



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

Facultad de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar

**“PROPUESTA DE DESARROLLO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
FLUVIAL COMO POTENCIAL TURÍSTICO-URBANO DE DURÁN PARA
TRANSFERENCIA DE PASAJEROS”**

TESIS DE GRADO

Previo a la obtención del Título de:

LICENCIADO EN TURISMO

Presentado por:

María Cristina Ruilova Mosquera

Guayaquil – Ecuador

2009

DEDICATORIA

A mi madre que fue padre y madre a la vez, pues su apoyo incondicional y esfuerzo fue fundamental durante mis años de estudio.

Ma. Cristina Ruilova Mosquera

AGRADECIMIENTO

A Dios en primer lugar por darme fuerza e iluminarme.

A mi director de Tesis Ing. Jaime Guerrero, por sus consejos y experiencia.

A mis maestros por brindarme sus conocimientos y ponerlos en práctica.

A mi madre y hermanos por sus alentadoras palabras y amor.

A mis amigos por su incondicional apoyo.

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

M.Sc. Jerry Landivar

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Ing. Jaime Guerrero

DIRECTOR DE TESIS

M.Sc. Julio Gavilanes

VOCAL PRINCIPAL

Arq. Parsival Castro

VOCAL PRINCIPAL

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de esta Tesis de Grado, me corresponde exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITOTAL”.

(Reglamento de Graduación de la ESPOL)

Ma. Cristina Ruilova M.

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo principal proponer un Sistema de Transporte Fluvial en el cantón Durán, para contribuir con el desarrollo urbanístico y potenciar turísticamente al cantón. En el capítulo uno se detalla las definiciones de turismo aplicadas a la propuesta como también los aspectos generales del destino que son: históricos, físicos, jurídicos, climáticos y morfológicos.

En el capítulo 2 se realiza un estudio sobre las rutas de transporte terrestre que atraviesan el cantón Durán y tienen como destino la ciudad de Guayaquil, vías de acceso y el promedio de visitantes al año. Este dato se ha considerado fundamental pues de aquí parte el manejo la demanda latente.

El capítulo 3 contiene las facilidades hidrográficas para la implementación de la propuesta, descripción del estudio batimétrico realizado por la Armada del Ecuador y la validación de la ruta navegable “Durán – Guayaquil” respaldada a través de carta náutica.

El capítulo 4 identifica a través del FODA las condiciones actuales del cantón Durán, los principales atractivos turísticos con los que cuenta y el incremento potencial turístico como ente dinamizador.

Finalmente en el capítulo 5 se reflejan los indicadores económicos necesarios para la edificación de la propuesta que son: costo de inversión, fuente de financiamiento, costos de funcionamiento, punto de equilibrio, prueba de acidez, ingresos promedios anuales, revisión de los flujos generados. Además de la sustentabilidad de la propuesta basada en: navegabilidad, demanda y rentabilidad.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
TRIBUNAL DE GRADUACIÓN	IV
DECLARACIÓN EXPRESA	V
RESUMEN	VI
INDICE GENERAL	VII
ABREVIATURAS	XII
ÍNDICE DE CUADROS	XIII
ÍNDICE DE IMÁGENES	XIV
ÍNDICE DE GRÁFICOS	XVI
ÍNDICE DE TABLAS	XVII
ÍNDICE DE ANEXOS	XVIII

ÍNTRODUCCIÓN	19
• Justificación	
• Objetivos	
CAPITULO 1 MARCO CONCEPTUAL, ANTECEDENTES Y SITUACION ACTUAL DEL CANTÓN DURÁN	21
1.1. El Turismo	21
1.1.1 Movimiento Físico (“en lugares distintos al de su entorno habitual”):.....	22
1.1.2 Estancia por un periodo determinado (“por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año”	23
1.1.3 Delimitación de la actividad (“las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias”):	23
1.1.4 Motivadores del viaje (“con fines de ocio, por negocios y otros”):	23
1.2. Tipos de Turismo	24
1.2.1 Turismo de Sol y Playa	24
1.2.2 Turismo Cultural	24
1.2.3 Turismo Verde o Ecoturismo	25
1.2.4 Turismo Rural	25

1.2.5	Turismo Urbano.....	26
1.2.6	Turismo Industrial.....	26
1.2.7	Turismo Deportivo.....	26
1.2.8	Turismo de Aventura.....	27
1.2.9	Turismo Fluvial.....	28
1.2.10	Turismo de Crucero.....	29
1.2.11	Turismo de Balnearios.....	29
1.2.12	Turismo Religioso.....	29
1.2.13	Turismo de Negocios y de Congreso.....	30
1.2.14	Turismo de Viajes de Incentivos y de Familiarización.....	30
1.2.15	Turismo Itinerante, Grandes Rutas Turísticas: Carretera, Ferrocarril.....	31
1.2.16	Turismo de Grandes Acontecimientos.....	31
1.2.17	Turismo de Parques Temáticos.....	32
1.2.18	Turismo de Compras.....	33
1.2.19	Turismo Científico.....	33
1.3.	Elementos del Sistema Turístico.....	33
1.3.1	La Oferta.....	34
1.3.2	La Demanda.....	36
1.3.3	Espacio Geográfico.....	37
1.3.4	Operadores del Mercado.....	38
1.4.	El Transporte dentro de la actividad turística.....	39
1.4.1	Importancia del Transporte en el Turismo.....	39
1.4.2	Tipos de Transporte Turísticos.....	40
1.5.	Atractivos Turísticos.....	42
1.5.1	Clasificación de los atractivos turísticos.....	43
1.6.	Datos Generales del Cantón Durán.....	44
1.6.1	Ubicación y Límites.....	46
1.6.2	Clima.....	47
1.6.3	Morfología.....	47
1.6.4	Jurisdicción Política - Administrativa.....	48

1.7.	Historia del Cantón Durán	49
1.8.	Iconografía de atractivos turísticos del cantón Durán	51
1.9.	Medios de Transporte en el Cantón Durán.....	53
CAPÍTULO 2 INVESTIGACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA INTERPROVINCIAL Y CAPACIDAD DE MANEJO DE LA TERMINAL Y VÍAS DE ACCESO A GUAYAQUIL		56
2.1.	Ciudad Dormitorio.....	56
2.2.	Vías de acceso a Guayaquil desde el cantón Durán	57
2.3.	Principales Distancias	59
2.3.1	Frecuencia Cooperativas Interprovinciales e Intercantoniales que atraviesan Durán	60
2.3.2	Frecuencia de pasajeros que llegan a Guayaquil a través de las Rutas Interprovinciales e Intercantoniales que atraviesan Durán	65
2.4.	Capacidad de Carga del Puente Rafael Mendoza Avilés	66
CAPÍTULO 3 FACILIDADES HIDROGRÁFICAS PARA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL EN EL RÍO GUAYAS.....		68
3.1.	Resultados del estudio de sedimentación y Batimetría del Río Guayas	70
3.1.1	Clases de sedimentación presentes en el río Guayas.....	71
3.1.2	Posibles causas que están originando la formación de bancos de arena en la cuenca baja del río Guayas	72
3.1.3	Estrechamiento del río Guayas por los cerros Santa Ana y Durán.....	78
3.1.4	Condiciones actuales de navegación en el Río Guayas	78
3.2.	Verificación del estado físico actual de los puntos de recepción y transferencia de pasajeros	81
3.3.	Capacidad de Carga de las lanchas.....	82
3.4.	Horarios de funcionamiento del servicio	83
CAPÍTULO 4 LA TRANSPORTACIÓN TERRESTRE Y FLUVIAL COMO REFUERZO DE DESARROLLO DEL TURISMO EN DURÁN		84
4.1.	FODA.....	84
4.1.1	Análisis FODA.....	85

4.2.	Infraestructura turística actual de Durán	89
4.3.	Inventario de atractivos turísticos.....	89
4.4.	Apertura de Plazas de Trabajo.....	98
4.5.	Incremento potencial en la afluencia turística del cantón.....	101
4.6.	Análisis para determinar potencial turístico.....	103
CAPÍTULO 5 PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSFERENCIA DE PASAJEROS DURÁN – GUAYAQUIL.....		110
5.1.	Viabilidad del proyecto fluvial para el desarrollo de Durán	110
5.1.1	Objetivo del Estudio de Mercado	111
5.1.2	Estructura Organizacional y Recursos Humanos	127
5.2.	Costo estimado de remodelación de los muelles existentes para desembarque de pasajeros	129
5.2.1	Inversiones Fijas	131
5.2.2	Costo de Ventas.....	132
5.2.3	Costo de la mano de obra directa	133
5.2.4	Depreciación.....	135
5.2.5	Gastos generales de administración	136
5.2.6	Aportes Financieros.....	137
5.2.7	Estados Financieros	137
5.2.8	Presupuesto de Ingresos	137
5.2.9	Estados de Resultados o Estado de pérdidas y ganancias.....	139
5.2.10	Flujo de caja del proyecto o cuadro de fuentes y usos de fondos de efectivo	141
5.2.11	Balance proyectado	144
5.2.12	Flujo de Efectivo	145
5.2.13	Indicadores de bondad financiera del proyecto.....	146
5.2.14	Valor presente neto, VPN (i).....	146
5.2.15	Tasa interna de retorno (TIR) (34.942%)	147
5.3.	Adquisición de lanchas para el transporte fluvial.....	147
5.3.1	Características & Especificaciones de barco de pasajero del 13m	148

5.3.2	Indicadores Financieros.....	148
5.4.	Distancia y tiempo estimado del recorrido en el sistema fluvial, dividido en tres tramos.....	151

CONCLUSIONES

RECOMEDACIONES

ANEXOS

BIBLIOGRAFÍA

LINKOGRAFÍA

ABREVIATURAS

- **EFE:** Empresa de Ferrocarriles del Ecuador
- **PAX:** Pasajeros
- **OMT:** Organización Mundial de Turismo
- **TTOO:** Tour Operadora
- **PMD:** Programa de Desarrollo Municipal
- **PROMADEC:** Programa de Saneamiento Ambiental para el Desarrollo Comunitario

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1.- Inversión en costos de muelles y áreas de construcción.....	130
Cuadro 2.- Inversión Total	131
Cuadro 3.- Costo de Venta.....	132
Cuadro 4.- Presupuesto de Sueldos	134
Cuadro 5.- Vida útil de activos.....	135
Cuadro 6.- Presupuesto de Gastos Administrativos y Ventas	136
Cuadro 7.- Ingresos por pasajes de servicio	138
Cuadro 8.- Estado de resultados	140
Cuadro 9.- Flujo de caja	142
Cuadro 10.- Situación financiera del proyecto	144
Cuadro 11.- Flujo de caja - Inversión VS año 5	146
Cuadro 12.- Análisis financiero.....	149
Cuadro 13.- Razones de eficiencia.....	150
Cuadro 14.- Razones de endeudamiento	150
Cuadro 15.- Indicadores de rentabilidad.....	151
Cuadro 16.- Indicadores de rendimiento	151

INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1.- Escudo del Cantón Durán	44
Imagen 2.-Acceso Durán – Guayaquil.....	45
Imagen 3.- Mapa geográfico del Cantón Durán	46
Imagen 4.- Clima Durán	47
Imagen 5.- Cantón Durán	48
Imagen 6.- Isla Santay.....	49
Imagen 7.- Locomotora estación Ferrocarril Durán	50
Imagen 8.- Malecón Durán.....	51
Imagen 9.- Muelle.....	51
Imagen 10.- Venta Fritada	51
Imagen 11.- Divino Niño	52
Imagen 12.- C.C. Durán Outlet.....	52
Imagen 13.- Feria Ganadera Montubia	52
Imagen 14.- Feria de Durán	53
Imagen 15.- Isla Santay.....	53
Imagen 16.- Transporte Terrestre de Durán	58
Imagen 17.- Rutas con destino Guayaquil.....	59
Imagen 18.- Dirección de las corrientes durante el reflujó	74
Imagen 19.- Ubicación de secciones para mediciones de corriente	75
Imagen 20.- Coordenadas de profundidad	76
Imagen 21.- Mapa de ubicación de sedimentos	77
Imagen 22.- Carta Náutica Navegabilidad río Guayas.....	79
Imagen 23.-Historia Navegabilidad Río Guayas	80

Imagen 24.- Modelo de lancha.....	82
Imagen 25.- Malecón Alfredo palacios.....	92
Imagen 26.- Malecón Roberto Gilbert.....	93
Imagen 27.- Isla Santay.....	93
Imagen 28.- Parque Divino Niño.....	95

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.- Frecuencia de transportación a la Ciudad de Guayaquil	117
Gráfico 2.- Razones por las cuales se transportan hacia Guayaquil	118
Gráfico 3.- Conocimiento de lugares turísticos del cantón Durán	119
Gráfico 4.- Conocimiento de lugares turísticos del cantón Durán	120
Gráfico 5.- Frecuencia de visitas a lugares turísticos del cantón Duran.....	121
Gráfico 6.- Tipos de acompañantes al visitar los lugares turísticos en el cantón Durán.	122
Gráfico 7.- Predilección atractivos del cantón Durán.....	123
Gráfico 8.- Aceptación de la propuesta de una terminal fluvial en el cantón Durán	124
Gráfico 9.- Preferencias a encontrar en la terminal fluvial.....	125
Gráfico 10.- Preferencias del costo por el servicio de transportación fluvial	126

INDICE DE TABLAS

Tabla I.- Clasificación atractivos turísticos.....	43
Tabla II.- Frecuencia Cooperativas Rutas Terrestres	60
Tabla III.- Frecuencia de Pasajeros que Llegan a Guayaquil.....	65
Tabla IV.- Análisis FODA.....	85
Tabla V.- Hoteles, hosterías y ferias de exposición	97
Tabla VI.- Tabla de cálculo muestra.....	112

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo A.- Declaración de Durán como cantón	158
Anexo B.- Declaración donación de terreno para la construcción de la terminal terrestre en el cantón Durán	163
Anexo C.- Fichas de atractivos turísticos del cantón Durán	164
Anexo D.- Planos de ubicación de la propuesta	197
Anexo E.- Recortes de diarios acerca del crecimiento económico en el cantón Durán	208

INTRODUCCIÓN

- **Justificación**

La concentración de la población en ciudades cercanas a ciudades satélites, ha puesto la necesidad de implementar un sistema de transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana.

La contaminación ambiental que generan los sistemas clásicos de transportación terrestre hace necesaria la búsqueda de sistemas alternativos que permitan utilizar las vías fluviales, en este caso la existente entre la ciudad de Guayaquil y el cantón Durán.

El cantón Durán cuenta con una población de 171.962 habitantes divididos en varios sectores de los cuales el 80% se dirige hacia la ciudad de Guayaquil para realizar diferentes actividades, siendo predominante la de carácter laboral, seguida por la educativa y por último la comercial. Según datos proporcionados por el INEC, la población del cantón Durán crece en un 3% anualmente, situación que repercute drásticamente en la movilización debido a la alta densidad ocasionada por los automotores. Esto nos indica que el puente “Rafael Mendoza Avilés” es la única vía de acceso más cercana hacia Guayaquil, soportando una sobrecarga de buses de transporte público y privado. Para aliviar en alguna manera el congestionamiento que sufre el puente “Rafael Mendoza Avilés” por parte de los buses interprovinciales e internacionales, se estableció que durante el lapso de 14 horas comprendidas entre las 06H00 hasta las 18H00, la única vía de acceso hacia Guayaquil sería estrictamente por el PAN (Puente Alterno Norte), lo cual perjudicó a los pasajeros con el tiempo de viaje añadiendo una hora más a su recorrido y a los transportistas elevando el costo de sus servicios. Actualmente los buses transitan nuevamente por el puente Rafael Mendoza A. Ciudades con menor cantidad de población y menor extensión territorial como Milagro, Salinas, cuentan con Terminales Terrestre. Aprovechando el recurso más

cercano que es el río Guayas, lo ideal sería contar con una Terminal fluvial que funcione en conjunto con el transporte terrestre para llevar a cabo la transferencia de pasajeros hacia Guayaquil, partiendo desde el cantón Durán y viceversa. Es decir que trataremos a Durán y Guayaquil como dos polos que interactúan con gran movilidad poblacional debido a su cercanía y la facilidad que ofrece el Río Guayas como vía alterna entre estos dos puntos.

- **Objetivos**

- Objetivo general

- Promover el desarrollo turístico y urbano del cantón Durán por medio de la construcción de la terminal fluvial que funcione dualmente con el transporte terrestre, aliviando el congestionamiento del puente Rafael Mendoza Avilés.

- Objetivos específicos

- Propiciar el desarrollo del cantón Durán, con obras de infraestructura para el transporte turístico.
 - Contribuir a la generación de empleos a través de la creación de locales comerciales dentro de la Terminal de transferencia
 - Utilizar el sistema fluvial como alternativa de transporte hacia Guayaquil para aliviar el tráfico del Puente Rafael Mendoza A. y promover turísticamente al cantón.

CAPITULO 1 MARCO CONCEPTUAL, ANTECEDENTES Y SITUACION ACTUAL DEL CANTÓN DURÁN

1.1.El Turismo

El Turismo es una actividad socioeconómica compleja y multidisciplinaria. Es decir que engloba una gran variedad de sectores económicos y diversas disciplinas. Es por esto que uno de los grandes retos del turismo fue encontrar una definición consensuada por todos, capaz de definirla.

Para llegar a esta definición fueron evaluadas diferentes definiciones elaboradas por un sinnúmero de académicos y expertos en diferentes campos relacionados con el turismo.

El lograr encontrar esta definición es de fundamental importancia para crear un sistema coherente de estadísticas turísticas, las cuales generan los siguientes beneficios:

- Fomentar la elaboración de estadísticas turísticas aplicadas tanto a nivel nacional como a nivel internacional.

- Aportar datos fiables a los diferentes actores del turismo (profesionales, gobiernos, etc.). Para de esta forma fomentar el mejor conocimiento del mercado turístico en un sentido amplio, incrementando la competitividad de los destinos.
- Suministrar una conexión entre la oferta y la demanda turística.
- Conocer las magnitudes económicas del mercado turístico, así como los impactos en la economía global y regional.

