



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGUE**

TITULO

**"FACTIBILIDAD DE UN MODELO DE SISTEMA DE TRANSPORTE
FLUVIAL QUE INTERCONECTE LA PARROQUIA POSORJA CON LA
ISLA PUNÁ Y SU INFLUENCIA EN EL TURISMO"**

Autores:

**Bayas Chávez Christel Catherine
Criollo Cevallos Félix Abelardo**

Proyecto de Graduación presentado para cumplir con los requisitos finales
para la obtención del título de **INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGÜE**

Tutor:

Ing. María Josefina Alcívar Mgs.

Guayaquil, Ecuador

2015



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGUE**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Bayas Chávez Christel Catherine y Criollo Cevallos Félix Abelardo, como requerimiento parcial para la obtención del Título de Ingeniero en comercio y finanzas internacionales bilingüe.

TUTOR (A)

Ing. María Josefina Alcívar Mgs.

REVISOR(ES)

(Nombres, apellidos)

(Nombres, apellidos)

DIRECTOR DELA CARRERA

Ing. Teresa Knezevich Mgs

Guayaquil, a los 18 del mes de Febrero del año 2015



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGUE**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Bayas Chávez Christel Catherine y Criollo Cevallos Félix Abelardo**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **FACTIBILIDAD DE UN MODELO DE SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL QUE INTERCONECTE LA PARROQUIA POSORJA CON LA ISLA PUNÁ Y SU INFLUENCIA EN EL TURISMO**, previa a la obtención del Título de Ingeniero en comercio y finanzas internacionales bilingüe, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 18 días del mes de Febrero del año 2015

LOS AUTORES

Bayas Chávez Christel Catherine

Criollo Cevallos Félix Abelardo



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGUE**

AUTORIZACIÓN

Yo, **Bayas Chávez Christel Catherine y Criollo Cevallos Félix Abelardo**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **FACTIBILIDAD DE UN MODELO DE SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL QUE INTERCONECTE LA PARROQUIA POSORJA CON LA ISLA PUNÁ Y SU INFLUENCIA EN EL TURISMO**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 18 del mes de Febrero del año 2015

LOS AUTORES:

Bayas Chávez Christel Catherine

Criollo Cevallos Félix Abelardo

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a Dios por habernos brindado fortaleza, inteligencia y vida, a nuestros padres, por su apoyo incondicional, paciencia sobre todo y por estar presentes cuando lo hemos necesitado, y todas aquellas personas que a lo largo de nuestra vida han sido esencia en nuestra formación.

Christel y Félix

DEDICATORIA

Dedicamos este trabajo a DIOS, por darnos un sueño y con él la fuerza y tenacidad para cumplirlo.

A nuestros padres quienes nos enseñaron desde pequeño a luchar para alcanzar nuestras metas.

A la universidad Católica Santiago de Guayaquil por brindarnos la oportunidad de desarrollar nuestras capacidades y competencias.

Christel y Félix

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN
(Se colocan los espacios necesarios)

Ing. María Josefina Alcívar Mgs.

PROFESOR GUÍA Ó TUTOR

(NOMBRES Y APELLIDOS)
PROFESOR DELEGADO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGUE**

CALIFICACIÓN

Ing. María Josefina Alcívar Mgs.

ÍNDICE GENERAL

CERTIFICACIÓN	III
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	IV
AUTORIZACIÓN	V
AGRADECIMIENTO	VI
DEDICATORIA	VII
CALIFICACIÓN.....	IX
ÍNDICE GENERAL.....	X
ÍNDICE DE TABLAS.....	XII
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	XIII
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	XIV
RESUMEN	XV
ABSTRACT.....	XVI
TEMA	1
INTRODUCCIÓN	2
CAPITULO I.....	3
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1. ANTECEDENTES	3
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.2.1. Formulación Del Problema.....	4
1.2.2. Sistematización del problema.....	4
1.3. OBJETIVOS	5
1.3.1. Objetivo General.....	5
1.3.2. Objetivos Específicos.....	5
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	6
CAPITULO II.....	7
2. MARCO TEORICO.....	7
2.1. MARCO REFERENCIAL.....	7
2.1.1. PUNA Turismo natural.....	8
2.1.2. Turismo en Puná	12
2.1.3. Población de Puná	14
2.1.4. Necesidades en Puná.....	19
2.1.5. Obras realizada en Puná.....	23
2.2. Base Conceptual	26
2.2.1. Principales comunas de puna.....	26
2.2.2. Transporte Fluvial.....	27
2.2.3. Presupuesto	28

2.2.4.	Investigación de mercados.....	28
2.2.5.	Análisis FODA.....	29
2.3.	MARCO CONCEPTUAL.....	29
2.3.1.	Definición Del Producto – Servicio.....	30
2.3.2.	Análisis De La Demanda.....	30
2.3.2.1.	Definición del Problema.....	30
2.3.2.2.	Objetivos específicos.....	31
	CAPITULO III.....	32
3.	DISEÑO METODOLOGICO.....	32
3.1.	METODOLOGÍA.....	32
3.1.1.	Tipo de Investigación.....	32
3.1.2.	Fuentes de información.....	32
3.1.3.	Herramienta de Investigación.....	32
	CAPITULO IV.....	33
4.	Encuesta y sus Análisis.....	33
4.1.1.	Descripción de la herramienta de la fuente primaria: Encuesta.....	33
4.2.	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	34
4.2.1.	Análisis de las Encuestas.....	34
4.3.	ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN REALIZADA.....	47
	Análisis de Expertos.....	48
	CAPITULO 4.....	49
5.	PROPUESTA.....	49
5.1.	ANTECEDENTE.....	49
5.1.1.	Justificación.....	49
5.1.2.	Síntesis del diagnóstico.....	50
	Objetivo general de la propuesta.....	51
	Objetivos específicos.....	51
	Importancia.....	52
	Marca.....	52
	Precio de la lancha turística“Transporte innovador PUNA (TIP)”.....	53
	Factibilidad.....	54
	Descripción de la propuesta.....	54
	Organigrama de “Transporte innovador PUNA (TIP)”.....	55
	Manual de Funciones de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.....	56
	Objetivos Estratégicos de la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”.....	61
	Objetivos financieros.....	62
	Misión.....	66

Visión	67
Políticas de la propuesta	67
Impacto social	68
Conclusiones	68
BIBLIOGRAFÍA.....	70
ANEXOS.....	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Aves registradas en la Isla Puná.....	11
Tabla 2 Crustáceos y Moluscos en las áreas de manglares	12
Tabla 3 Género.....	34
Tabla 4 Edad	35
Tabla 5 Actividad Laboral	36
Tabla 6 En esta ciudad, es usted:.....	37
Tabla 7 ¿Con qué frecuencia viaja hacia a la Isla Puna?.....	38
Tabla 8 ¿Ha alquilado usted algún medio de transporte marítimo para recorrer los diferentes sectores de la Isla Puna?	39
Tabla 9 ¿Qué actividad prefiere realizar cuando está en la Isla Puna?.....	40
Tabla 10 Si existiese un transporte fluvial que recorra los pueblos más cercanos a la Isla Puna, disfrutando de los paisajes naturales que ofrece, ¿Estaría dispuesto a utilizarlo?	41
Tabla 11 ¿Con qué frecuencia utilizaría este medio de servicio turístico para recorres la isla?	42
Tabla 12 ¿En qué días específicamente utilizaría con mayor frecuencia esta embarcación?	43
Tabla 13 ¿Dónde le gustaría que sea la estación de partida del transporte fluvial?	44
Tabla 14 ¿Qué tiempo le gustaría que dure el recorrido en este transporte?	45
Tabla 15 ¿Cuál es el monto máximo que estaría dispuesto a pagar por el uso del medio de transporte fluvial?	46
Tabla 16 SERVICIO DE TRANSPORTE fluvial de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”	47
Tabla 17 Análisis de Opinión de experto en el tema de transporte fluvial y turismo.....	48
Tabla 18 Matriz FOFADODA en la medición del Diagnóstico de la Propuesta	50

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Porcentaje de Población en la Isla Puná	14
Gráfico 2 Labores que realizan la Población de Puná.....	15
Gráfico 3 Población Económicamente activa por grupos de ocupación del año 2012	16
Gráfico 4 Población ocupada por categorías de ocupación	17
Gráfico 5 Establecimientos Económicos	18
Gráfico 6 Población afiliada y no afiliada a la Seguridad Social	19
Gráfico 7 Obtención de agua por consumo humano.....	21
Gráfico 8 Eliminación de aguas servidas Puná	23
Gráfico 9 Género	34
Gráfico 10 Edad.....	35
Gráfico 11 Actividad Laboral.....	36
Gráfico 12 En esta ciudad, es usted:	37
Gráfico 13 ¿Con qué frecuencia viaja hacia a la Isla Puna?	38
Gráfico 14 ¿Ha alquilado usted algún medio de transporte marítimo para recorrer los diferentes sectores de la Isla Puna?	39
Gráfico 15 ¿Qué actividad prefiere realizar cuando está en la Isla Puna?	40
Gráfico 16 Si existiese un transporte fluvial que recorra los pueblos más ceranos a la Isla Puna, disfrutando de los paisajes naturales que ofrece, ¿Estaría dispuesto a utilizarlo?	41
Gráfico 17 ¿Con qué frecuencia utilizaría este medio de servicio turístico para recorres la isla?	42
Gráfico 18 ¿En qué días específicamente utilizaría con mayor frecuencia esta embarcación?	43
Gráfico 19 ¿Dónde le gustaría que sea la estación de partida del transporte fluvial?	44
Gráfico 20 ¿Qué tiempo le gustaría que dure el recorrido en este transporte?	45
Gráfico 21 ¿Cuál es el monto máximo que estaría dispuesto a pagar por el uso del medio de transporte fluvial?	46

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Isla Puná	6
Ilustración 2 Turismo en la Isla Puná	9
Ilustración 3 Pescadores Artesanales	10
Ilustración 4 Entrevista respecto al Turismo en la Isla Puná	13
Ilustración 5 Agua Potable	20
Ilustración 6 Desperdicios de consumo de productos	22
Ilustración 7 Calles mejoradas	24
Ilustración 8 Mejora de Puentes.....	25
Ilustración 9 Adoquinamiento en las calles	26
Ilustración 10 Turismo Fluvial	27
Ilustración 11 Entrevista respecto al trato a los clientes	33
Ilustración 12 unidades de lancha turística en el muelle principal de Posorja	53
Ilustración 13 Muelle.....	75

RESUMEN

El desarrollo del turismo es un proceso que encierra la adecuación de varios temas en relación a las necesidades del usuario, por distraerse o experimentar aventuras en sectores trascendentales con vías fluviales seguras que desplacen a diferentes temas de turismo, como es la isla Puna, los pelicanos patas azules, y en ciertas temporadas del año, situación que hacen que se utilicen las barcas, que se ofrecen en los muelles de Posorja, el manglar es una atracción típica de la naturaleza muy visitada por variedades de especies que ahí se encuentra.

EL objetivo abarca una nueva tendencia de cambio en cada lancha turística en donde se impulse el turismo con un cambio en el servicio dando mayor énfasis en la seguridad y dinamismo para con los usuarios, la situación de una empresa de turismo que administre adecuadamente a los usuarios en paquetes recreativos es base para una inversión de **9** lanchas turísticas que amplíen los viajes y a comodidades para obtener retornos financieros favorables.

PALABRAS CLAVES

Transporte, Sectores, Transporte Fluvial, Barcas, Manglar

ABSTRACT

Tourism development is a process that holds the suitability of various subjects in relation to the need for tourist, distracted or transcendental experience adventures sectors waterways safe traveling to different topics of cars, as the island Puna, the legs pelicans blue, and in certain seasons of the year, a situation that make the boats, which are offered in Posorja springs are used, the mangrove is a typical nature attraction visited by varieties of species found there. The objective includes a new trend of change in each barge where tourism boost with a change in the service giving greater emphasis on safety and dynamism with tourists, the situation of a tourism company that properly manage the tourists in recreational packages is the basis for an investment of 9 barges that travel and expand facilities for favorable financial returns.

KEY WORDS

Transport, sectors, river transport, boats and mangroves

TEMA

"FACTIBILIDAD DE UN MODELO DE SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL QUE INTERCONECTE LA PARROQUIA POSORJA CON LA ISLA PUNÁ Y SU INFLUENCIA EN EL TURISMO"

INTRODUCCIÓN

La Isla Puna se forma de la acumulación de materiales volcánicos, situada en la abertura del golfo entre la saliente del Morro y la costa de la provincia del Oro.

En la Isla Puna existieron ocho clanes destacando la tribu Tumbes siendo su cacique Túmbala o Tómala, quien se enfrentó a Francisco Pizarro, eran adoradores de espíritus y de variadas aves. Los puna es fueron un caserío seminomadas, expertos en la pesca puesto que conocían las fases lunares y su influencia sobre las mareas. En época de la conquista el Cacique Túmbala o Tómala recibió al conquistador español Francisco Pizarro quien llegaba airoso de conquistar Perú, fue recibido con honores, se quedó varios meses en la Isla Puna, Túmbala O Tómala lo hospedo y proveyó de los mejores productos, pero, el abuso que cometieron los españoles

Como la profanación de sus tumbas para sustraer sus ornamentos de oro, violaciones a sus mujeres y el trato tirano a los isleños provoco que los punaes se sublevaran, lo que provoco el enfrentamiento entre Túmbala y Pizarro. Así se desarrolla la Batalla de Puná en abril de 1531.

A inicio de la colonia los puna es fueron presa fácil de embestidas de piratas holandeses, franceses e ingleses. La isla Puna posee numerosas deficiencias, sus habitantes sufren gran variedad de problemas que afectan el desarrollo socioeconómico tanto de la isla como el de sus habitantes.

El presente trabajo, analiza la factibilidad de implementar un sistema de transporte que conecte a las poblaciones de la Ruta del Sol, se encuentra dividida en tres partes.

CAPITULO I

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. ANTECEDENTES

Existe transporte un sistema de transporte obsoleto entre los puerto de Posorja y la Isla Puna, debido a que sus, botes o lanchas no están acondicionadas con la seguridad por cumplir con las normas de calidad dentro del servicio ofrecido, y además no existe una ruta específica turística en Puná.

“La principal vía de acceso a la isla (Puna) es la fluvial o marítima, aunque también hay acceso por vía aérea. En lo que se refiere a la vía marítima, los puntos más importante de partida para la isla son: Posorja, Guayaquil y Puerto Bolívar.”(CELEC & SAMBITO, 2012)

Por muchos años se acodician chalecos de seguridad que no están debidamente probados y que muchos de ellos no están en condiciones de uso, o simplemente cumple con la disposiciones de usar chalecos pequeños no están condiciones.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

- Referente a las unidades de transporte fluvial en mal estado
- Capacidad excesiva de usuario en cada transporte fluvial
- No existen normas de seguridad ni calidad de servicio
- Personal no capacitado en términos marítimos
- Importancia ruta fluviales
- Falta de una ruta dirigida a la isla puna en la mar

- Incomodidad de usuario en el transporte fluvial (sin camisa, maltrato, sin saludos, modales, sin herramientas.

“Relata que al principio los pasajeros usaban las lanchas, después se quedaron paradas porque nadie se quería embarcar, pues la transportación fluvial no es tan rápida como la terrestre, ya que acá el transporte fluvial es fijo. Además, la población no tiene cultura de ver al río como un medio de transporte de personas, lo hemos visto como transportación de carga, por eso fracasó, al principio tenía tremenda acogida, después de seis meses pararon, el mismo público prefería venir en bus estropeándose”(El Comandante de Navío, 2011)

La isla carece de los servicios básicos como son:

- Agua potable
- Alcantarillado
- Centros médicos
- Escuelas
- Vías

1.2.1. Formulación Del Problema

¿De qué manera incide en el turismo la falta de un adecuado transporte fluvial hacia la Isla Puná?

1.2.2. Sistematización del problema

¿Puede fomentar el turismo interno y externo el contar con una adecuada flota de transporte fluvial entre Guayaquil y la isla Puná?

¿Cuál es el impacto y beneficios que se pueden obtener para la población el desarrollo del turismo en la isla Puná?

¿Existe en cada operador de lancha las competencias necesarias para desarrollo de la actividad?

¿Hay un comportamiento óptimo en el transporte fluvial hacia los usuarios por parte de las operadoras turísticas?

¿Existe el equipo de seguridad necesario y soporte en caso de riesgo?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General

Analizar modelos de sistemas de transporte fluvial que interconecte la parroquia Posorja con la isla Puná, con el fin de reestructurar la flota (lanchas) que permitirá potenciar el turismo receptivo, recreación, de aventura y ecológico.

1.3.2. Objetivos Específicos

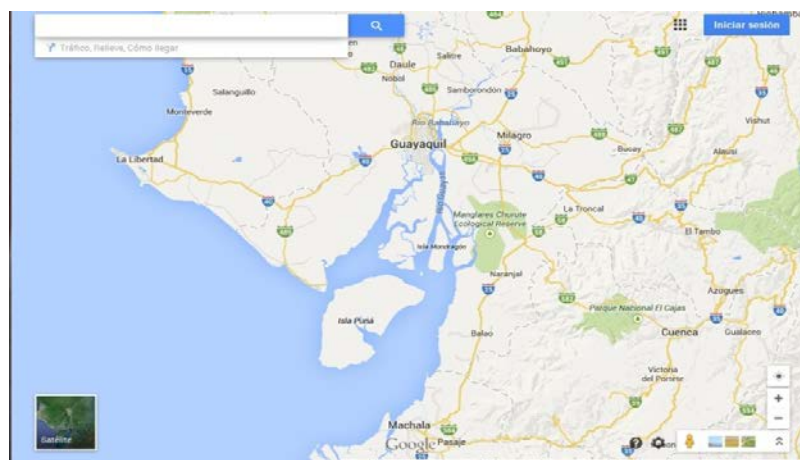
- Diagnosticar las necesidades de transportación fluvial mediante el mejoramiento de la infraestructura, además de los principales gestores que atienden al turismo que se dirigen a la isla Puna.
- Determinar las condiciones del transporte fluvial y las necesidades de recursos técnicos y humanos aplicados en el desarrollo del turismo a la isla Puna

- Proponer las estrategias de mejoras del sistema de transporte fluvial en la isla Puna y Posorja.

