tren)

RUTA: Quito - El Bolche (Ida en bus) y El Bolche - Machachi - Tambillo - Quito (Retorno en tren)			
hh Precio Estandar ● USD 36,00 *	Horario: 09:00 a 16:30 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 59 Km (una vía)	Unidad: Locomotora Electrica Diesel
hhd Precio Plus ● USD 41,00 *	Frecuencia: Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 169 espacios	

Una manera incomparable donde se puede disfrutar de ferrocarriles, paisajes y diversos ecosistemas en una misma zona, una de las más turísticas de los Andes.

Itinerario del viaje opción 1 (tren + bus)

07:30	Chacabán - Estación de Chimbecala	
08:00	Salida en tren	
09:00	Llegada a Tambillo. Uso de cafetería y baños	
09:20	Salida a Machachi en tren	
10:15	Llegada a Machachi y presentación cultural	
10:55	Salida de Machachi a El Bolche	
11:00	Arribo a El Bolche	
11:30	Desembarque y caminata en El Bolche	
11:40	Inicio de caminata en el Área Recreacional El Bolche	
12:10	Parada cafetería - descanso	
12:20	Salida en bus a Machachi	
13:00	Arribo a granja la estación y restaurante (granja y restaurante Roca Rosal)	
14:00	Salida a granja la estación y/o Oca Farm	
14:45	Salida de granja la estación y/o Oca Farm	
15:00	Embarque en tren y salida a Quito	
16:45	Arribo a Quito. Fin del tour	

Itinerario del viaje opción 2 (bus + tren)

08:30	Chacabán - Estación de Chimbecala
09:00	Salida en bus a El Bolche
10:00	Arribo en bus a El Bolche
10:40	Desembarque de bus, baños y snack
11:00	Inicio de caminata hacia El Bolche
12:00	Fin de caminata
12:15	Inicio de almuerzo en el Café del Tren, El Bolche y restaurante en El Bolche
13:15	Fin de almuerzo
13:30	Salida en tren a Machachi
14:15	Arribo a Machachi, presentación cultural
14:30	Salida a Quito en tren
16:30	Arribo en Quito en tren

Fuente: <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/documento> en línea.
Fecha consulta 8/7/2017

Tren del hielo II

Figura 27: Tren del Hielo II.



Información del viaje

RUTA: Ambato - Urbina - Cevallos - Ambato

	Precio Estandar USD 15,00 *	Horario: 08:00 a 16:45 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 43 Km (ida y vuelta)	Unidad: Autoferry
	Precio Plus N/D	Frecuencia: Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 52 espacios	

Un recorrido por los típicos parajes del **callejón interandino**. Se pueden apreciar al **volcán Tungurahua**, y los nevados **Altar, Chimborazo y Carihuayrazo**. Además, en Cevallos se visitarán **fábricas de calzado** para conocer más de este proceso.

Itinerario del viaje

07:50	Check in. Estación de Ambato
08:00	Abordaje en autoferry
08:45	Parada en Cevallos para uso de servicios higiénicos (10 minutos)
09:45	Llegada a la estación de Urbina
09:50	Desayuno en el Café del Tren (incluye tickets de USD 1.00 para consumo)
10:20	Visita a Plaza Artesanal del Tren y Centro de Interpretación del Hielo
11:00	Embarque y salida a Cevallos
12:00	Briefing de actividades y comienza queda hacia el restaurante
12:30	Almuerzo
13:30	Visita a talleres de cuero y calzado
14:40	Tiempo libre para visitar y comprar calzado
15:30	Retorno a la estación, artesanías, mermeladas y danza de despedida
16:00	Embarque y retorno a Ambato
16:45	Llegada a Ambato. Fin del tour



Ambato	Urbina
Dirección: Av. Colombia y Chile S/N (Sector Ingahurco)	Café del Tren
Café del Tren	Tienda del tren
Plaza Artesanal del Tren	Museo del Tren
	Plaza Artesanal del Tren
	Cevallos
	Café del Tren

Fuente: <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/docuemnto> en línea.
Consultado el 9/7/2017

Sendero de los ancestros

Figura 28: Sendero de los ancestros



Información del viaje

RUTA: Riobamba - Colta - Riobamba			
 Precio Estandar  USD 15,000 *	Horario: 12:00 a 16:00 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 25 Km (ida y vuelta)	Unidad: Autoferro 
 Precio Plus  N/D	Frecuencia: Jueves Viernes Sábado Domingo y Fiestas	Capacidad: 32 espacios	

El turista disfrutará de hermosos paisajes interandinos durante su trayecto, a la llegada al destino visitará la iglesia de Balbanera, la más antigua del Ecuador, así como el sendero de la Sabiduría Andina o también puede realizar un paseo en lancha en la laguna de Colta.

Itinerario del viaje

11:30	Check in. Estación de Riobamba
12:00	Abordaje en tren
13:00	Llegada a la estación de Colta
13:00	Refrigerio en el Café del Tren (incluye ticket de USD 1,00 para consumo)
13:40	Danza Andina tradicional
14:00	Paseo en lancha en la laguna de Colta o Sendero de la Sabiduría Andina (incluye ticket para una de las dos opciones)
14:40	Visita a la Iglesia de Balbanera
15:00	Embarque y retorno a Riobamba
16:00	Llegada a Riobamba. Fin del tour



Servicios en las estaciones

Riobamba	Colta
Dirección: Av. Daniel León Borja y Carabobo	 Café del Tren
 Café del Tren	
 Tienda del Tren	
 Museo del Tren	
 Estacionamiento	
 Plaza Artesanal del Tren	

Fuente: <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/documento> en línea.

Fecha Consulta 6/7/2017

Nariz del diablo

Figura 29: Nariz del Diablo.



Información del viaje

RUTA: Alausí - Sibambe - Alausí			
Precio Estandar ● USD 25,00 *	Horario: 08:00 a 10:30, 11:00 a 13:30, 15:00 a 17:30 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 12 Km (ida y vuelta)	Unidad: Locomotora Electro Diesel
Precio Plus ● N/D	Frecuencia: Martes Miércoles Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 120 espacios	

* Aplica el descuento por ley para menores de 12 años, adultos mayores y personas con discapacidad

Un recorrido donde el turista podrá deleitarse con los típicos paisajes andinos, la cultura, el folclore y las artesanías. Además, disfrutará de una majestuosa obra de ingeniería, única en el mundo, por su forma peculiar de zig-zag. La excursión incluye entrada y guía nativa en el Museo Cóndor Puñuna

Itinerario del viaje

07:30	Check in. Estación de Alausí
08:00	Abordaje en tren
08:50	Llegada a mirador de la montaña Nariz del Diablo (fotografía)
09:00	Arribo a la estación de Sibambe
09:05	Refrigerio (incluye ticket de USD 2,00 de consumo)
09:30	Visita a Centro de Interpretación Cóndor Puñuna, danzas y Plaza Artesanal del Tren
10:00	Embarque y retorno a Alausí
10:30	Llegada a Alausí. Fin del tour



Servicios en las estaciones

Alausí	Sibambe
Dirección: Av. Eloy Alfaro y Sucre esquina, Alausí	Café del Tren
Café del Tren	Tienda del Tren
Guardiania	Museo del Tren
Estacionamiento	Refugio del Tren
Plaza Artesanal del Tren	Plaza Artesanal del Tren

Fuente: <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/>

Baños del Inca

Figura 30: Baños del Inca.