Luego de las muchas definiciones que se utilizaban años atrás, en 1994 la OMT¹ desarrollo una definición de turismo que, hasta la actualidad, es la aceptada por la mayoría de las naciones.

“El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros.”

OMT, 1994

Esta definición recoge todos los anteriores puntos positivos y a su vez formaliza la todos los aspectos de la actividad turística.

Esta definición comprende cuatro elementos básicos:

1.1.1 Movimiento Físico (“en lugares distintos al de su entorno habitual”): Con este elemento se resalta el hecho de que esta actividad se desarrolla fuera del entorno habitual de las personas. Las personas deben de trasladarse a lugares a donde no se trasladan frecuentemente. De esta forma, por ejemplo, los trabajadores fronterizos, quedarían excluidos de las estadísticas de turismo.

¹ OMT; Organización Mundial del Turismo

1.1.2 Estancia por un periodo determinado (“por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año”): Con esto se delimita la estancia, el tiempo en el que permanecen en el destino turístico, a un máximo de un año. Elemento esencial para poder diferenciar a los turistas de los residentes.

El destino turístico, es el lugar a donde los turistas se dirigen.

Los residentes son las personas que permanecen, que viven, en un lugar geográfico determinado, o sea los que viven en el destino turístico estudiado.

1.1.3 Delimitación de la actividad (“las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias”): Se resalta el hecho de que el turismo empieza en el mismo momento que la persona comienza su viaje y no cuando llega al destino. O sea que el viaje que realiza para llegar al destino turístico está incluido dentro de la actividad turística.

1.1.4 Motivadores del viaje (“con fines de ocio, por negocios y otros”): Introducción de los posibles elementos motivadores del viaje, por los cuales las personas desean viajar a otros lugares. Es decir 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.

Las causas del fenómeno turístico se atribuyen directamente a dos factores:

- Acortamiento de las distancias por la fluidez en las vías de transporte.
- La elevación de los niveles de vida en el campo: económico, cultural, social y educacional de las grandes masas.

1.2. Tipos de Turismo

1.2.1 Turismo de Sol y Playa

El turista busca básicamente un clima agradable (sol y temperatura cálida) y el litoral, con sus playas acondicionadas para el baño. Aunque el tipo de clientela puede y suele ser muy diverso, este segmento de mercado está absolutamente controlado por los **TTOO²**.

Como destinos destacan, en el ámbito nacional, todo el litoral peninsular e insular. A escala internacional tienen gran importancia en la zona del mediterráneo, del Caribe y del Pacífico.

1.2.2 Turismo Cultural

Se entiende por el conjunto de actividades que se desarrollan con el fin de facilitar al turista unos conocimientos y ampliar su cultura desde una perspectiva del tiempo libre y de la civilización del Ocio.

² *TTOO; Tour Operadora*

El tipo de turista se caracteriza por un nivel intelectual medio o alto interesado por el pasado histórico de la región, así como motivado por una formación cultural permanente.

Es España, prácticamente todas las comunidades Autónomas ofrecen recursos de esta topología. A escala mundial, se destacan Europa, Oriente Medio, Asia y América.

1.2.3 Turismo Verde o Ecoturismo

Es la actividad turística que implica un interés científico e instructivo por la montaña, el paisaje, la flora y la fauna, especialmente en espacios protegidos como parques nacionales, parques naturales, reservas, etc.

El tipo de turista es el tiene unas inquietudes ecológicas y está interesado por la cultura de la naturaleza.

1.2.4 Turismo Rural

Este turismo denominado también agroturismo, turismo de interior, se conoce como el conjunto de actividades que se desarrollan en contacto con la naturaleza, la vida en el campo o en pequeñas poblaciones rurales. El alojamiento durante el desarrollo de esta actividad se realiza en casas de campo acondicionadas, ofreciendo además otros servicios turísticos complementarios.

El turismo familiar o de tercera edad son los principales clientes de esta modalidad, así como el turismo infantil u juvenil a través de la organización de campamentos y colonias.

Numerosos países europeos y estados unidos han implantado este tipo de turismo por el auge que tiene.

1.2.5 Turismo Urbano

Se entiende por la actividad de tiempo libre que se puede desarrollar en las grandes ciudades durante un tiempo más o menos prolongado (entre un fin de semana y una semana). Las agencias de viajes y los tours operadores organizan paquetes turísticos con destinos al futurismo urbano, con precios ventajosos.

Se caracteriza por un turismo individual, con poder adquisitivo medio o elevado, amantes de la cultura, las compras, los espectáculos. Las grandes ciudades como Madrid, Barcelona, New York, Paris, Roma, etc., son los destinos más relevantes.

1.2.6 Turismo Industrial

Esta nueva actividad turística consiste en la realización de visitas programadas a empresas-agrícolas, industriales, y de servicios que pueden tener un interés especial por su producto o servicio, instalaciones, producción, etc.

Suelen ser o bien hombres de negocios o turistas interesados por el sector industrial o bien escolares o estudiantes como actividad extra escolar.

Cualquier lugar geográfico que debido a la explotación o producción de productos y servicios con una larga tradición sean de interés turístico. Ejemplo pueden ser las bodegas de elaboración de vinos y cavas.

1.2.7 Turismo Deportivo

Aunque es una actividad ya tradicional en tiempo libre o vacacional, la incorporación de nuevos deportes ha hecho que vuelva a tener auge en la última década.

Se entiende por la actividad de tiempo libre que se puede desarrollar en las grandes ciudades durante un tiempo más o menos prolongado (entre un fin de semana y una semana). Las agencias de viajes y los tours operadores organizan paquetes turísticos con destinos al futurismo

Las principales actividades o deportes son:

- Turismo náutico
- Deporte de invierno
- Caza y Pesca
- Golf

Los principales turistas de esta categoría son los amantes del deporte. Los destinos se corresponden a las situaciones geográficas donde se den las condiciones idóneas para practicar el tipo de deporte elegido.

1.2.8 Turismo de Aventura

De reciente creación y moda, se puede dividir en dos actividades, deportes de aventura y viajes y circuitos de aventura.

- Deporte de aventura

Aparte de los deportes de aventura tradicionales, están surgiendo nuevas modalidades como la aerostación, rappels, kayak, paracaidismo, puenting, rafting, windsurfing, marcha a caballo, senderismo, etc. Los principales seguidores de esta modalidad es el público juvenil, nómada, aventurero, amante del riesgo, con poder adquisitivo mediano. Debido a la gran posibilidad que de este tipo de actividad podemos encontrar destinos en los cinco continentes.

- Viajes y Circuitos de Aventura

El turismo de aventura no consiste solo en la práctica de una serie de deportes (con mayor o menor grado de riesgo) sino también en viajes cuyos itinerarios y circuitos ofrecen dificultades no tanto por el deporte a practicar en sí, sino por los sistemas de transporte, el alojamiento disponible, forma de manutención, tipo de equipaje, etc.

Hoy en día existen agencias de viajes especializadas en este tipo de actividad, destinadas preferentemente a personas jóvenes, con bajo, medio poder adquisitivo.

Los desiertos y las selvas Africanas, regiones montañosas de Sudamérica y Asia son los principales destinos.

1.2.9 Turismo Fluvial

Esta actividad surgida en los ríos y canales de Francia y Holanda, se ha extendido a otros países donde existen ríos y canales navegables.

Consiste en pasar unas vacaciones (que pueden oscilar entre el fin de semana hasta una o dos semanas) navegando con pequeñas embarcaciones de entre 4 o 12 semanas, donde el turista se aloja, tiene la manutención, el descanso y las actividades de esparcimiento y recreo.

El principal público es el turismo juvenil, turismo familiar, amante de la naturaleza, del descanso de la contemplación del paisaje con un poder adquisitivo medio. Holanda y Francia son los principales destinos de esta modalidad, extendiéndose a otros países europeos con ríos navegables.

1.2.10 Turismo de Crucero

Desde un pequeño crucero marítimo de unas horas por la costa hasta la vuelta al mundo de unos tres meses de duración, los viajes de cruceros se han diversificado considerablemente en todos los sentidos.

Los cruceros son un servicio turístico discrecional con, por lo general, un itinerario circular, aunque hay también combinaciones de avión, barco, hotel.

Turismo individual o colectivo son los principales públicos, amantes del descanso, el placer, el mar, con un poder adquisitivo alto y medio.

Podemos distinguir, por una parte, los cruceros fluviales y por otra parte los cruceros marítimos.

1.2.11 Turismo de Balnearios

Este tipo de turismo es uno de los más antiguos, siendo en la actualidad de las actividades turísticas más en auge.

Al tratamiento de unas aguas minero-medicinales, la asistencia médico sanitaria. Se suma hoy al turismo del balneario el tratamiento del stress de la trepidante vida diaria.

Acoge, principalmente turismo de tercera edad, familiar, profesionales con una actividad de estrés y turistas que quieren cuidar su cuerpo. Poder adquisitivo medio y alto.

1.2.12 Turismo Religioso

Las peregrinaciones es otra actividad turística que tiene una gran importancia no solamente religiosa, sino también histórica, económica,

cultural y social, creando en estos lugares sagrados toda una infraestructura para poder atender sus necesidades materiales y espirituales.

-Roma, Tierra Santa, Santiago de Compostela

-Religión musulmana, La Meca, Medina, Jerusalén.

-Etc.

1.2.13 Turismo de Negocios y de Congreso

Este tipo de turismo está muy relacionado con el turismo urbano, por desarrollarse generalmente en el mismo medio (grandes ciudades o en poblaciones con una tradición industrial, comercial, científica o cultural).

Aunque la actividad comercial, de negocios o de congresos, en el sentido estricto, no es una actividad turística, si que tiene una gran vinculación a ella por las actividades paralelas que se desarrollan a la actividad principal de los profesionales.

El segmento de la población característica de esta modalidad, se encuentra básicamente en profesionales, decenas de negocios, con poder adquisitivo medio y alto. Los destinos son generalmente las grandes ciudades.

1.2.14 Turismo de Viajes de Incentivos y de Familiarización

El viaje de incentivos es una actividad turística que consiste en organizar, viajes turísticos, de esparcimiento y de recreo para empleados de empresa con el fin de motivarlos, estimularlos, premiarlos por su labor profesional o para premiar a vendedores y clientes por su actividad de venta o de compra.

El viaje de familiarización es una actividad turística que consiste en organizar viajes, visitas, estancias para vendedores profesionales con el fin de que se informen y se conozcan el producto o el servicio que posteriormente van a vender.

Básicamente estaría integrada por profesionales comerciales, empleados y clientes de empresas, etc. En principio cualquier destino nacional o internacional, tanto para promoción comercial o informativa como para vacaciones o descanso.

1.2.15 Turismo Itinerante, Grandes Rutas Turísticas: Carretera, Ferrocarril

Consiste en realizar un itinerario turístico (tanto en tren, coche, autocar, etc.) en el que se compaginan los aspectos culturales, de descanso, recreativo, antropológicos, etc. Esta actividad puede ser tanto individual como colectiva pudiendo ser organizada tanto por agencias de viajes, TTOO, así como del propio turista.

Abarca un gran abanico de clientela (edad, nivel cultural, posición social, poder adquisitivo, etc.).

Todas las grandes rutas turísticas, ya sean tanto por carretera como por ferrocarril se consideran destinos de esta modalidad turística.

1.2.16 Turismo de Grandes Acontecimientos

El turismo de los grandes acontecimientos está relacionado con las grandes actividades nacionales o internacionales que se desarrollan en todos los campos, especialmente en los económicos, comerciales, científicos, deportivos y culturales.

Las grandes ciudades son las que pueden lograr este tipo de acontecimientos en cuanto a infraestructura, servicios, oferta complementarios poder organización, etc.

Como principal ejemplo están las ciudades olímpicas, las exposiciones universales, etc.

1.2.17 Turismo de Parques Temáticos

Los parques temáticos, que surgieron en Estados Unidos en los años cincuenta se han extendido por países europeos.

Podemos clasificar según su temática, en:

- Parques zoológicos
- Parques acuáticos
- Parques de fauna marina
- Parques tecnológicos
- Parques de diversiones o recreativos
- Parques naturales
- Otros parques de temática específica

Para poder atender la cantidad de turistas que genera la atracción, cabe crear en la zona una infraestructura adecuada, además de las propias del parque (transporte, alojamiento, restauración, zona comercial, etc.).

El segmento de población que viaja para acudir a los parques temáticos varía según el tipo de parque.

1.2.18 Turismo de Compras

Aunque muy relacionado con el turismo urbano, podemos establecer la actividad de turismo de compras como destino principal en determinados espacios geográficos (puestos fronterizos, países, ciudades, etc.) donde, por motivos fiscales y comerciales, puede comprarse una serie de productos más baratos.

Abarca un segmento de población turística amplio, generalmente con poder adquisitivo medio y alto. Países comerciales y con normativa fiscal que ofrece grandes ventajas como Andorra, Singapur, Hong Kong, son destinos preferenciales.

1.2.19 Turismo Científico

Aunque puede estar relacionado con el turismo cultural o el turismo verde, el turismo científico se ha construido ya en una actividad turística personalidad propia, basada en visitas, estancias o viajes a lugares geográficos donde la naturaleza a través de su orografía, fauna, flora, fenómenos y países naturales ofrecen posibilidades para conocer más de cerca todo lo relacionado con las ciencias naturales.

El principal segmento de población de esta actividad es población estudiantil, académica y cualquier otra amante de la naturaleza y la ciencia. Los destinos los encontramos en cualquiera de los cinco continentes.

1.3. Elementos del Sistema Turístico

El turismo es una actividad que se caracteriza, entre otras cosas, por su complejidad. En ella, intervienen una variedad de elementos que

interactúan entre sí, es decir que se relacionan entre sí, y de esta interacción es que depende el futuro del destino turístico.

Es la obligación del planificador turístico estudiar el comportamiento de todos estos elementos y utilizar las herramientas necesarias para poder hacer que estos interactúen de la mejor manera posible.

En todo destino podemos encontrar cuatro elementos claves:

- La Oferta
- La Demanda
- El Espacio Geográfico
- Los Operadores del Mercado

1.3.1 La Oferta

La oferta turística es el “conjunto de productos turísticos y servicios puestos a disposición del usuario turístico en un destino determinado, para su disfrute y consumo”

OMT, 1998

Es decir son todas las empresas de bienes y servicios que tienen como finalidad dar un bien o servicio al turista dentro del destino turístico. Es necesario tener en cuenta que muchos, con una visión demasiado amplia del turismo, cuentan a las agencias de viaje, de transporte regular y a los organismos promotores del turismo como parte de la oferta. Estos pertenecen a los operadores del mercado, que son quienes deben de juntar a la oferta con la demanda.

Son un ejemplo de la oferta turística, los hoteles, los restaurantes, las casas que venden souvenir, las empresas que ofrecen visitas a diferentes lugares dentro del destino, empresas de autobuses dentro del destino, entre otros.

La oferta se basa en el concepto de gasto turístico para identificar a la oferta, de acuerdo a donde se realice este gasto. De esta forma, tomando en cuenta que por gasto turístico se entiende a “todo gasto de consumo efectuado por un visitante o por cuenta de un visitante, durante su desplazamiento y su estancia dentro del lugar de destino” (OMT, 1996) podemos delimitar la oferta y clasificarla en los siguientes apartados:

- Alojamiento.
- Alimentación.
- Transporte.
- Ocio, cultura, actividades deportivas.
- Compras.
- Otros.

Debemos de tener en cuenta que la oferta, es un “todo” que está integrado en sí mismo, no es solamente la suma de diferentes elementos. Un fallo en cualquiera de los aspectos ofertados contribuirá a la mala imagen del destino en general.

Si un turista está contento con el hotel, con las visitas, con los negocios en donde compro sus recuerdos, etc., pero no está contento con los lugares de comida, la evaluación que tendrá del destino será menor. Por esto todos los otros elementos se verán afectados.

Por último otra de las características de la oferta, es que no es utilizada solamente por los visitantes, sino que también es utilizada por los residentes del destino turístico.

1.3.2 La Demanda

Se entiende por demanda turística al “número total de personas que viajan o que desean viajar durante un periodo determinado para disfrutar de equipamientos turísticos y de servicios en un lugar de trabajo distinto del de residencia habitual”

Mathieson y Wall, 1982

Dentro de este concepto se encuentra un grupo diverso de personas con personalidades e intereses diferentes, además de tener características socio demográficas, motivaciones y experiencias diversas. De estas características que provienen su complejidad y la necesidad de un continuo y exhaustivo estudio para prever su tendencia y los cambios en la misma.

Dentro de la demanda podemos dividir la misma en dos tipos de demanda diferente, la demanda efectiva y la latente.

- **La demanda efectiva:** se refiere a todas las personas que participan de la actividad turística durante un período determinada. Son las personas que efectivamente viajan.
- **La demanda latente:** son las personas que no viajan por un motivo determinado pero que desean hacerlo. Algunos de las causas de que esta demanda no se haya manifestado, es o porque no poseen

el dinero necesario, o porque no encuentran una oferta que satisfaga sus necesidades.

Es lo más recomendable estudiar este tipo de demanda, porque representa un grupo de personas que si le ofrecemos algo que ellos necesiten, vendrán a nuestro destino.

Un ejemplo de demanda latente, sería todas las personas que no vienen al destino porque el servicio no es bueno, pero les interesa el destino. Si se mejorara el servicio del destino, estas personas no dudarían en viajar hacia el mismo.

1.3.3 Espacio Geográfico

Por espacio geográfico, se entiende la “...base física donde tiene lugar la conjunción entre la oferta y la demanda y en donde se sitúa la población residente...”

OMT, 1998

Este elemento es muy importante ya que si no se tuvo en cuenta en la planificación turística, puede traer problemas debido a que es un factor importante de relación.