1.4. JUSTIFICACIÓN

El análisis de la transportación fluvial entre Parroquia Posorja y Puná, proyectará a la isla como un centro de atracción turística que permitirá mejorar la calidad de vida de los habitantes de este sector y mejorará el manejo de los servicios turísticos, de servicios tanto en calidad como en precios. El presente análisis tiene como fuente de inicio la planificación turística realizada por el Ministerio de Turismo que incluye planes y programas de potenciación de nuevas ofertas de turismo tanto interno como externo entre los cuales se encuentra el potenciar las riquezas naturales del país en donde se encuentran entre otras las de la Isla Puná con la finalidad de lograr un crecimiento ordenado de la misma, generando políticas de orientación turística que permitan lograr el acceso a la isla mediante un sistema de transportación fluvial de manera directa entre Posorja y la isla Puna.

Ilustración 1 Isla Puná



Fuente: (Maps, 2015)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

CAPITULO II

2. MARCO TEORICO

2.1. MARCO REFERENCIAL

Parroquia Posorja

“La parroquia de Posorja es rico en producción pesquera, en la cual la población de la misma tiene niveles de economía estable llevando al financiamiento privado y público a diversas incidencias de inversiones privadas otorgadas por las diferentes actividades productivas de la parroquia Posorja por consiguiente se determina que todas las actividades productivas se los realiza mediante conjuntos de estudios y análisis sistematizados”.

La Isla Puna

La isla Puná es parte del Sistema de la Cuenca Baja del Río Guayas, ubicada en el Golfo de Guayaquil, con una superficie de 919 km², está conformada por 4 comunas turísticas que son:

- Bellavista
- Estero de Boca
- Cauchiche
- Subida Alta

La isla Puná tiene reservas de gas natural, que en están en proceso para ser explotadas, también existen algunas Empresas de Camarones, que son las más grandes del Ecuador, donde realizan la recolección en sus manglares y la pesca.

“Las oportunidades que posee La Isla Puná nos invita a pensar en obtener una fuente muy importante económica del turismo en la prov. guayas y en la cual podemos hacer sinergias con las empresas debido a nuestro conocimiento adquirido en el estudio de las riquezas naturales de nuestro país.”(Becdach, 2013)

La Isla Puná es dada como un patrimonio nacional, por sus áreas naturales, y tener una de las humedades más importantes del país, por esa razón está protegida por el estado, debido a que estas características la convierten en un potencial de interés sobre todo científico y turístico, además de eso tiene una gran cantidad de flora y fauna, única de la isla Puná. Para poder conocer esta Isla, lo puede hacer a través de los buses de las Cooperativas de transporte, es decir mediante vía terrestre de los Transportes de Posorja que salen del Terminal Terrestre de Guayaquil hasta la parroquia de Posorja y desembarca a los pasajeros en el malecón.

“Las personas se embarcan en lanchas pertenecientes a las asociaciones de comuneros que son los encargados de ofrecer el servicio de hasta la isla realizando una travesía de aproximadamente 30 minutos. Se realiza con 15 lanchas de propiedad de los comuneros para el transporte de los usuarios hacia la isla.” (El Mercurio, 2014)

2.1.1. PUNA Turismo natural

La Isla Puná se encuentra dentro de la eco región de Guayaquil, está era parte del continente pero después se rompía el Istmo de Puná. La isla Puná forma parte del Golfo de Guayaquil, por lo que es rica en flora y fauna, que son propias de una zona que está influenciada con el comportamiento estacional de parámetros atmosféricos y oceánicos.

Las propiedades químicas y físicas de los esteros y del agua del mar que hay en la isla, estas suelen tener variaciones determinadas por los aportes de algunas cuencas hídricas y por las mareas. El área del mar adyacente y los esteros de la Isla son muy productivos, y estas permiten que haya un gran desarrollo de organismos acuáticos, específicamente para la pesca artesanal costera y para la biodiversidad.

Ilustración 2 Turismo en la Isla Puná



Fuente: (Andes Ecuador, 2012)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Los manglares de Puná conforman ecosistemas de alta productividad, protegen a la línea de costa contra la erosión, la salinidad y los vientos; los árboles de mangle capturan el bióxido de carbono del aire, además sirven de refugio a diversas especies, como es el caso de las aves, reptiles y en la actualidad se explotan importantes recursos de interés pesquero artesanal, como es el caso del cangrejo rojo, la concha prieta y los mejillones; que son extraídos para su consumo o fuera de la Isla.”(SENPLADES, 2010)

Ilustración 3 Pescadores Artesanales



Fuente: (Gobierno Provincial del Guayas, 2013)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

“Entendemos por turismo al desplazamiento de personas hacia un punto determinado dentro o fuera de su lugar de origen cuyo motivo principal sea el ocio y entretenimiento, disfrutando de atractivos naturales o culturales”(OMT, 2014)

Tabla 1 Aves registradas en la Isla Puná

Aves registradas en la Isla Puná
Fragata
Garza blanca
Garza pico de espátula
Gavilán cangrejero
Gavilán caracolero
Águila pescadora
Martín pescador migratorio
Martín pescador pigmeo
Gran Martín pescador
Martín pescador verde
Patillo
Garza estriada
Gaceta blanca o nívea
Garza Azul
Garza cocoi
Garza tigre
Guaco manglero
Garza cucharón
Garza mayor
Gallinazo cabeza negra
Garrapatero pico liso
Reinita manglera
Hornero
Negro Fino
Gaviota reidora
Playero de los rompientes
Tirano enmascarado

Fuente:(Ministerio del Ambiente, 2010)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Tabla 2 Crustáceos y Moluscos en las áreas de manglares

Crustáceos y moluscos en las áreas de manglar y en zonas estearinas
Cangrejo rojo
Cangrejo azul
Cangrejo violinista
Concha macho
Concha prieta
Pata de mula
Ostión
Mejillón

Fuente: (Ministerio del Ambiente, Semplades, 2010)
Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

2.1.2. Turismo en Puná

En este aspecto, podemos citar que el “turismo es una actividad que se desarrolla fuera del entorno habitual de las personas. Las personas deben trasladarse a lugares donde no se trasladan frecuentemente”(OMT, 1985)

Puná isla del cantón Guayaquil, ubicada en el Golfo de Guayaquil, frente a la formación deltaica del Río Guaya y del Estero Salado, tiene dos eco campamentos que están completamente equipados para recibir a los usuarios internacionales y nacionales que recurran a visitar la isla.

Cada campamento tiene cabañas y tiendas con capacidad de 30 personas, baños y espacios para realizar parrilladas, etc. Estos campamentos son financiados por el BID, el Gobierno Provincial del Guayas, y el Grupo NOBIS, donde su principal objetivo es dinamizar y promover el potencial

para el turismo ecológico de Puná, impulsando el desarrollo socioeconómico de la Isla Puná.

Ilustración 4 Entrevista respecto al Turismo en la Isla Puná



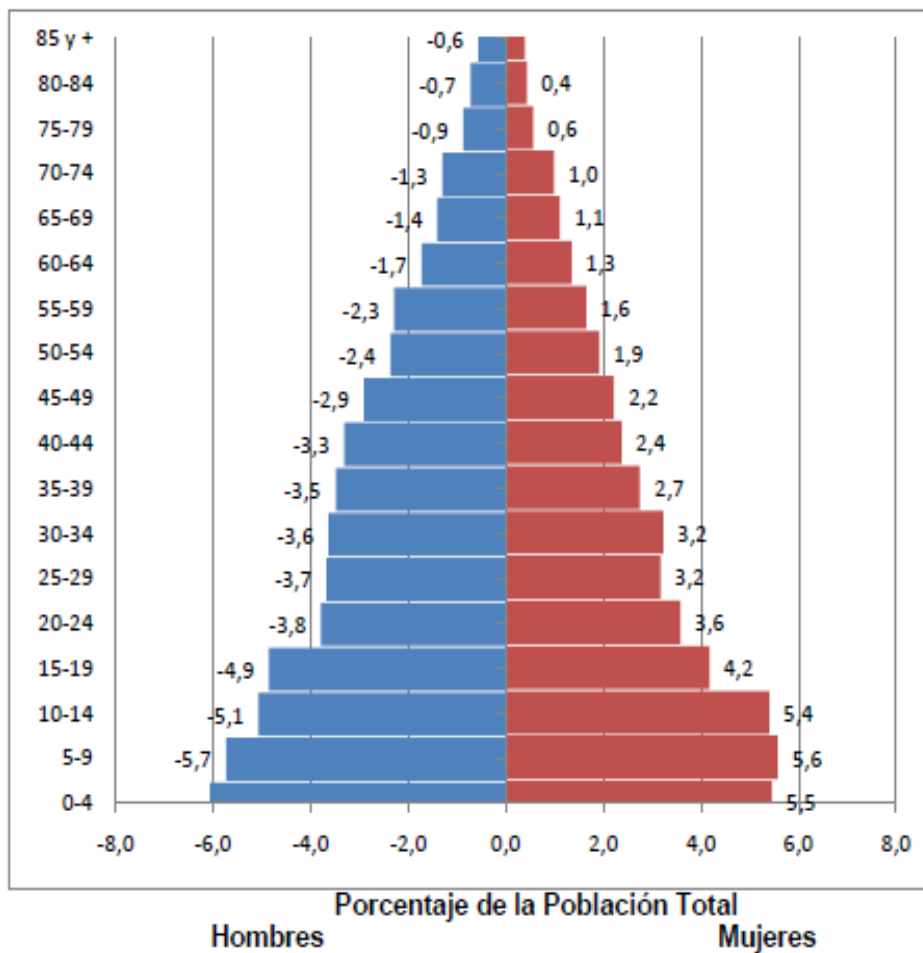
Fuente: (Gobierno Provincial del Guayas, Grupo NOBIS, 2012)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Tiene 910 km² de extensión considerada como la tercera isla más grande del Ecuador tras la Isla Isabela e Isla Santa Cruz De Galápagos, tiene un clima tropical seco, por la corriente Humboldt, y se recalca que la pesca es uno de sus principales recursos.

2.1.3. Población de Puná

Gráfico 1 Porcentaje de Población en la Isla Puná

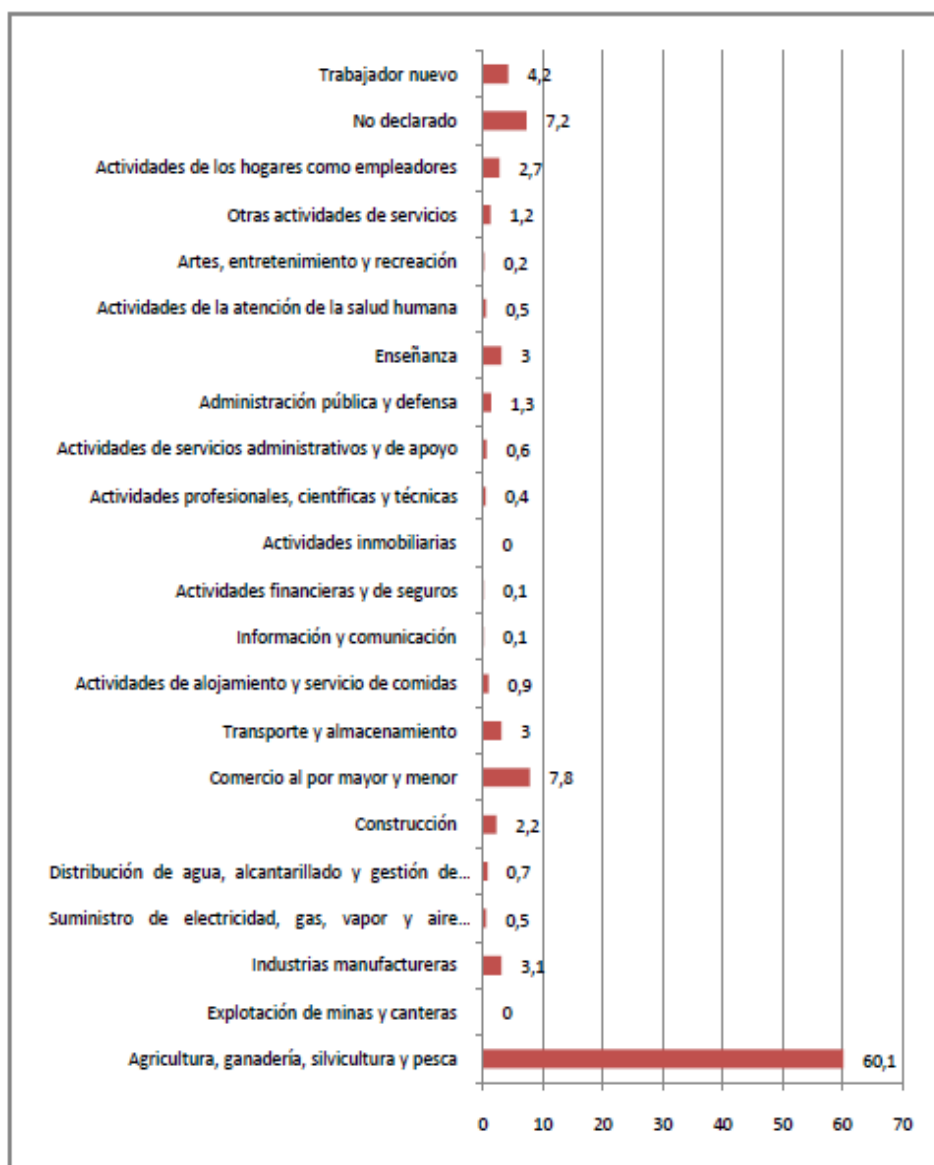


Fuente: INEC, Censo Nacional de Población y Vivienda, 2010
 Elaboración: SENPLADES, Subsecretaría Zona 8, 2012, 2012

Fuente:(INEC, 2010)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Gráfico 2 Labores que realizan la Población de Puná



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010
 Elaboración: SENPLADES, Subsecretaría Zona 8, 2012.

Fuente:(Censo de Poblacion y Vivienda, 2010)

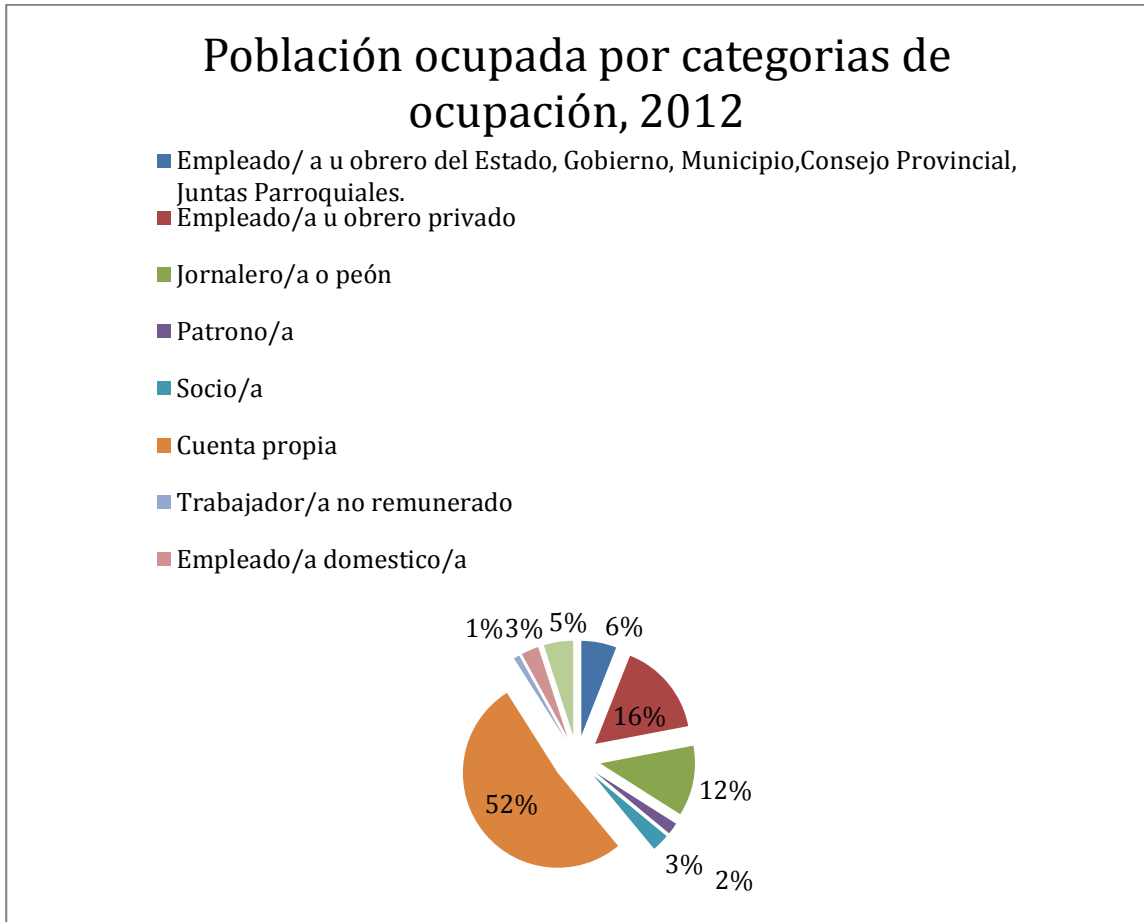
Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Gráfico 3 Población Económicamente activa por grupos de ocupación del año 2012



Fuente: (Censo de Población y Vivienda, 2012)
Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Gráfico 4 Población ocupada por categorías de ocupación

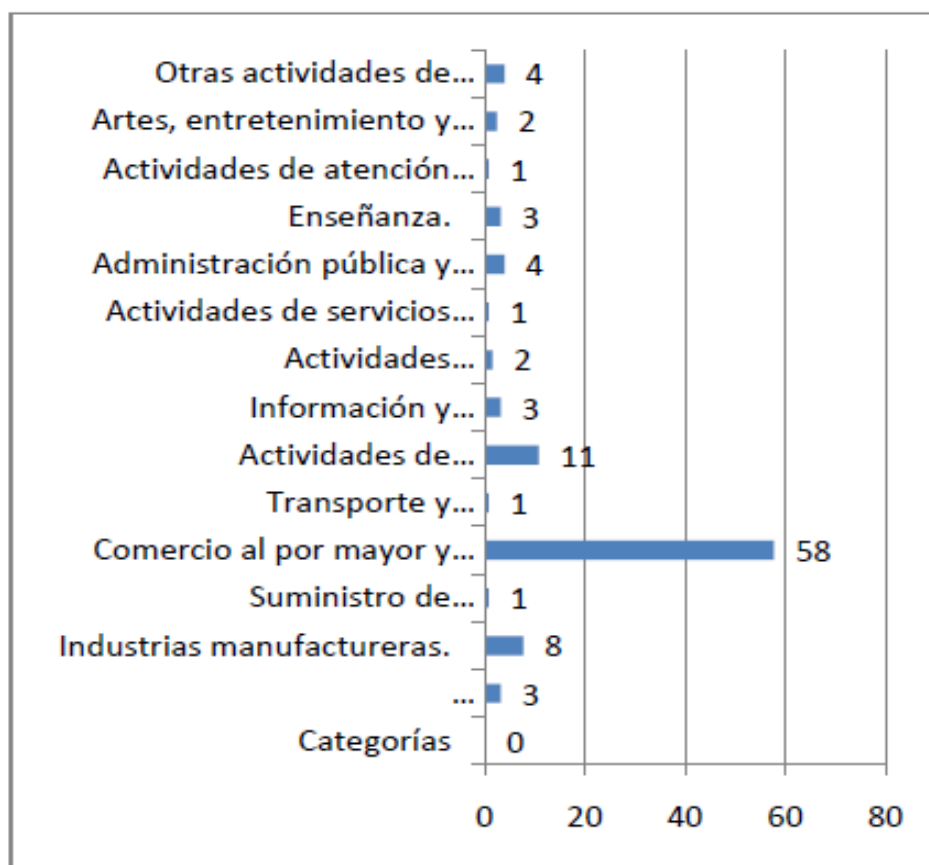


Fuente:(Censo de Población y Vivienda, INEC, 2012)