Información del viaje

RUTA: El Tambo - Coyocotor - El Tambo			
Precio Estandar ⓘ USD 7,00 *	Horario: 09:30 / 11:00 / 12:30 / 14:30 / 16:00 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida.	Distancia: 3,5 Km (ida y vuelta)	Unidad: Autoferro
Precio Plus ⓘ N/D	Frecuencia: Miércoles Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 24 espacios	

En esta ruta se destacan los hermosos paisajes del austro del país y la riqueza arqueológica del Complejo Arquitectónico de Coyocotor (Baños del Inca). Construcciones ancestrales destinadas a los cultos al sol y la luna y festividades vinculadas con el agro.

Itinerario del viaje

09:00	Check in Estación de El Tambo
09:30	Abordaje en autoferro
09:45	Llegada a complejo Arqueológico de Coyocotor
10:15	Embarque y retorno a El Tambo
10:30	Visita a museo de la ciudad
11:00	Fin del tour



Servicios en las estaciones

El Tambo	
Dirección: Calle Ingapirca y Juan Jaramillo	
	Café del Tren
	Museo del Tren
	Estacionamiento
	Plaza Artesanal del Tren

Fuente: <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/> documento en línea.
 Consulta en fecha 5/6/2017

Tren de la dulzura

Figura 31: Tren de la dulzura



Información del viaje opción 1 (tren + bus)

RUTA: Durán - Yaguachi - Bucay (Ida en tren) / Bucay - Yaguachi - Durán (Retorno en bus)			
hb Precio Estándar USD 22,00 *	Horario: 08:00 a 18:00 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida	Distancia: 88 Km (Ida y vuelta)	Unidad: Locomotoras Electro Diesel
htd Precio Plus N/D	Frecuencia: Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 90 espacios	

Información del viaje opción 2 (bus + tren)

RUTA: Durán - Mitagro - Bucay (Ida en bus) / Bucay - Mitagro - Durán (Retorno en tren)			
hb Precio Estándar USD 22,00 *	Horario: 08:00 a 18:00 Para el embarque el turista debe estar 30 min antes de la hora de salida	Distancia: 88 Km (Ida y vuelta)	Unidad: Locomotoras Electro Diesel
htd Precio Plus N/D	Frecuencia: Jueves Viernes Sábado Domingo y Feriados	Capacidad: 90 espacios	

Itinerario del viaje opción 2 (bus + tren)

07:30	Check in - Estación de Durán
07:45	Abordaje en bus
08:00	Salida desde Durán hacia Mitagro
08:30	Llegada a la finca costeña
08:35	Regalo de chocolate caliente. La finca costeña tendrá tostadas de queso y tortillas de maíz para la venta
09:00	Visita a la finca costeña para conocer sobre la producción artesanal de cacao y su transformación a pasta de cacao, además de la producción frutal del sector
09:20	Embarque en bus
09:30	Salida en buses hacia la estación de Bucay
10:15	Arribo a Bucay
10:20	Presentación de danza costeña
10:30	Tiempo libre para hacer actividades turísticas en el destino (Visita a la Plaza Artesanal del Tren)
14:15	Embarque en el tren
14:30	Salida del tren desde Bucay
16:15	Parada en el andén de Mitagro. Tiempo libre para comprar baterías artesanales y adquirir productos de los emprendimientos del andén de Mitagro
16:35	Salida hacia la estación de Durán
17:15	Servicio a bordo: Voltaje de pifa

Servicios en las estaciones

Durán	Yaguachi
Dirección: Av. Abel Gilbert y Ponce	Café del Tren
	Tienda del Tren
Correos del Ecuador	Plaza Artesanal del Tren
Estacionamiento	Bucay
Plaza Artesanal del Tren	Plaza Artesanal del Tren
	Estacionamiento

Fuente: [http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/documento en línea.](http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/documento%20en%20l%C3%ADnea)
Consulta el 5/6/2017

Plan de Rehabilitación Ferroviario

La Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado, proporciona servicio de transporte mixto, es decir para pasajeros, turistas y carga. Para el efecto cuenta con trenes a diésel-eléctricas y vapor, autocarriles y ferro camiones que se movilizan por rutas cortas.

El Plan de Rehabilitación Integral del Sistema Ferroviario Ecuatoriano avanza reconstruyendo vías de los tramos Durán – Quito y Otavalo – Salinas, cuya finalización está prevista para 2014. Este Plan constituye el eje central de las políticas para estimular el turismo (y el desarrollo económico de las comunidades) en las regiones a las que el ferrocarril atraviesa. Según las estimaciones de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (EFE, empresa gestora y operadora del sistema ferroviario), para 2020 se espera que se transporte en tren 394.983 turistas.

Además de este proyecto, el sector se conforma por los proyectos para la construcción de un metro en Quito y un tranvía en Cuenca. El primero, uno de los más ambiciosos de los potenciados por el gobierno en esta legislatura, transportará a 375.475 pasajeros diarios en 2018, cuando se espera que se inaugure. El presupuesto para su construcción es de 1.386 millones de dólares. El segundo marca, también, un hito por ser el primer tranvía moderno del país. Su costo estimado rondará los 200 millones de dólares.

Por otro lado, es necesario destacar que la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador será la encargada de cumplir este objetivo mediante las siguientes líneas de acción:

1. Recuperar y poner en valor la red ferroviaria ecuatoriana, como monumento civil y patrimonio histórico que contribuya al turismo, al desarrollo económico local y al fortalecimiento de la unidad e identidad nacional.
2. La recuperación emergente de tramos como: Quito-Latacunga; Tambo-Coyocor; Riobamba-Sibambe; Ibarra-Primer Paso.
3. La rehabilitación de todo el sistema ferroviario mediante las siguientes líneas de intervención: El primer tramo Durán-Yaguachi se rehabilitará hasta diciembre de 2009. Coordinación interministerial, donde se socializó monitoreó y supervisó el avance del proceso de rehabilitación del ferrocarril. Definición de una hoja de ruta que permita evidenciar el avance y el trabajo articulado.
4. Reingeniería y re arquitectura de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos (EFE), en la que se está definiendo una estructura técnica

y legal para crear la empresa del siglo XXI en coordinación con el Ministerio Coordinador de Patrimonio Natural y Cultural, Ministerio de Turismo y Senplades.

5. Fomentar el turismo y el desarrollo local, donde el ferrocarril sea un dinamizador de economías locales ejecutando diferentes estrategias, “Socio patrimonio”, a través de la activación y reactivación de microempresas, donde las estaciones de tren se convertirán en espacios vivos de desarrollo cultural e integral. Estas estrategias fortalecerán la identidad de los ecuatorianos y ecuatorianas a través de vivir el patrimonio.

ESPACIO EN BLANCO

Capítulo III



TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

ESPACIO EN BLANCO

Destaca el significado del transporte marítimo y fluvial en el ámbito del turismo internacional y nacional

El transporte marítimo

Es la acción de llevar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas, líquidas o gaseosas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque.

El transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional. Es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como gráneles secos o líquidos.

Teniendo en cuenta que el planeta Tierra está cubierto por agua en sus dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Así el agua ha unido diversas partes del globo terráqueo porque los barcos navegan por ellas.

El transporte de personas por vía marítima ha perdido mucha de su importancia debido al desarrollo de la aviación comercial. Subsiste de forma significativa solamente en dos ámbitos: las travesías cortas (pequeñas distancias entre islas o dos orillas de un río) y los cruceros turísticos.