Hay que tener en cuenta que la experiencia turística tiene lugar en este espacio geográfico. Podemos concluir con que este espacio coincide con el concepto de destino turístico, que es el “país, región o ciudad hacia el que se dirigen los visitantes, teniéndolo como su principal objetivo”

Bull, 1994

El espacio geográfico es donde se realizara la actividad turística. El saber cómo manejarlo es importante porque tendremos una gran cantidad de gente que vendrá a ese espacio geográfico.

1.3.4 Operadores del Mercado

Los operadores del mercado son “Aquellas empresas y organismos cuya función principal es facilitar la interrelación entre la oferta y la demanda.”

OMT, 1998

Estos operadores intervienen en la interacción entre los consumidores finales (los visitantes) y los productos turísticos (bien o servicio, destino turístico) y la oferta complementaria (Alojamiento, alimentación, etc.). Dentro de estos operadores del mercado, podemos encontrar a las agencias de viajes (minoristas, mayoristas, minoristas-mayoristas), los grandes TTOO y las centrales de reservas.

Estos operadores son los que nos ayudaran a “conectar” nuestro producto con esa demanda potencial y se encargaran de hacer que esos futuros turistas adquieran o contraten los servicios en el destino más fácilmente.

Debemos recordar que en el turismo no se venden los atributos físicos del producto, sino más bien, la capacidad que este tiene para satisfacer los deseos o la expectativas." y allí: "donde el primero y más importante son los atractivos turísticos, y estos determinan la selección por parte del turista" pues inducen a este a visitar determinados lugares.

1.4.El Transporte dentro de la actividad turística

Históricamente el desarrollo del turismo ha estado relacionado con el desarrollo del transporte, ya que, por definición; El turismo implica desplazamiento fuera del lugar de residencia habitual.

Definen transporte como el medio de alcanzar el destino turístico y también el medio de moverse dentro del propio destino.

Burkart y Medlik, 1981

1.4.1 Importancia del Transporte en el Turismo

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

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

- Trazado de líneas férreas
- Autopistas
- Rutas Aéreas
- Rutas Marítimas

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

El incremento del turismo ha sido propicio para desarrollar medios de transporte, ésta creciente demanda turística ha permitido potenciar el servicio de transporte y mejorar la calidad de estos.

Esta demanda es cada vez más exigente y sofisticada, que busca calidad buenos precios en sus desplazamientos.

Se debe añadir que en la mejora de la calidad de los transportes ha influido también la fuerte competencia existente en este mercado que ha generado la necesidad de diferenciar sus productos mediante reducción de costos y la oferta de una mayor calidad.

1.4.2 Tipos de Transporte Turísticos

1.4.2.1 Transporte Terrestre

- **Transporte por Carretera:** Medio de transporte de viajeros de uso común. Los traslados pueden realizarse en autocar o en automóvil. El primero se utiliza por las empresas de transporte públicas o privadas por carretera y disponen de una flota de autocares con la que pueden prestar su servicio en régimen de línea regular o en servicio discrecional. El

segundo suele ser de propiedad particular individual o en régimen de alquiler con o sin chofer. Las ventajas del transporte por carretera son la libertad de acción, la comodidad, la economía de costes y la flexibilidad, aunque también presenta inconvenientes tales como las congestiones de tráfico, la contaminación atmosférica y la ruptura de países por el establecimiento de nuevas carreteras y autopistas.

- **Transporte Ferroviario:** Es aquel que está organizado por las compañías ferroviarias públicas o privadas, que prestan un servicio de transporte por tren y que disponen de una infraestructura compleja basada en una flota de convoyes de trenes, una red de vías y estaciones con los servicios técnicos y servicios para el pasajero.

1.4.2.2 Transporte Fluvial

Consiste en el traslado de productos o pasajeros de unos lugares a otros a través de ríos con una profundidad adecuada. El transporte fluvial es una importante vía de comercio interior, por lo que, en ríos con las infraestructuras suficientes son muy importantes. Apareció en el Neolítico, y ya, en aquella época, se utilizaba para el intercambio de productos (para su transporte). Aunque hace unas décadas el transporte fluvial pasó por un cierto declive, en la actualidad se está intentando habilitar antiguos ríos que fueron importantes en su época para hacerlos navegables. Existen varios tipos de barcos dependiendo del producto que lleven o si simplemente transportan a personas, y también hay que tener en cuenta que no todos los productos pueden ser transportados.

1.4.2.3 Transporte Aéreo

Servicio de transporte que ofrecen las compañías aéreas públicas o privadas en régimen de vuelo regular, chárter u otros tipos de servicios como aerotaxis, carga, etc. Es el medio de transporte técnicamente más rápido.

1.5. Atractivos Turísticos

Una atracción turística, o atractivo turístico es un lugar de interés que los turistas visitan, generalmente por su valor cultural inherente o exhibido, significancia histórica, belleza natural o artificial, original, porque es raro, misterioso, o para la recreación y diversión

“Cualquier elemento que pueda inducir un turista a que este visite un determinado lugar”

<http://www.w3.org>

“Los atractivos son un elemento crucial en la motivación del turista al viajar, y generalmente la afluencia de turistas a un lugar genera actividad económica conexas como ser: hotelería, gastronomía, agencias receptoras que realizan excursiones, comercios locales, entre otros; y desarrollo de infraestructura para el acceso y disfrute del atractivo turístico”.

http://es.wikipedia.org/wiki/Atractivo_turístico

1.5.1 Clasificación de los atractivos turísticos

Tabla I.- Clasificación atractivos turísticos

CATEGORÍA	TIPO
<u>SITIOS NATURALES</u>	<ul style="list-style-type: none">- Montañas- Planicies- Costas- Lagos, lagunas y esteros- Ríos y arroyos- Caídas de agua- Grutas y cavernas- Lugares de observación de flora y fauna- Lugares de caza y pesca- Caminos pintorescos- Termas- Parques nacionales y reservas de flora y fauna
<u>MUSEOS Y MANIFESTACIONES CULTURALES HISTÓRICOS</u>	<ul style="list-style-type: none">- Museos- Obras de arte y técnica- Lugares históricos- Ruinas y sitios arqueológicos
<u>FOLKLORE</u>	<ul style="list-style-type: none">- Manifestaciones religiosas y creencias populares- Ferias y mercados

	<ul style="list-style-type: none"> - Música y danza - Artesanías y artes populares - Comidas y bebidas típicas - Grupos étnicos - Arquitectura popular y espontánea
<p><u>REALIZACIONES TÉCNICAS, CIENTÍFICAS O ARTÍSTICAS CONTEMPORÁNEAS</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Explotaciones mineras - Explotaciones agropecuarias - Explotaciones industriales - Obras de arte, técnica - Centros científicos y técnicos

Fuente: Boullon, 1978

1.6. Datos Generales del Cantón Durán

Imagen 1.- Escudo del Cantón Durán



Fuente: Municipio de Durán

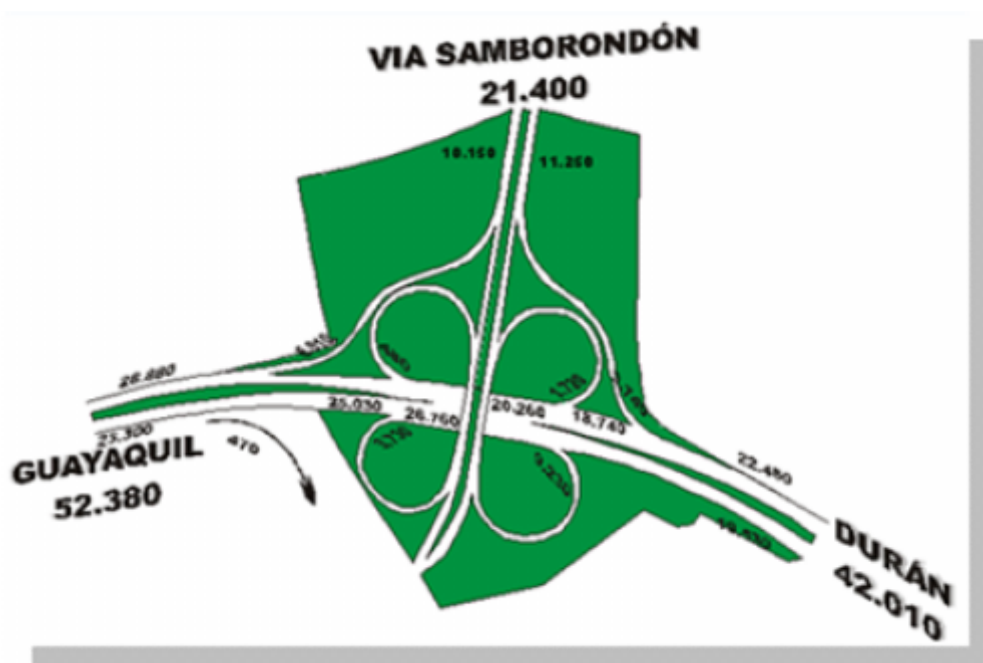
El cantón Durán forma parte de la provincia del Guayas y por su ubicación privilegiada es considerado uno de los más importantes. Fue creada como

parroquia rural del cantón Guayaquil el 16 de octubre de 1902 y el 10 de enero de 1986 fue convertida en cantón durante el gobierno del Dr. León Febres Cordero, publicado en el Registro Oficial N° 352 del 10 de enero de 1.986 (Ver Anexo 1).

Según el censo realizado por el INEC en el año 2001 tiene una población de 178.714 habitantes de los cuales 174.531 viven en la zona urbana y 4.183 en la zona rural.

Es el punto de acceso más rápido desde Durán a la ciudad de Guayaquil es a través del Puente Rafael Mendoza Avilés.

Imagen 2.-Acceso Durán – Guayaquil



Fuente: Municipio de Durán

1.6.1 Ubicación y Límites

Sus límites son:

- Norte: Río Babahoyo.
- Sur: El Cantón Naranjal.
- Este: El Cantón Yaguachi.
- Oeste: El Río Babahoyo.

Imagen 3.- Mapa geográfico del Cantón Durán



Fuente: IGM, 2007

1.6.2 Clima

El clima característico del cantón Durán es cálido con temperaturas que oscilan entre 25° a 30°.

Imagen 4.- Clima Durán



Fuente: Autora/Marzo 2008

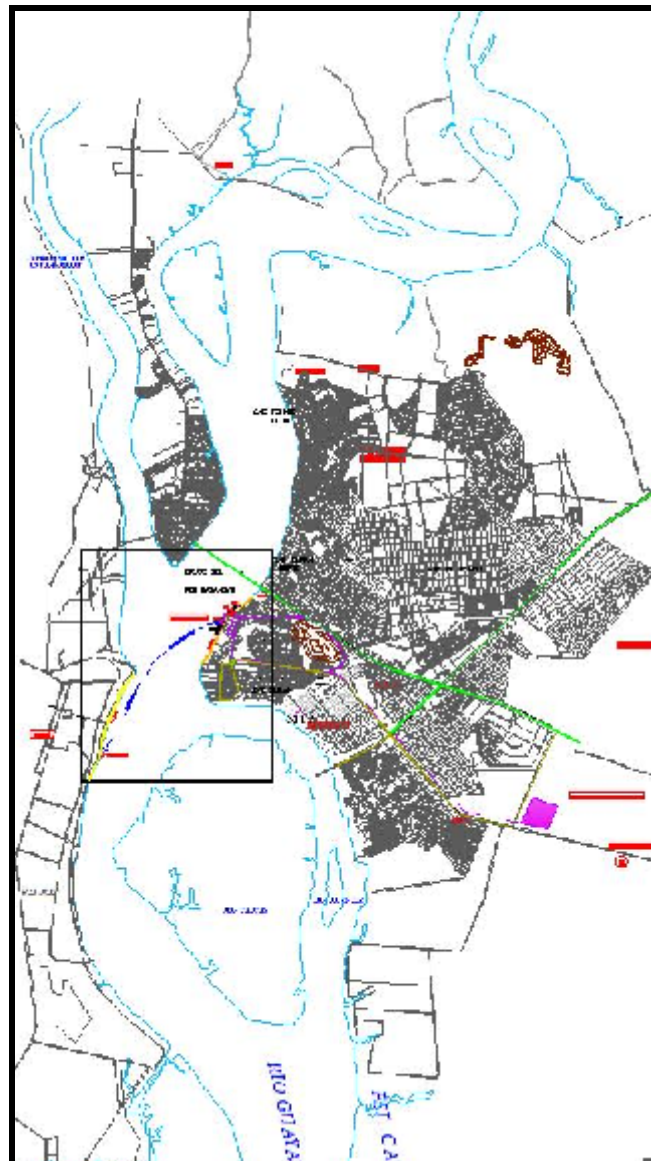
1.6.3 Morfología

El perímetro urbano fue originalmente irregular, con varios cerros, riachuelos y lagunas que aún se presentan pero en menor escala que al inicio. Existen aproximadamente 2 canteras de piedra caliza para la construcción en la zona sur y noreste del centro de la ciudad, que previamente fueron cerros de una cadena montañosa que se conectaba hasta las orillas del río Daule, donde se une con el Babahoyo. Por la parte suroeste se encuentra una pequeña cadena de elevaciones, donde se destaca el cerro de las cabras, con una altura de 88 metros sobre el nivel del mar. Por la parte occidental se encuentran suelos aptos para la agricultura y en la parte norte el suelo se caracteriza por ser bajo, permitiendo el asentamiento del mayor porcentaje de los habitantes.

1.6.4 Jurisdicción Política - Administrativa

Su jurisdicción política administrativa, comprende la parroquia Eloy Alfaro y la Isla Santay.

Imagen 5.- Cantón Durán



Fuente: CARTOTECNA, 2007

Imagen 6.- Isla Santay



Fuente: Municipio de Durán

1.7. Historia del Cantón Durán

Por ordenanza municipal el 16 de octubre de 1.902 fue creada como parroquia rural del cantón Guayaquil, condición que fue ratificada por el Concejo de Guayaquil el 5 de junio de 1.920, otorgándole el nombre de Eloy Alfaro, en homenaje a la memoria del " Viejo Luchador".

Posteriormente, debido a su situación vecina con Guayaquil alcanzó desarrollo comercial e industrial, por lo que en diciembre de 1.985 el Plenario de las Comisiones Legislativas Permanentes expidió el decreto de su cantonización, el mismo que, sancionado el 27 de diciembre por el Presidente de la República, Ing. León Febres Cordero Rivadeneira, fue publicado en el Registro Oficial N° 352 del 10 de enero de 1.986.

Durán es la estación terminal del ferrocarril Durán – Quito, y está unida al Puerto Principal a través del puente de la Unidad Nacional, llamado también Rafael Mendoza Avilés. Tuvo una notable participación en la historia de las revoluciones liberales, cuando el 22 de enero de 1.912 se firmó en ella el Tratado de Durán entre alfaristas y placistas; documento que fue traicionado a los pocos teniendo como trágico fin el 28 de enero en Quito.

Imagen 7.- Locomotora estación Ferrocarril Durán





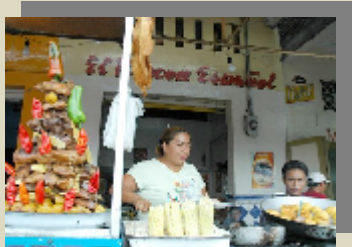
Fuente: Municipio de Durán/2008

Con relación a su nombre existen dos versiones:

- Se dice que en el lugar vivía un señor de apellido Durán que vendía deliciosa fritada, y que los guayaquileños de esa época decían con mucha frecuencia " Vamos a Durán a comer fritada".
- La otra versión cuenta que el señor Durán era un rico hacendado que mantenía a varias familias para el trabajo de su hacienda, las mismas que fueron creciendo hasta formar un pequeño pueblito, que en honor al dueño se lo llamó Durán.

1.8. Iconografía de atractivos turísticos del cantón Durán

El cantón cuenta con importantes sitios de interés turístico:

<ul style="list-style-type: none">• El Malecón	<p>Imagen 8.- Malecón Durán</p>  <p>Fuente: Municipio de Durán/2008</p>
<ul style="list-style-type: none">• El Muelle “ Lanchas de la Armada”	<p>Imagen 9.- Muelle</p>  <p>Fuente: Autores/Marzo 2008</p>
<ul style="list-style-type: none">• Venta de fritada	<p>Imagen 10.- Venta Fritada</p>  <p>Fuente: Diario El Universo/2008</p>

- Santuario Divino Niño

Imagen 11.- Divino Niño



Fuente: Municipio de Durán/2008

- C.C. Durán Outlet

Imagen 12.- C.C. Durán Outlet



Fuente: Carlos Barros

- Feria Ganadera

Imagen 13.- Feria Ganadera Montubia



Fuente: Autores/ Octubre 2008

<ul style="list-style-type: none"> • Feria de Durán 	<p>Imagen 14.- Feria de Durán</p>  <p>Fuente: Municipio de Durán/2008</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Isla Santay 	<p>Imagen 15.- Isla Santay</p>  <p>Fuente: Municipio de Durán/2008</p>

1.9. Medios de Transporte en el Cantón Durán

El cantón Duran cuenta con varias cooperativas que sirven a su comunidad incansablemente de manera interna y externa día a día, entre las cuales tenemos:

- **Servicio Interno:**

Llamados urbanos por la población de Durán, el costo del recorrido es de 18 centavos y existen 4 rutas que atraviesan la parte céntrica, donde se desarrolla el mayor movimiento del cantón.

Urbano 1: Primavera Uno- Centro de Durán-Abelt Gilbert.

Urbano 2: Primavera Dos-Centro de Durán-Primavera Uno.

Urbano 4: El Recreo-Durán Outlet-Centro de Durán.

Urbano 5: Panorama-Divino Niño-Centro de Durán-Arbolito –Pedregal

Cooperativa de Tricimotos, las cuales lo movilizan a diferentes lugares dentro del perímetro urbano.

- **Servicio Intercantonal:**

Durán cuenta con tres líneas de transporte terrestre que presta sus servicios para la transferencia de pasajeros:

Línea 17: Subdividida en 1,2 y Aurora, para Primavera Dos

Línea 81: Subdividida en 1 y 3, para Panorama y Abelt Gilbert.