Elaborado por:Bayas Christel y Criollo Félix

Gráfico 5 Establecimientos Económicos

Establecimientos Económicos
Clasificación CIU 4.0 Actividad Principal
Valores Absolutos
Año 2010



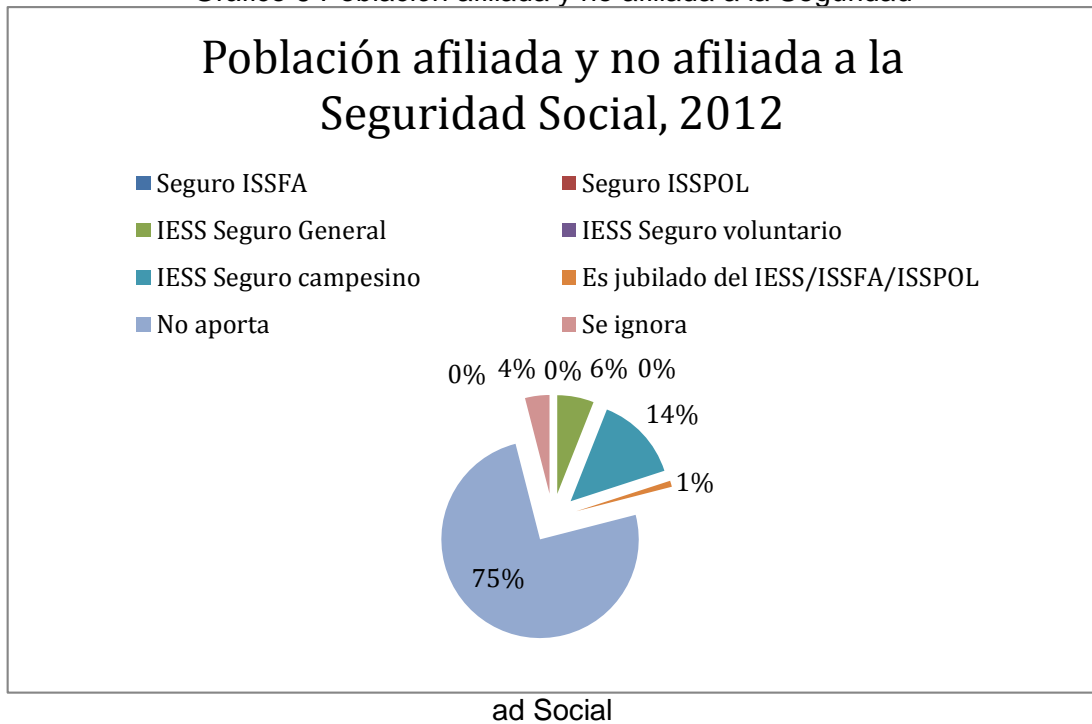
Fuente: Censo Nacional Económico 2010

Elaboración: SENPLADES, Subsecretaría Zona 8, 2012.

Fuente: (Censo Nacional Económico, 2012)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Gráfico 6 Población afiliada y no afiliada a la Seguridad



Fuente: (Censo de población y vivienda, 2012)
Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

2.1.4. Necesidades en Puná

Los habitantes de la Isla Puná han carecido principalmente de agua, aunque pocos cuentan con agua potable, a más de eso en la actualidad indican que sus planillas son demasiadas alta.

Ilustración 5 Agua Potable

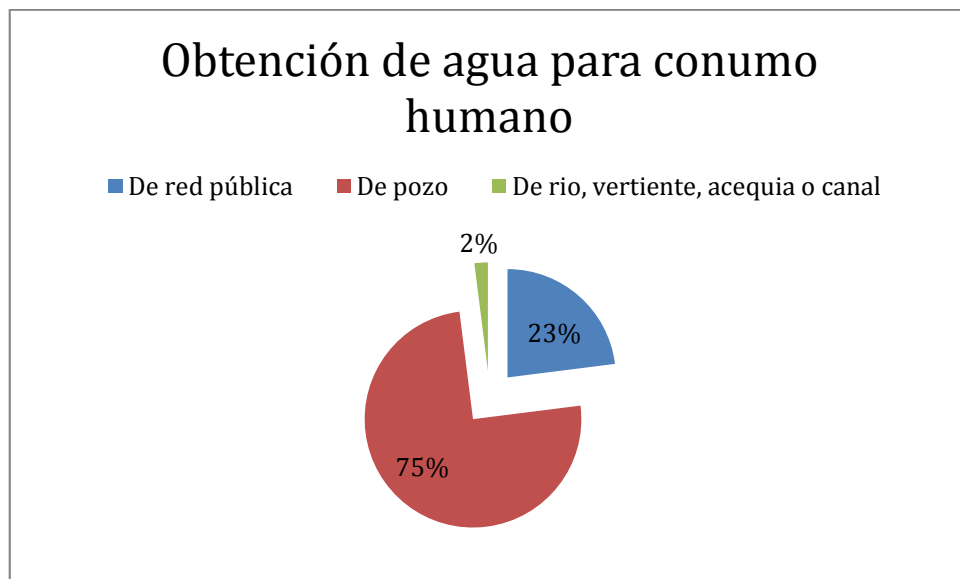


Fuente: (Interagua, 2009)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

“Por muchas décadas los pobladores han carecido de servicios básicos en la mayoría de sus comunidades, por tanto se ven obligados a vivir limitados de estos recursos económicos y viven semanalmente transportando en botes los productos de primera necesidad y la pesca, además en la zona de estudio de pobladores se abastecen de agua con pozos someros, los cuales en algunos casos son salobres.”

Gráfico 7 Obtención de agua par consumo humano



Fuente:(Censo y Población, 2010)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

“Los habitantes insulares demandan servicios básicos y mejores condiciones para comercializar su producto. Según el informe de la USAID, la mayoría carece de medios de transporte para comercializar su producto y, de tenerlo, corren el riesgo de ser asaltados en el trayecto; además, las embarcaciones pesqueras artesanales deben pagar por el uso del muelle.”(Jimenez, 2014)

Ilustración 6 Desperdicios de consumo de productos



Fuente: (Municipio de Guayaquil, 2014)

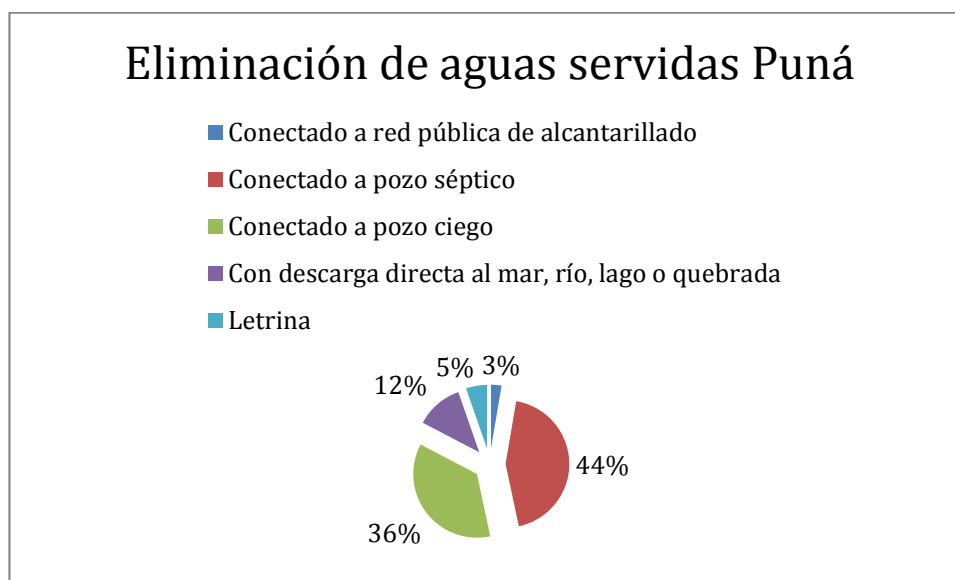
Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

El Movimiento “Puneños Libres” aspira convertir a la isla Puná en un sitio atractivo para todos los ecuatorianos, pero lastimosamente carece de agua potable, alcantarillado, mercado y camal. Durante 20 años los pobladores de la isla han venido solicitando al Municipio de Guayaquil se satisfagan estas necesidades, sin obtener resultados.(Secretaria Nacional de Gestión de la Política, 2014)

“La Subsecretaria Nacional de Planificación Zonal 8, realizó un recorrido por la isla Puná para conversar con sus autoridades y la población sobre sus necesidades y cómo planificar de mejor manera el desarrollo de la isla. “En nuestro país nunca se ha planificado, lo que ha provocado el asentamiento de poblaciones en zonas de alto riesgo y sin servicios básicos”, señaló Arteaga. Pero aclaró que el Gobierno De Rafael Correa ha rediseñado el país con el fin de que las futuras generaciones puedan ver el cambio.”(Castillo, 2014)

“El Gobierno actual intervino y trajo la luz, pero no existen fuentes de trabajo y solo hay un colegio en la cabecera parroquial y es muy costoso salir allá, una lancha cobra \$ 150, solo hay escuelas, Las vías son muy malas, hay mucha gente que sale de los pueblos”(Paladines, 2013)

Gráfico 8 Eliminación de aguas servidas Puná



Fuente:(Censo y Población, INEC, 2010)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

2.1.5. Obras realizada en Puná

“LOS PUNEÑOS, como lo esperaban, están comenzando a ser tomados en cuenta por las autoridades. Esperanzas para el turismo y vivienda en la Isla Puná se avecinan con proyectos como “Aventura Puná”, regeneración urbana y demás para las 22 comunas

El “Proyecto Integral de Desarrollo Turístico Isla Puná” se realizará a corto y mediano plazo, según el Gobierno.”(Bermúdez, 2010)

Ilustración 7 Calles mejoradas



Fuente: (Turismo Guayaquil, 2011)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

“Convertir a la isla Puná, parroquia rural de Guayaquil, en un centro turístico internacional es el principal objetivo del Gobierno, que ayer entregó varias obras en diferentes comunas del balneario. Puentes peatonales, vías adoquinadas, parques y una hostería fueron entregadas por el presidente Rafael Correa a 4 comunidades de la isla.”(Turismo Guayaquil, 2011)

Ilustración 8 Mejora de Puentes



Fuente: (El Universo, 2011)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

“El Gobierno nacional invierte \$ 1´100.721,59 en la isla Puná, para ejecutar proyectos de construcción de 42 viviendas, puentes, plazas, aceras, bordillos, adoquinamiento de vías y un muelle, en las comunidades de Cauchiche y Bellavista.”(El Universo, 2011)

“Por los 179 años de Parroquialización de la isla Puná, el Municipio de Guayaquil entregó ayer la primera etapa del malecón. Esta va desde el muelle municipal de hormigón, en Puná Baja, bordeando las aguas del Golfo de Guayaquil, hasta la plaza en Puná Alta,

cruzando el puente peatonal, con una extensión de 400 metros.”(ElUniverso, 2014)

Ilustración 9 Adoquinamiento en las calles



Fuente: (El Universo, 2011)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

2.2. Base Conceptual

2.2.1. Principales comunas de puna

“Cauchiche, Subida Alta, Bellavista y Estero de Boca, son cuatro de las comunas que posee la Isla Puná, y que la Prefectura del Guayas impulsa como destino turístico dentro de la Ruta del Pescador. Situada en pleno Golfo de Guayaquil, a 61 kilómetros del Puerto Principal, y con una superficie que supera los 900 kilómetros cuadrados, en esta isla el viajero podrá disfrutar de unas extensas playas, navegar por sus esteros y manglares, acampar en cabañas ecoturísticas en medio de la naturaleza y disfrutar de una variada gastronomía.”(Gorotiza, 2012)

Ilustración 10 Turismo Fluvial



Fuente: (El Universo, 2011)
Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

“Actividad surgida en ríos y canales navegables, donde el usuario tiene actividades de descanso y esparcimiento”(UNIZAR, 2014)

2.2.2. Transporte Fluvial

Actualmente existen embarcaciones que brindan servicios de transporte y entre ellos el de carga desde Guayaquil hacia Puná o viceversa, estas son naves que son manejadas por un solo motor con capacidad para 80 personas, con 15 y 30 años de antigüedad, con tiempo de travesía de tres y cinco horas, aunque la mayor parte de las embarcaciones son obsoletas, es decir antieconómicas, por lo que se encuentran adaptadas para el transporte de las personas que gustan del turismo recreativo y de aventura, especialmente.



Analizando la viabilidad de dicho transporte, requiere de una renovación y ampliación de la flota, ya que estas se han convertido en las principales lanchas turísticas, por lo que es necesario ampliar la flota, y también es importante contar una buena infraestructura de embarcaciones, que nos permite explotar las riquezas naturales que posee la isla por medio de la oferta del turismo ecológico.

2.2.3. Presupuesto

Es un documento que refleja una previsión o predicción de cómo serán los resultados y los flujos de dinero que se obtendrán en un periodo futuro.

Es un cálculo aproximado de los ingresos y gastos que se obtendrán tras la realización de la actividad.

2.2.4. Investigación de mercados

El estudio o investigación de mercados es un método que ayudara a conocer a nuestros clientes actuales y potenciales. De manera que al saber cuáles son los gustos y preferencias de nuestros clientes, así como su ubicación, clase social, educación y ocupación, entre otros aspectos, podremos ofrecer el servicio que ellos desean a un precio adecuado.

2.2.5. Análisis FODA

Esta es una herramienta analítica, para lo cual vamos a usar toda la información de nuestro negocio y posterior a esto examinar cuáles son nuestras Fortalezas, Oportunidades, Amenazas y Debilidades. Muchas de las conclusiones obtenidas como resultado del análisis FODA, podrán ser de gran utilidad en el análisis del mercado y en las estrategias de mercadeo que diseñemos y que califiquen para ser incorporadas en el plan de negocios.

2.3. MARCO CONCEPTUAL

El presente análisis del transporte y su influencia en el turismo, se lo realiza en el marco de la necesidad de conocer la incidencia que tiene dentro del desarrollo de la actividad turística localizada entre el puerto de Guayaquil y la isla Puná, en la provincia del Guayas.

Presupuestos.- se lo vincula en el ámbito de finanza y economía, entrelazado con el control financiero revelando así proyección y estimación de gastos.

Logística de los usuarios.- métodos donde se lleva a cabo las organizaciones de empresas y servicios, comprendiendo y desarrollando las definiciones de logística.

Muelles.- construcciones realizadas a las orillas del y mar, el cual ayuda a facilitar a las entregas y envíos de bienes y servicios por vía marítima.

Barcaza.- barcas de gran tamaño el cual sirve para transportar equipajes de barcos a barcos o de barcos hacia tierra.

Lancha turística.- servicios que son brindados como servicio turístico mediante servicios de transportes, brindado siempre servicios de vacacionales.

2.3.1. Definición Del Producto – Servicio

El proyecto consiste en ofrecer a los usuarios que visitan la región, un medio de transporte alternativo, rápido y seguro, para trasladarse de Guayaquil a la Isla Puna, donde pueden hacer diversas actividades. El transporte que se ofrece, se lo realizará a través de lanchas a motor con una capacidad de 16 personas cada una.

2.3.2. Análisis De La Demanda

En esta parte se analizarán las características de los consumidores, estableciéndose un perfil de los mismos, esto se logrará luego de la realización de una investigación de mercado.

2.3.2.1. Definición del Problema

Para poder efectuar un estudio de mercado, es necesario conocer al potencial cliente, sus características, hábitos y demás, lo que permitirá obtener un perfil del mismo, además de conocer la potencial demanda del servicio.

Una de las formas de conseguir este objetivo, es a través de una investigación de mercado.

2.3.2.2. Objetivos específicos

- Analizar al consumidor.
- Establecer las frecuencias de uso del servicio

CAPITULO III

3. DISEÑO METODOLOGICO

3.1. METODOLOGÍA

3.1.1. Tipo de Investigación

La investigación que se desarrollará es de tipo descriptiva.

Mediante la investigación descriptiva se buscará:

- Una descripción gráfica de las características del servicio.
- Una determinación del grado de asociación de las variables de mercados.

3.1.2. Fuentes de información

Se utilizará información de tipo primaria, consultas directas a personas, potenciales usuarios.

Adicionalmente se utilizará información de tipo secundaria, bases de datos del INEC, así como información de textos guías.

3.1.3. Herramienta de Investigación

El método de investigación usado será el de encuestas, las mismas que se aplicarán directamente a los usuarios que visitan la Isla Puna, con la finalidad de conocer sus características, hábitos y sus necesidades.

CAPITULO IV

4. Encuesta y sus Análisis

4.1.1. Descripción de la herramienta de la fuente primaria: Encuesta

Para el desarrollo del presente trabajo se ha utilizado como instrumento el cuestionario de tipo personal bien estructurado, el cual permitirá conocer y medir las características de los potenciales clientes.

El cuestionario se basa en los objetivos planteados para la investigación, el mismo que contiene preguntas cerradas de tipo: Dicotómicas (preguntas que ofrecen dos opciones para la respuesta), y de simples y múltiples opciones, facilitando las respuestas y minimizando su tiempo, tal como se muestra en el punto siguiente.