Figura 32. Transporte marítimo.



Fuente: Imágenes de Transporte Marítimo.

Figura 33. Transporte fluvial.



Fuente: Imágenes Transporte Fluvial

El transporte fluvial

Consiste en el traslado de productos o pasajeros de unos lugares a otros a través de ríos con una profundidad adecuada. El transporte fluvial es una importante vía de comercio interior, por lo que, en ríos con las infraestructuras suficientes son muy importantes.

Apareció en el Neolítico una de las etapas de la prehistoria, y ya, en aquella época, se utilizaba para el intercambio de productos (para su transporte). En la actualidad sigue siendo una importante vía comercial como por ejemplo en los ríos Misisipi y el Amazonas. Aunque hace unas décadas el transporte fluvial pasó por un cierto declive, en la actualidad se está intentando habilitar antiguos ríos que fueron importantes en su época para hacerlos navegables. Existen varios tipos de barcos dependiendo del producto que lleven o si se dedican al transporte de pasajeros.

Antecedentes

Los transportes marítimos son una actividad industrial llena de incertidumbres. No solamente están expuestos a los peligros del mar, sino también a las decisiones y alteraciones políticas. Además, los transportes marítimos son muy vulnerables a la competencia y gozan de una protección geográfica solo limitada, puesto que la «fábrica», puede desplazarse fácilmente para producir allí donde sea necesario.

La historia del transporte marítimo y el desarrollo portuario se remonta a más allá de 3.500 años a.C. A lo largo de los siglos, el transporte de mercancía a través de los mares, ha ido evolucionando de acuerdo con las necesidades del comercio mundial y de la capacidad

técnica para construir barcos más grandes y eficientes instalaciones portuarias adecuadas para la manipulación de mercancías.

Hasta hace dos siglos la actividad comercial era ejercida por los armadores, dueños del buque y de las mercancías que se cargaban o descargaban barqueando, para depositarlas en sus factorías en espera de venderlas. Los puertos sólo eran fondeaderos y en ellos los vientos eran más temibles que las olas, de las que los navíos podían defenderse varando en las playas.

En los últimos cincuenta años el tráfico marítimo internacional ha aumentado enormemente, los buques se han especializado para transportar unas u otras mercancías; las grandes industrias tienen forzosamente que instalarse en los puertos o muy cerca de ellos para que el reducido coste unitario de las materias primas importadas no se vea recargado por largos transportes terrestres; los grandes petroleros y mineraleros por su calado, solo pueden entrar en muy pocos puertos, la manipulación se ha mecanizado, etc. Por eso en los grandes puertos, la función industrial prima sobre la comercial, la explotación sobre la construcción, ha habido que recurrir a muelles muy especializados, a puertos de distribución o a instalaciones off-shore y así, los actuales puertos, de organización y funciones muy diversas, han llegado a ser verdaderas empresas, tan complicadas como cualesquiera otras y tanto más importantes para la economía nacional.

Compañías y navíos

Las empresas navieras quedan reguladas por la ley de navegación la cual no brinda una definición con mejor precisión a la idea común de este concepto.

Empresa naviera: persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

Sujetos que intervienen en una empresa naviera

- El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.
- El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

- El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

Tripulación

Esta comprende a los capitanes, pilotos navales, patronos, maquinistas navales, operarios mecánicos y, de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante.

Embarcaciones

Podrán realizar tres tipos de actividades:

Interior. dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;

De cabotaje. por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales; y

De altura. por mar entre puertos o puntos localizados en territorio o en las zonas marinas y en puertos o puntos situados en el extranjero. Esta operación y explotación de embarcaciones en navegación de altura, que incluye el transporte y el remolque marítimo internacional está abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los países, cuando haya reciprocidad, en los términos de los tratados internacionales. la secretaría, con la previa opinión de la comisión federal de competencia, podrá reservar, total o parcialmente, determinado transporte internacional de carga de altura, para que sólo pueda realizarse por empresas navieras mexicanas, con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de libre competencia y se afecte la economía nacional.

Actividades primordiales

Industriales de carga son barcos utilizados por grandes empresas (que pueden ser las propietarias, o simplemente ser fletados por éstas) para realizar el transporte necesario para los procesos de fabricación y distribución, cuyas escalas y programa de viajes son determinados por las necesidades específicas de los propietarios. Muchas compañías petroleras tienen grandes flotas de petroleros oceánicos, remolcadores y barcasas fluviales para transportar petróleo a las refinerías y distribuir los derivados.

Petroleros efectúan servicios de transporte privados o por contrato. en la década de 1970, aproximadamente el 34% de la flota mun-

dial de petroleros (con un total de 200 millones de toneladas de peso muerto) era propiedad de compañías petroleras; el resto pertenecía a armadores independientes cuyos barcos eran fletados por dichas compañías. los llamados superpetroleros (que superan las 100.000 toneladas de peso muerto) se utilizan para transportar petróleo crudo desde los campos petrolíferos a las refinerías. los productos refinados como la gasolina, la parafina o los aceites lubricantes se distribuyen mediante buques cisterna más pequeños, generalmente de menos de 30.000 toneladas de peso muerto, o mediante barcazas.

Puertos del Ecuador

Puerto de Guayaquil

El Puerto Marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar denominado Estero Salado, a diez kilómetros al sur de la ciudad de Guayaquil, principal centro del comercio del Ecuador.

El acceso al terminal portuario desde el mar se lo realiza a través del canal de acceso que tiene una longitud de 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10,8 millas náuticas) y un canal interior con influencia del estuario (40,2 millas náuticas).

El Puerto de Guayaquil, es un puerto de modalidad “Land Lord” quien tiene bajo concesión la Terminal de Gráneles/Multipropósito y las Terminales de Contenedores/Multipropósito.

Figura 34: Puerto de Guayaquil.



Fuente: Imágenes de [www. camae.org](http://www.camae.org). Consultado en 30/6/2017

Figura 35: Puerto de Manta.



Fuente: Imágenes Puerto de Manta. Documento en Línea. Consultado en 30/6/2017

Puerto de Manta

La Autoridad Portuaria de Manta se encuentra localizada en la provincia de Manabí, a 25 millas de la ruta internacional y su acceso es directo. El área donde se encuentran los muelles está protegida por un rompeolas de abrigo, de siete metros de ancho y aproximadamente 1.600 metros de longitud, que sirve además de calzada para el tráfico de vehículos.

Puerto de Esmeraldas

Las instalaciones de Autoridad Portuaria de Esmeraldas se encuentran localizadas en la parte norte del país en la provincia de Esmeraldas, junto a la desembocadura del río del mismo nombre.

Figura 35: Puerto de Esmeraldas.



Fuente: Camae.org

El acceso marino al puerto es directo, desde una depresión natural del fondo marino que se aproxima hasta unos 200 metros de la entrada al puerto. El área donde se encuentran los muelles está protegida mediante rompeolas, los cuales enmarcan una dársena de 42 hectáreas.

APE tiene una excelente ubicación con relación a los mercados del Sur, Centro, Norteamérica, y Asia que lo ubica en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítimo portuaria.

Es un puerto multipropósito, que en la actualidad cuenta con tres muelles, uno de servicios con un calado de 6,5 metros y los restantes dos con un calado de 11,5 metros, con acceso directo desde mar abierto, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraques de las naves, con servicios calificados de remolque y practicaje.