Línea 81: Subdividida en 3 y 4, para el Recreo y sus distintas etapas.

Coop. De Taxis EXXON, ofrecen un servicio ejecutivo trasladando de manera rápida y segura a la población de Durán por 70 centavos.

La Yaguachena tiene su estación en el centro de Durán y tiene como destino Milagro por un costo de 70 centavos, la cual atraviesa: Panorama, Feria Ganadera, Yaguachi, Jujan y Milagro.

En la actualidad a Duran se llega solo por vía terrestre, desde la Nueva terminal de la ciudad de Guayaquil o de cualquier punto de la misma, a través del Puente Rafael Mendoza Avilés, además del Puente Alterno Norte.

Hace 31 años la única vía de acceso hacia Guayaquil fue por medio de lanchas que ofrecían el servicio de transporte de pasajeros pues se carecía de la infraestructura adecuada para llegar en bus o en vehículo.

Con la construcción del Puente Rafael Mendoza Avilés se agilitó mucha la actividad tanto para Duran como para Guayaquil, ya que trajo desarrollo económico para las dos partes. En los últimos meses el puente ha sido escenario de una sede de disputas por parte del gobierno y la alcaldía, debido supuestamente a la sobrecarga que este soporta a diario.

CAPÍTULO 2 INVESTIGACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA INTERPROVINCIAL Y CAPACIDAD DE MANEJO DE LA TERMINAL Y VÍAS DE ACCESO A GUAYAQUIL

2.1. Ciudad Dormitorio

Una ciudad dormitorio es una comunidad urbana de carácter esencialmente residencial, cuyos habitantes en su mayoría viajan diariamente a trabajar a una localidad cercana.

La diferencia entre una ciudad dormitorio y una metrópolis no es siempre clara. Por lo general, se considera que una metrópolis se desarrolla en las áreas adyacentes a los principales centros de empleo, mientras que una ciudad dormitorio crece originalmente en una zona rural o semi-rural. Esta distinción se pierde cuando el crecimiento urbano une a las dos comunidades.

http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Ciudad_dormitorio

Aplicamos este concepto al Cantón Durán, puesto que el 75% de sus habitantes viajan a la ciudad de Guayaquil, teniendo como principal motivación para su desplazamiento el buscar empleo o asistir a sus lugares de trabajo, ya que su lugar de residencia no cuenta con organismos, instituciones, empresas, entre otros, que ayuden a generar fuentes de ingresos económicas significativas para su población.

Por esta razón, el desarrollo de proyectos de tipo social que tengan como objetivo generar plazas de trabajo, debe ir directamente relacionado con las readecuaciones y mejoras significativas del entorno en el que vive una determinada comunidad, trayendo como resultado un elevado aumento de su autoestima y convirtiéndolo a su vez en parte del cambio tanto para sus habitantes como para el medio en el que se desenvuelve.

2.2. Vías de acceso a Guayaquil desde el cantón Durán

La puerta de entrada a Guayaquil es Durán. Las principales vías de acceso con las que cuenta el cantón Duran para trasladarse hasta la ciudad de Guayaquil son la vía terrestre y la vía fluvial.

En cuanto a la terrestre podemos decir que el cantón Durán carece de terminal de embarque. El Transporte Intercantonal es servido por cooperativas domiciliadas en la ciudad y en los cantones que van desde y hacia la ciudad de Guayaquil.

La distribución del uso de las vías de acceso con las que cuenta el cantón Duran está dada de la siguiente manera: Las personas que viven en el área urbana del cantón Durán usan como vía de acceso para desplazarse hasta Guayaquil los buses Intercantoniales cuyas Cooperativas son:

- Eloy Alfaro (Línea 17)
- 18 de Octubre (Línea 18)
- Panorama (Línea 81)

Imagen 16.- Transporte Terrestre de Durán



Fuente: Autora/Diciembre 2008

Anteriormente debido a la sobrecarga que soportaba el puente Rafael Mendoza Avilés, los buses de transporte Interprovincial e Intercantonal eran desviados por el PAN, dando paso a la denominada “Ruta de la Controversia”, aumento una hora más al recorrido habitual de los turistas y costos de desplazamiento.

Imagen 17.- Rutas con destino Guayaquil



Fuente: Diario Expreso/ Diciembre, 2007

2.3. Principales Distancias

La distancia que separa el cantón Durán de Guayaquil es apenas de 6 km, el tiempo estimado de recorrido hacia la Terminal Terrestre “Dr. Jaime Roldos” es de 30 minutos y hacia el centro de Guayaquil (Antepara y 9 de Octubre) oscila entre los 40 y 45 minutos.

2.3.1 Frecuencia Cooperativas Interprovinciales e Intercantoniales que atraviesan Durán

Tabla II.- Frecuencia Cooperativas Rutas Terrestres

COOPERATIVA	FRECUENCIA	SALIDA	RUTAS O DESTINOS
Aerotaxi	Cada Hora	Desde 1:20 a.m. - Hasta 11:40 p.m.	GUAYAQUIL - QUITO - IBARRA - SAN LORENZO – ESMERALDAS
Alausi, CTA	3 Turnos	Desde 6:15 a.m. - Hasta 1:00 p.m.	GUAYAQUIL - EL TRIUNFO – HUIGRA – ALAUSI
ASOCIADOS NARANJAL, SAN	Cada 20 Minutos	Desde 5:45 a.m. - Hasta 8:05 p.m.	GUAYAQUIL - NARANJAL - PUERTO INCA
Atenas	2 Turnos	Desde 2:10 p.m Hasta las 04:00 p.m	GUAYAQUIL – GUARANDA
Baños	4 Turnos	Desde 1:30 p.m Hasta 11:40 p.m	GUAYAQUIL - SHUSUFINDI - BAÑOS - RIOBAMBA - PUYO – COCA
Caluma	Cada 10 Minutos	Desde 4:00 a.m. - Hasta 7:10 p.m.	GUAYAQUIL - BABAHOYO - CATARAMA – CALUMA
Chimborazo	Cada 2 horas	Desde 5:30 a.m Hasta 7:30 p.m	GUAYAQUIL – RIOBAMBA
Chunchi	1 Turno	Solo 1 turno de 12:45 p.m.	GUAYAQUIL - CHUNCHI – RIOBAMBA
CIFA	Cada 30 Minutos	Desde 3:30 a.m Hasta 11:30 p.m	GUAYAQUIL - MACHALA - HUAQUILLAS – TUMBEZ

Cita Express	Cada 45 minutos	Desde 6:15 a.m. - Hasta 12:45 a.m.	GUAYAQUIL - TRIJILLO - PALLATANGA - RIOBAMBA - AMBATO
CITIM	Cada 10 Minutos	Desde 5:15 a.m. - Hasta 9:30 p.m.	GUAYAQUIL - MILAGRO - NARANJITO
Ciudad de Piñas	4 Turnos - 6 y 10 a.m. - 12:30,4:30 p.m.	Desde 6:00 a.m. - Hasta 4:30 p.m.	GUAYAQUIL - SANTA ROSA - PIÑAS - PORTOVIEJO - ZARUMA
Ecuatoriano Pulman	Cada 30 Minutos	24 Horas	GUAYAQUIL - MACHALA - HUAQUILLAS
EJECUTIVO EXPRESS	Cada 15 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 11:00 p.m	GUAYAQUIL - MILAGRO
Ejecutivo San Luis	Cada 50 Minutos	Desde 4:00 a.m. - Hasta 1:30 a.m.	GUAYAQUIL - CUENCA
El Dorado	Cada 2 Horas 5 Turnos	Desde 2:30 a.m. - Hasta 2:00 p.m.	GUAYAQUIL - AMBATO - GUARANDA
Expreso Milagro	Cada 5 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 11:00 p.m	GUAYAQUIL - MILAGRO - ROBERTO ASTUDILLO
Express Sucre	Cada 2 horas	Desde 7:00 a.m Hasta 12:00 a.m	GUAYAQUIL - CUENCA - QUITO - SANTO DOMINGO - MACHALA - MILAGRO
F.B.I	Cada 5 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 10:30 p.m.	GUAYAQUIL - BABAHOYO - BABA
FIFA	Cada 20 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 6:40 p.m.	VINCES - PALENQUE - SOTOMAYOR
Flota Bolivar	Cada 30 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 5:30 p.m.	GUAYAQUIL - GUARANDA

Flota Imbabura	Cada Hora	Desde 8:15 a.m. - Hasta 00:00 a.m.	GUAYAQUIL - QUITO - IBARRA – TULCAN
Flota Pelileo	Cada Hora	Desde 7:00 a.m. - Hasta 10:00 a.m.	GUAYAQUIL – AMBATO
Gran Colombiana	Cada Hora	Desde 6:00 a.m Hasta 6:00 p.m	GUAYAQUIL - RIOBAMBA – QUITO
La Mana	Cada 20 Minutos	Desde 4:15 a.m. - Hasta 6:30 p.m.	GUAYAQUIL - QUEVEDO - LA MANA
Loja	1 turno en la mañana y 14 en la tarde	Desde 9:00 a.m. Hasta 11:30 p.m.	GUAYAQUIL – LOJA
Mariscal Sucre	Cada 10 Minutos	Desde 6:00 a.m. Hasta 9:00 p.m	GUAYAQUIL – SIMON BOLIVAR - PUEBLO NUEVO – MILAGRO
Milagro, CTM	Cada 15 Minutos	Desde 7:00 a.m - Hasta 6:00	GUAYAQUIL - KM 26 – MILAGRO
Ñuca Llacta	2 Turnos	Solo turnos de 5 y 6 a.m.	GUAYAQUIL – RIOBAMBA
Occidentales	Cada Hora	Desde 6:00 a.m Hasta 12:00 a.m	GUAYAQUIL - ESMERALDAS - LAGO AGRIO - SAN LORENZO – ATACAMES
Panamericana	Cada 15 Minutos	Desde 1:00 a.m. - Hasta 11:30 p.m.	GUAYAQUIL - ESMERALDAS – LOJA
Patria	Cada Hora	Desde 8:30 a.m. - Hasta 3:30 a.m.	GUAYAQUIL - RIOBAMBA – QUITO

Rio Paute	Lunes, martes, sábado	Solo 5:45 a.m.	GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - AZOGUES - CAÑAR - BIBLIAN - EL DESCANSO – PAUTE
Rircay	Cada 10 Minutos	Desde 5:55 a.m Hasta las 7:55 p.m	GUAYAQUIL - DURAN – KM 26 - LA TRONCAL - EL TRIUNFO
Rutas de América (Internacional)	3 Frecuencias	Miércoles 11:00 a.m. Domingos 7:00 & 11:00 a.m	GUAYAQUIL - LIMA – PERU - CARACAS – VENEZUELA
Rutas Milagreñas	Cada 15 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 11:00 p.m	GUAYAQUIL - MILAGRO – ROBERTO ASTUDILLO
Rutas Orenses	Cada 30 Minutos	Desde 1:30 a.m Hasta 10:00 p.m	GUAYAQUIL - MACHALA - SANTA ROSA - HUAQUILLAS - ARENILLAS – PASAJE
San Cristobal	Cada 2 Hora	Desde 7:20 a.m. - Hasta 2:20 a.m.	GUAYAQUIL - QUITO - IBARRA – TULCAN
San Francisco Oriental	Cada 6 Horas	Desde 12:40 a.m. - Hasta 20:00 p.m.	GUAYAQUIL - RIOBAMBA - AMBATO - BAÑOS - PUYO – TENA
Santa	Cada Hora	Desde 9:00 a.m. Hasta 11:30 p.m.	GUAYAQUIL - AMBATO – LATACUNGA
Santa Martha	Cada 15 Minutos	Desde 5:45 a.m. - Hasta 7:30 p.m.	GUAYAQUIL - EL TRIUNFO – BUCAY
Sucre	Cada 30 Minutos	Desde 2:30 a.m. - Hasta 8:15 p.m.	GUAYAQUIL - QUEVEDO - SANTO DOMINGO

Super Semeria	Cada 40 Minutos	Desde 2:00 a.m Hasta 10:40 p.m	GUAYAQUIL - AZOGUES – CUENCA
Super Taxi Cuenca	Cada 30 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 10:00 p.m.	GUAYAQUIL – CUENCA
TAC	Cada 2 horas	Desde 05:30 a.m. Hasta 6:00 p.m	GUAYAQUIL – ZARUMA
TIA	Cada 30 Minutos	Desde 04:30 a.m. Hasta 6:30 p.m	GUAYAQUIL – QUEVEDO
Trans. Esmeraldas	Cada 45 minutos	Desde 7:00 a.m. - Hasta 11:50 p.m.	GUAYAQUIL – SANTO DOMINGO – ESMERALDAS
Transporte Atlantida	1 Turno cada fin de semana	Desde 11:15 a.m. - Solo Un Turno	GUAYAQUIL – RIOBAMBA
Transporte Ecuador	Cada Hora	Desde 00:15 - 5:30 a.m. - Hasta 23:00 p.m.	GUAYAQUIL – QUITO
Transporte Riobamba	5 Frecuencias al día	Desde 2:00 a.m Hasta 03:00 p.m	GUAYAQUIL – RIOBAMBA
Trasandina Express	Cada Hora	Desde 01:15 a.m. - Hasta 10:15 p.m.	GUAYAQUIL - AMBATO - QUITO – BAÑOS
Turismo Oriental	Cada 40 Minutos	Desde 1:00 a.m Hasta 11:30 p.m	GUAYAQUIL - LA TRONCAL - PUERTO INCA - CAJAS - CAÑAR - AZOGUES – CUENCA
Ventanas	Cada 10 Minutos	Desde la 4:40 a.m. - Hasta 8:00 p.m.	GUAYAQUIL - BABAHOYO - VENTANAS - CHANDIA -
Zaracay	Cada 15,20,25,30 Minutos	Desde las 3:15 a.m. - Hasta 22:00	GUAYAQUIL – SANTO DOMINGO – PEDERNALES

Fuente: Corporación Terminal Terrestre de Guayaquil/ Marzo 2008

2.3.2 Frecuencia de pasajeros que llegan a Guayaquil a través de las Rutas Interprovinciales e Intercantoniales que atraviesan Durán

Tabla III.- Frecuencia de Pasajeros que Llegan a Guayaquil

Meses	Años				
	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006
Enero		1.122.553	1.284.864	1.456.385	1.159.648
Febrero		1.027.354	1.396.136	1.434.057	1.289.837
Marzo		1.144.383	1.363.022	1.510.415	1.279.104
Abril		1.064.401	1.308.903	1.357.300	1.290.968
Mayo		1.071.135	1.324.396	1.375.293	1.219.024
Junio		1.136.084	1.234.030	1.331.983	1.142.236
Julio	471.222	1.221.766	1.328.415	1.479.573	1.341.182
Agosto	1.084.576	1.361.638	1.490.430	1.487.461	1.432.325
Septiembre	981.925	1.250.003	1.364.688	1.374.505	1.361.059
Octubre	1.068.498	1.327.758	1.637.841	1.367.156	1.418.526
Noviembre	1.137.323	1.294.354	1.434.321	1.161.221	
Diciembre	1.202.944	1.527.153	1.684.535	1.321.761	
Total	5.946.488	14.548.582	16.851.581	16.657.110	12.933.909
Total Pasajeros al año	12.974.156	14.548.582	16.851.581	16.657.110	15.520.691
Promedio mensual de pasajeros por año	1.081.180	1.212.382	1.404.298	1.388.093	1.293.391
% Crecimiento: Prom.Mensual año 2006 / Prom.Mensual año 2002					20%

Fuente: Corporación Terminal Terrestre de Guayaquil/ Marzo 2006

2.4. Capacidad de Carga del Puente Rafael Mendoza Avilés

En el año 2002 llegaron a Guayaquil alrededor de 5'946.488 personas, debido a los grandes cambios que refleja la Perla del Pacífico. En los últimos años Guayaquil a tenido un incremento notable en su afluencia turística mostrando para el año 2006 la cifra de 12'933.909 personas, de los cuales el 90 % han cruzado el puente Rafael Mendoza Avilés y a la vez por el Cantón Durán.

Los puentes sobre los ríos Daule y Babahoyo fueron diseñados por el Prof. Riccardo Morandi y fueron construidos desde agosto de 1968 hasta julio de 1970. Tienen un ancho transversal de 20,80 m. con dos vías carrozables; longitudinalmente tienen un esquema isostático con un conjunto de vigas Gerber con pilas y vigas en volado de 15 m. por lado de cada una de las pilas, y vigas intermedias las cuales son simplemente apoyadas de 45 m. de luz.

El puente sobre el río Daule tiene un desarrollo total de 870 m. con dos tramos a cada extremo de 60 m. y 10 tramos intermedios de 75 m; forma un ángulo de 80° con el eje del río y por lo tanto los tableros tienen una planta oblicua. El puente sobre el río Babahoyo tiene un desarrollo total de 1995 m. con dos tramos a cada extremo de 60 m. y 25 tramos intermedios de 75m; forma un ángulo de 90° con el eje del río y por lo tanto los tableros tienen una planta rectangular.

Las vigas de 45 m. tienen una sección variable con una altura al centro de 2.20 m. y una altura de 1.80 m. en la proximidad de los apoyos. . Para cada una de las vías se utilizan 3 vigas prefabricadas en hormigón armado post-tensado; las 3 vigas han sido primero colocadas en obra y luego fundidas monolíticamente con el complemento de una losa superior y las vigas transversales. . El post-tensado ha sido realizado en dos fases: la primera antes del desencofrado y la segunda después de la

fundición de la losa y de las vigas transversales. Las pilas y las vigas en volado son también hechas de hormigón armado.