Ilustración 11 Entrevista respecto al trato a los clientes



Fuente: (Gobierno Provincial del Guayas, Grupo NOBIS, 2012)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

4.2. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.2.1. Análisis de las Encuestas

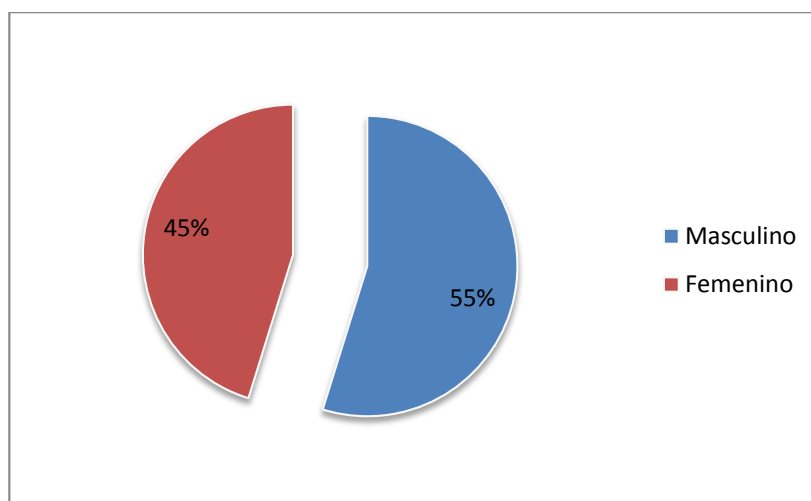
Tabla 3 Género

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Masculino	137	55%
Femenino	113	45%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 9 Género



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Se determina que el sexo de las personas encuestadas es en un 45% Masculino y el 55% Femenino.

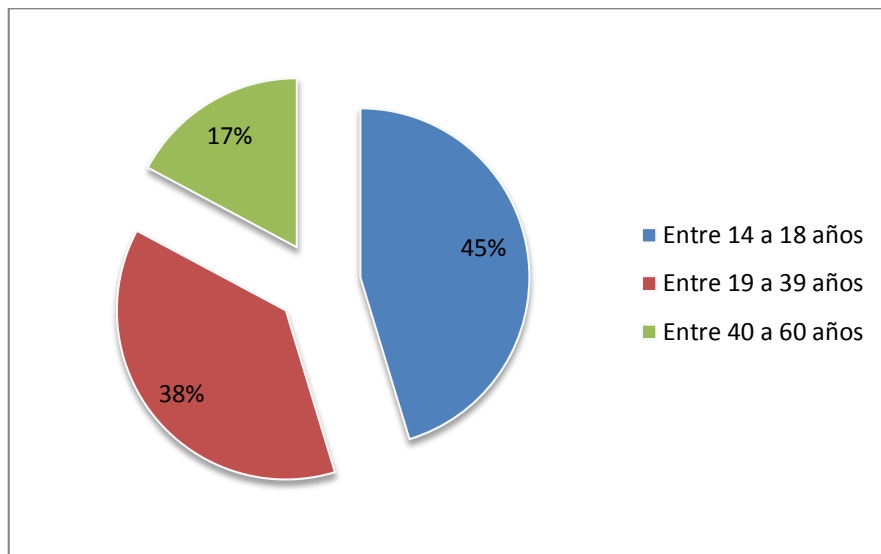
Tabla 4 Edad

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Entre 14 a 18 años	87	35%
Entre 19 a 39 años	72	29%
Entre 40 a 60 años	33	13%
Más de 61 años	58	23%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 10 Edad



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

En cuanto a la edad de la población participante, el 35% tienen entre 14 a 18 años, un 29% de 19 a 39 años, otro 23% tiene más de 61 años, y el 13% que tiene entre 40 a 60 años.

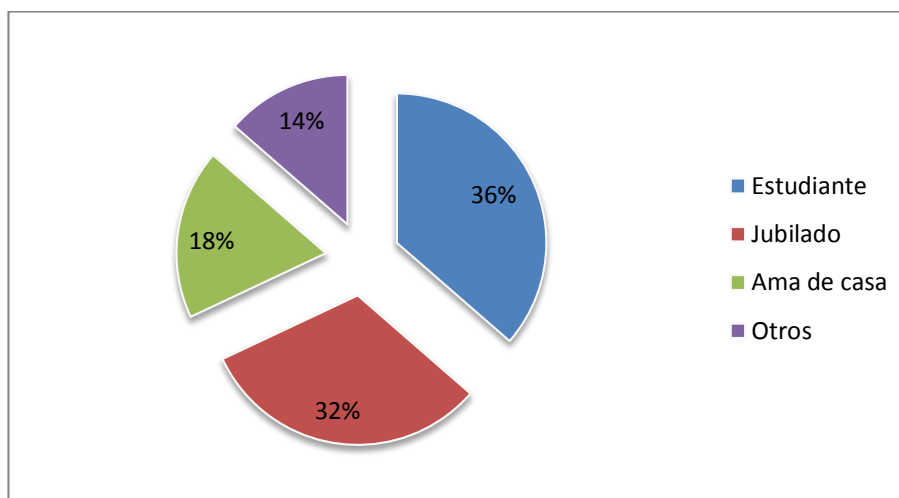
Tabla 5 Actividad Laboral

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Estudiante	91	36%
Jubilado	79	32%
Ama de casa	46	18%
Otros	34	14%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 11 Actividad Laboral



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

En el presente gráfico se puede constatar que un 36% de los encuestados son estudiantes, un 32% son jubilados, otro 18% amas de casa, mientras el 14% de los mismos dicen realizar otras actividades.

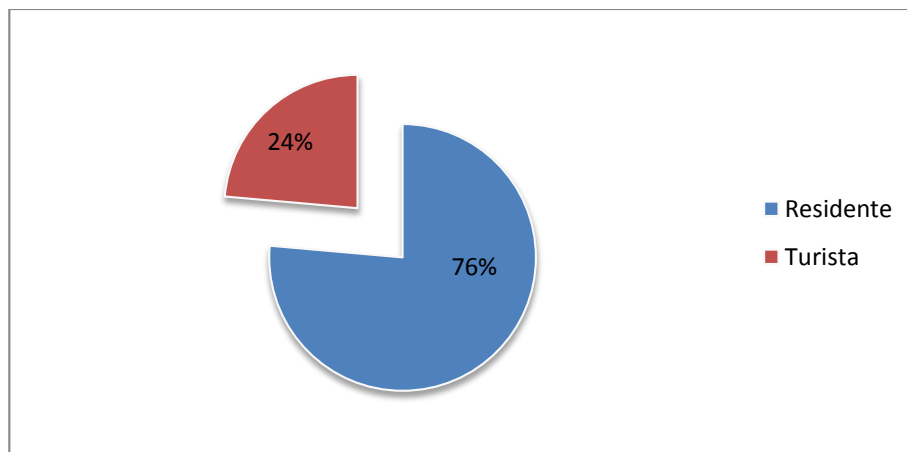
Tabla 6 En esta ciudad, es usted:

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Residente	191	76%
Usuario	59	24%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 12 En esta ciudad, es usted:



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

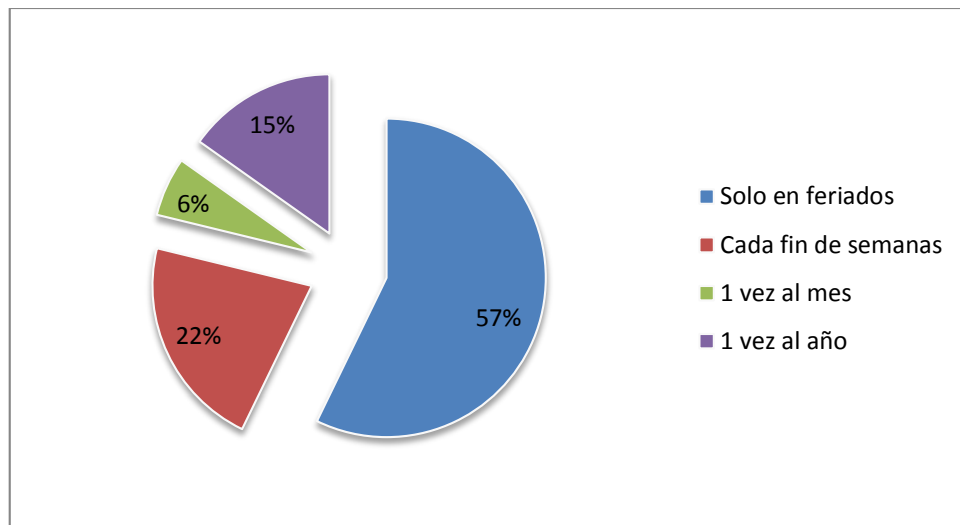
Tomando en cuenta los datos obtenidos en base a la aplicación de esta interrogante se puede dar a conocer que el 76% de las personas participantes son residentes en la Isla Puna, a diferencia del 24% que son usuarios.

Tabla 7 ¿Con qué frecuencia viaja hacia a la Isla Puna?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Solo en feriados	143	57%
Cada fin de semanas	54	22%
1 vez al mes	15	6%
1 vez al año	38	15%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta
 Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 13 ¿Con qué frecuencia viaja hacia a la Isla Puna?



Fuente: Elaboración de encuesta
 Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Se puede apreciar en el presente gráfico que el 57% de las personas contribuyentes en el desarrollo de la investigación viaja a la Isla Puna solo en época de feriado, un 22% lo hace cada fin de semana, otro 15% lo hace 1 vez al año, mientras que el 6% final solo viaja a este sector 1 vez al mes.

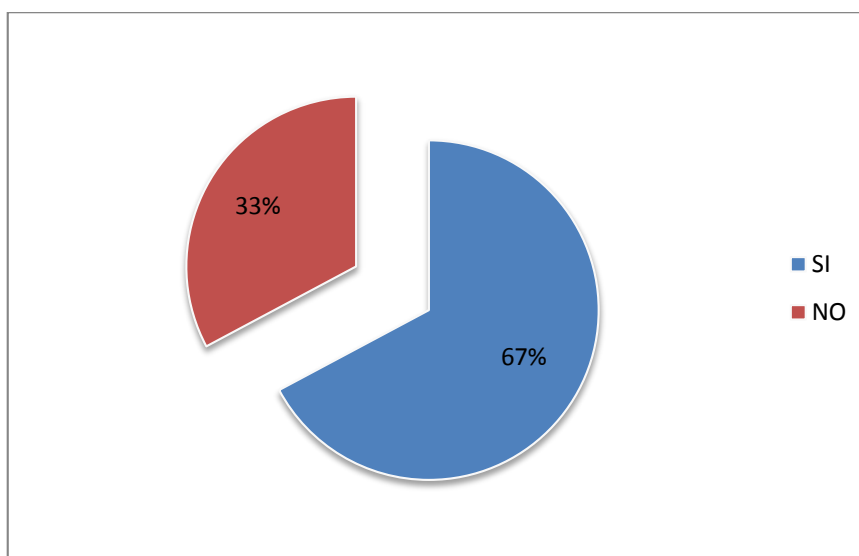
Tabla 8 ¿Ha alquilado usted algún medio de transporte marítimo para recorrer los diferentes sectores de la Isla Puna?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	168	67%
NO	82	33%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 14 ¿Ha alquilado usted algún medio de transporte marítimo para recorrer los diferentes sectores de la Isla Puna?



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

El 67% de las personas encuestadas da a conocer que ha alquilado un medio de transporte marítimo para recorrer los diferentes sectores de la Isla Puna, mientras que el 35% no ha alquilado transporte alguno en la Isla

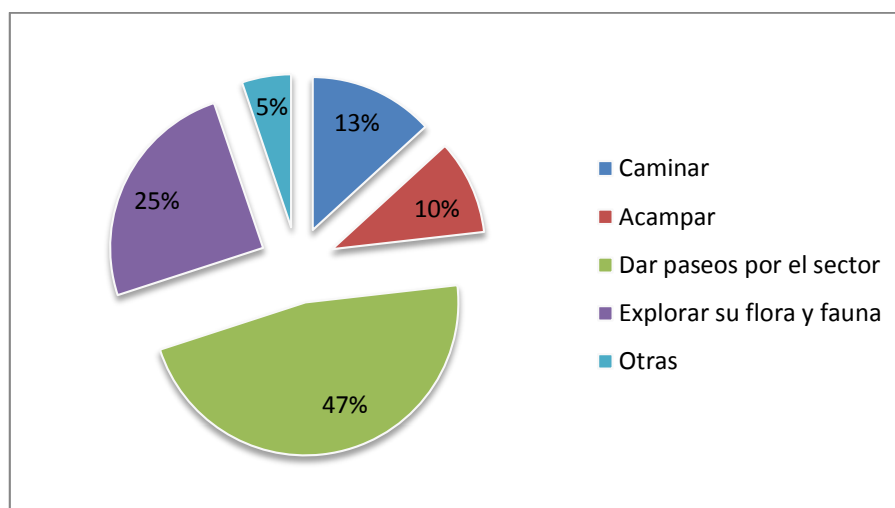
Tabla 9 ¿Qué actividad prefiere realizar cuando está en la Isla Puna?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Caminar	33	13%
Acampar	25	10%
Dar paseos por el sector	117	47%
Explorar su flora y fauna	62	25%
Otras	13	5%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 15 ¿Qué actividad prefiere realizar cuando está en la Isla Puna?



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

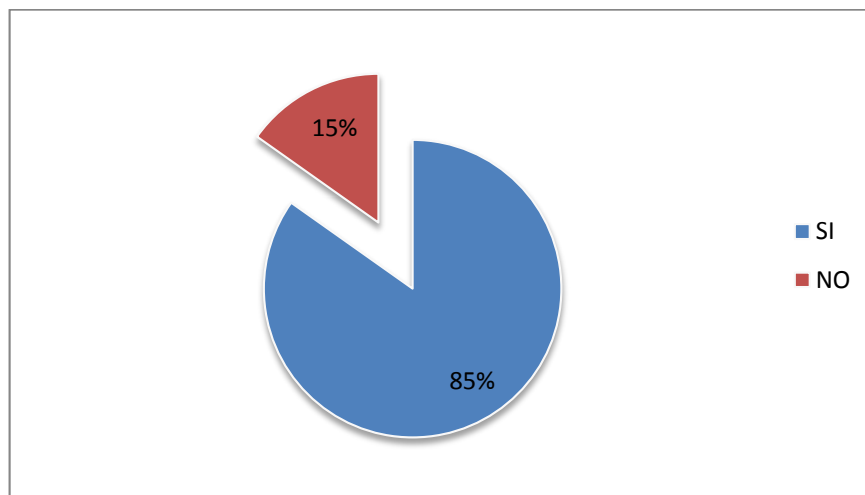
En lo que concierne a las actividades que se realizan al visitar la Isla Puna, un 47% dice dar paseos por el sector, un 25% va a explorar su flora y fauna, otro 13% sale a caminar, un 10% suele acampar, y finalmente el 5% dice realizar otras actividades.

Tabla 10 Si existiese un transporte fluvial que recorra los pueblos más cercanos a la Isla Puna, disfrutando de los paisajes naturales que ofrece, ¿Estaría dispuesto a utilizarlo?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	212	85%
NO	38	15%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta
 Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 16 Si existiese un transporte fluvial que recorra los pueblos más cercanos a la Isla Puna, disfrutando de los paisajes naturales que ofrece, ¿Estaría dispuesto a utilizarlo?



Fuente: Elaboración de encuesta
 Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

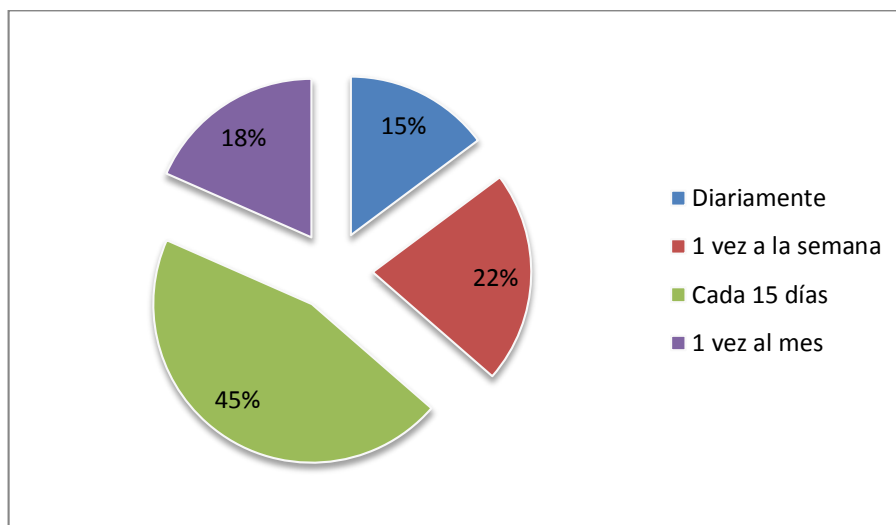
Considerando los resultados derivados de la aplicación de la encuesta, se logra apreciar que el 85% de los encuestados asegura que si existiese un transporte fluvial que recorra los pueblos más cercanos a la Isla Puna, disfrutando de los paisajes naturales que ofrece, está totalmente de acuerdo en utilizarlo muy diferente al 15% que no manifiesta interés en su posible uso.

Tabla 11 ¿Con qué frecuencia utilizaría este medio de servicio turístico para recorres la isla?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Diariamente	37	15%
1 vez a la semana	54	22%
Cada 15 días	113	45%
1 vez al mes	46	18%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta
Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 17 ¿Con qué frecuencia utilizaría este medio de servicio turístico para recorres la isla?



Fuente: Elaboración de encuesta
Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

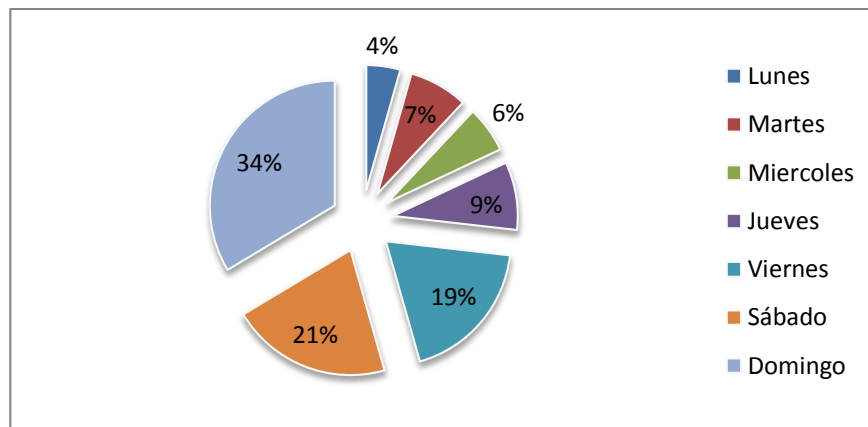
En el presente gráfico se puede constatar que el 45% de la población encuestada asegura que utilizaría este medio de transporte turístico cada 15 días, el 22% dice que lo haría 1 vez a la semana, otro 18% 1 vez al mes, mientras que el 15% final, asegura que lo haría diariamente.