Puerto Bolívar

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se encuentra localizada en el borde Este del estero Santa Rosa frente a la isla Jambelí, cuenta con instalaciones portuarias modernas, diseñadas para buques de hasta 50.000 toneladas de peso muerto y 9.1 metros de calado.

Existen actualmente 4 muelles construidos: muelle de espigón con 11.50 m de calado, 255 m de largo y 30 m. de ancho; muelle marginal con 10.50 m de calado, 356 m de largo y 23.8 m. de ancho; muelle de cabotaje y antiguo muelle de cabotaje.

En la actualidad se construye el muelle 5 con 12.50 m de calado.

Figura 35: Puerto Bolívar.



Fuente: Camae.org

Cruceros y rutas turísticas

El término crucero se aplica a aquellas naves o barcos que son acondicionados para realizar largos viajes y brindar un sinfín de servicios a los pasajeros que las abordan. El viaje en cruceros es en la actualidad uno de los referentes más claros de un estilo de turismo marcado por el lujo, la opulencia y la comodidad: los mismos son altamente exclusivos y no cualquiera puede pagarlos.

Si buscamos describir específicamente un crucero, debemos decir que es una nave de gran porte que por lo general cuenta con numerosos pisos en los cuales se ubican los diferentes servicios incluidos. Entre los servicios incluidos encontramos diversas piletas y jacuzzis, espacios para realizar deportes y actividades físicas, saunas, lujosos restaurantes y bares, confiterías, boliches, cines y hasta teatros enteros. Muchos también incluyen jardines y parques artificiales, espacios dedicados especialmente a los niños y todo tipo de actividades recreativas pensadas para la familia, parejas, etc. Además, una extensa porción del crucero está ocupada por las habitaciones que ocupan los pasajeros. Por lo general, estas habitaciones están disponibles en variedad de estilos y costos para cada pasajero.

Hoy en día son numerosas las empresas y compañías de cruceros que se encargan de ofrecer a los turistas diversas rutas de viaje, como también diferentes servicios y tipos de cruceros. Los cruceros suelen realizar viajes de varios días, semanas y hasta meses, especialmente cuando recorren rutas altamente populares para el turismo. Una de las características principales de los cruceros es que se detienen en diferentes puertos en los que los pasajeros pueden bajar, conocer brevemente el lugar y seguir hacia nuevo destino.

Los cruceros son hoy en día altamente criticados por ambientalistas ya que sostienen que los mismos son fenómenos completamente artificiales que contaminan los mares no sólo a través del uso de energías contaminantes sino también a partir de la generación de un alto número de residuos y de la alteración de los espacios naturales que visitan.

Servicios a bordo de un crucero

Hay múltiples actividades para realizar a bordo, sin desembolsar más dinero del que hemos pagado por la contratación. Todas las comidas a bordo deben ser de primera calidad y servidas en las áreas apropiadas. Un buen crucero entre sus principales atracciones, cuenta con un

casino; discoteca para todos los públicos; gimnasio o spa, equipados con la más alta tecnología del deporte; instalaciones y canchas deportivas; zona de actividades para niños; y, zona comercial con tiendas y boutiques.

Las rutas más frecuentes de los cruceros son:

Cruceros por el Mediterráneo. Esta es una de las rutas más típicas, te dará la oportunidad de viajar por maravillosos lugares de Europa como son: Roma, Florencia, Pisa, Nápoles, Venecia, Palermo, Sicilia, Mónaco, Barcelona, Valencia, Mallorca, Ibiza, Cádiz, Sevilla, Malta, Córcega, Túnez, Marsella, Croacia, Marruecos, Egipto, y un largo etc...

Cruceros por las Islas Griegas. Hay más de 700 islas griegas pero las que más se visitan son Mikonos, Santorini, Rodas, Creta, etc, pero también suelen pasar por Atenas, Kusadasi, Estambul...

Cruceros por el mar Caribe. El Caribe es el más visitado por los americanos, es un paraíso con aguas cristalinas, paisajes espectaculares de increíble colorido. Los principales puertos que se visitan son México, Cuba, Puerto Rico, Bahamas, Jamaica, República Dominicana, Barbados, Florida, etc. El Caribe se puede visitar todo el año, pero es mejor no ir en épocas de huracanes y tifones, que suelen ser entre los meses de julio y septiembre.

Cruceros por el Mar Báltico. Una ruta por el norte de Europa, yendo por los fiordos, visitando ciudades impresionantes como San Petersburgo, Copenhague, Oslo, Helsinki, Tallin, etc. Es un viaje que no deja indiferente a nadie. Estos cruceros suelen realizarse entre mayo y septiembre, debido a sus suaves temperaturas.



Seguridad, confort, fiabilidad

La seguridad se divide en cuatro aspectos importantes que se observan a continuación:

Figura N. 38.

- 1- La seguridad portuaria
- 2- La seguridad a bordo del buque
- 3- La seguridad de la navegación
- 4- La seguridad del medio ambiente

La experiencia ha demostrado que la mayoría de los accidentes de transporte originados por las cargas transportadas ocurren en la etapa de manipuleo. Por esta y otras razones, debería considerarse al puerto como un área particularmente peligrosa.

La **seguridad portuaria** abarca las prevenciones y acciones tendientes a evitar los efectos que pudieran causarse en las personas que trabajan y transitan por esas zonas (áreas portuarias).

La **seguridad a bordo del buque** o artefactos navales obliga a pensar en el conjunto de previsiones y acciones que deben adoptarse para contar con los dispositivos apropiados en las instalaciones, convenientemente distribuidos, de fácil disponibilidad, en condiciones de operatividad eficiente y segura y con tripulaciones adiestradas en su empleo y mantenimiento. De este modo puede deducirse que un primer objetivo principal es que el buque sea seguro.

Esta seguridad debe dividirse en dos grupos esenciales:

- 1- La seguridad de las personas que trabajan
- 2- La seguridad de la carga transportada (personas o cosas)

A su vez hay que resaltar varios problemas que resaltan al buque de otros medios de transporte tales como el movimiento que sufre al navegar, su flotabilidad, sus cargas variadas y su riesgo sumado al el riesgo en el transporte, la complejidad de estructuras y el reducido espacio de que se dispone, y finalmente las condiciones climáticas son muy variables durante la navegación.

La **seguridad de la navegación** tiende a disponer de los medios aptos y necesarios en condiciones eficientes como para hacer posible y seguro el tránsito de los buques. Pero no basta con disponerlos, también es necesario preservarlos y esto no solo depende de la construcción y mantenimiento de las instalaciones, sino también de los efectos no siempre controlables causados por razones hidrometeorológicas y los que pudiera provocar el buque durante la navegación.

La seguridad de la navegación comprende, entonces, a:

1. El buque navegando (con sus características y las del medio en que lo hace)
2. Los hombres que lo gobiernan y maniobran
3. Las vías navegables y su estado natural y artificial
4. Las ayudas a la navegación
5. Los distintos efectos que se producen en esta relación

El hombre es el único ser de la naturaleza que siempre ha contaminado el ambiente que lo rodea, en variado grado y con distintos desechos.

La **seguridad del medio ambiente** es análoga con los objetivos de lo que ocurre en tierra pero reconoce algunas particularidades, donde la más importante podría radicar en que los efectos suelen no percibirse de inmediato, no son visibles o sensibles para la población y son de difícil corrección.

Con todo lo nombrado previamente se puede comprender que los factores intervinientes en la seguridad marítima son muy amplios y variados.