Para la cimentación se ha adoptado pilotes de 1.80 m. de diámetro con pilas de 12, 10 y 8 pilotes; para los muros de estribos se han adoptado pilotes de diámetro igual a 1.00 m. La longitud de los pilotes y la altura de las pilas son variables en función de la profundidad del lecho del río y del gálibo para permitir la navegación. El diseño ha sido redactado asumiendo como peso específico del hormigón el valor de 2.5 ton/m². . Todas las cargas permanentes han sido incrementadas en un 10% para tener en cuenta las acciones sismo-vibratorias. Para la carga accidental se ha hecho referencia a las normas del código norteamericano AASHTO tipo H 20-S 16, también llamadas HS 20-44. Las acciones sísmicas han sido tomadas en cuenta adoptando una aceleración de diseño igual a 0.07 g.

CAPÍTULO 3 FACILIDADES HIDROGRÁFICAS PARA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL EN EL RÍO GUAYAS

Hasta la década de los años 1960 a 1970, el país utilizaba a lo largo de toda su costa las vías navegables para el transporte de pasajeros y carga; el advenimiento de las carreteras hizo que estos sistemas se eliminen sin comprender la necesidad de mantenerlos debido a sus condiciones estratégicas, económicas y en especial para casos de emergencia.

Ing. Hugo Tobar/ 1998

Desde San Lorenzo, Esmeraldas, Muisne, Bahía de Caráquez, Puerto Bolívar y el gran sistema del Estero Salado y del Río Guayas, los ríos y esteros servían de vías de transportación de pasajeros y carga que poco a poco se fueron eliminando.

Los puentes sobre los ríos Daule y Babahoyo, llamados de la “Unidad Nacional”, cortaron el transporte fluvial hacia el interior del Litoral Ecuatoriano a este sumado la falta de dragado constante provocando la sedimentación.

Pero el intenso desarrollo del sistema de caminos y del transporte por autobús, ha ganado paulatinamente importancia relativa sobre el transporte fluvial, debido principalmente a que las actividades productivas dentro del área de influencia no generaban flujos significativos compatibles con el tipo, volumen y distancia de transporte que el sistema hidroviario requiere para ser económico.

En 1985 en La ciudad de Guayaquil, se reactivó la idea del transporte fluvial urbano y se llamó a concurso internacional para realizar los estudios y se suscribió contrato con TACTI Cía. Ltda. En el plazo de 5 meses fueron entregados los estudios completos a la Unidad Ejecutora de Transporte Masivo creada para estos fines. Los estudios incluían los Documentos de Contrato, Diseños en 65 planos, Justificación Económica, Etc.

Este sistema que fue concebido inicialmente en la ESPOL, hubiera sido una gran solución para el transporte masivo de pasajeros hacia la ciudad de Guayaquil, ya que por los ríos Daule y Babahoyo se hubiese transportando alrededor de 100.000 pasajeros por día y por la ruta del Estero Salado y del Muerto alrededor de 80.000 en el año de 1987. Este sistema, especialmente durante los feriados y durante las noches, implementaría cruceros turísticos.

Un estudio importante fue realizado por JICA, Agencia de Cooperación Internacional del Japón el cual era "Factibilidad del transporte urbano en la ciudad de Guayaquil" (Agosto de 1986).

Al realizar los estudios se determinó principalmente dos variables que fueron de destino y origen, estableciendo dos rutas diferentes:

- La línea de los Ríos (Río Daule y Río Babahoyo)
- La línea de los Esteros (Estero Salado y Estero del Muerto)

3.1. Resultados del estudio de sedimentación y Batimetría del Río Guayas

La provincia del Guayas está comprendida en la cuenca hidrográfica del mismo nombre, situada en la llanura central, y esta cruzada por caudalosos ríos que la hace el más importante sistema fluvial de la costa.

Los numerosos ríos que conforman esta cuenca disminuyen sus caudales en verano, pero lo aumentan significativamente en invierno.

Las fuertes corrientes de marea mantienen canales profundos en el cauce del río, los cuales son utilizados para la navegación.

La marea penetra en el río Guayas, hasta aproximadamente 85 Km, dependiendo de la cantidad de agua que transporta el río.

- Cronología dragado río Guayas

2001, mayo 30

El alcalde Jaime Nebot preside una reunión interinstitucional para tratar el problema de la acumulación de sedimentos en la cuenca baja del río Guayas, en la que se crea una comisión encargada de escoger la solución para dragar el puerto de Guayaquil.

2003, octubre 24

El directorio de la Fundación APG-Dragado declaró en emergencia el problema de sedimentación en el río Guayas y sus afluentes.

2005, marzo 3

Se entregan los resultados de la primera fase de estudios de sedimentación en el río Guayas a cargo de la Fundación APG - Dragado y el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos.

3.1.1 Clases de sedimentación presentes en el río Guayas

- Sedimento Limoso

Se localiza principalmente en el sector del río Babahoyo, comprendido entre el puente Rafael Mendoza hasta frente al Cerro de Duran, extendiéndose en una franca que cubre casi todo lo largo y ancho del sector mencionado.

- Sedimento Arenoso

Se localiza principalmente desde el puente Rafael Mendoza, en el río Daule, hasta frente al Cerro Santa Ana.

- Sedimento Areno - Limoso

Este material se localiza en pequeños parches en el área de confluencia del Río Daule y Babahoyo.

- Sedimento Limo - Arenoso

Este cuarto sedimento se localiza en el margen derecho del Rio Daule, tomando como referencia la dirección de la corriente del rio donde la dinámica del agua es moderada.

3.1.2 Posibles causas que están originando la formación de bancos de arena en la cuenca baja del río Guayas

La desembocadura de los ríos Daule y Babahoyo, son una importante descarga de agua con aportes sedimentarios, junto a las corrientes de marea entre otros factores han contribuido a la formación de un extenso complejo de canales e islas intermedias de forma alargada. En los últimos 25 años, el excesivo acarreo de sedimentos, especialmente durante un evento el niño, ha acelerado el proceso de sedimentación del estuario del Guayas, originando bancos de arena y lodo a lo largo de los mismos.

- El evento del Niño

Las torrenciales lluvias que se producen durante un evento EL NIÑO es una de las principales causas del azolvamiento del Rio Guayas, por el considerable arrastre de sedimentos. Normalmente los ríos de la cuenca aportan al Rio Guayas una gran cantidad de de sedimentos, por lo que al llegar a la parte baja de la cuenca, una considerable cantidad de ese material se deposita en sus orillas o en el centro, formando los bajos; mientras otra parte se va al mar.

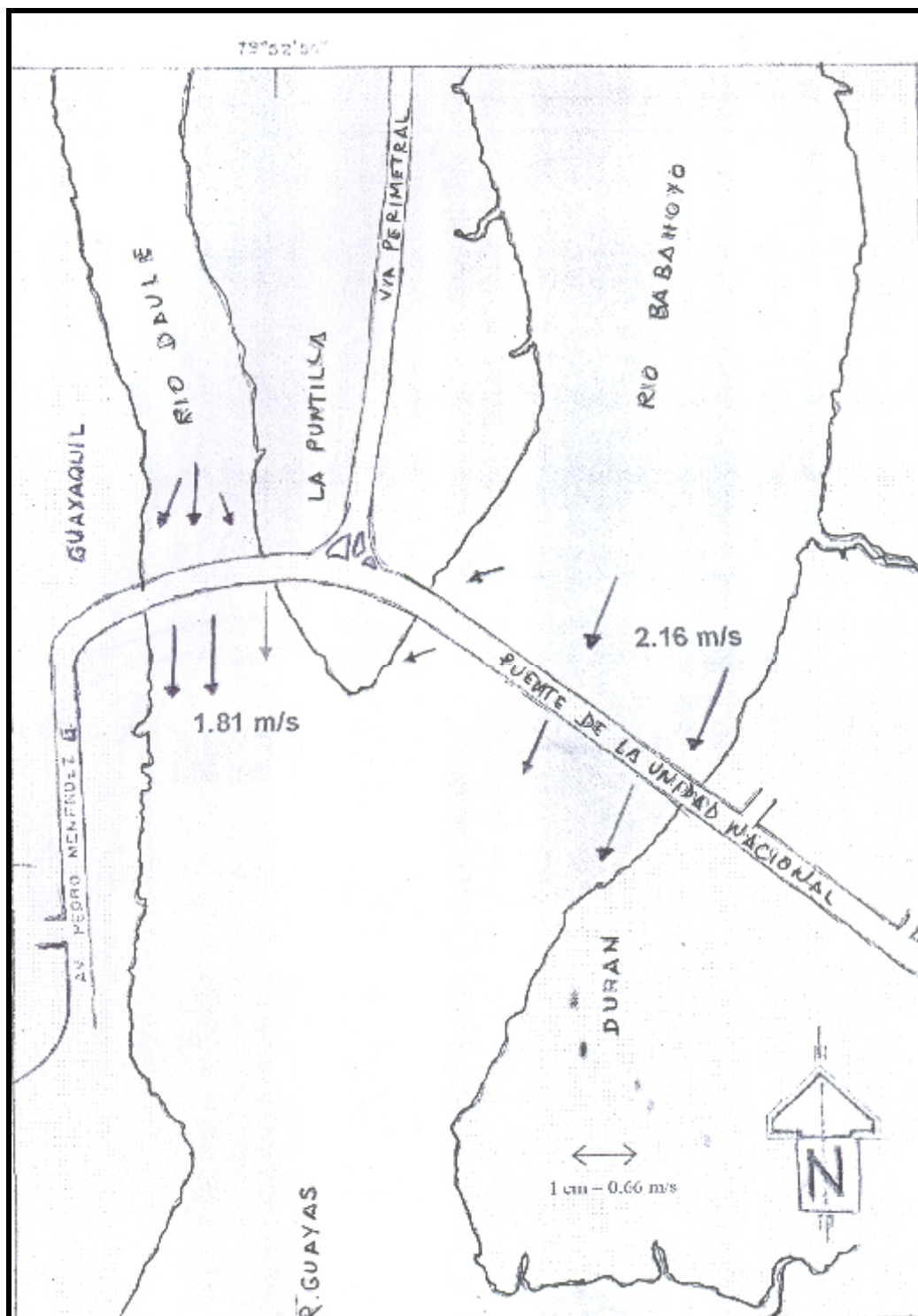
- La Deforestación

La deforestación es otra de las principales causas del proceso de sedimentación que está experimentando el estuario del río Guayas. El impacto de la deforestación por efecto de la tala de árboles, la quema de la vegetación, la actividad maderera, la agricultura y la ganadería, se puede observar en la calidad de los suelos, la misma influye directamente en la economía nacional y en la productividad agrícola, forestal y ganadera.

- Las Mareas

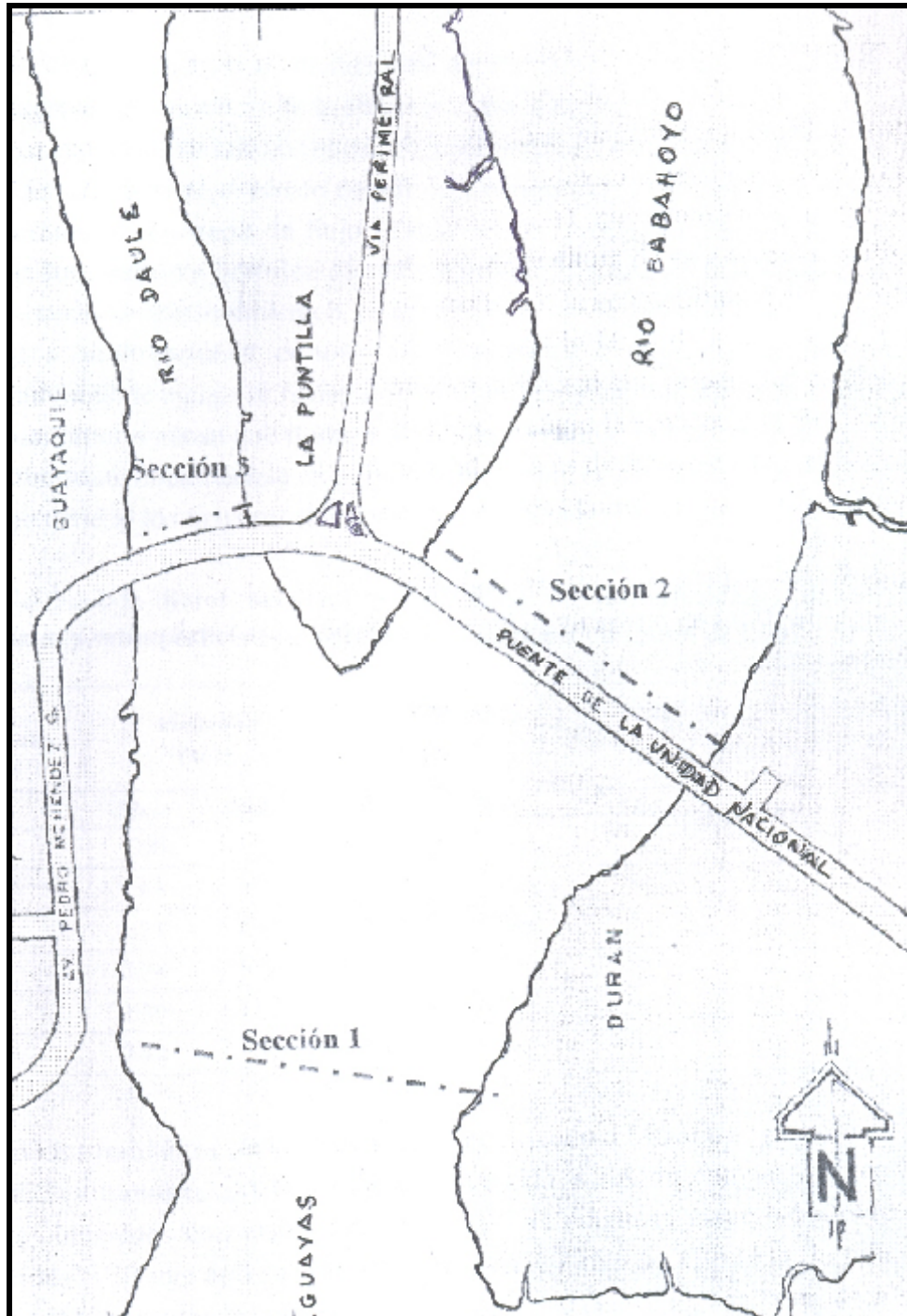
Las mareas juegan un papel fundamental en el relleno de los ríos, ya que al ingresar las aguas del mar hacia el estuario, el encuentro del agua salada con el agua dulce que transporta sedimentos en suspensión, hace que éstos floquen, es agrupen formando partículas grandes, lo que hace que la concentración de estos sedimentos en la columna de agua sea considerable.