Tabla 12 ¿En qué días específicamente utilizaría con mayor frecuencia esta embarcación?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Lunes	11	4%
Martes	19	8%
Miércoles	15	6%
Jueves	22	9%
Viernes	84	34%
Sábado	47	19%
Domingo	52	21%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta
Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 18 ¿En qué días específicamente utilizaría con mayor frecuencia esta embarcación?



Fuente: Elaboración de encuesta
Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Se puede determinar que en la presente interrogante que el 34% de la población seleccionada para el estudio está totalmente de acuerdo en que la embarcación se debe utilizar los días Domingo, un 21% los días Sábados, otro 19% los días Viernes, el 9% asegura que se deben utilizar los días Jueves, un 6% los Miércoles, el 7% los Martes, mientras un escaso 4% manifiesta que es viable utilizarlos los días Lunes.

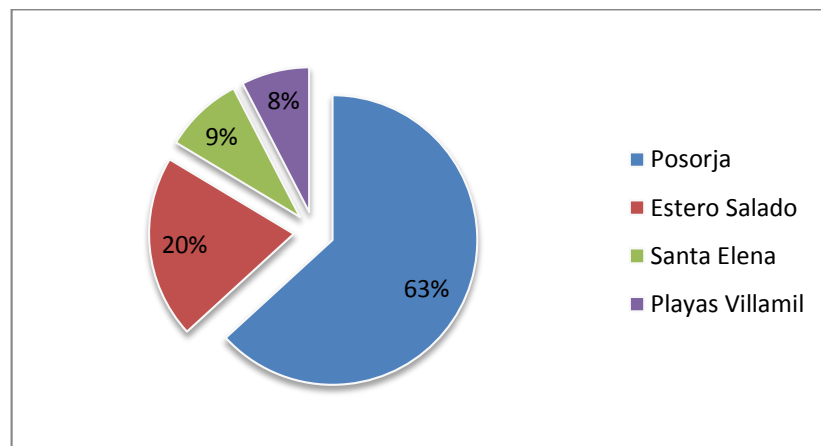
Tabla 13 ¿Dónde le gustaría que sea la estación de partida del transporte fluvial?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
Posorja	158	63%
Estero Salado	51	20%
Santa Elena	22	9%
Playas Villamil	19	8%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 19 ¿Dónde le gustaría que sea la estación de partida del transporte fluvial?



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Se determina que el 63% de los participantes en el estudio está totalmente de acuerdo en que la estación de partida del transporte fluvial, esté ubicada en Posorja, otro 20% en el Estero Salado, el 9% en Santa Elena, mientras que el 8% desea que este en Playas Villamil.

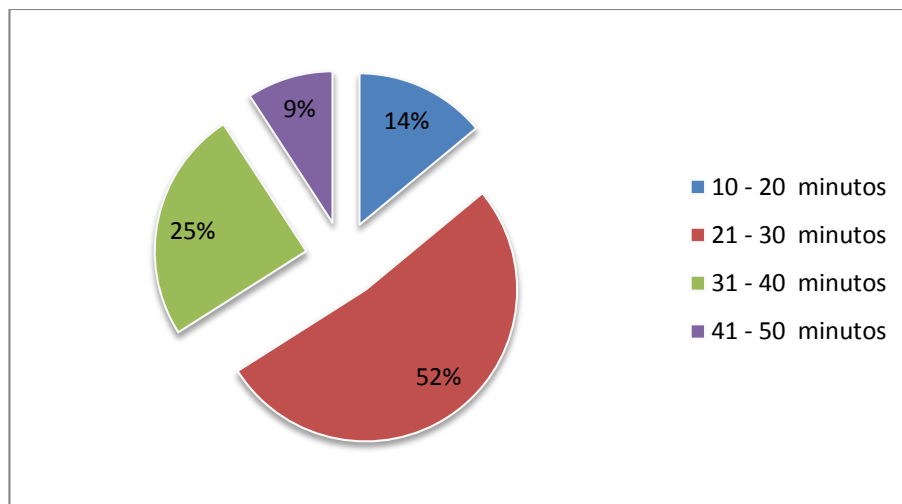
Tabla 14 ¿Qué tiempo le gustaría que dure el recorrido en este transporte?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
10 - 20 minutos	35	14%
21 - 30 minutos	130	52%
31 - 40 minutos	62	25%
41 - 50 minutos	23	9%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 20 ¿Qué tiempo le gustaría que dure el recorrido en este transporte?



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Tomando en cuenta las opiniones facilitadas en la presente interrogante, se evidencia que al 52% de los encuestados les gustaría que el recorrido del transporte fluvial se dé en un lapso de 21 a 30 minutos, otro 25% asegura que este debe ser de 31 a 40 minutos, otro 14% manifiesta que es viable que se dé en un transcurso de 10 a 20 minutos, mientras que el 9% final da a conocer que debe ser de 41 a 50 minutos su recorrido.

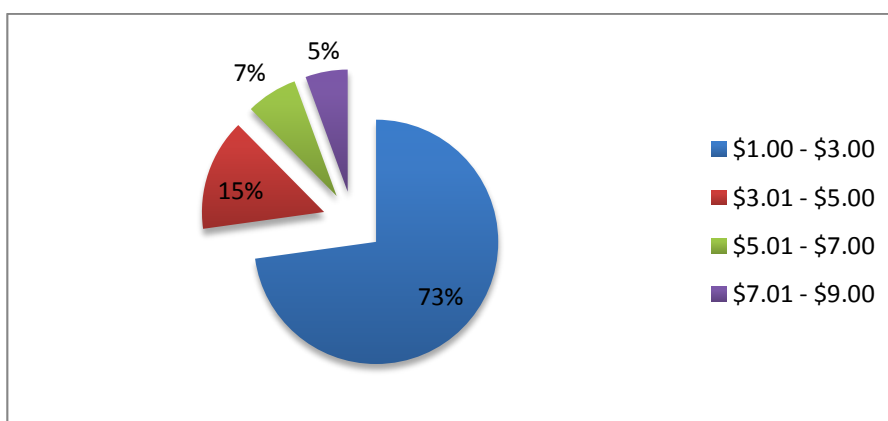
Tabla 15 ¿Cuál es el monto máximo que estaría dispuesto a pagar por el uso del medio de transporte fluvial?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
\$1.00 - \$3.00	182	73%
\$3.01 - \$5.00	37	15%
\$5.01 - \$7.00	17	7%
\$7.01 - \$9.00	14	6%
TOTAL	250	100%

Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Gráfico 21 ¿Cuál es el monto máximo que estaría dispuesto a pagar por el uso del medio de transporte fluvial?



Fuente: Elaboración de encuesta

Elaborado por: Christel Bayas, Félix Criollo

Se constata que un 73% de las personas encuestadas asegura estar de acuerdo en que el precio que se debe cancelar para poder utilizar este medio de transporte es de \$1.00 a \$3.00 dólares americanos, el 15% dice estar de acuerdo con que el mismo sea de \$3.01 a \$5.00, otro 7% de \$5.01 a \$7.00, y finalmente el 5% que da a conocer que es viable que se cobre \$7.01 a \$9.00 para el uso de este transporte.

4.3. ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN REALIZADA

Tabla 16 SERVICIO DE TRANSPORTE fluvial de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”

TEMA	SERVICIO DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LA EMPRESA Transporte “innovador PUNA (TIP)”
FECHA	18 de noviembre 2014
LUGAR	Posorja – Puna
HORA	10H00 – 13H00
PARTICIPANTES	Christel Bayas, Félix Criollo
CONCLUSIONES	<p>Todos los participantes coinciden en los beneficios que hay en transportar adecuadamente a los Usuario que llegan a Posorja para mayor seguridad y desplazamiento que a la empresa. La empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)” representa la solución de transporte y desplazamiento más inmediata y segura que posee el usuario que vista la isla.</p> <p>Todos los participantes del Focus Group señalaron que las tarifas por los viajes de transporte fluvial se la derive del origen natal del visitantes o usuarios, No se dejó de hablar del servicio que ofrecen los comuneros de Posorja como tal, todos buscan un servicio de transporte eficiente, seguro, responsable. Los tiempos de entrega de los productos, el recurso humano y la disponibilidad de equipos de transporte son quizá los puntos más importantes para la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p>

Análisis de Expertos

Tabla 17 Análisis de Opinión de experto en el tema de transporte fluvial y turismo

TEMA	SERVICIO DE TRANSPORTE FLUVIAL EN LA PARROQUIA POSORJA PUNA
FECHA	Lunes, 21 de noviembre 2014
PROFESIONAL	Ing. Pedro Lancines' Ortiz Director d Asociación de Comerciantes del cantón Posorja
ENTREVISTA	<p>¿Un servicio de transporte Seguro y de calidad sería conveniente para los usuarios?</p> <p>El servicio de transporte fluvial de calidad con modernas unidades es un proyecto que se necesita implementar en nuestra unidades masiva de despliegue a las isla Puna y sus alrededores, en todas partes y hay un nicho de mercado muy grande que explotar para este tipo de transporte y turismo de la zona.</p> <p>¿En cuanto al precio, que le parece cobrar al usuario?</p> <p>Indudablemente, el precio tiene que ser justo.</p> <p>¿Contribuye usted que las lanchas turísticas sean manejadas por persona dela marina en especial?</p> <p>El transporte fluvial enmarca calidad y servicio al turismo y una adecuada atención protocolaria.</p>

CAPITULO V

5. PROPUESTA

5.1. ANTECEDENTE

Se han desarrollado con anterioridad varios estudios relacionados con el transporte fluvial existente en la parroquia Posorja y que se desplaza a través del mar hacia la conocida isla Puna. El presente trabajo de investigación está dirigido a la instalación de un proyecto de transporte fluvial exclusivo y con innovación, servicio, seguridad y calidad que se trasladen a las diferentes islas y comunas de la parroquia, encaminados al éxito comercial y a la factibilidad financiera e incremento del turismo en la zona.

El problema para la presente propuesta se la considera con la siguiente interrogante: “La implementación de una empresa de transporte fluvial en el sector de Posorja, siendo verificable la viabilidad desde el punto de vista turísticos, comercial y financiero.

5.1.1. Justificación

En el sector de transporte fluvial en la parroquia Posorja está representado por unidades particulares unidas en base a una empresa en cooperativa, muy pocas las empresas dedicadas al servicio del turismo que han logrado el éxito comercial y financiero, además de diseñar planes estratégicos que les ha permitido alcanzar las metas propuestas y desplazar las amenaza de que el turismo no ingrese a la isla por los múltiples problemas analizados.

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo ofrecer a la sociedad de la parroquia posorja y la isla Puna una herramienta técnica de transportación que impulse el interés de usuarios de manera segura e inmediata y que les permita a los interesados dar un servicio especializado en el trato a los usuarios, proponiendo estrategias innovadoras en las recaudaciones tanto desde el punto de vista comercial, ecológico, turístico y financieros dirigidos a la viabilidad del proyecto aplicado en la parroquia Posorja-Puna


5.1.2. Síntesis del diagnóstico

Tabla 18 Matriz FOFADODA en la medición del Diagnóstico de la Propuesta




FODA Matriz FO FA DO DA	OPORTUNIDADES Servicio transporte nuevo. Empresa fluvial joven. Informalidad en transporte. Mercado potencial alto	AMENAZAS Nueva Ley de Transporte fluvial Resistencia al cambio.
FORTALEZAS Experiencia en el negocio de turismo y transporte Personal Capacitado en cada barcaza Tecnología de punta Creación del puerto de aguas profundas	Aprovechando nuestras fortalezas se puede ganar al usuario, en base a nuevas naves fluviales de transporte que no cuentan con una estructura fuerte ni definida. La Aplicación de sistemas de transporte dotado de comodidad y prestigio para con los usuarios que visitan la isla Puna	En Ecuador el transporte fluvial turístico se maneja muy informal, por esto hay resistencia al cambio y a la sistematización de procesos, gracias a nuestra metodología podremos convertir esta amenaza en una fortaleza para el servicio fluvial ofrecido

DEBILIDADES Bajo Presupuesto Ubicación (costa)	Si nuestro presupuesto es limitado debemos actuar directamente a garantizar el transporte fluvial y calidad de atención al usuario	NO existe motivación por parte de las autoridades de Posorja y Puna en la implementación de nuevas barcasas y muelles
---	--	---

Objetivo general de la propuesta

-  Crear una empresa de transporte fluvial denominada “**Transporte Innovador PUNA (TIP)**” que brinde seguridad y desplazamiento a los usuario (Usuario-Lugareños) desde Posorja a Puna

Objetivos específicos

-  Realizar los convenios necesarios para la adopción del sistema de nuevas lanchas turísticas y una concepción en los muelles para el incremento del turismo en sector de Posorja Puna.
-  Evaluar la factibilidad necesaria para el desarrollo de la empresa “**Transporte Innovador PUNA (TIP)**”
-  Vincular a las diversas comunidad tantos de la parroquia Posorja y la Isla Puna a ser un cambio radical en el servicio que ofrece con las nuevas lanchas turísticas y además el respaldo a la empresa “**Transporte innovador PUNA (TIP)**”

Importancia

La demanda para transporte turístico fluvial está creciendo debido a la tecnificación de la seguridad y la venidera de proyectos de aguas profunda en el sector de Posorja. La empresa **“Transporte innovador PUNA (TIP)”**, dará comodidad y tranquilidad al usuario. Él saber que se cuenta con una empresa que brinda esta garantías reflejan la importancia y dedicación del desplazamiento de usuarios a la isla Puna.

Marca

“Transporte innovador PUNA (TIP)”

Posicionamiento “la empresa que penetre primero en la mente de los usuarios en donde se venderá masivamente seguridad y desplazamiento a todos quienes estén involucrado con la parroquia, ciudadanos de Puna, Microempresarios, informales, usuarios, tanto de sector de la parroquia como de la isla Puna, en donde el desplazamiento y el trayecto es responsabilidad directa de la empresa, cada usuario viajará asegurado y contará con un mecanismo de control y base de dato para identificar al usuario nacional e internacional.

Ilustración 12 unidades de lancha turística en el muelle principal de Posorja



Fuente: (Gobierno Provincial del Guayas, Prefectura del Guayas, 2012)

Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Precio de la lancha turística “Transporte innovador PUNA (TIP)”

La lancha turística mantiene un precio de alrededor de los \$17.000 doraes mantienen condiciones de seguridad, desplazamiento rápido y seguro y un promedio de 16 personas seguras en cada uno de los viajes que realice desde Posorja a Puna respectivamente.

Estrategias

Tomando en cuenta el valor de oferta de los transporte fluviales en Posorja y la variedad de desplazamiento que realizan los usuarios nacionales e internacionales concentrando el valor de la seguridad, calidad de servicio perenne y constante con un recurso humano de asistente y manejo de maquinarias y motores, experiencia en el manejo de rutas marítimas se lograra que los usuarios estén convencidos de que el valor que pagan por el transporte de traslado a isla Puna es un precio justo.

Factibilidad

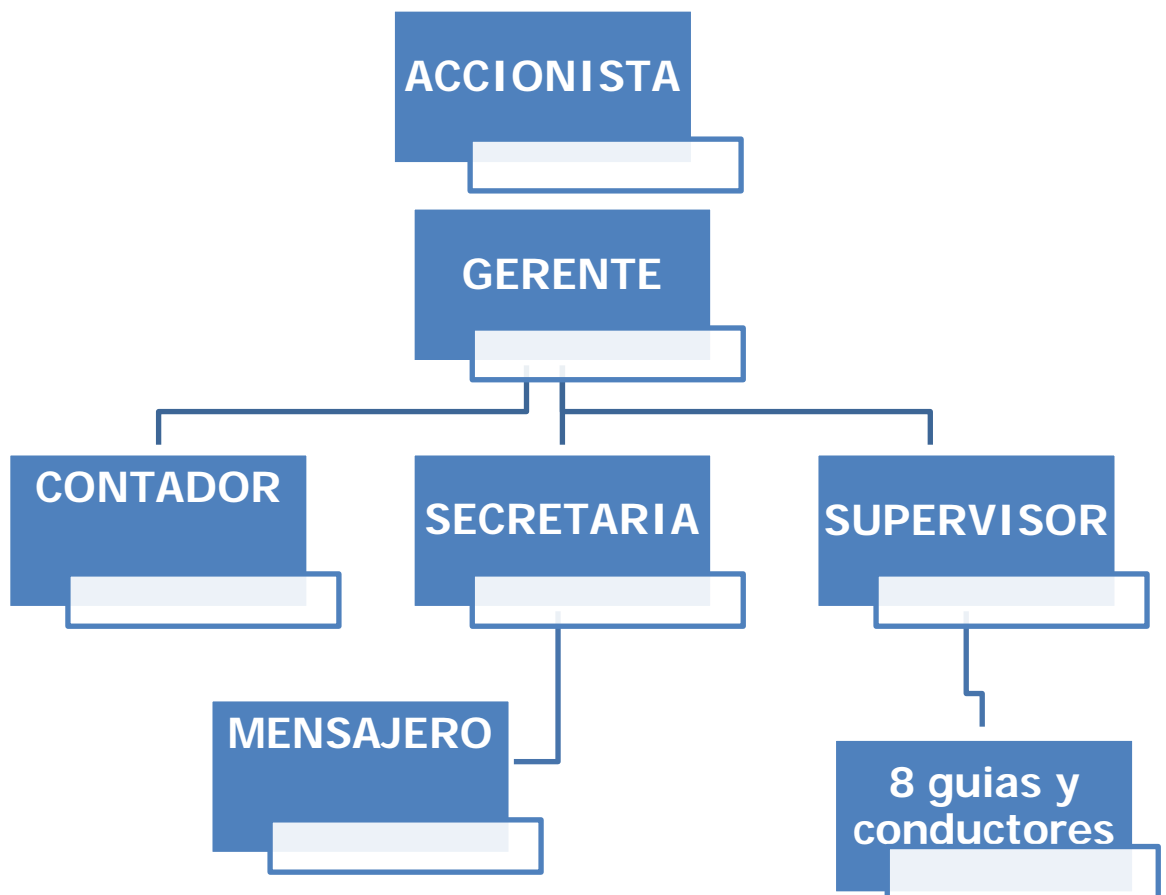
Descripción de la propuesta

La empresa “**Transporte innovador PUNA (TIP)**”, se constituirá legalmente el 15 de Abril del 2015 con RUC No. 0393211016001 con el fin de brindar servicio de transporte acuático especializado para los usuarios que visiten los elementos tradicionales y clásicos de la isla Puna y Posorja respectivamente.

La empresa estará ubicada las inmediaciones del sector muelle de Puna, viabilizando y controlando que los usuarios se siente cómodo en vuestras lanchas turísticas. Su capital suscrito es de \$800.