Fuente: Normas de Seguridad de Navegación. Documento en Línea.
Consultado el 30/06/2017

Normas marítimas en el Ecuador

La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), es el organismo que representa la autoridad marítima del Ecuador. Se halla subordinada a la Comandancia General de la Marina y constituida por órganos de asesoramiento, control, técnicos y administrativos. Además de estos organismos cuenta con órganos internos, cuenta con otro organismo externos subordinados como Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacosta, Escuela de la Marina Mercante, y Superintendencias Petroleras.

Su alta responsabilidad corresponde a la planificación y ejecución de las políticas gubernamentales y de Estado, en materia de competencia, provenientes del gobierno nacional, a través del Ministerio de Defensa, del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos y de las leyes, reglamentos y convenios marítimos internacionales.

Creación de la DIRNEA

El antecedente de la Autoridad Marítima Nacional lo constituye la inspección de la Marina Mercante, creada mediante Decreto No. 116 del 25 de enero de 1951, publicado en el Registro Oficial No. 735 del 9 de febrero de 1951.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 2145 del 17 de diciembre de 1959, se promulgó el Reglamento de Trámites en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la República, en el cual, se le otorga atribuciones y competencias para el control de las naves, personal mercante y las zonas de playas y bahías.



En la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, expedida el 21 de enero de 1972, publicada en el Registro Oficial No. 406 del 01 de febrero de 1972, asimismo, se otorga a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, competencias para velar por la aplicación de las normas internacionales o tratados de los que el Ecuador sea signatario, control del transporte y tráfico marítimo, de las naves y del personal de la Marina Mercante; y, con la Ley General de Puertos, publicada en el Registro Oficial No. 67 del 15 de abril de 1976, se otorgó competencias para el control de las Autoridades Portuarias y Terminales Privados.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 8 del 15 de enero del 2007, publicado en el Registro Oficial No. 18 del 8 de febrero de 2007, se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y se dispone que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tendrá bajo su cargo y responsabilidad la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER).

Así pues, con Decreto Ejecutivo No. 1111 del 27 de mayo del 2008, publicado en Registro Oficial No. 358 del 12 de junio del 2008, se creó la Dirección Nacional De Los Espacios Acuáticos (DIRNEA), como Autoridad Marítima Nacional, dependiente de la Comandancia General de Marina, estableciéndose en el Art. 3 sus competencias, atribuciones y funciones, entre las cuales está el control, orientación y mantenimiento de las Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacostas, Secretaría Ejecutiva de Protección Marítima y Escuela de Marina Mercante Nacional; y se dispuso que la Subsecretaría de Puertos asuma las funciones y atribuciones como Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Marítimo y Fluvial.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, con Resolución No. 021/08 del 4 de noviembre del 2008, publicada en el registro Oficial No. 478 del 01 de diciembre del 2008, en cumplimiento a lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto Ejecutivo No. 1111, determinó que la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos asumirá las funciones y atribuciones que eran ejercidas por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral como Autoridad Marítima Nacional, indicándose en el Art. 2 los principales cuerpos legales que otorgan esas competencias.

El Código de Policía Marítima, publicado en el Registro Oficial No. 1212 del 20 de agosto de 1960 y sus reformas, es el cuerpo legal en el cual se establecen las obligaciones, atribuciones y competencias a las autoridades marítimas para el control de las naves, la navegación, el

personal de la Marina Mercante Nacional y el control y prevención de la contaminación de las costas y aguas nacionales producida por hidrocarburos, playas y bahías.

Por otro lado la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, publicada en el Registro Oficial No. 288 del 4 de marzo de 1977, establece que las Superintendencias de los Terminales Petroleros dependerán administrativa y financieramente de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, se les concede las atribuciones determinadas para las Capitanías de Puerto, según el Código de Policía Marítima.

Función Básica de la DIRNEA

Ejercer la Autoridad Marítima Nacional para precautelar la vida humana, la seguridad de la navegación, combatir las actividades ilícitas, la prevención y el control de la contaminación en los espacios acuáticos y gestionar la formación, titulación y capacitación del personal marino mercante.

Visión

Ser una autoridad marítima con alto nivel de control de las actividades acuáticas, con recurso humano altamente capacitado que preserve el ambiente marino costero y precautele la vida humana en el mar, bajo un marco jurídico que impulse el desarrollo marítimo del país.



Normas Técnicas Marítimas

Estas normas obedecen a los reglamentos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional puesto que ambas buscan salvaguarda la vida humana sin dejar a un lado la responsabilidad social, es decir, el cuidado del medio ambiente en la zona de jurisdicción correspondiente; es por ello que el actual Presidente de la República manifiesta que: “La extensión de nuestras costas, el número de nuestros puertos, la facilidad de comunicaciones que ofrecen nuestros ríos y la variedad y riqueza de nuestras producciones, indican que el Ecuador está llamado por la naturaleza a ser una nación marítima”

Capitán de embarcación turística

El capitán de embarcación turística se ocupa, principalmente, de planificar y coordinar las actividades de navegación; supervisar el equipo y conducir la embarcación en ruta turística.

Requisitos

El capitán de embarcación turística debe:

- Inspeccionar y adecuar la embarcación para recibir al turista;
- Verificar el listado de tripulantes;
- Verificar los equipos de navegación, comunicación, salvavidas;
- Mantener botiquín de primeros auxilios;
- Inspeccionar orden y limpieza de las instalaciones;
- Verificar estado de las instalaciones eléctricas, hidráulicas y mecánicas;
- Coordinar el mantenimiento de la embarcación de acuerdo con la programación y demanda turística;
- Detectar y sanear olores, ruido excesivo y presencia de insectos y roedores;
- Detectar y dar solución a señales de desgaste.

Conducir la embarcación:

- Conducir la embarcación en la entrada y salida de puerto y dique;
- Escoger las rutas marítimas señaladas y recomendadas para la embarcación;
- Orientar maniobra de fondeo;
- Navegar por ruta de pernoctación;
- Atracar y desatracar;
- Informar anomalías al puesto de control;
- Seguir las recomendaciones sobre el tráfico de embarcación.

Dominar ruta:

- Cambiar rutas de acuerdo con las condiciones climáticas, acceso, seguridad y horario;
 - Dimensionar la duración del desplazamiento;
 - Redefinir trayectos y puntos de parada.
- Ejecutar servicios de marinería:**
- Realizar maniobras de cable y fondeo;
 - Sustituir los cables de un navío;
 - Coser cable y vela;
 - Eliminar herrumbre y pintar casco y accesorios;
 - Lubricar máquinas y motores;
 - Limpiar, barrer y lavar la embarcación;
 - Colocar y retirar bandera.
- Reparar fallas:**
- Identificar cortocircuitos y restablecer el suministro de energía eléctrica;
 - Arreglar equipos vitales como timón, torno y bomba;
 - Limpiar ductos de combustible y de refrigeración;
 - Arreglar o cambiar cerraduras;
 - Reducir ruido en puerta, en cable con que se prende un barco a otro, en escotilla y otras piezas móviles;
 - Arreglar los pisos;
 - Retocar la pintura;
 - Reparar revestimiento, mampara, azulejos y placas de acrílico.