Imagen 18.- Dirección de las corrientes durante el refluo



Fuente: AR-MI Guayaquil, 2002

Imagen 19.- Ubicación de secciones para mediciones de corriente

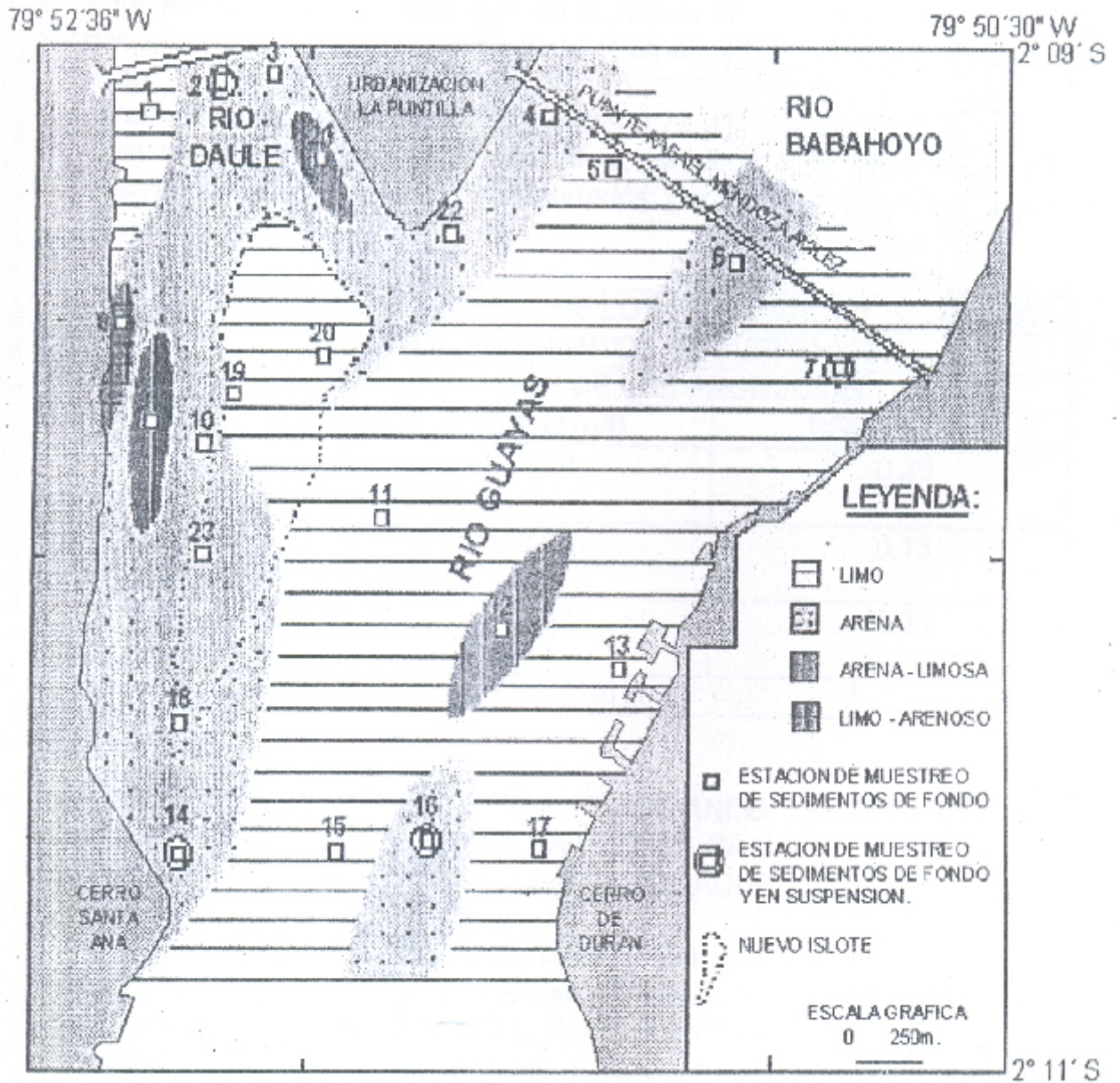


Fuente: AR-MI Guayaquil, 2002

Imagen 20.- Coordenadas de profundidad

Fuente: AR-MI Guayaquil, 2002

Imagen 21.- Mapa de ubicación de sedimentos



Fuente: AR-MI Guayaquil, 2002

3.1.3 Estrechamiento del río Guayas por los cerros Santa Ana y Durán

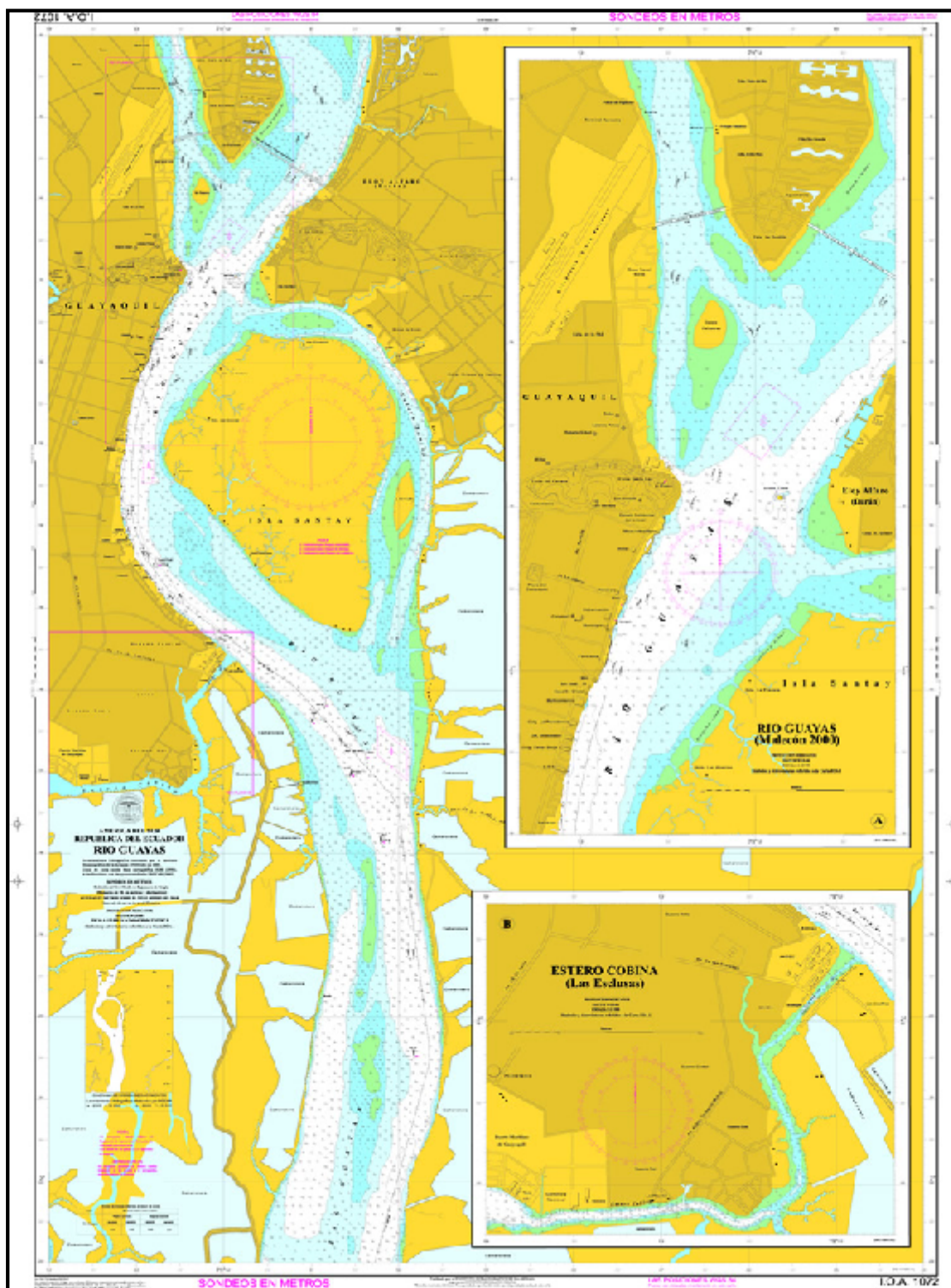
La posición de los cerros Santa Ana y Daule origina un estrechamiento del cauce del Río Guayas, que actúa como cuello de botella, frenando la velocidad de la corriente de los ríos Daule y Babahoyo y propiciando la deposición de sedimentos.

El sedimento que predomina en el área de estudio es un material limoso de grano medio, el mismo que se extiende desde el tramo del Puente Rafael Mendoza en el Río Babahoyo, hasta frente al Cerro de Durán, cubriendo casi todo este sector. Le sigue en predominancia una arena de grano fino, también mal clasificada, la misma que se localiza desde el tramo del mencionado puente, en el Río Daule, hasta frente al Cerro Santa Ana

~~**3.1.4 Condiciones actuales de navegación en el Río Guayas**~~

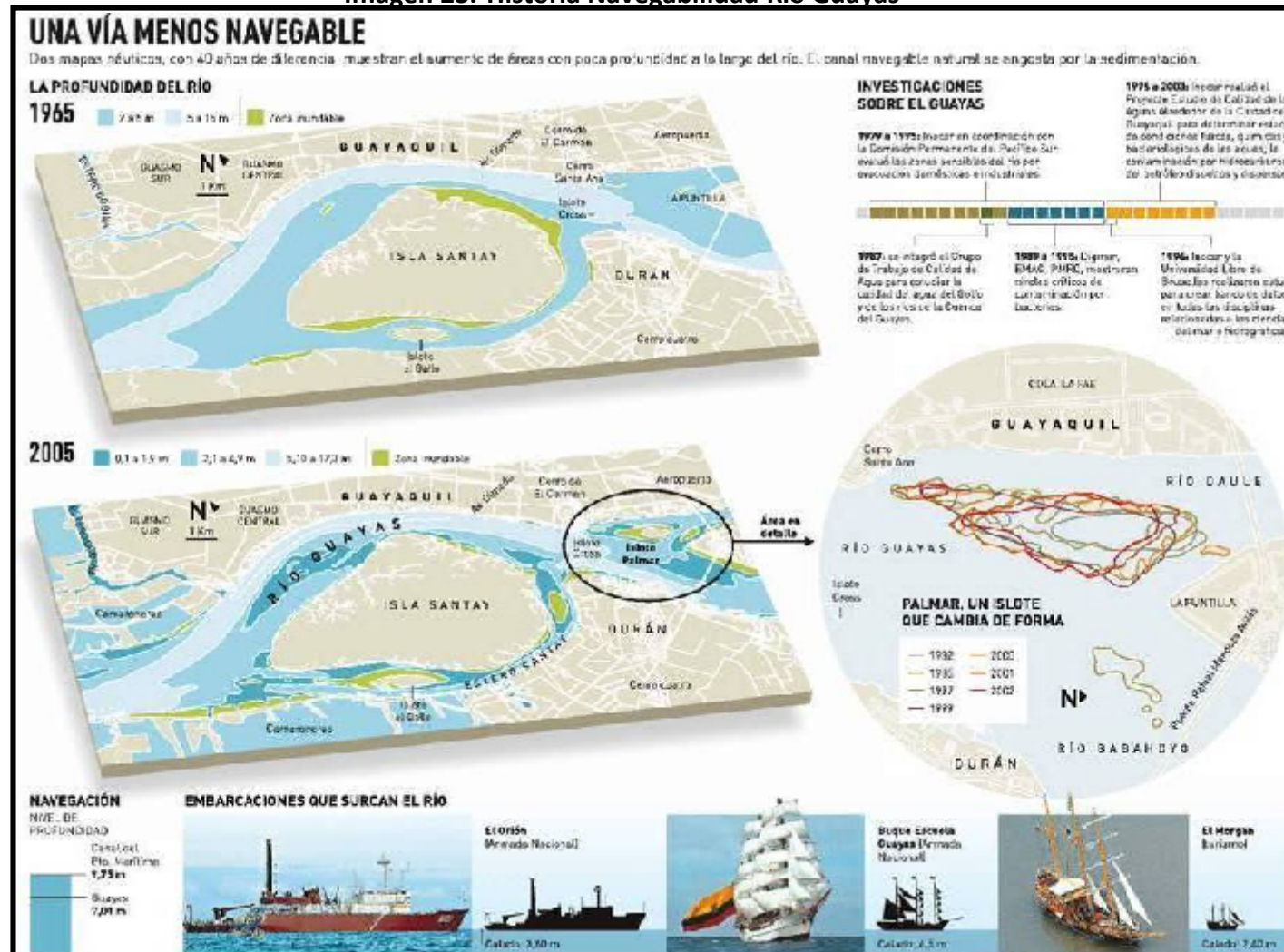
En la actualidad mucho se puede decir sobre el calado del río Guayas para ser usado como elemento primordial en una propuesta de proyecto como el que se desea implementar. De acuerdo a Carta Náutica del INOCAR del 2008, queda comprobada la navegabilidad puesto que la profundidad del calado del río tiene variaciones entre 3 y 5m., siendo dos el nivel más bajo y cinco la más alta.

Imagen 22.- Carta Náutica Navegabilidad río Guayas



Fuente: INOCAR, 2008

Imagen 23.-Historia Navegabilidad Río Guayas



Fuente: Diario El Universo. marzo 2008

3.2.Verificación del estado físico actual de los puntos de recepción y transferencia de pasajeros

- Muelles

La intensidad del tráfico fluvial ha desaparecido en el cantón Durán, debido a la inadecuada administración y a la falta de motivación y publicidad. La competencia del transporte por carretera, por su evidente ventaja de rapidez, fue paulatinamente reemplazándolo.

Algunos muelles que fueron muy activos en el pasado han ido perdiendo significado. Dentro de esa categoría se encuentran:

- Muelle Terminal Terrestre de Guayaquil (Norte)
- Muelle junto a Fabrica de La Universal (Sur)

El único muelle que cuenta con su debido mantenimiento es el ubicado en el Malecón 2000.

Tras intensas negociaciones entre el gobierno del Presidente Correa y el Municipio de Guayaquil, finalmente se consiguió que el cabildo porteño entregue la administración del muelle ubicado en el Malecón Simón Bolívar a la empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, EFE, que fuera retirado de esta empresa cuando quedó olvidada.

A través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se pudo conseguir el manejo del muelle ubicado en el Malecón 2000. La administración del muelle de la ciudad de Guayaquil va a permitir que los futuros usuarios del sistema fluvial puedan acceder de manera directa a la estación ferroviaria de la ciudad de Durán que se encuentra en proceso de reconstrucción.

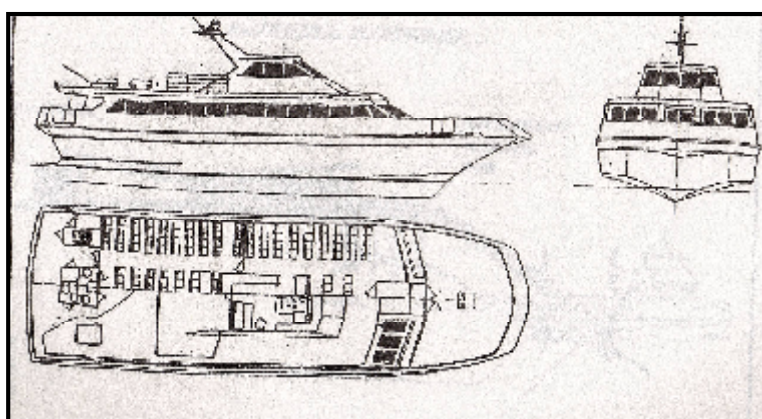
Pero existen otros beneficios en la entrega del muelle del Malecón a la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, EFE, con esto por ejemplo revive el sistema de transporte fluvial, ya que estudiantes, obreros, ciudadanos en general podrán abordar las lanchas en el muelles de Durán y llegar de

manera directa a los muelles del Malecón y posiblemente al de la Terminal terrestre, lo que abarata sustancialmente los costos en la transportación de pasajeros a más de incentivar el turismo.

3.3. Capacidad de Carga de las lanchas

De acuerdo al estudio realizado y gracias a la información obtenida del Ing. Hugo Tobar Vega, donde incluye en su libro “¿Para que las doscientos millas?”, el análisis de una propuesta de transporte fluvial aplicado a la ciudad de Guayaquil. Se optó por embarcaciones modernas de aluminio con capacidad de transportar en dos pisos 100 pasajeros ofertadas por la empresa japonesa Zhejiang Ocean Vessel Imp. & Exp. Co., Ltd., las cuales presentan similitud en el diseño con variación de capacidad puesto que las indicadas por el Ing. Tobar tienen capacidad de 200 pax (Ver Capítulo 5).

Imagen 24.- Modelo de lancha



Fuete: Ing. Hugo Tobar / 1998

Cabe recalcar que se ha propuesto como opción para la posible adquisición de lanchas a la compañía China, pero de darse la propuesta el organismo encarga de ejecutar esta alternativa de transporte es la Municipalidad del cantón Durán, por lo que se llamaría a concurso a través de contratación pública dispuesto por el Gobierno Nacional.

3.4. Horarios de funcionamiento del servicio

Para establecer los posibles horarios de funcionamiento se elaboraron cuadros estadísticos y monetarios confirmando la rentabilidad de la propuesta. (Ver capítulo 5)

CAPÍTULO 4 LA TRANSPORTACIÓN TERRESTRE Y FLUVIAL COMO REFUERZO DE DESARROLLO DEL TURISMO EN DURÁN

4.1.FODA

El rápido crecimiento de la actividad turística en la ciudad de Durán durante los últimos años ha dejado de manifiesto, tanto para las autoridades públicas, como para los empresarios locales, la necesidad de darse un espacio para el tratamiento de una cuestión fundamental que delineará el futuro del turismo en Durán, que es la transportación terrestre y fluvial como refuerzo de desarrollo del turismo.

Una es la redefinición estratégica del turismo de Durán, trabajando sobre el perfil de la oferta y la demanda que se desea para el futuro del cantón en la instalación de un puerto fluvial para la sustentabilidad de la actividad turística, la libre movilidad de personas que trabajan en el Cantón de Guayaquil, son cuestiones que preocupan y ocupan tanto a la Gestión Municipal, como a los prestadores privados.

El otro asunto impostergable es contar con un ámbito de participación donde los empresarios y prestadores de servicio, junto al sector público

encuentren un espacio para el debate de los diferentes temas referentes a nuestro destino.

4.1.1 Análisis FODA

En base a la elaboración de un listado de ventajas y desventajas del estudio se realizó un análisis FODA a fin de elaborar una serie de propuestas para la planificación.

Tabla IV.- Análisis FODA

FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Durán es el destino más elegido de la Provincia para los viajeros a la hora de visitar ferias ganaderas o de exposición. • Se reglamentó la Ley Nacional de Turismo poniendo en funcionamiento Ferrocarril. • El turismo en Duran es un sector generador de divisas para la provincia. • El Cantón de Durán es elegida como uno de los destinos favoritos para el desarrollo de Conciertos Internacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ferias S.A. manejada por la Cámara de Comercio, abre plaza de trabajos para eventos especiales. • Hay espacios que pueden ser destinados a ampliar la oferta turística para eventos montubios y circos • Duran ha crecido con hospedajes, discos, tiendas, restoranes, etc para el sector), turismo gastronómico • La Isla Santay puede convertirse en un lugar de esparcimiento y ecológico. 	OPORTUNIDADES
-------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

DEBILIDADES	<p>Irregularidades y estafas en algunas actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos los años se registran denuncias por inconvenientes en la aeronavegación del cantón. • No hay categorización de hoteles y lugares de alojamiento actualizada, está en tratamiento. • Aún se espera reglamentar ley de guías. <p>Atención al turista</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se identifican casos de abusos en los precios que se le cobra al turista extranjero. • No hay tarjetas de descuentos como en otros países para turistas (hospedaje, restaurantes, negocios y salidas nocturnas, y accesos más rápidos a museos y subtes) <p>Promoción turística</p> <ul style="list-style-type: none"> • Escasa financiación en promociones nacionales. • Baja difusión de la imagen del cantón de Durán 	AMENAZAS
	Promoción Nacional	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gran parte de la feroz competencia turística entre cantones y centros turísticos de todo tipo en la provincia como Naranjal, Milagro, Yaguachi. • Ha crecido el turismo sexual en Durán en especial en las afueras del cantón • En Durán falta un sistema de promoción dirigido. 	

	<ul style="list-style-type: none">• Falta de información en Internet en castellano.• No hay estrategia sólida sobre los buscadores más populares de Internet, ninguno de los 60 primeros lugares perteneces a sitios oficiales cuando se buscan palabras claves como Durán.• No hay explotación de merchandising en la reserva ecológica• Los libros y la folletería está más dirigida a promocionar Ferias S.A.		
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

Fuente: Ma. Cristina Ruilova

- **Fortalezas**

- Ubicación geográfica cercana a centros urbanos y lugares turísticos. Buena accesibilidad terrestre (rutas y transporte).
- Posee diversidad económica con una actividad agropecuaria, industrial y turística consolidada.
- Buena imagen transmisible de la ciudad, sus residentes y sus productos típicos.

- **Oportunidades**

- Tendencia del mercado al turismo gastronómico activo, rural, de salud, bienestar.
- Potencialidad de la ciudad como sede de eventos culturales, deportivos, religiosos.
- Destino original dentro de la oferta próxima con una alta calidad de servicios turísticos.