Una de las principales fortalezas es que la empresa “**Transporte innovador PUNA (TIP)**”, cuenta con alrededor de 10000 personas que se desenvuelven en la regios y que impulsaran la implementación de nuevas lanchas turísticas.

Organigrama de “Transporte innovador PUNA (TIP)”



Manual de Funciones de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”

CARGO:	GERENTE GENERAL
DEPARTAMENTO:	GERENCIA GENERAL
SUPERVISADO POR:	ACCIONISTAS
SUPERVISA A:	CONTADOR SECRETARIA GUÍASTURÍSTICOS Y CONDUCTORES DE LAS LANCHAS TURÍSTICAS
FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES:	<p>Realiza seguimiento sobre las disposiciones de los accionistas dentro de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>Cuenta con la autorización de los Accionistas para tomar decisiones que incidan en la operatividad de las rutas fluviales y cobrar los haberes de los traslados y rutas marítimas.</p> <p>Mantiene contacto directo con los usuarios y los miembros de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>Vela por la seguridad de los usuarios en el traslado, así como implementar políticas de seguridad en el uso del transporte Fluvial</p> <p>Elabora y ejecuta la planificación de operaciones.</p> <p>Elabora y ejecutan el cronograma de recorridos, base de datos, exigencias, y comunicación sobre la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p>

	<p>todos los usuarios.</p> <p>Está encargado del Mantenimiento de la Infraestructura fluvial de la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>Está encargado de firmar cheques de la compañía. Autoriza el pago a proveedores.</p>
--	---

CARGO:	CONTADOR de la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”.
DEPARTAMENTO:	CONTABILIDAD
SUPERVISADO POR:	GERENTE GENERAL
SUPERVISA A:	BALANCES Y ESTADOS FINANCIEROS
FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES:	<p>Registra las transacciones que realiza la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”, dentro del sistema contable en base a los ingresos de cada unidad fluvial de transporte.</p> <p>Realiza las declaraciones tributarias al SRI y los cobros en base a débitos bancarios o directamente pago de la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>Imprime los cheques de pagos a personal de la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”. Dando un continuo mantenimiento a las lanchas turísticas y proveedores de insumos.</p> <p>Reporta a la Gerencia el déficit o superávit de</p>

	<p>dinero recolectado por parte del turismo en cada barcaza</p> <p>Ingreso de personal de guías seguros que saben el manejo de las barcasas y conocen la isla.</p> <p>Elaboración de roles mensuales de los choferes, asistentes y demás empleados de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.c, así como también la elaboración de Balances mensuales.</p>
--	--

TABLA 20 FUNCIONES DEL CONTADOR

CARGO:	SECRETARIA de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.
DEPARTAMENTO:	ADMINISTRATIVO
SUPERVISADO POR:	GERENTE GENERAL
SUPERVISA A:	MENSAJERO
FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES:	<p>Realiza la comunicación con los usuarios en las diferentes agencias de viajes puertos y aeropuertos de la ciudad.</p> <p>Debe hacer recordatorios de los pagos y de las nuevas líneas de transporte, además coordinar con guías turísticos la ubicación y recorridos, además sobre actividades programadas en su agenda turística mientras se desplaza a una o alrededores.</p> <p>Emite comunicados de la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>A todos los comuneros de Posorja y Puna</p>

	<p>respectivamente para que se prepare las opciones de consumo de los nuestros.</p> <p>Facturación de servicios a cada usuario, coordina pago a guía y los débitos bancarios y uso de tarjeta de crédito.</p> <p>Archivar toda la documentación referente a la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”, y contestar llamadas telefónicas.</p> <p>Verificar la atención recibida por los usuarios en base a test de servicio y atención al usuario.</p> <p>Intensifica nuevas actividades y servicios que ofrece la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p>
--	---

TABLA 21 FUNCIONES DE LA SECRETARIA

CARGO:	GUIAS DE LA EMPRESA “Transporte innovador PUNA (TIP)”.
DEPARTAMENTO:	OPERATIVO
SUPERVISADO POR:	GERENTE GENERAL
SUPERVISA A:	NO APLICA
	<p>Reportar a la base ubicación en cada recorrido dentro de Posorja y la isla Puna</p> <p>Mantener el transporte fluvial en buen estado y limpio, además controlar el orden y ubicación de</p>

<p>FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES:</p>	<p>los usuarios.</p> <p>Llevar la hoja de ruta de la ubicación de cada usuario ha pedido de él o cronograma d de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”...</p> <p>Mantener contacto con el usuario y comunero de Posorja.</p> <p>Realizar el cobro respectivo en base a comunicación entregada a los usuarios nacionales e internacionales que visitan las playas de posorja</p> <p>Estar en constante comunicación con el personal de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>Garantizar un trato cordial y de exclusividad a cada usuario.</p> <p>Aplicar normas de culturas en cada actividad.</p>
--	--

TABLA22 FUNCIONES DE GUIAS Y CONDUCTORES DE BARCAZAS

CARGO:	MENSAJERODE LA EMPRESA TRANSPORTE “INNOVADOR PUNA (TIP)”.
DEPARTAMENTO:	ADMINISTRATIVO
SUPERVISADO POR:	SECRETARIA
SUPERVISA A:	NO APLICA
	Realizar compras de suministros de oficina, accesorios, mantenimiento e insumos de las unidades.

<p>FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES:</p>	<p>Distribución de la documentación a destinatarios en las dependencias de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>Realiza depósitos a bancos de los ingresos diarios de la recaudación de los USUARIOS</p> <p>Manejo de Bitácora para registro de personas que ingresan y salen de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.</p> <p>Mantienen el control de los USUARIOS que ingresan y salen debidamente ordenados</p> <p>Verifica el estado de las unidades de transporte después de cada recorrido.</p> <p>Chequea el aseo de las unidades por parte de los GUIAS y el mensajero</p> <p>Verifica el estado de las unidades en base al control de cada unidad de transporte fluvial por parte del personal adjunto</p> <p>Limpieza de Oficinas.</p>
--	---

TABLA 23 FUNCIONES DE MENSAJERO

Objetivos Estratégicos de la empresa “Transporte innovador PUNA (TIP)”.

- ✓ Promover un sistema de transporte fluvial nuevo cuya operación sea moderna, eficiente y competitiva en cada usuario que visita a Posorja.

- ✓ Obtener un 90% de satisfacción del usuario en la visita a la isla Puna y el respaldo de la empresa “**Transporte innovador PUNA (TIP)**”.

- ✓ Incrementar el control en base a la descripción y fotografía de los usuarios que utilizan el servicio de la empresa “**Transporte innovador PUNA (TIP)**”.para garantizar el éxito del transporte y la disminución de riesgo de asalto o accidentes.

- ✓ Obtener la Licencia y los premisos necesarios para poder realizar las gestiones de transporte fluvial turístico en Posorja, garantizando un proceso legal, y sometido a las exigencias de la comisión naval de muelles y desplazamiento de la Armada Nacional.

Objetivos financieros

Servicio de transporte fluvial Puna Posorja

DESCRIPCIÓN	UNIDADES MENSUALES	UNIDADES ANUALES	PRECIO Del recorrido turístico	VENTAS ANUALES
Usuarios de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”.	450	5.400	\$40,00	\$216.000
Usuarios de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”Vespertino	450	5.400	\$40,00	\$216.000
Usuarios de la empresa Transporte “innovador PUNA (TIP)”nocturno	450	5.400	\$50,00	\$270.000
	0	0	\$0,00	\$0
TOTALES	1.350	16.200		\$702.000

Insumos para el desarrollo de transporte fluvial POSORJA PUNA

Insumo del transporte fluvial.				
PRODUCTOS	UNIDADES MENSUALES	UNIDADES ANUALES	COSTO UNITARIO	TOTAL ANUAL
Combustible	160	1.920	25,00	\$48.000
Aceite	9	108	40,00	\$4.320
Suministro de limpieza	160	1.920	1,00	\$1.920
Mantenimiento aire	18	216	50,00	\$10.800
Matriculación	9	108	110,00	\$11.880
Seguros	36	432	60,00	\$25.920
Varios repuestos	36	432	50,00	\$21.600
Otros insumos	36	432	20,00	\$8.640
TOTALES	464	5.568		\$133.080

COSTO PROMEDIO DE MATERIA PRIMA

INSUMOS DIRECTOS				
PRODUCTOS	UNIDADES MENSUALES	UNIDADES ANUALES	COSTO UNITARIO	TOTAL ANUAL
Desengrasante	45	540	\$10,00	\$5.400
Aditivos	45	540	\$5,00	\$2.700
Agua refrié.	45	540	\$3,00	\$1.620
Agua batería	45	540	\$0,50	\$270
Líquido hidráulico	20	240	\$2,00	\$480
Tique de turismo	450	5.400	\$0,25	\$1.350
Otros insumos	450	5.400	\$1,00	\$5.400
	0	0	\$0,00	\$0
TOTALES				\$17.220

TABLA 26 INSUMOS EN GENERAL

Total Costos Directos

RESUMEN	TOTALES
Materia Prima	\$133.080
Insumos Directos	\$17.220
Mano de Obra Directa	\$0
TOTAL COSTOS DIRECTOS	\$150.300

TABLA 27 Resumen

GASTOS ADMINISTRATIVOS				
DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	INGRESO MENSUAL		TOTAL ANUAL
Gerente General	1	\$720		\$8.640
Secretaría	1	\$400		\$4.800
Contados financiero	1	\$550		\$6.600
Guiastursiticos y conductores de barcazas	9	\$420		\$45.360
Mensajero	1	\$340		\$4.080
TOTALES				\$69.480

TABLA 28 ADMINISTRATIVOS

GASTOS GENERALES			
DESCRIPCIÓN	VALOR MENSUAL		TOTAL ANUAL
Seguridad	\$350		\$4.200
Publicidad	\$100		\$1.200
Suministros de oficina	\$40		\$480
Insumos de seguridad	\$45		\$540
Extintores	\$20		\$240
Gastos de Gestión	\$80		\$960
Otros	\$30		\$360
	\$0		\$0
TOTALES	\$665		\$7.980

TABLA 29 GASTOS EN GENERAL

RESUMEN	TOTALES
Gastos Administrativos	\$69.480
Gastos Generales	\$7.980
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	\$77.460

**TABLA 30 RESUMEN
INVERSIONES DEL PROYECTO**

ACTIVOS FIJOS	
Descripción	Valor
Barcaza de transporte fluvial 9 unidades con motor	\$450.000
Carrocería de transporte fluvial 9 carrocerías	\$280.000
Pintura y logotipo	\$25.000
Equipos de oficina	\$4.500

Equipo de cómputo	\$2.500
Suministros de oficina	\$650
Total Activos Fijos	\$762.650

TABLA 31 INVERSIONES DE ACTIVOS FIJOS

CAPITAL DE TRABAJO	
Descripción	Valor
Sueldos y salarios	\$0
Servicios básicos	\$2.092
Suministros de oficina	\$528
Gastos de Gestión	\$180
Plan de Marketing	\$22.141
Insumos	\$8.112
Insumos de Seguridad	\$418
	\$0
Total Capital de Trabajo	\$33.471

TABLA 32 CAPITAL

TOTAL INVERSIÓN	\$796.121
Activos Fijos	\$762.650
Capital de Trabajo	\$33.471

TABLA 33 TOTAL DE INVERSIÓN

Misión

Brindar servicio de transporte fluvial a usuarios nivel del sector de Posorja – Puna, cumpliendo con las regulaciones de la armada nacional, contando con

un sistema de unidades modernas y guías turísticos que garanticen el éxito y la complacencia de cada usuario dentro del país. .

Visión

Ser los pioneros en la innovación del transporte fluvial en la parroquia Posorja - Puna, brindar un servicio de exclusividad y dirigido para cada usuario que se trasladen con nuestros servicios a diferentes sectores de la Isla Puna con tecnología de punta, tendientes a fortalecer el liderazgo en el transporte y dar mayor seguridad y confianza al turismo

Políticas de la propuesta

La presente propuesta de incrementar una empresa de turismo fluvial en Posorja - Puna, coordina la necesidad de conocer quiénes van a estar al servicio de las necesidades por lo que se implementarán políticas en el manejo con los usuarios y el emprendedor en los alrededores de Posorja y Puna

Beneficiario

Los usuarios nacionales e internacionales que viven en las dependencias y alrededores de Puna y Posorja, debido a la comodidad que ofrecen las unidades fluviales y una variable latente es que la seguridad avala el servicio que ofrece la empresa **“Transporte innovador PUNA (TIP)”**. Para garantizar el recorrido y el bajar y subir a los usuarios. Las unidades tienen recorridos en base a la necesidad del usuario. La situación requiere un análisis completo debido a que no solo los usuarios utilizan el transporte fluvial, también los comuneros, protege su interés y despliega confianza y garantías en el paseo durante el tiempo que dure los turismos y el guía.

Impacto social

Las actividades que se desarrolle en la empresa **“Transporte innovador PUNA (TIP)”**.Trae consigo actividades que involucra a un promedio de veinte familias del sector de Posorja y la Isla Puna representadas por cada empleo involucrado en la empresa, de manera directa, siendo un sostén básico el ingreso que reciben, además se implementarán nuevos recorridos y atracciones fluviales con el proyecto del puerto de aguas profunda, para abarcar todo el sector de la parroquia en las distintas rutas existente. Las actividades generan actividades en proveedores, y microempresarios que ven en el servicio de la empresa el incremento de nuevas necesidades, generando un interés particular y trabajo indirecto representado por todos los usuarios.

Las actividades que se realicen en la empresa **“Transporte innovador PUNA (TIP)”**.Generan un movimiento en todos los recorridos estableciendo un control en gasto y tiempo para solventar el proceso de atención al usuario, siendo puntuales y cumpliendo a cabalidad con el horario establecido. Es decir el impacto social amerita un beneficio laboral, científico, pedagógico y psicológico en donde un usuario es una persona que se transporta con seguridad para ejercer una aventura y distracciones.

Conclusiones

El beneficio que generará la empresa **“Transporte innovador PUNA (TIP)”**.Será medible y cuantificable, es decir se invierte en las unidades y se procede a recuperar la inversión en base a las garantías que da la necesidad de la utilización urgente en los puertos de posorja y Puna.

Los recorridos están basados en necesidades de los usuarios y a su capacidad de distorsión y aventura en donde se desplazan. Existiendo un

tiempo prudencial de al menos 90 minutos para cada viaje en las nuevas barcazas, contribuyendo la parroquia en el despliegue y tiempo de recorrido marítimo.

Las unidades marítimas serán modernas y con la tecnología de punta, además acondicionadas y dotadas de internet, sonido y televisor para el desarrollo de la tranquilidad y comodidad de los usuarios en el desplazamiento alas isla de los alrededores de Puna.

Aplicar un precio promedio en el transporte que es responsabilidad de la empresa **“Transporte innovador PUNA (TIP)”**los usuarios, estableciendo paquetes promocionales y el desglose un sistema informático que permita coordinar las actividades y procederes la empresa **“Transporte innovador PUNA (TIP)”**

BIBLIOGRAFÍA

- (s.f.).
- AGNITIO. (10 de Febrero de 2014). *Agnitio*. Obtenido de Definición de Navegabilidad: <http://www.definicion-de.es/navegabilidad/>
- Alfaro Daniel. (2008). *Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre*. Lima: Instituto Nacional de Salud.
- Andes Ecuador. (2012). *Andes*. Obtenido de Andes Ecuador: <http://www.andes.info.ec>
- Aragon Alberto. (2009). *Diseño de algoritmos para el problema del transporte escolar*. Buenos Aires: Universidad de la Rioja.
- Astorelli Carlos. (2012). *Bonificaciones en el transporte para los estudiantes*. Madrid: La actualidad de las universidades españolas.
- Austin, J. E. (2007). *El desafío de la colaboración*. Buenos Aires Argentina: Ediciones Granica S.A.
- Becdach, G. (2013). *Evaluación de destinos turísticos local: Isla Puná*. Guayaquil-Ecuador: Universidad ECOTEC.
- Berger, P. L., & Luckmann, T. (2006). *La Construcción Social de la Realidad*. Buenos Aires: 20° reimp: Buenos Aires.
- Bermúdez, S. (2010). *La Isla Puná, entre proyectos y esperanza*. Ecuador: Metroquil.
- Carbas. (5 de Febrero de 2010). *Wordpress.com*. Recuperado el 8 de Octubre de 2012, de <http://scela.wordpress.com/2010/02/05/ecuador-la-inseguridad-transforma-a-la-sociedad-y-aisla-a-las-personas-entrevista-con-maria-fernanda-noboa/>
- Castillo, G. (2014). *Isla Puná apuesta por el turismo en su Plan de Desarrollo*. Quito-Ecuador: Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo.
- CELEC, & SAMBITO. (2012). *ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEFINITIVO, CENTRAL TERMOELÉCTRICA LOS PUNAES DE 4MW, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO*. Pichincha: Corporación Electrica del Ecuador y Solucioes Amiantales Totales.
- Censo de Poblacion y Vivienda. (2010). *Senplades*. Obtenido de Senplades: <http://http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Censo de Población y Vivienda. (2012). *INEC*. Obtenido de INEC: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Censo de Población y Vivienda. (2012). *INEC*. Obtenido de INEC: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>

- Censo de población y vivienda. (2012). *Senplades*. Obtenido de INEC: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Censo Nacional Económico. (2012). *Senplades*. Obtenido de Sub Secretaria Zonal 8: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Censo y Población. (2010). *INEC*. Obtenido de Senplades: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>
- Censo y Población. (2010). *INEC*. Obtenido de INEC: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Cornejo Marqueza. (21 de Junio de 2011). *dialnet*. Recuperado el 3 de Diciembre de 2012, de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2147165>
- Diaz Sonia. (2010). *El estudio del papel territorial de los intercambiadores de transporte*. Malaga: Asociación de Geógrafos Españoles .
- DOYLE CLOUD, A. (2006). *LOGISTICA Y CADENAS DE TRANSPORTE MULTIMODAL*. EUA: FEDERAL EXPRESS CORPORATION, EUA.
- Ecoloquia. (10 de Febrero de 2014). *Turismo Ecológico*. Obtenido de http://www.ecoloquia.com/nuevo/index.php?option=com_content&view=article&id=843:turismo-ecologico-definicion&catid=110&Itemid=152
- El Comandante de Navío. (2011). *El Guayas, un río por el que navegan pocas embarcaciones*. Ecuador: El Universo.
- El Mercurio. (10 de Febrero de 2014). *Diario El Mercurio* . Obtenido de Puná: cuatro comunas paradisíacas junto al mar: <http://www.elmercurio.com.ec/336176-puna-cuatro-comunas-paradisíacas-junto-al-mar/>
- El Universo. (2011). *Se invierte en obras para Puná*. Ecuador: El Universo.
- ElUniverso. (2014). *Se inauguró 1ra etapa del malecón de la Isla Puná*. Ecuador: El Universo.
- Girgado Perandones. (2004). Algunas consideraciones sobre el valor de las mercancías en el contrato de seguro de transporte (Art. 62 LCS). El caso especial de las pólizas estimadas. *Revista española de seguros*, 193-277.
- Gobierno Provincial del Guayas. (2012). *Grupo NOBIS*. Obtenido de NOBIS: <http://www.guayas.gob.ec>
- Gobierno Provincial del Guayas. (2012). *Prefectura del Guayas*. Obtenido de Guayas Turístico: <http://www.guayas.gob.ec/>
- Gobierno Provincial del Guayas. (2013). *Google*. Obtenido de Guayas,GOB: <http://www.guayas.gob.ec>
- Gorotiza, R. (2012). *Puná: cuatro comunas paradisíacas junto al mar*. Ecuador: El Mercurio.