ESPACIO EN BLANCO

Capítulo IV



TRANSPORTE AÉREO

ESPACIO EN BLANCO

Antecedentes y actualidad

La primera guerra mundial transformó la frágil máquina de comienzos del siglo XX en una temible máquina de guerra. Posteriormente de la citada guerra, comienza la práctica comercial aeronáutica. Concretamente en el año 1919 se constituye en La Haya la IATA (Organización Internacional de Transportistas Aéreos) con la finalidad de regular y desarrollar el nuevo medio de transporte.

Posteriormente, la segunda guerra mundial, causó un avance tecnológico importante como el radar, el motor de reacción entre otros. También las comunicaciones se sofisticaron de manera importante, convirtiendo este medio de transporte en el más rápido de todos los existentes.

En los años sesenta y setenta se desarrolla la aviación comercial a gran escala, produciéndose un incremento considerable del transporte aéreo de pasajeros y mercancías.

En los últimos años, la Asociación del Transporte Aéreo ha realizado unas previsiones a corto y medio plazo, señalando un tráfico aéreo europeo de viajeros de 842 millones para el año 2.010, frente a los 400 millones de 1993.

El transporte aéreo es el medio de transporte de más reciente desarrollo, y por lo tanto el más moderno. Este hecho repercute en una contratación sencilla, con gran presencia de las nuevas tecnologías y con procedimientos informatizados y estandarizados a nivel mundial. Tarifas, destinos y vuelos se encuentran recogidos en publicaciones internacionales, que podremos consultar de forma inmediata vía Internet o con una simple llamada a nuestro agente de carga o transitorios.

A pesar de esta sencillez operativa, su alto coste convierte la gestión del transporte aéreo en un aspecto muy sensible dentro del sistema logístico donde un error puede significar importantes consecuencias económicas. Por esto es necesario contar con los conocimientos y asesoramiento idóneos.

El transporte aéreo

Un vuelo comercial es una actividad que hacen las compañías aéreas, ya sean éstas grandes o pequeñas, dedicadas al transporte aéreo bien de personas, bien de mercancías, de manera regular, es decir con itinerario.

Un vuelo chárter es aquél que no se comercializa por los canales habituales de venta. Algunos tipos de vuelos chárter son aquellos en los que se alquila un avión a una aerolínea con el fin de no ceñirse a los horarios de las rutas comerciales, o el alquiler de un avión con el fin de llevar un grupo de personas en exclusiva, como por ejemplo los componentes de un equipo de fútbol. También puede ocurrir que un tren o un vuelo comercial puedan contener sólo algunas plazas en chárter, como un número de plazas vendidas a un operador turístico a un precio inferior con el fin de ser un componente de un paquete turístico, mientras que el resto de plazas se comercializan normalmente. Esto suele convenir mucho a las compañías, especialmente en destinos donde la estacionalidad es alta, de forma que se garantiza la utilización de plazas que, de otra forma, quedarían vacías. Así aumentan la rentabilidad de los recorridos.

Ventajas y desventajas del transporte aéreo

Ventajas

- Rapidez.
- Agilidad en la tramitación administrativa.
- Menor riesgo de daños a la mercancía. Es el medio de transporte con menor índice de siniestralidad.

Desventajas

- Alto costo.
- Limitación de peso y volumen de las mercancías. Limitaciones también derivadas de la capacidad de carga total del avión y por las dimensiones de las puertas de las bodegas.

Compañías y líneas comerciales

El mundo de las líneas aéreas es complejo. Existen compañías que se dedican a transportar pasajeros y carga de forma regular, mientras que también hay otras empresas que transportan a sus clientes o grupos de clientes de la forma puntual acordada entre ellos. Estas últimas compañías son llamadas «chárter».

En el caso de las líneas aéreas que se dedican sólo a la carga, sucede lo mismo; mientras algunas, como FedEx, operan con un horario de vuelos fijo, otras operan según convenga a los clientes que las contratan. Algunas líneas aéreas se han dedicado al transporte de animales, como ocurrió en Kentucky, Estados Unidos, desde donde operó una que se dedicaba al transporte de caballos para eventos internacionales de carreras de caballos.

En Ecuador operan entre otras, las siguientes aerolíneas:

Figura Nro.40: Aerolíneas.



Fuente: [www. Aeropuertos y terminales aéreas](http://www.Aeropuertos y terminales aéreas)

Aeropuertos del Ecuador

Un aeropuerto es una estación o terminal situada en un terreno llano que cuenta con pistas, instalaciones y servicios destinados al tráfico de aviones. Los aeropuertos permiten el despegue y el aterrizaje de aviones de pasajeros o de carga, además de proveerles combustible y el mantenimiento.

Los aeropuertos más importantes presentan varias pistas pavimentadas de más de un kilómetro de extensión, calles auxiliares, depósitos, hangares de mantenimiento, terminales de embarque y plataformas de estacionamiento. Existen, de todas formas, aeropuertos más pequeños cuyas pistas han sido delimitadas sobre la tierra misma.

El centro de control de área es uno de los sectores más importantes de un aeropuerto. Allí se desempeñan los controladores del tráfico aéreo, que deben dirigir y gestionar el movimiento de las aeronaves para evitar choques y demás accidentes.

Tabla 3: Aeropuertos de Ecuador:

Nombre	Código IATA	Código ICAO	Ciudad
Aeropuerto Atahualpa	IBR	SEIB	Ibarra, provincia de Imbabura
Aeropuerto Camilo Ponce Enríquez	LOH	SETM	Catamayo, provincia de Loja
Aeropuerto Chachoan	ATF	SEAM	Ambato, provincia de Tungurahua
Aeropuerto Chimborazo		SERB	Riobamba, provincia de Chimborazo
Aeropuerto Cosme Renella	SNC	SESA	Salinas, Provincia de Santa Elena
Aeropuerto de Gualaquiza	GLZ	SEGZ	Gualaquiza, provincia de Morona Santiago
Aeropuerto de Jipijapa	JIP	SEJI	Jipijapa, provincia de Manabí
Aeropuerto de Macas	XMS	SEMC	Macas, Provincia de Morona Santiago
Aeropuerto de Nueva Loja	LGQ	SENL	Nueva Loja, provincia de Sucumbíos
Aeropuerto de Pedernales		SEPD	Pedernales, provincia de Manabí
Aeropuerto de Putumayo	PYO	SEPT	Puerto El Carmen, provincia de Sucumbíos
Aeropuerto de San Cristóbal	SCY	SEST	Puerto Baquerizo Moreno, Isla San Cristóbal, provincia de Galápagos

Aeropuerto de Santa Cecilia	WSE	SECE	Nueva Loja, provincia de Sucumbios
Aeropuerto de Sucúa	SUQ	SESC	Sucúa, provincia de Morona Santiago
Aeropuerto El Carmen		SEMO	Montalvo, provincia de Los Ríos
Aeropuerto Francisco de Orellana	OCC	SECO	Francisco de Orellana, provincia de Orellana
Aeropuerto General Manuel Serrano	MCH	SEMH	Machala, provincia de El Oro
Aeropuerto General Rivadeneira	ESM	SETN	Esmeraldas, provincia de Esmeraldas
Aeropuerto General Ulpiano Páez			Salinas, Provincia de Santa Elena
Aeropuerto Internacional Cotopaxi	LTX	SELT	Latacunga, provincia de Cotopaxi
Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro	MEC	SEMT	Manta, provincia de Manabí
Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo	GYE	SEGU	Guayaquil, provincia del Guayas
Aeropuerto Internacional Jumandy		SETE	Tena, provincia del Napo
Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre	UIO	SEQU	Quito, Provincia de Pichincha
Aeropuerto José María Velasco Ibarra	MRR	SEMA	Macará, provincia de Loja
Aeropuerto Los Perales	BHA	SESV	Bahía de Caráquez, provincia de Manabí
Aeropuerto Mariscal Lamar	CUE	SECU	Cuenca, provincia del Azuay
Aeropuerto Regional de Santa Rosa	ETR	SERO	Santa Rosa, provincia de El Oro
Aeropuerto Río Amazonas	PTZ	SESM	Mera, provincia de Pastaza
Aeropuerto Seymour	GPS	SEGS	Puerto Ayora, Isla Baltra, provincia de Galápagos
Aeropuerto Taisha	TSC	SETH	Taisha, provincia de Morona Santiago
Aeropuerto Tarapoa	TPC	SETR	Tarapoa, provincia de Sucumbios
Aeropuerto Teniente Coronel Luis A. Mantilla	TUA	SETU	Tulcán, provincia del Carchi
Aeropuerto Tiputini	TPN	SETI	Nuevo Rocafuerte, provincia de Orellana