- **Debilidades:**

- Dificultades en la accesibilidad al destino ferroviaria. Falta de señalización en accesos y ciudad. Deficiencia o ausencia de infraestructura básica de servicios en determinadas zonas de la ciudad.
- Ausencia de planificación y legislación territorial urbana y rural. Escaso protagonismo de políticas ambientales Turismo discontinuo, se concentra en fines de semana de largo y temporada de verano.
- Ausencia de planificación turística y de promoción.

- Ausencia de puesta en valor y conservación de algunos atractivos y capacidad de carga de los mismos.
- Ausencia de concientización, educación y capacitación turística y ambiental.
- Ausencia de legislación, control y fiscalización de emprendimientos vinculados al sector.
- No es una ciudad financieramente y económica, además cuenta con un sistema de salud, seguridad y calidad de vida baja.

- **Amenazas:**

- Comienza a ser un problema la contaminación visual.
- Cercanía a Guayaquil

4.2. Infraestructura turística actual de Durán

La infraestructura turística de Durán posee como fuente de producción económica el aporte que generan, las fábricas, las industrias, el comercio mayorista y el turismo. Así mismo papel aparte cumple La Feria Internacional, ya que con su funcionamiento se permite generar gran cantidad de turismo los mismos que proporcionan recursos en beneficio del Cantón.

4.3. Inventario de atractivos turísticos

La ciudad de Durán posee una gama de espacios turísticos, que permiten que sus habitantes busquen en ellos la distracción, lugares como:

- **Cerro Las Cabras**

Es la elevación más prominente que posee la población y de su origen se han tejido diferentes versiones, tal es así que como anécdotas se comentan que una señora que la llamaban La Mamá Machuca, por prescripción médica llevó a su esposo a vivir a este lugar, es decir a la cima de este cerro, la misma que tiempo después se dedicó a la cría de cabras, logrando incrementar un gran cantidad el número de estos animales, y por tal motivo en virtud de la identificación que hizo la gente con estos animales posteriormente a este cerro se lo conoce con el nombre de Cerro Las Cabras.

- **El Ferrocarril en Durán**

Alfaro resolvió iniciar la construcción de la línea férrea del sur, que se inicia en Durán y termina en Chimbacalle, Quito. Esta majestuosa obra fue inaugurada el día 25 de junio de 1908, por la hija del General Eloy Alfaro, de nombre América, quien colocó el símbolo Clavo de Oro, dejando inaugurada de esta manera la mayor obra de comunicación del país.

Actualmente el ferrocarril se encuentra en pocas condiciones de uso, aquello que requiere de fuerte inversión para reestructurarlo y permitir nuevamente recorrer el majestuoso paisaje de nuestras tierras.

- **Recursos Minerales**

Entre los principales recursos naturales con que cuenta son: minerales, ictiológicos e hidrográficos. Recursos Minerales El subsuelo del Cantón Durán es rico en minas de piedra, las mismas que están siendo

explotadas en forma irracional, por sus propietarios en virtud de los grandes ingresos económicos que representa su comercio; las canteras pertenecientes a la Municipalidad contribuyen en la construcción de las obras de infraestructura urbanística.

- **Recursos Hidrográficos e Ictiológicos**

El territorio de Durán está atravesado por numerosos ríos y riachuelos, los cuales la mayoría nacen en la montaña y por su paso acarrear y proporcionan gran riqueza ictiológica, la misma que es aprovechada en gran cantidad por los numerosos pobladores que se dedican a esta faena es decir a la pesca.

Entre las principales especies que existen por esta zona son: peces: corvinas, bagres y otros; crustáceos como: camarón, cangrejos y jaibas. Moluscos como el ostión.

- **Malecón Alfredo Palacios (Ver Anexo 3)**

El Malecón Alfredo Palacios, y sus sectores aledaños, así calles regeneradas proyectan una imagen distinta de la urbe Duraneña.

El Malecón Alfredo Palacios es un lugar de esparcimiento que cuenta con una maravillosa vista del Río Guayas y de la ciudad de Guayaquil con sus edificios, además de áreas verdes, áreas peatonales, juegos infantiles, una torre mirador en forma de barco, un faro, un muelle y la Rotonda.

La zona regenerada del centro de Durán está llena de locales comerciales que ofrecen variedad de comidas típicas. En estos locales se puede disfrutar de la gastronomía del Cantón, como lo es la exquisita fritada, el

caldo de salchicha, ceviches y entre otros. Y para los turistas que gustan de la diversión nocturna pueden disfrutar de las discotecas, bares y fuentes de soda ubicados en este sector. Su Ubicación: Calle Malecón entre Quito y Esmeraldas.

Imagen 25.- Malecón Alfredo Palacios



Fuente: www.duran.gov.ec

- **Malecón Roberto Gilbert (Ver Anexo 3)**

Este espacio es un lugar público en el que sus visitantes pueden realizar múltiples actividades familiares, es un circuito turístico que conjuga la arquitectura moderna, la naturaleza y el marco romántico de la vista del Río Guayas, la Isla Santay que se encuentra en frente. Este sitio posee una maravillosa vista de la ciudad de Guayaquil, su malecón, el cerro Santa Ana y el Faro; sobre todo en su vista nocturna. El Malecón es punto de encuentro familiar, amigos y visitantes en general, y está considerado de gran atracción turística, cuenta con áreas verdes, áreas peatonales, torre de mirador, juegos infantiles, áreas recreativas, pista de patinaje, áreas de contemplación y de descanso apoyadas en espacios públicos como plaza, mirador, glorieta, pérgolas, pileta, puente y senderos y una réplica del tren. Posee un muelle turístico para realizar deportes acuáticos y recorridos turísticos de distracción y avistamiento de la Isla Santay que se encuentra en frente de este hermoso Malecón.

Imagen 26.- Malecón Roberto Gilbert



Fuente: www.duran.gov.ec

Su mirador de tres pisos le brinda al turista la oportunidad de observar un paisaje único. Su Ubicación: Sector Sur del Cantón, en la cda. Abel Gilbert Pontón, comúnmente conocida como “Primavera 3”.

- **Isla Santay (Ver Anexo 3)**

*La ciudad de Durán posee una gama de espacios turísticos que permiten que sus habitantes busquen en ellos la distracción, y uno de estos es la Isla Santay. Con su vida silvestre, atrae turistas nacionales y extranjeros.

Imagen 27.- Isla Santay



Fuente: www.duran.gov.ec

- **Parque Divino Niño (Ver Anexo 3)**

Fue construido en el año 2002, su extensión es de 420m2. Se ubica frente al Santuario "Divino Niño Jesús," el cual realiza una peregrinación en

honor al Divino Niño todos los 25 de Diciembre de cada año conmemorando el nacimiento de Jesús. A este evento religioso asisten cientos de fieles donde se lee la palabra de Dios y se levanta cánticos en honor al niño.

También se realizan caminatas de menor cantidad todos los 25 de cada mes, al igual que una misa campal.

Cuenta la Historia que la Peregrinación en honor al Divino Niño surgió por el agradecimiento de una señora anónima quien un día recibió una estampa del Divino Niño y al leer la oración que contenía sintió plenitud. Entonces se hizo la promesa de divulgar las virtudes del niño.

En 1992 los creyentes empezaron a unirse formando el comité del Divino Niño. Pidieron una imagen desde Colombia y realizaron la primera caminata el 25 de Diciembre del año 1995; salieron desde la avenida Olmedo y Malecón en Guayaquil hasta llegar a la antigua iglesia duraneña, así se sembró esta tradición navideña que anualmente mueve a decenas de personas

El fervor para la imagen del Divino Niño, que quedó en uno de los altares, aumentó considerablemente, la cuya concurrencia de fieles era masiva especialmente los domingos y miércoles denominados de sanación en que se oraba por los enfermos.

Los sábados llegaba la gente en buses, a manera de tours y los 25 de cada mes se convirtieron en una fiesta en este sector del cantón. Por la gran cantidad de concurrentes debían hacer las misas en la explanada de la antigua iglesia.

Entonces surgió la necesidad de construir una edificación más grande para albergar a tantos fieles que acudían a honrar al Divino Niño Jesús.

El 26 de mayo de 1996 colocaron la primera piedra para levantar lo que hoy es el concurrido santuario del Divino Niño. Los integrantes del comité organizaron diversas actividades como bingos y rifas para recaudar fondos, que sumados a las generosas contribuciones de los devotos sirvieron para levantar el templo, cuya construcción culminó en 1998.

Los planos de la estructura fueron diseñados por el arquitecto Luis Matamoros, quien como devoto distribuyó una estructura más amplia, con espacio para parqueo de buses y la antigua iglesia fue convertida en un auditorio.

Imagen 28.- Parque Divino Niño



Fuente: www.duran.gov.ec

Para la inauguración del santuario mandaron a diseñar una nueva imagen del Divino Niño en los talleres San José de Ibarra y la que tenían hasta entonces fue colocada en una urna de cristal presidiendo un oratorio al que día a día llegan los devotos a orar, dejar cartas y fotos haciendo sus peticiones y agradecimientos.

Este complejo donde se concentra la fe de centenares de fieles también está conformado por un Centro de Desarrollo Infantil, Dra. Loren Cabello,

que funciona desde octubre del 2004, en el que se asiste a 70 niños en las áreas: maternal, prekinder y kinder.

- **Ferias de Durán**

Las atracciones de la Feria de Durán, captan más de 316 000 visitas con un concepto diferente año tras año. La pauta decorativa y la temática que está presente en 450 000 m² que ocupan los diversos pabellones. Además da apertura a unos 6 000 empleados que se contratan para la puesta en marcha de la Feria.

Algunos espacios, como los asignados a marcas tan representativas como Chevrolet y Samsung, son indiscutiblemente presentes desde los inicios de la Feria.

Es un espacio para más de 500 expositores, dividido en 24 pabellones. Se muestra diferentes líneas de negocios como electrodomésticos, telecomunicaciones, construcción, moda, alimentos, decoración de hogar y artesanías, entre otros. Los expositores cancelan un promedio de USD 50 por metro cuadrado, dependiendo de la ubicación de los 'estands'.

En la feria, hay marcas que reservan su espacio con un año de anticipación: Pilsener, Porta, Samsung, Bésame, Pepsi, Chevrolet, V220.

En tan solo 10 días, los organizadores del evento esperan movimientos de USD 6 millones durante la permanencia del evento.

- **Hostales, hosterías y ferias**

Tabla V.- Hoteles, hosterías y ferias de exposición

Hostales

Nombre	Dirección
Los Ángeles	Esmeraldas y Cuenca
Aurora	Loja y Esmeraldas
Buenos Aires	Loja y Esmeraldas
Durán	Esmeraldas 227 y Loja
Sharly	Loja y Manabí
Soloy	Cdla. Ferroviaria Calle Abel Gilbert y Eloy Alfaro

Hostería

Nombre	Dirección
Sarmiento	Esmeraldas y Cuenca

Ferias de Exposiciones

Nombre	Dirección
Exp. Nac. de Ganadería en el Recinto Ferial de Durán	Km 5.5 vía Durán Yaguachi
Feria Internacional de Durán	Km. 2.5 Av. León Febres Cordero

Fuente: Ma. Cristina Ruilova

4.4. Apertura de Plazas de Trabajo

La gastronomía y la alimentación componen una serie de atractivos que pueden ser utilizados por el turismo. Se Pueden citar, entre otros, a restaurantes, bares, mercados, ferias, fiestas, festividades, y rutas gastronómicas que tiene el cantón Durán.

Las tendencias del turista del siglo XXI demuestran una alta atracción hacia la cultura local y la gastronomía como un componente de ésta. Así según Scuta cita a Krippendorf,2000, una investigación realizada en Alemania, el 35% de los entrevistados que viajaban regularmente, entre otros motivos, lo hacían “para comer bien”.

En lo que respecta al Ecuador, el Plan de Competitividad turística señala que “La gastronomía, pese a la buena cocina criolla tradicional es poco valorizada y mal servida”. De esta forma tan solo en el Plan Integral de Marketing Turístico forma parte de alguna propuesta de desarrollo, como sería en el denominado “Paseo de Sabores”

El turismo es la actividad humana realizada al trasladarse de un lugar a otro con diferentes motivos, sumándose las relaciones y prestaciones de servicios que se derivan de estos desplazamientos tales como: transporte, hospedaje, recreación y alimentación.

Desde el punto de vista económico genera divisas, al ser la actividad que canaliza inversiones para producir una expansión económica general, generando un efecto multiplicador de plazas de trabajo, logrando así mejorar la calidad de vida de los residentes de un sector turístico. Clara Sánchez Arciniegas (2002), define al turismo cultural: "Es aquel que se desarrolla con fundamento en los bienes culturales tangibles e intangibles de un país, región y/o localidad, que comporta la interacción entre el sujeto turista ávido de contacto con culturas materiales e inmateriales

distintas a la propia y la comunidad receptora como comunicante de sus valores culturales y tradiciones".

Además de esto, el turismo cultural se da cuando el atractivo que llama al turista es algún tipo de producción humana, una obra de arte o un conjunto de ellas, una tradición culinaria, una construcción o un conjunto arquitectónico de características muy peculiares, una danza y una ceremonia única en su género. Su clasificación se aplica a un abanico realmente grande de opciones; visitar museos, galerías de arte, barrios históricos, ruinas, sitios arqueológicos, teatros, degustación de platos y la convivencia con comunidades.

Todo el patrimonio gastronómico representa un gran potencial de desarrollo turístico para Durán. Sin embargo, lo que se necesita para este, es que el recurso gastronómico, materia prima, se convierta en un producto turístico que esté perfectamente definido como tal y que sea puesto en el mercado turístico a través de la actividad empresarial y se aperture mas plazas de Trabajo en el cantón de Durán.

El cantón de Durán, cuenta con un centro de información regulado por el municipio organismo que ofrece información a aquellos turistas que la requieran, aunque es escaso.

- El Transporte es relativamente cómodo con la debilidad de que paran en casi cada lugar para coger pasajeros, causando incomodidad para el turista, siendo otro inconveniente los vendedores ambulantes.
- Alojamiento, cuenta con un número suficiente de establecimientos para recibir a los visitantes tomando en cuenta que estos solo permanecen durante el día y por la noche regresan a su residencia habitual., se nota una deficiencia en el servicio de personal de contacto.

- Restauración, la planta turística posee establecimientos de alimentos y bebidas que no tienen una buena imagen, los platos que se ofrecen son agradables al paladar y el servicio de atención aceptable.
- Transporte interno, existen un número de dos cooperativas que si abastecen la necesidad de su población.

Durán es un cantón muy comercial, debido a su ubicación estratégica en la carretera panamericana, muchos habitantes de sitios aledaños acuden en busca de víveres, artefactos y otros bienes. Recurso humano, tiene potencial para el turismo desde el punto religioso y gastronómico, pero la comunidad no esta capacidad para la actividad turística.

Solamente el centro, que otorga plaza representativas de trabajo es la Ferias S.A. de Durán, manejada por la Cámara de Comercio que abre unas 6000 plazas de trabajo de manera indirecta.

Además, el año pasado la Municipalidad de Durán firmó un convenio de préstamo con el Banco del Estado, para financiar el proyecto “Rehabilitación, Mejoramiento y Optimización del Sistema de Agua Potable de la ciudad”. El mencionado convenio se suscribió entre el Econ. Diego Aulestia, Gerente General del Banco del Estado y el Alcalde de Durán, Econ. Dalton Narváez. El acto contó con la presencia del Econ. Rafael Correa, Presidente de la República y la Ministra de Desarrollo Urbano y Vivienda, Arq. María de los Ángeles Duarte. El financiamiento es de \$8`682.326,00, a través del Programa de Saneamiento Ambiental para el Desarrollo Comunitario, PROMADEC – PDM, del Banco del Estado.

El crédito va encaminado a mejorar las condiciones de vida y salubridad de los 350.000 habitantes del cantón, a través de agua lista para el consumo humano; además se generarán plazas de trabajo en la ejecución de esta obra de desarrollo, logrando que sus pobladores se

involucren en la misma, como parte integral de su crecimiento humano y social.

4.5. Incremento potencial en la afluencia turística del cantón

Hacer una Planificación turística sustentable, con la participación de la Subsecretaría de Turismo, a largo, mediano y corto plazo, incluyendo todos los planes y programas que se estén ejecutando en la ciudad, con la intención de lograr un crecimiento ordenado, a través:

- Planificación Urbana

Implementar a nivel municipal un área de trabajo para realizar estudios territoriales permanentes hacer una legislación que prevea un adecuado ordenamiento territorial .

Realizar tareas de restauración, mantenimiento y preservación de paseos públicos y turísticos, integrando a la zona norte de la ciudad en conjunto con el Ministerio de Turismo.

- Conservación y ambiente

Realizar los estudios necesarios para determinar el estado de conservación del sistema de Sierras y analizar alternativas para la explotación de canteras.

Relevar y definir las áreas protegidas de mayor riesgo y hacer propuestas al poder legislativo para la conservación de las mismas. Implementar un sistema de tratamiento y reciclaje de residuos sólidos y líquidos, adecuando la recolección de acuerdo al movimiento turístico de la ciudad. Ampliar y Aplicar la legislación existente en cuanto a

contaminación visual. Dar una respuesta inmediata al uso del suelo en zona serrana, mediante una regulación adecuada.

- **Ordenamiento de la oferta**

Generar políticas de orientación hacia el sector turístico, marcando tendencias para enfocar los esfuerzos en las inversiones y actividades necesarias para lograr el perfil deseado.

Propiciar la modificación de la legislación provincial, para actualizar la categorización del alojamiento hotelero y extrahotelero y los servicios gastronómicos.

Realizar controles permanentes en cuanto a la habilitación comercial, seguridad industrial y controles bromatológicos en establecimientos relacionados con el sector.

Realizar un relevamiento estadístico para cuantificar la incidencia del sector turístico dentro del Producto Bruto Municipal y estadísticas de base, en forma sostenida.