- Hernandez Cabezas Susana. (2010). *Estudio sistémico del sector de transporte terrestre de carga en Colombia*. Cali: Universidad del Rosario.
- INEC. (2010). *Censo Nacional de Poblacion y Vivienda*. Obtenido de Senplades: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>
- Interagua. (2009). *Interagua*. Obtenido de Interagua: <http://www.interagua.com.ec>
- Jimenez, G. (2014). *En el Golfo de Guayaquil abunda el marisco pero escasean productos y servicios básicos*. Ecuador: El Universo.
- Luchilo Lucas. (2006). *Movilidad de estudiantes universitarios e internacionalización de la educación superior*. Buenos Aires: Revista iberoamericana de ciencia tecnología y sociedad.
- Maps, G. (2015). *Isla Puná*. Obtenido de Google Maps: <https://www.google.es/maps>
- Martinez Regina. (29 de Marzo de 2012). *Proceso*. Recuperado el 3 de Diciembre de 2012, de <http://www.proceso.com.mx/?p=302645>
- Mateo Cristina. (2002). *La inseguridad personal vista por los estudiantes universitarios*. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Ministerio del Ambiente. (2010). *Plan de manejo 6358*. Obtenido de Manglares asentados en la Isla puna: <http://www.ambiente.gob.ec>
- Ministerio del Ambiente. (2010). *Semplades*. Obtenido de Semplades: <http://www.ambiente.gob.ec>
- Miño Domenica. (15 de Junio de 2011). *Virtual Logos*. Recuperado el 8 de Octubre de 2012, de <http://www.virtuallogos.net/portal/club-de-periodismo-digital/121-iecp2011.html>
- Morales Ileana. (2005). *Políticas y estrategia para la transformación de la educación superior en América Latina y el Caribe*. La Habana: Ciencias Médicas.
- Morales Soto Nelson. (2008). *Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre*. Lima: Instituto nacional de salud.
- Muelles y Marinas. (2012). *Excelencia en carpintería en Cancun y Muebles*. Obtenido de Excelencia en carpintería en Cancun y Muebles : <http://fym.mx/>
- Municipio de Guayaquil. (2014). *Municipalidad de Guayaquil*. Obtenido de Municipalidad de Guayaquil: <http://www.guayaquil.gob.ec>
- OMT. (1985). *Organización Mundial del Turismo*. Arica, Butler, Ponia: Organización Mundial del Turismo.
- OMT. (14 de Febrero de 2014). *Orzanización Mundial del Turismo*. Obtenido de Entender el Turismo: Glosario Básico: <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>

- Paladines, O. (2013). *La Isla Puná, un lugar con potencial agrícola y turístico*. Ecuador: El Universo.
- Paucar Tito. (2011). *Modelo Matricial de Planificación Estratégica y la Calidad del Servicio de transporte público que brinda la compañía Transplaneta S.A. de la ciudad de Quito*. Quito: UOCENI-ISEI (Universidad técnica de Ambato).
- Piscitelli Alejandro. (2008). *Los jóvenes universitarios y su percepción*. Buenos Aires: de la universidad catolica de argentina.
- Porto Schettino, M. (2007). *Transporte Pubico Urbano*. Madrid España: Habad.
- Quinteros, F. (2012). *Puná ofrece paraísos escondidos a los turistas*. Ecuador: Ecuador a colores.
- Registro Oficial 553. (2002). *Ley 2002-65*. Quito Ecuador: CNT.
- Rodrigo, Y. (2005). La confianza como determinante de la actitud de los estudiantes universitarios hacia la encuesta de evaluación del desempeño de sus docentes. *Revista interamericana de psicología*, 375-382.
- Rodriguez Rico. (2007). *UNA APROXIMACION A LA DEFINICION DE LOS PRINCIPALES CORREDORES DE TRANSPORTE TERRESTRE EN MEXICO*. Mexico D.F.: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX).
- Rosabeth, M. K. (2006). *"Confidence"*. Lima: The River Press.
- RUIZ, M., ESCALAS, F., & BAUÇA, A. (2009). *LA PLANIFICACIÓN DE RUTAS DE TRASPORTE ESCOLAR*. isla de Mallorca: Departament de Ciències de la Terra.
- Secretaria Nacional de Gestión de la Política. (2014). *Idello Cruz: "La isla Puná debería ser un centro turístico internacional"*. Quito-Ecuador: Secretaria Nacional de Gestión de la Política.
- SENPLADES. (2010). *Sistema Ecológico de Puná*. Ecuador: SENPLADES.
- Solo en Guayas . (10 de Febrero de 2014). *Campañas Turísticas del Guayas*. Obtenido de Puná naturalmente Bella: La isla Puná está situada en el Golfo de Guayaquil a 61 km de la ciudad de Guayaquil. Posee una superficie aproximada de 919 km².
- Tapia Jimmy. (20 de Agosto de 2012). El transporte escolar tiene un déficit de 1.900 unidades. *Diario El Telegrafo*, págs. 10-11.
- The Free Dictionary. (10 de Febrero de 2014). *The Free Dictionary*. Obtenido de Lancha de Pasajeros: <http://es.thefreedictionary.com/lancha>
- Toledano, A. (10 de Febrero de 2014). *Turismo Fluvial*. Obtenido de Crucemar: e <http://www.turismofluvial.com/index.php>
- TRÁNSITO, L. D. (2007). *LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES*. Quito Ecuador: Asamblea Nacional.

- Turismo Alternativo. (10 de Febrero de 2014). *Turismo Alternativo*. Obtenido de Turismo Recreativo: <http://turismoalternativounach.blogspot.com/2006/04/definicion-de-turismo-recreativo-es-un.html>
- Turismo Guayaquil. (2011). *Isla Puná será un centro turístico internacional*. Ecuador: Turismo Guayaquil.
- UNIZAR. (14 de Febrero de 2014). *Universidad de Zaragoza*. Obtenido de <http://www.unizar.es/>
- Villalta Carlos. (2009). *IMPLEMENTACIÓN DE UN MODULO DE EMISIÓN DE POLIZAS DE VEHICULOS Y TRANSPORTE*. Guayaquil: Uees.
- Wikipedia. (10 de Febrero de 2014). *Transporte Fluvial*. Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_fluvial: http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_fluvial
- Wordreference. (10 de Febrero de 2014). *Wordreference*. Obtenido de Embarcadero: <http://www.wordreference.com/definicion/embarcadero>
- Wordreference. (10 de Febrero de 2014). *Wordreference*. Obtenido de Definición de Embarcación: <http://www.wordreference.com/definicion/embarcaci%C3%B3n>
- ZURITA, G. M. (2012). *Delitos en Guayaquil*. Guayaquil: icm espol.

ANEXOS

Anexo # 1

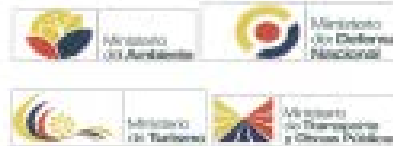
Ilustración 13 Muelle



Fuente: (Muelles y Marinas, 2012)
Elaborado por: Bayas Christel y Criollo Félix

Anexo # 2

Normas Acuáticas del Ecuador



ACUERDO INTERMINISTERIAL No. 20140004

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 7 del artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador establece como deber primordial del Estado Ecuatoriano la protección del patrimonio natural y cultural del país;

Que, el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*; y se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas y la biodiversidad;

Que, el artículo 400 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que el Estado ejercerá la soberanía sobre la biodiversidad, cuya administración y gestión se realizará con responsabilidad intergeneracional;

Que, el artículo 69 de la Codificación a la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre, establece que la planificación, manejo, desarrollo, administración, protección y control del patrimonio de áreas naturales del Estado, estará a cargo del Ministerio del Ambiente. La utilización de sus productos y servicios se sujetará a los reglamentos y disposiciones administrativas pertinentes;

Que, el artículo 73 de la Codificación de la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales establece que la flora y fauna silvestre son de dominio del Estado y corresponde al Ministerio del Ambiente su conservación, protección y administración;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No.1238 suscrito con fecha 15 de julio del 2012, publicado en el Registro Oficial No. 759 con fecha 3 de agosto del 2012, Ecuador ratificó su adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR. Mediante la Declaración formulada por la Asamblea Nacional, con la que a partir del 24 de septiembre de 2012 entró a ser parte de la convención, tiene la obligación compartida con otros Estados para establecer un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la preservación de sus recursos vivos;

Que, mediante Decreto Ejecutivo 1007, de fecha 7 de marzo del 2012, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tiene, entre otras las siguientes funciones: Todas aquellas a que se refieren al ejercicio de los Derechos de Estado Rector del Puerto, Estado Riberaño y Estado de Abandernamiento, con excepción de las asignadas al Ministerio de Defensa; y, el resguardo de la seguridad técnica de la navegación, para lo cual deberá emitir los títulos habilitantes para el transporte acuático, tales como

matrículas, permisos, pasaportes y patentes, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos para su obtención;

Que, el mencionado Decreto Ejecutivo 1067, además establece que el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval, en su calidad de Autoridad de Policía Marítima, tendrá, entre otras, la competencia del resguardo de la soberanía nacional, así como también para el control de la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar;

Que, el Ministerio de Turismo, como ente rector de la actividad turística tiene como misión desarrollar sostenible, consciente y competitivamente el sector, ejerciendo sus roles de regulación, planificación, gestión, promoción, difusión y control;

Que, la Ley de Turismo en el artículo 2 señala: Turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos;

Que, el artículo 5 de la Ley de Turismo consideran actividades turísticas las desarrolladas por personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación remunerada de modo habitual a una o más de las siguientes actividades:

a) Alojamiento; b) Servicio de alimentos y bebidas; c) Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito; d) Operación, cuando las agencias de viajes provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del alojamiento; e). La de intermediación, agencia de servicios turísticos y organizaciones de eventos congresos y convenciones;

Que, los artículos 8 y 9 de la Ley de Turismo establecen que para el ejercicio de actividades turísticas establecidas en el artículo 5 del mismo cuerpo legal, se requiere obtener el Registro de Turismo y la Licencia Anual de Funcionamiento;

Que, el artículo 12 de la Ley de Turismo establece que cuando las comunidades locales organizadas y capacitadas deseen prestar servicios turísticos, recibirán del Ministerio de Turismo o sus delegados, en igualdad de condiciones todas las facilidades necesarias para el desarrollo de estas actividades, las que no tendrán exclusividad de operación en el lugar en el que presten sus servicios y se sujetarán a lo dispuesto en la Ley y a los reglamentos respectivos;

Que, el artículo 15 de la Ley de Turismo establece que El Ministerio de Turismo es el organismo rector de la actividad turística ecuatoriana;

Que, de conformidad al artículo 15 de la Ley de Turismo, será de competencia privativa del Ministerio de Turismo, en coordinación con los organismos sectoriales, la regulación a nivel nacional, la planificación, promoción internacional, capacitación, información estadística y control del turismo, así como el control de las actividades turísticas, en los términos que prevé esa Ley;

Que, Ecuador es signatario de varios Acuerdos y Convenios Internacionales y multilaterales, legalmente vinculantes, relacionados con la protección y conservación de la biodiversidad marina, incluyendo entre estos, la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres (CMS), la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre (CITES), el Programa Internacional para la Conservación de los Delfines de la Comisión Interamericana del Abán Tropical (APICD-CIAT); el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB), y el Convenio Internacional para la

Reglamentación de la Casa de Ballenas;

Que, la promoción de la observación de ballenas como una alternativa de uso sustentable frente a la cacería comercial es la principal razón por la que Ecuador se adhirió al Convenio Internacional para la Reglamentación de la Casa de Ballenas y en cuyo seno en reiteradas ocasiones ha expresado su derecho de hacer uso de este recurso a través de la observación, por los beneficios económicos, sociales y ambientales que representa para las comunidades de la costa ecuatoriana;

Que, Ecuador junto a Colombia, Perú, Chile y Panamá, adoptaron el Plan de Acción para la Conservación de los Mamíferos Marinos del Pacífico Sudeste en 1991, comprometiéndose a conservar todas las especies, subespecies, razas y poblaciones de mamíferos marinos y sus hábitats en la región;

Que, tanto la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre, como la Ley de Turismo y el Código de Policía Marítima contienen disposiciones relativas a la protección y uso sustentable de la biodiversidad marina y acuática, y siendo parte de ésta los cetáceos; y dichas disposiciones se orientan a fomentar y regular actividades turísticas que no pongan en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, ni causen impactos a la biodiversidad;

Que, el artículo 1 del Acuerdo Ministerial No. 196 publicado en el Registro Oficial 458 del 14 de junio de 1990, considera protegidas por el Estado todas las especies de ballenas presentes en aguas ecuatorianas y declara a éstas su refugio natural, prohibiendo toda actividad que afecte contra la vida de estos mamíferos marinos;

Que, dada la importancia e interés que ha conllevado la observación de ballenas y delfines con fines turísticos, es necesario regular esta actividad a fin de precautelar la integridad física de turistas y tripulantes, así como también la protección y conservación de los cetáceos;

Que, la observación de cetáceos genera ingresos significativos para las comunidades donde se realiza ésta actividad y que éstos se distribuyen entre un amplio segmento de la población que participa directa o indirectamente en la prestación de los servicios turísticos y otros servicios complementarios;

Que, la actividad de observación de cetáceos requiere fortalecer su administración y control y por lo tanto, contar con las regulaciones necesarias para que se ajuste a parámetros técnicos que garanticen la sustentabilidad de dicha actividad;

En ejercicio de la atribución contenida en el numeral 1 del artículo 154 de la Constitución Política de la República del Ecuador;

ACUERDAN

EXPEDIR LA NORMATIVA QUE REGULA LA OBSERVACIÓN DE BALLENAS Y DELFINES EN AGUAS ECUATORIANAS

Art. 1. OBJETO.- El presente Acuerdo Interministerial, tiene por objeto regular la actividad de observación de ballenas y delfines que se realiza en aguas ecuatorianas en embarcaciones públicas y privadas dedicadas a la actividad de turismo y recreación, a fin de salvaguardar la vida humana en el mar y garantizar la conservación y protección de estas especies.

Art. 2. TÉRMINOS.- Los términos utilizados en este Acuerdo Interministerial constan en este Artículo, especialmente aquellos que están definidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVENIO MAR.

Acosar: Se define como perseguir o molestar a un animal de manera continua, sin darle tregua ni descanso, el cual cause un impacto en su comportamiento y afecta el desarrollo normal de su ciclo vital en aguas ecuatorianas;

Aguas Interiores: Son las aguas situadas, en el interior de la línea de base del mar territorial, que en Ecuador se aplica tanto en el continente como en las islas Galápagos, conforme al Decreto N° 959-A, de 28 de Junio de 1971, que determinó las líneas de base rectas para la medición del mar territorial ecuatoriano;

Aguas Continentales: Son cuerpos de agua permanentes que se encuentran sobre o debajo de la superficie terrestre, alejados de las zonas costeras, con excepción de las desembocaduras de los ríos y otras corrientes de agua. Además son zonas cuyas propiedades y usos están dominados por las circunstancias de inundaciones. Existen tres tipos de aguas continentales: superficiales, subterráneas y congeladas.

Aguas Ribereñas: Significan adyacencias al mar o ríos;

Armador: Es la persona natural o jurídica que como transportador, propietario o no de una nave, ejerce la navegación por cuenta y riesgo propio.

Autorización de Zarpe: Es el documento otorgado por la autoridad competente, mediante el cual se autoriza la salida de la embarcación para transportar pasajeros, grupos turísticos o carga, según sea el caso.

Avistamiento de Cetáceos: Es la actividad no extractiva, que permite observar a estos animales desde tierra, mar y aire, siguiendo los parámetros establecidos en la presente normativa y la legislación nacional vigente en la materia.

Ballenas: Son los cetáceos que incluyen a todas las especies del Suborden Mysticeti y algunas especies del Suborden Odontoceti. Incluye a la ballena jorobada, ballena azul y cachalotes, entre otras especies.

Cetáceo: Es el mamífero placentario que vive en ambientes acuáticos. Los cetáceos se dividen en dos grupos: los Odontocetos o cetáceos con dientes (delfines, marsopas y cachalotes) y los Mysticetos o ballenas con barbas filtradoras (ballenas jorobada y azul, entre otros).

Delfines: Son los cetáceos odontocetos menores, marinos y de agua dulce. Incluye al bufeo, delfín común, orca, entre otras especies;

Embarcación: Toda construcción flotante, apta para navegar de un puerto a otro del país o del extranjero, conduciendo carga y/o pasajeros, dotada de sistemas de propulsión, gobierno o maniobra o que sin tenerlos sean susceptibles de ser remolcadas, comprendiéndose dentro de esta denominación todo el equipo de carácter permanente que sin formar parte de su estructura se lo utilice para su operación normal;

Embarcación Turística de Avistamiento: Es la embarcación de tráfico de cabotaje que transporta pasajeros con fines turísticos y que posee la autorización para realizar la actividad de avistamiento de cetáceos;





Guía de Turismo: Es el profesional debidamente formado en instituciones educativas reconocidas y legalmente facultadas para ello, que conduce y dirige a uno o más turistas, nacionales o extranjeros, para mostrar, enseñar, orientar e interpretar el patrimonio turístico nacional y procurar una experiencia satisfactoria durante su permanencia en el lugar visitado.

Mar Territorial: Son las aguas del Estado ecuatoriano, que se extienden hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base definidas a través del Decreto No. 959-A de 28 de junio de 1971.

Matriculada de Armador: Documento habilitante que faculta a una persona natural y/o jurídica a operar una nave propia o fletada en el país.