Fuente: Albán, Carlos (2016)

Vuelos domésticos e internacionales

Vuelos domésticos

Vuelos en Ecuador, El vuelo dentro de Ecuador, a excepción de Galápagos, es bastante económico. Hay un sistema de dos escalas dependiendo de la ciudad; los extranjeros que viajan a las Islas Galápagos o al Amazonas pueden pagar el doble lo que los residentes. Puede volar casi a todos lugares dentro del país aproximadamente en una media hora. Podrá observar un de las vistas más increíbles, en particular si usted viaja por la “ la Avenida de los Volcanes “ en un vuelo de Quito-Cuenca.

Las dos líneas aéreas domésticas principales en Ecuador son TAME Y AEROGAL; sin embargo, hay otras líneas aéreas pequeñas. Es también fácil arreglar vuelos chárter en Ecuador. Los vuelos nacionales más populares en Ecuador son vuelos a las Islas Galápagos. Ambas líneas aéreas domésticas en Ecuador vuelan diariamente a las Islas Galápagos, con un vuelo estimado alrededor de 3 horas. Es también posible conseguir vuelos internacionales directos a Ecuador, que viajan inmediatamente a las Islas Galápagos.

Vuelos internacionales

Estos aeropuertos son normalmente grandes, y a menudo cuentan con pistas grandes e instalaciones adecuadas para atender a los grandes aviones que suelen ser utilizados comúnmente para los trayectos internacionales o intercontinentales. Los aeropuertos internacionales a menudo albergan vuelos nacionales (vuelos que se efectúan dentro de las fronteras del país) además de vuelos internacionales. En muchos de los países pequeños la mayoría de aeropuertos son internacionales. En ciertos países sin embargo, hay una subcategoría de aeropuertos internacionales limitados que cuentan con vuelos internacionales, pero están limitados a los destinos de corto radio (a menudo debido a factores geográficos) o son aeropuertos mixtos (civil y militar).

Movimiento y clase de servicio

Los servicios en los vuelos suelen variar dependiendo de la clase y esencialmente de la aerolínea, por ejemplo:

En **clase turista**, los clientes pueden escoger el asiento donde quieren viajar, y disponen de Wi-Fi gratuito durante todo el vuelo. La

conexión a internet durante el vuelo es muy novedosa pero cada vez está cobrando mayor protagonismo y eficacia.

Además, si se trata de un vuelo con un trayecto largo, la compañía aérea suele ofrecer comida o cena, una manta para sofocar el frío y un reposacabezas, si se requiere. Eso sí, hay que destacar que la comida de avión en la clase turista no se caracteriza por tener una alta calidad ni sabor, pero la verdad es que sienta genial a miles de kilómetros de la tierra.

El vuelo en **clase business** puede ser totalmente diferente. Los servicios que se ofrecen a bordo del avión son exclusivos y con mucho lujo. Los clientes de primera clase tienen la posibilidad de consumir toda la comida y la bebida que ellos quieran, es decir, tienen un catering de cinco tenedores con un buffet libre en el avión. Además, la comida de la clase turista y de primera clase no es la misma. Los clientes de la clase business disponen de un buffet de cinco tenedores en comparación con los clientes de la clase turista.

Por otra parte, algunos aviones cuentan con asientos realmente lujosos. Atrás quedan los típicos asientos de avión donde los turistas reclinaban sus asientos para crear una perfecta y cómoda cama. Ahora, muchas aerolíneas incorporan (en la clase Business) asientos-camas, es decir, camas grandes que se hacen horizontales con un simple clic a un botón. En esta línea, las compañías aéreas también ofrecen ropa de cama para todos los clientes de la clase Business.

Por último, recordar que tanto los clientes de la clase turista como los de primera clase disponen de Wi-Fi gratuito y asientos, más o menos cómodos.

Organismos reguladores

IATA

La IATA, Asociación de Transporte Aéreo Internacional, es la organización mundial que aglutina a las compañías de líneas aéreas regulares, empresas que transportan la gran masa de tráfico nacional e internacional.

La IATA debe su personalidad jurídica a una ley especial del Parlamento canadiense, que obtuvo la aprobación real británica en diciembre de 1945. El objetivo principal de la IATA es asegurar que el tráfico aéreo se desarrolle con la mayor velocidad, comodidad y eficiencia posible para las compañías aéreas.



Fuente: Imágenes IATA.

Para éstas, la IATA, es el foro para encontrar soluciones comunes a sus problemas. Para los gobiernos, la IATA actúa como un agente para negociar los acuerdos internacionales sobre tarifas y fletes, y garantiza con eficacia el transporte del correo aéreo. Para los pasajeros, la IATA es garantía de un determinado nivel en la calidad de los servicios en cualquier lugar del mundo, de prácticas comerciales justas y de simplificación del transporte aéreo.

La IATA celebra una Junta General Anual de la que emana la autoridad de las decisiones y su administración está encomendada al Director General. Sin embargo, los acuerdos y decisiones más importantes se adoptan en las Conferencias de Tráfico, que se celebran en primavera y otoño. En estas conferencias se negocian los acuerdos sobre tarifas, rutas y derechos de aterrizaje en los aeropuertos, principalmente. Estas decisiones deben ser ratificadas posteriormente por los gobiernos.

Para ser miembro de la IATA, es necesario que una compañía haya sido autorizada por su gobierno a establecer servicios aéreos regulares en su país y que pertenezca a un estado que a su vez pueda ser elegido miembro de la OACI.

El objetivo comercial de la IATA es el de enlazar las rutas aéreas individuales, de manera que las personas y mercancías se trasladen dentro de la red mundial del transporte aéreo, como si de una sola línea aérea se tratase. Para ello, es importantísima la labor de normalización seguida por la IATA en todos los ámbitos de actividad que desarrollan las distintas compañías aéreas. La IATA tiene también como actividades fundamentales los aspectos técnicos, jurídicos y de facilitación del transporte aéreo.

Otros de sus cometidos son: facilitar y normalizar las relaciones comerciales entre las compañías aéreas y de éstas con las agencias de viaje; buscar la coordinación tarifaria; y realizar estudios técnicos en materia de medicina aeronáutica.