Operadores de Turismo: Son los que elaboran, organizan, operan y venden, ya sea directamente al usuario o a través de los otros dos tipos de agencias de viajes, toda clase de servicios y paquetes turísticos dentro del territorio nacional, para ser vendidos al interior o fuera del país.

Perturbación: Es la ocurrencia de cualquier acción de las embarcaciones de observación y/o personas que pudieran provocar un impacto o cambio en el comportamiento de los cetáceos durante cualquiera de las fases del proceso de avistamiento (acercamiento, observación y alejamiento).

Turismo Comunitario: Se entenderá como actividad turística comunitaria el ejercicio directo de una o más actividades turísticas establecidas en el artículo 3 de la Ley de Turismo y en las condiciones que la normativa vigente lo establece. Adicionalmente dichas actividades se desarrollarán exclusivamente dentro de los límites de la jurisdicción territorial de la comunidad. La gestión de la comunidad calificada como CTC se normará dentro de la organización comunitaria y promoverá un desarrollo local, justo, equitativo, responsable y sostenible, con la finalidad de ofrecer servicios de calidad y mejorar las condiciones de vida de las comunidades.

Art. 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.- Las regulaciones definidas en el presente acuerdo Interministerial se aplican a todas las actividades turísticas inherentes a la observación de cetáceos que se realicen en el mar territorial y en la zona económica exclusiva del Ecuador.

Art. 4. LAS ESPECIES.- Actualmente, por su importancia para el turismo destacan las siguientes especies:

1. La ballena jorobada (*Megaptera novaeangliae*) de la población del Pacífico Sudeste que realiza una migración anual entre los mares australes del sur de Chile y Antártica y la zona tropical del Océano Pacífico Oriental, incluyendo la costa de Ecuador, donde se reproducen durante el invierno austral (junio a octubre).
2. El bufeo (*Tursiops truncatus*) que habita en aguas costeras [ecotipo costero] y neríticas y oceánicas [ecotipo oceánico] de todo el país.
3. Los delfines amazónicos, delfín rosado (*Inia geoffrensis*) y delfín gris (*Sotalia fluviatilis*), que habitan lagunas y los principales ríos tributarios del río Amazonas en territorio ecuatoriano.



4. Todas las especies de cetáceos que habitan de manera regular o estacional

10

en las aguas ecuatorianas, incluyendo las del archipiélago de Galápagos, donde la actividad turística es principalmente de índole marítima por lo que éstas especies son regularmente avistadas durante las travesías entre las islas.

Art. 5. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.- El seguimiento y evaluación al cumplimiento del presente acuerdo interministerial estará a cargo de las siguientes autoridades:

- a. Subsecretario (a) de Gestión Marina y Costera, o su delegado (a); quien lo liderará.
- b. Subsecretario (a) de Regulación y Control, o su delegado (a);
- c. Subsecretario (a) de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, o su delegado (a);
- d. Director Nacional de los Espacios Acuáticos, o su delegado (a).

Quiénes se reunirán por lo menos dos veces al año con la finalidad de:

- a) Recomendar las regulaciones de manejo para la actividad de observación responsable de cetáceos del país, con base en criterios técnicos y científicos.
- b) Proponer programas de capacitación y evaluación que se requieran para todos los actores involucrados en la actividad a fin de promover el desarrollo adecuado de la misma.
- c) Elaborar un plan de trabajo anual.
- d) Presentar hasta el 15 de diciembre de cada año, un informe de actividades y resultados consolidados a las autoridades que a continuación se detallarán, para su respectivo conocimiento y análisis:


- (1) Ministro (a) de Defensa Nacional
- (2) Ministro (a) de Transportes y Obras Públicas
- (3) Ministro (a) de Turismo
- (4) Ministro (a) del Ambiente
- (5) Secretario (a) Técnico del Mar

e) Entre otros asuntos.

Art. 6. REQUISITOS PARA ACTIVIDADES TURÍSTICAS.- La operación de las actividades turísticas y recreativas contempladas en el presente acuerdo, se realizarán únicamente mediante la utilización de embarcaciones autorizadas para este fin, con guías acreditados por la Autoridad Competente y que pertenecían a Operadoras de Turismo y/o Centros de Turismo Comunitario, que a su vez deberán cumplir según corresponda, con los siguientes requisitos:

6.1 REQUISITOS PARA EMBARCACIONES.-

1. **Autorizaciones de Zarpe:** La Autoridad Competente, previo al otorgamiento de la autorización de zarpe, exigirá a la Operadora de Turismo o al representante legal del Centro de Turismo Comunitario, de acuerdo a la normativa nacional vigente lo siguiente:

- 
- a) Permisos de tráfico vigente.
 - b) Registro de turismo.
 - c) Licencia única anual de funcionamiento vigente de la Operadora de Turismo o del Centro de Turismo Comunitario responsable.
 - d) Rol de tripulación.
 - e) Matrículas vigentes del personal de tripulación.
 - f) Matrícula otorgada por la Autoridad Marítima y licencia de guía.
 - g) Lista de pasajeros indicando nacionalidad, número de cédula de ciudadanía o pasaporte, según sea el caso de nacionales o extranjeros.
 - h) Permiso Ambiental de Actividades Turísticas, si la operación se realiza dentro de Área Protegida.

2. Equipamiento de las Embarcaciones: El equipamiento para estas embarcaciones de turismo será el requerido por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial en consideración a las disposiciones emitidas por la Autoridad Nacional de Turismo, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, preservación del ambiente y calidad de la prestación del servicio.

Adicionalmente se requerirá portar desde el zarpe un banderín de color naranja fosforescente de 60 x 80 cm, para reconocer a una embarcación de turismo que realiza la actividad de la observación de cetáceos, misma que deberá ser colocada en un lugar visible, preferentemente arriba o en la parte posterior de la embarcación.





Las embarcaciones utilizadas para la observación de cetáceos deberán ser de uso turístico exclusivo.

6.2 REQUISITOS PARA GUÍAS.-

Deberán tener vigente su licencia de guía, otorgada debidamente por el órgano competente, conforme a la normativa vigente.

6.3 REQUISITOS PARA OPERADORAS DE TURISMO.-

Operadoras de Turismo: Las Operadoras de Turismo que deseen realizar la observación de ballenas y delfines, deberán cumplir con los requisitos establecidos en la Ley de Turismo y demás normativa vigente que corresponde para el efecto, además deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Contar con el Registro de Turismo otorgado por el Ministerio de Turismo o el Municipio que tuviere vigente el convenio de transferencia de competencias en materia turística.
 - b) Haber obtenido la Licencia Única Anual de Funcionamiento vigente otorgada por el Ministerio de Turismo o el Municipio que tuviere vigente el convenio
- 
- 
- 
- 

de transferencia de competencias en materia turística.

- c) Póliza de seguro de accidentes para pasajeros y tripulantes.
- d) Cuando se trate de actividades de observación de ballenas y delfines en áreas que intersecan con el Sistema Nacional de Áreas Protegidas SNAP, se deberá obtener el Permiso Ambiental de Actividades Turísticas otorgada por el Ministerio de Ambiente según lo establece el Reglamento de Turismo en Áreas Naturales Protegidas (RETANP). Si las actividades se realizaran en los sistemas lacustres dentro del SNAP, deberá observarse la disponibilidad de Permisos Ambientales de Actividades Turísticas Marinas, Fluvial y Lacustre, mismo que será autorizado por el Ministerio del Ambiente.

Dentro de las áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas donde se realicen este tipo de actividades se harán en sujeción de lo dispuesto en su respectivo Plan de Manejo y en las demás normas vigentes que apliquen para el efecto, respetando el número de permisos asignados y la respectiva capacidad de carga de esta actividad.

6.4 REQUISITOS PARA CENTROS DE TURISMO COMUNITARIO

Centros de Turismo Comunitario: Los Centros de Turismo Comunitario, entendidos según lo dispuesto en el Reglamento para el Registro de Centros Turísticos Comunitarios, que realizan la observación de ballenas y delfines, deberán cumplir con las siguientes requisitos:

- a) Contar con el respectivo Registro Único de Centros de Turismo Comunitarios, conforme lo establece el mencionado Reglamento.
- b) Poseer la Licencia Única Anual de Funcionamiento vigente expedida por la Municipalidad del Cantón donde se encuentre el Centro Turístico Comunitario de ser descentralizado, caso contrario se la expedirá en la dependencia del Ministerio de Turismo más cercana, según lo establecido en el Reglamento para el Registro de Centros Turísticos Comunitarios, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa vigente.
- c) Póliza de seguro de accidentes para pasajeros y tripulantes.
- d) Cuando se trate de actividades de observación de ballenas y delfines en áreas que intersecan con el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, se deberá obtener el Permiso Ambiental de Actividad Turística otorgada por el Ministerio de Ambiente según lo establece el Reglamento de Turismo en Áreas Naturales Protegidas (RETANP). Si las actividades se realizaran en los sistemas lacustres dentro del SNAP, deberá observarse la disponibilidad de permisos ambientales de actividades turísticas, mismo que será autorizado por el Ministerio del Ambiente.
- e) Dentro de las áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas donde se realicen este tipo de actividades se harán en sujeción de lo dispuesto en su respectivo Plan de Manejo y en las demás normas vigentes que apliquen para el efecto, respetando los cupos asignados y la respectiva capacidad de carga de esta actividad.



Art. 7. ASPECTOS OPERATIVOS.- Las embarcaciones dedicadas a las actividades de observación de ballenas y delfines, sólo podrán operar desde los lugares autorizados donde se emita el zarpe por la autoridad competente.

Únicamente se autorizará el zarpe de hasta tres embarcaciones por puerto en cada hora para la observación de ballenas y cada dos horas para la observación de delfines, de conformidad al criterio técnico del Ministerio de Ambiente.

El número de viajes permitidos por embarcación por día debe ser máximo de dos.

Es obligación de cada uno de los capitanes de las embarcaciones, mantener la comunicación permanente con la respectiva Capitanía de Puerto o Rebán Naval, hasta su retorno a puerto, el ámba debe informar a la autoridad competente que emitió el zarpe.

Art. 8. NORMAS TÉCNICAS PARA LA OBSERVACIÓN.- Para proteger y garantizar la integridad física de los ocupantes de las embarcaciones y reducir al mínimo la perturbación a las ballenas y/o delfines, el Capitán y la tripulación se someterán a las siguientes normas:

- a) Durante la operación de acercamiento y alejamiento los pasajeros no deben pararse y/o cambiar su ubicación dentro de la embarcación para evitar accidentes.
- b) La aproximación deberá realizarse siempre de forma posterior-lateral y paralela al grupo de cetáceos.
- c) Queda prohibida la aproximación a los cetáceos de frente, obstaculizar su ruta de navegación, rodearlos o ubicarse en medio de un grupo. La maniobra de aproximación deberá realizarse con mayor precaución cuando se trate de una madre y su cría.
- d) Durante las maniobras de aproximación y alejamiento, la velocidad máxima permitida de navegación, en presencia de ballenas, será de 4 nudos (8 kilómetros por hora).
- e) La maniobra de aproximación debe iniciarse a 400 m de distancia de un grupo de ballenas o a 200 m de un grupo de delfines y en todo momento la embarcación se deberá desplazar a una velocidad menor que el cetáceo más lento del grupo, sin afectarlo o direccionarlo de forma alguna.
- f) Las embarcaciones podrán conservar su velocidad de crucero normal hasta antes de efectuar la maniobra de aproximación y después de realizar el alejamiento en las distancias establecidas.
- g) La embarcación deberá mantenerse a una distancia mínima de 100 m de las ballenas y 50 m de los delfines, siempre en un rumbo paralelo al del grupo observado.
- h) En el evento que una ballena o grupo de ballenas se aproxime a una embarcación, se debe detener la marcha de la nave (motor en neutro) y esperar a que los cetáceos se alejen, para entonces proceder con una nueva maniobra de aproximación, hacia afuera y por dentro detrás del grupo. En el caso de delfines es preferible continuar con la misma velocidad que llevan



los animales, sin cambiar el rumbo, pues es normal que éstos se acerquen a nadar en la proa de las embarcaciones en movimiento,

- i) El tiempo de observación que una embarcación pueda permanecer junto a un grupo de cetáceos, no será mayor a 30 minutos, luego deberá alejarse y podrá buscar otro grupo. En caso de grupos de ballenas jorobadas de madres con crías la observación se limitará a 15 minutos y la distancia de observación será el doble de la establecida en este Reglamento (200 m).
- j) Al terminar la observación, la embarcación debe esperar a que el grupo de cetáceos se aleje, y debe retirarse hacia afuera y en dirección contraria al grupo, hasta llegar a los 400 m de distancia; entonces, se podrá aumentar la velocidad de forma progresiva, hasta alcanzar la velocidad de crucero.
- k) El número máximo de embarcaciones observando un mismo grupo de cetáceos será de tres, las cuales deberán ubicarse en el mismo lado o hacia atrás del grupo. Cualquier embarcación adicional esperará a una distancia de al menos 500 m de las embarcaciones que se encuentran realizando la operación de observación, para hacer los relevos correspondientes con aquellas que se retiran, en el orden respectivo. Para estos casos, los Capitanes deberán coordinar las acciones necesarias a través de la radio. Otra opción es buscar un nuevo grupo de cetáceos en otras áreas.
- l) Se prohíbe hacer maniobras que interfieran en la ruta de otras embarcaciones durante la observación de cetáceos.
- m) Se prohíbe nadar o bucear (en cualquier modalidad) con las ballenas o delfines.
- n) Se prohíbe pescar o realizar otras actividades incompatibles con la actividad turística durante la observación de cetáceos.
- o) Se prohíbe tener contacto físico con las ballenas y delfines.
- p) Se prohíbe acosar o dañar a los ballenas y delfines.
- q) Se prohíbe alimentar a las ballenas y delfines.
- r) Se prohíbe lanzar desperdicios al mar.

Art. 9. INFORMES Y PLAN CONTINGENTE.- Los operadores turísticos, capitanes de las embarcaciones y guías, inmersos en la actividad de observación de cetáceos, deben informar a las autoridades competentes respecto al incumplimiento y/o ocurrencia de ilícitos acaecidos con relación a:

- 1. La normativa vigente para salvaguardar la vida humana en el mar y la seguridad a la navegación.
- 2. Los requisitos, obtención y uso de los documentos habilitantes para el transporte acuático (matrículas, permisos, licencias, pasaportes, zarpes, etc.).
- 3. La aplicación de la normativa vigente respecto a la protección y conservación de cetáceos.
- 4. La aplicación de la normativa vigente inherente a la actividad turística y de recreación.

Art. 10. SANCIONES.- El incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo será sancionado en el ámbito de las competencias de cada una de las instituciones involucradas, de acuerdo con la normativa vigente para cada caso.

Art. 11. Del Parque Nacional Galápagos.- Las actividades turísticas y deportivas en el territorio insular de Galápagos se regirán por la Ley de Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos, el Estatuto Administrativo y el Plan de Manejo del Parque Nacional Galápagos y demás normativa vigente.

Art. 12. RESPONSABILIDADES Y ATRIBUCIONES DE LA AUTORIDAD DE POLICÍA MARÍTIMA CUANDO SE LLEVEN A CABO ACTIVIDADES DE OBSERVACIÓN DE CETÁCEOS.-

- a) La autoridad de Policía Marítima controlará y monitoreará a las embarcaciones de tráfico nacional e internacional a través del sistema de monitoreo satelital, radares y sistemas de identificación automática en los espacios marítimos bajo jurisdicción nacional en donde se estén realizando las actividades de observación de cetáceos.
- b) A más de las actividades inherentes a su competencia establecidas en el código de Policía Marítima y demás normas aplicables, dispondrá el patrullaje de las unidades guardacostas, para vigilar los espacios marítimos bajo jurisdicción nacional, durante la temporada de observación de cetáceos.

DISPOSICIONES FINALES.- La ejecución y cumplimiento del presente Acuerdo Interministerial le corresponden al Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Turismo y Ministerio del Ambiente. Además, se realizarán las coordinaciones necesarias, en el ámbito de sus respectivas competencias, con la Secretaría Técnica del Mar.

El presente Acuerdo Interinstitucional entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Quito, a los 30 días del mes de mayo de 2014.

Lorena Tapia Nuñez
Ministra del Ambiente

Erick Alvarado
Ministro de Turismo (E)

Paola Cornejo Ayala
Ministra de Transporte Y Obras Públicas

Dra. María Fernanda Espinosa
Ministra de Defensa Nacional

Anexo Encuesta



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES

El presente cuestionario tiene como objetivo conocer la aceptación de un servicio de transporte al usuario dirigido a la isla Puna desde la parroquia Posorja. Por tal motivo solicito a usted su valiosa y sincera colaboración

Género:

Masculino	
Femenino	

Edad:

Entre 14 a 18 años	
Entre 19 a 39 años	
Entre 40 a 60 años	
Más de 61 años	

Actividad Laboral:

Estudiante	
Jubilado	
Ama de casa	
Otros	

En esta ciudad, es usted:

Residente	
Turista	

1. **¿Con qué frecuencia viaja hacia a la Isla Puna? Escoja una sola opción.**

- Solo en feriados
- Cada fin de semana
- 1 vez al mes
- 1 vez al año

2. **¿Ha alquilado usted algún medio de transporte marítimo para recorrer los diferentes sectores de la Isla Puna?**

- Si
- No

3. **¿Qué actividad prefiere realizar cuando está en la Isla Puna?**

- Caminar
- Acampar
- Dar paseos por el sector
- Explorar su flora y fauna
- Otra

4. **Si existiese un transporte fluvial que recorra los pueblos más cercanos a la Isla Puna, disfrutando de los paisajes naturales que ofrece, ¿Estaría dispuesto a utilizarlo?**

SI		NO	
----	--	----	--

Si contestó NO, termina la encuesta

5. ¿Con qué frecuencia utilizaría este medio de servicio turístico para recorrer la isla? Escoja la opción más conveniente.

- Diariamente
- 1 vez a la semana
- Cada 15 días
- 1 vez al mes

6. ¿En qué días específicamente utilizaría con mayor frecuencia esta embarcación?

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

7. ¿Dónde le gustaría que sea la estación de partida del transporte fluvial? Seleccione la más apropiada.

- Posorja
- Estero Salado
- Santa Elena
- Playas Villamil

8. ¿Qué tiempo le gustaría que dure el recorrido de este transporte?

- 10 - 20 minutos
- 21 - 30 minutos

_____ 31 - 40 minutos

_____ 41 - 50 minutos

9. ¿Cuál es el monto máximo que estaría dispuesto a pagar por el uso del medio de transporte fluvial?

_____ \$1.00 - \$3.00

_____ \$3.01 - \$5.00

_____ \$5.01 - \$7.00

_____ \$7.01 - \$9.00