En este sentido la IATA elabora las normas orientadoras para la uniformidad de las actividades de las compañías aéreas, al tiempo que su Comité Jurídico sienta las bases para la unificación de la emisión de billetes, despacho de equipajes, automatización de reservas, etcétera

OACI

El Código de Aeropuertos de OACI es un código de designación de aeropuertos compuesto de cuatro caracteres alfanuméricos que sirve para identificarlos alrededor del mundo. Dichos códigos son definidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y son usados para el control del tráfico aéreo y operaciones de aerolíneas tales como la planificación de vuelos. A diferencia de los códigos IATA que son del conocimiento público y general y son usados para pizarras de aerolíneas, reservas y equipajes, los códigos OACI son usados además para identificar otras localizaciones como estaciones meteorológicas o Centros de Control de Área.

Normas DAC

La Dirección General de Aviación Civil, es el organismo técnico que controla la actividad aeronáutica civil y está llamada a ser la ejecutora de las políticas directrices y resoluciones impartidas por el Consejo Nacional de Aviación Civil.



**Dirección General
de Aviación Civil**

Fuente: Imágenes Aviación Civil

La ley la define como una entidad de derecho público, con personalidad jurídica y fondos propios, adscrita a la Presidencia de la República del Ecuador, con sede en Quito. Sus funciones principales son, entre otras: fomentar el desarrollo de la aviación comercial y en general de las actividades de instituciones que tengan como objetivo el contribuir al desarrollo aéreo civil; velar por el cumplimiento de los acuerdos bilaterales y resoluciones de las convenciones internacionales sobre asuntos de aviación; controlar que las operaciones de vuelo se realicen dentro de las normas de seguridad, etc.

Los aeropuertos del país están provistos de equipos y material modernos de ayudas a la navegación como los radares en los aeropuertos de Quito y Guayaquil; equipos de radio ayudas y la navegación aérea que se encuentran distribuidos en diversos sectores; equipos de comunicación que unen todos estos aeropuertos y permiten el flujo de información aeronáutica técnica y administrativa, que es utilizada tanto como las compañías de aviación como por la autoridad aeronáutica.

Se ha dado impulso y una especial atención al mejoramiento de las facilidades aeroportuarias en los edificios terminales de todos los aeropuertos para brindar el trato adecuado a los usuarios y líneas aéreas.

Bibliografía

- Aeropuertos y Transporte (2016).
<http://es.scribd.com/doc/232786882/Aeropuertos-y-Aviacion>. Documento en línea. Consulta de fecha 30/11/2015
- Blanco, Portillo (2016) *Ecoturismo hacia una Gestión Sostenible*. Ediciones Pearson. México
- Blasco Peris (2015). *Transporte Turístico*. Editorial Trillas. México.
- Cabañilla, E., Bagnulo, C., Álamo, M., & Molina, E. (2015). El aporte del turismo comunitario al fortalecimiento de los principios de soberanía alimentaria en el Ecuador. Documento en Línea. Consultado en fecha 3/3/2016
- Castellanos Eulogio. (2016) *Espacio Turístico*. Editorial Trillas. México.
- Cordisco, M., Scoponi, L., & Durán, R. (2012). El Agroturismo desde el paradigma del Trabajo en Red y la Competencia. Estudio de caso en Pymes del partido de Cnel. Suárez, Buenos Aires. *Saberes*, (4). Argentina
- Cruceros Turísticos. (2016). <http://www.solocruceros.com/blog/servicios-a-bordo-de-un-crucero/> Documento en línea. Consultado en fecha 3/03/2016
- Gestión Turística (2016) <http://mingaonline.uach.cl/pdf/gestur/n17/art02.pdf>. Documento en línea.
- Gómez, A., Bracho, M., Rodríguez, L., & Acosta, Y. (2015). El agroturismo como opción de diversificación económica en la comunidad de Yaracal, estado Falcón. *Multiciencias*, 12.
- Jändrosch, F. S., Abreu, J. A. D., & Mustelier, L. C. (2014). El turismo rural como producto turístico alternativo para el desarrollo local en países latinoamericanos; caso Venezuela. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, (2014_04).
- Libros sobre Transporte Aero (2016)<http://www.librosmaravillosos.com/transportesaereos/> Documento en línea Consultado el 30/04/2016
- Medios de Transporte (2015) <http://es.slideshare.net/anamariachaveztorres/los-medios-de-transporte-6183682>. Documento en Línea consultado el 3/05/2015
- Medios de Transporte (2016)<http://www.laminasescolares.com/2010/12/bajar-medios-de-transporte.html>. Documento en línea consultado el 20/02/2016
- Ministerio de Turismo (2015)http://www.mincetur.gob.pe/turismo/producto_turistico/fit/fit/guias/la%20libertad.pdf. Documento en línea. Consultado el 30/06/2015
- Panosso, Netto (2015) *Teoría del Turismo*. Ediciones Trillas México.
- Proyectos Turísticos. <http://www.eduteka.org/proyectos.php/1/1200>
- Temas de Turismo (2015) <http://clubensayos.com/Temas-Variados/Turismo-Juvenil/578472.html>. Documento en línea. Consultado en fecha 3/03/2016
- Torres, L. C., Rodríguez, L. R. A., & Lorenzo, R. A. (2013). Propuesta de un procedimiento para la selección de espacios rurales con fines de agroturismo./ Offer of a procedure for the selection of rural spaces with ends of agro tourism. *Retos Turísticos*, 12(1).
- Trámites de Transporte turístico (2014). Documento en Línea. [Http://www.transporteturistico.com](http://www.transporteturistico.com)

Transporte Fluvial (2016)http://www.transportefluvial.com/index.php?option=com_content&view=article&id=20:historia-del-transporte-fluvial&catid=15:informes&Itemid=11 Documento en línea. Consultado el 30/05/2016

Transporte Marítimo (2015) <http://prezi.com/jbz3iqvduq4c/transporte-maritimo/> Documento en línea. Consultado en fecha 30/07/2015

Transporte y Ferrocarriles (2010) <http://somosdelmismobarro.blogspot.com/2013/10/ferrocarriles-del-ecuador-continua-la.html>. Documento en línea. Consultado en fecha 02/02/2014

Tren (2015)<http://www.ecured.cu/index.php/Tren>. Documento en línea. Consultado de fecha: 12/11/2015

Trenes de Ecuador (2014)<http://trenecuador.com/es/horarios-y-precios/documento> en línea consultado en fecha 3/3/2016

Visita a Ecuador (2014)<http://www.visitaecuador.com/ve/mostrarRegistro.php?idRegistro=25244>. Consultado en fecha 3/08/2014

Vuelos en Ecuador (2015). <http://www.en-ecuador.com/vuelos.php>. Consultado en fecha 5/5/2016

Wagner Mariela (2016) Calidad Turística Total. Ediciones Turística Ladevi. Argentina. Consultado en fecha 5/03/2016

Wallingre Noemi (2015) Transporte Carretero Argentino. Ediciones Turismo Ladevi. Argentina

Semblanza del autor

Carlos Albán

Carlos Geovanny Albán Yánez Nacido en Latacunga. Ecuador. Es Ingeniero en Ecoturismo, Curso estudios de Maestría en Gestión Empresarial Agroturismo. Se ha desempeñado como docente en Instituciones de Educación Superior en Ecuador, igualmente es docente investigador de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE-Extensión Latacunga. Conferencista.

Es doctorante del Programa Doctorado en Ciencias Económicas y Sociales. Universidad de Carabobo. Venezuela

Actualmente es Director de la Carrera Ingeniería en Turismo y Hotelería. Universidad de las Fuerzas Armadas. ESPE. Extensión Latacunga.