- **Promoción y comercialización**

Seguir trabajando en la definición del Perfil Turístico de Durán, en conjunto con el ministerio de Turismo bajo algunos aspectos sugeridos en los talleres: no masivo, selectivo, de nivel socioeconómico cultural medio alto, apuntando a la sustentabilidad del destino.

Realizar acciones de promoción sostenida que permitan superar la estacionalidad de la demanda, priorizando la baja temporada.

- **Concientización y Capacitación**

Realizar Campañas de concientización y capacitación sobre aspectos Turísticos y Ambientales en todos los niveles de la sociedad, en conjunto con el Ministerio de Turismo, especialmente las escuelas y colegios

Proponer acciones comunitarias participativas, barriales que promuevan la identidad y generen conciencia en la población sobre la importancia de planificar responsablemente el destino.

4.6. Análisis para determinar potencial turístico

Este análisis de acuerdo al potencial turístico del cantón Durán, va dirigido a los entes gubernamentales que quieran establecer el proyecto.³

En primer lugar sirve para que puedan realizar por sí mismos una evaluación del potencial turístico teniendo en cuenta la oferta, la demanda, la competencia y las tendencias del mercado. Esta evaluación permitirá asimismo determinar el territorio correspondiente en el que se llevará a cabo el proyecto de desarrollo turístico.

Evaluar el potencial turístico local de Durán conlleva dos fases fundamentales:

- El análisis de la situación turística existente, una fase en la que se examina la oferta, la demanda, la competencia y las tendencias del mercado;
- El diagnóstico, que, comparando los resultados del análisis de la situación, permitirá identificar los puntos fuertes y débiles del

³ *Guía Potencial Turística*

territorio, las oportunidades y los riesgos, y por último, decidir la conveniencia de desarrollar o no el turismo en la zona.

Estas dos fases implican la recogida, tratamiento y explotación de informaciones internas y externas.

- El análisis de la situación

Esta primera fase de evaluación consiste en un análisis de situación del sector turístico local: oferta, demanda, competencia y tendencias (las expectativas del consumidor por ejemplo de acuerdo a la encuesta en capítulo 5).

El análisis de la oferta tiene que referirse sobre todo a:

- la organización de la actividad turística de Durán; Muchas veces, el cantón ha venido siendo sede de una de las mejores ferias a nivel nacional e internacional, por lo que si existe organización de carácter privado.
- La comercialización del turismo del cantón de Durán, estará influenciada toda vez que habrá la reactivación del ferrocarril por parte del Gobierno Nacional en el largo plazo.
- La formación inicial y permanente en el ámbito del turismo, no existe una representación establecida del ministerio de turismo en el cantón, por lo que se debe incursionar en implementarla.

- Las cooperaciones existentes y los posibles socios; Dado que el proyecto es de carácter público, se ha creído oportuno aplicar con el Gobierno o, el Municipio de Guayaquil como socio indirecto, por lo tanto se vería beneficiada por el proyecto fluvial el Municipio de Durán.
- Los dispositivos de apoyo disponibles. En su conjunto, si existe el proyecto de carácter férreo que el proyecto sugiere, este se convertiría en una alternativa de esparcimiento para toda la comunidad Duraneña.

Por otro lado, es muy útil para el territorio de Duran es cuestión identificar ciertos indicadores económicos: la facturación global del sector turístico local, el valor añadido generado por esta actividad y el número de puestos de trabajo ligados al turismo.

Estos parámetros numéricos, que tienen que ser reactualizados cada año, proporcionan asimismo a los responsables locales los elementos esenciales para dirigir la estrategia de desarrollo del turismo.

Si bien estas informaciones internas ya permiten identificar los puntos fuertes y débiles del territorio, también es necesario especificar detalladamente las condiciones generales externas: los operadores turísticos locales tienen que tener a su disposición toda información relativa a las características del mercado en su conjunto, en particular las informaciones sobre la demanda y la competencia.

La previsible evolución de las tendencias del mercado a corto y medio plazo también condiciona el desarrollo del turismo. En este caso, la operadora de turismo que sugerimos que se implante, debe de realizar los paquetes pertinentes para desarrollar horarios, itinerarios de sitios

turísticos mencionados y a la vez rescatarlos como identidad cultural del pueblo duraneño.

- Análisis de la Oferta Turística del Cantón Durán

Elementos Indispensables:

El análisis de la oferta turística local debe permitir, en primer lugar, hacer un inventario de los siguientes elementos:

Factores naturales:

- Situación geográfica y tamaño del territorio. El cantón Durán limita al norte con el río Babahoyo, al sur con Yaguachi, al este con Naranjal y al oeste nuevamente con el río Babahoyo. Su jurisdicción política comprende la parroquia Eloy Alfaro y la Isla Santay.
- Situación geológica y condiciones climáticas. Posee elevaciones con 88 metros sobre el nivel del mar. Su clima oscila entre los 25° y 30°.
- Hidrografía (mares, ríos, lagos, etc.). Cercano al Golfo de Guayaquil y Río Babahoyo.
- Paisajes, fauna y flora. Dentro de los paisajes que tiene el cantón duran frente a su malecón es la isla Santay, sitio idóneo para practicar el ecoturismo.

Factores socioeconómicos:

Estructura socio-demográfica. Por lo general, hemos citado que existe una emigración cantonal desde el punto de vista laboral y educativo hacia la ciudad de Guayaquil. El estrato del cantón Duran es de carácter medio a medio-bajo.

Estructura político-administrativa. Existe el municipio de Durán con actual alcalde. Participativo en Obras.

Infraestructuras y servicios disponibles:

Equipamientos. El gobierno nacional ha firmado un convenio recientemente para la implementación de una planta de agua potable a la población del Cantón de Durán. (Octubre 2008).

Transporte. Actualmente se está construyendo un segundo puente o cuarta vía, lo que transforma al cantón Durán una ciudad de mayor acceso e incremento vehicular. De igual manera, el Ministerio de Obras públicas está rehabilitando la red ferroviaria, convirtiéndose de esta manera en una oportunidad turística en la provincia del Guayas.

En el presente, Duran tiene 3 cooperativas de transporte público (Línea 17, 81 y 18) que optimizan la distancia entre el cantón y la ciudad de Guayaquil. Dichas cooperativas llegan hasta el terminal terrestre y al centro de la ciudad mencionada.

Alojamiento

Capacidad global. Tiene un sinnúmero de hostales, pero no cuentan con la infraestructura necesaria como para realizar eventos sociales u organizar eventos internacionales.

Población local:

¿Está la población sensibilizada en torno al turismo?

De acuerdo a los resultados obtenidos en las encuestas realizadas, la población conoce uno que otro atractivo, pero no se ve identificado como un actor participativo y difusor de los atractivos que posee el cantón.

¿Cuáles son sus expectativas?

Desarrollarse turísticamente a través de una planificación en la que intervenga la promoción y comercialización.

¿Cómo puede contribuir la población para lograr su desarrollo?

Realizando Mingas.

Pintar sus casas, como fue el mismo caso del Barrio Las Peñas.

Organizarse para realizar eventos públicos.

¿Existe ya un plan de desarrollo turístico?

Aún no existe.

¿Qué personas pueden jugar el papel de “locomotoras-impulsoras” y emprender los primeros proyectos?

Por parte del Municipio de Durán y del Gobierno Nacional.

- Análisis de la Demanda

Conviene diferenciar a los “turistas” (clientes que se quedan al menos una noche) de los “excursionistas” (visitantes de un día).

En cuanto a los primeros, esto no se ha llegado a contabilizar su número (llegadas) y el número de noches que pernoctan en el cantón Durán, por lo que conviene realizar este estudio por parte del Ministerio de Turismo. La división de estas cifras permite obtener la duración media de la estancia.

Conocer la relación entre las noches de alojamiento y las llegadas sirve para determinar las temporadas bajas y altas y saber en qué momento hay que mejorar la oferta y la comercialización, con el fin de hacer uso de los establecimientos y los equipamientos turísticos durante el mayor tiempo posible a lo largo del año. Aunque también, vale acotar que es una

ciudad de paso, por lo que habría que convertirla en un icono para el turismo.

Se podría explotar los lugares que hemos mencionado en capítulo4, en promocionar esos lugares para aquellos que se están desembarcando al Terminal, fluvial por lo que se incrementaría el turismo por un efecto multiplicador.

- Los elementos esenciales:

El análisis de la competencia consiste en agrupar y analizar el máximo número de datos posible sobre los territorios competidores existentes y potenciales para el Cantón Durán. Esta gestión, que supone, por supuesto, un conocimiento preciso de los propios productos turísticos, tiene como fin responder a las siguientes cuestiones:

¿Cuáles son los principales territorios de la competencia?

Hemos creído oportuno que los principales territorios de la competencia son: el Cantón Yaguachi, Cantón Naranjal y el Cantón Guayaquil.

¿Qué productos ofrecen en el mercado de la competencia?

El Cantón Yaguachi ofrece sus fiestas de cantonización y son muy atractivas para el sector, por otro lado el Cantón Naranjal se está dando paso con el ecoturismo y planes de turismo en complejos recientemente inaugurados y el Cantón Guayaquil con sus parques y su regeneración urbana, carreteras sólidamente estructuradas hace que éste último se halla incrementado el turismo nacional y extranjero..

Es difícil definir a los competidores, dada la diversidad y la complejidad de los productos en cuestión pero, en teoría, cualquier “destino de vacaciones” puede ser considerado como competencia.

~~CAPÍTULO 5~~ PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSFERENCIA DE PASAJEROS DURÁN – GUAYAQUIL

5.1. Viabilidad del proyecto fluvial para el desarrollo de Durán

Para realizar la viabilidad del proyecto fluvial para el desarrollo turístico de Durán, debemos de determinar un estudio de mercado para analizar las preferencias de la futura demanda y si el proyecto está capacitado como para ofertar el servicio que queremos implementar y a esto llamamos mercado.

El mercado es el área en la cual convergen las fuerzas de la oferta y de la demanda para establecer un precio único y, por lo tanto, la cantidad de las transacciones que se vayan a realizar.

A pesar de la existencia de una mano invisible, tal como dice Adam Smith, el mercado no es un ente abstracto.

“Supone cinco elementos fundamentales: por lo menos un comprador, un vendedor, una oferta, una retribución lógica a cambio de la oferta y un ambiente adecuado que brinde tranquilidad, comodidad y que permita la interacción positiva entre los elementos”

5.1.1 Objetivo del Estudio de Mercado

En el caso de nuestra propuesta, la finalidad del estudio de mercado es probar que un número suficiente de individuos, dadas las condiciones, presentan una demanda fluvial turística que justifica la puesta en marcha de un determinado programa de servicio en un período anual.

Esta finalidad conllevó la necesidad de estudiar en detalle aspectos en una encuesta realizada para poder analizar y ver que componentes del mercado no da como resultado.

La encuesta fue realizada en los alrededores de las cooperativas de transporte urbano en la ciudad de Durán en un horario de 9h00 – 11h00 en días feriados, como sábado y domingo en el tercer trimestre del año 2009. Esta se compone de 8 preguntas.

5.1.1.1. Estimación de la demanda del proyecto fluvial

- Universo del estudio

Definimos al Universo como “El conjunto de individuos u objetos de los cuales se desea conocer algo de interés en una investigación”. Para el siguiente estudio de mercado se ha considerado a las personas que constantemente viajan desde Durán hacia Guayaquil, así como también las personas que toman el transporte en la Terminal terrestre de la ciudad de Guayaquil.

5.1.1.2. Selección de la Muestra

Es importante considerar, el tamaño de la muestra en determinar la probabilidad de error y la precisión de la estimación. Para conocer exactamente el número de personas a ser encuestados, se procedió a estimar su tamaño “n” el mismo que arrojó la cantidad de 100.25 en total, con un nivel de confianza en los resultados correspondiente al 90% y un error aceptable del 10%.

5.1.1.3. Método de Muestreo

Con el afán de minimizar el error de muestreo debido a la naturaleza de la población a investigar, se aplicó la fórmula de la población finita con probabilidad de ocurrencia no conocida, la misma que se detalla a continuación:

Tabla VI.- Tabla de cálculo muestra

Simbología	Significado	Valores
n=	tamaño de la muestra	?
PQ=	constante de varianza poblacional	0,25
N=	tamaño de la población	100.25
E=	error máximo admisible	0,10
K=	coeficiente de corrección de error	2

Fuente: Estadística aplicada a las ciencias sociales

La población (N) es de 171.962 habitantes en el cantón de Durán, al ser una población bastante grande y con el fin de disminuir el tamaño de la muestra; el error (E) que usé es del 10% (0.10) el coeficiente de corrección de error (K) será de 2 y el constante de la varianza poblacional (PQ) será de 0.25 dándome como resultado una muestra de 100,25

$$\frac{P*Q*N}{(N-1) E^2 + PQ / K^2}$$

$$n= 171962 * 0,25 / ((171962)*((0,10*0,10)/(2*2))) + 0,25$$

n= 100,25 Encuestas

5.1.1.4. Encuesta



PROYECTO DE TESIS:

“PROPUESTA DE DESARROLLO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL COMO POTENCIAL TURÍSTICO-URBANO DE DURÁN PARA TRANSFERENCIA DE PASAJEROS”

Encuesta piloto para estudio de Mercado de la Propuesta de Transporte Fluvial como potencial turístico de Durán para la transferencia de pasajeros.

El objetivo de la encuesta es obtener información sobre las características de los potenciales visitantes y comprobar su interés en frecuentar espacios culturales y atractivos naturales. La información que nos proporcionen es muy útil. Sus respuestas serán tratadas de forma confidencial y no serán utilizadas para ningún propósito distinto a la investigación llevada a cabo por la carrera de Licenciatura en Turismo –ESPOL.

Edad:

Sexo: M

F

Localidad: _____

1.- ¿Con que frecuencia te transportas a la Ciudad de Guayaquil?

a) 1-3 veces a la semana

b) 4-6 veces a la semana

c) Toda la semana

2.- Por lo regular, ¿Cuáles son las razones por la que te transportas para la ciudad de Guayaquil?

- a) Por motivo de trabajo
- b) Por Paseo
- c) Por Salud
- d) Por compras
- e) Por visitas familiares.

3.- ¿Conoces lugares turísticos del Cantón Durán?

SI

NO

4- ¿Qué lugares turísticos conoces del Cantón Durán?

- | | | | |
|-----------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| - Malecón Alfredo Palacios | <input type="checkbox"/> | - Malecón Roberto Gilbert | <input type="checkbox"/> |
| - Santuario del Divino Niño | <input type="checkbox"/> | - Isla Santay | <input type="checkbox"/> |
| - Lugares Nocturnos | <input type="checkbox"/> | - Feria de Durán | <input type="checkbox"/> |

5.- ¿Si los conoces cada cuanto lo visitas?

- 1 vez a la Semana
- 1 vez al Mes
- 1 vez al Semestre
- 1 vez al año

6.- ¿Con quién por lo regular sales a visitar los lugares turísticos?

- En Pareja
- En Familia
- Solo
- Con amigos

7.- ¿Qué te gustaría visitar del Cantón Durán?

- | | |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------|
| - Parques <input type="checkbox"/> | - Cerro Las Cabras <input type="checkbox"/> |
| - Zoológico <input type="checkbox"/> | - Ferias <input type="checkbox"/> |
| - Centro Comercial <input type="checkbox"/> | - Otros <input type="checkbox"/> |

8.- ¿Te gustaría que hubiera una Terminal Fluvial Turística?

- SI NO

9.- ¿Qué te gustaría encontrar en la Terminal Fluvial?

- | | |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| - Locales Comerciales <input type="checkbox"/> | - Zona de Juegos Niños <input type="checkbox"/> |
| - Restoranes <input type="checkbox"/> | - Acuario <input type="checkbox"/> |
| - Cafeterías <input type="checkbox"/> | |

10.- ¿Cuánto estarías dispuesto a pagar como tarifa para que te transporte hacia Durán?

US\$0.25

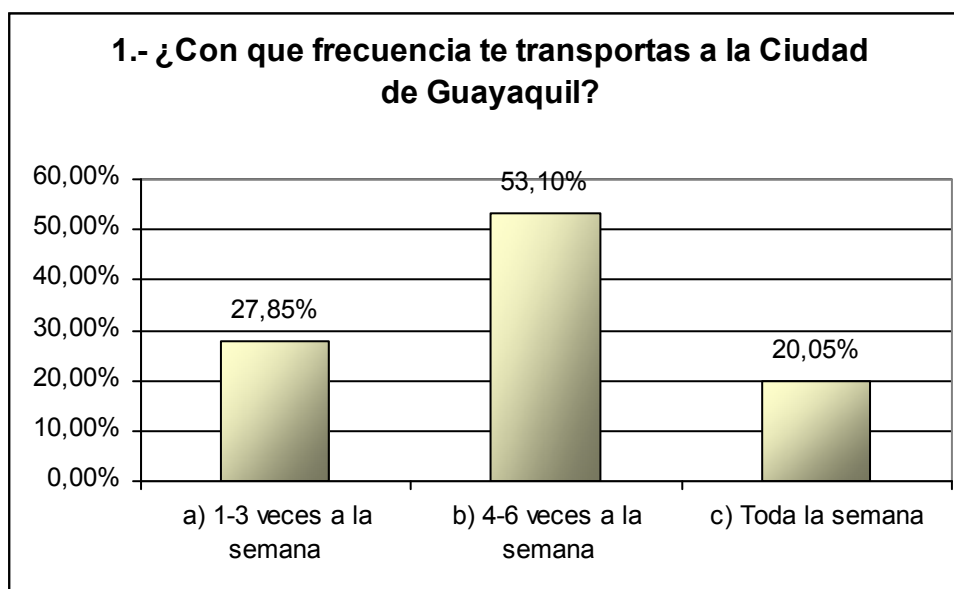
US\$0.30

US\$0.40

5.1.1.5. Análisis de los resultados

- Pregunta 1

Gráfico 1.- Frecuencia de transportación a la Ciudad de Guayaquil



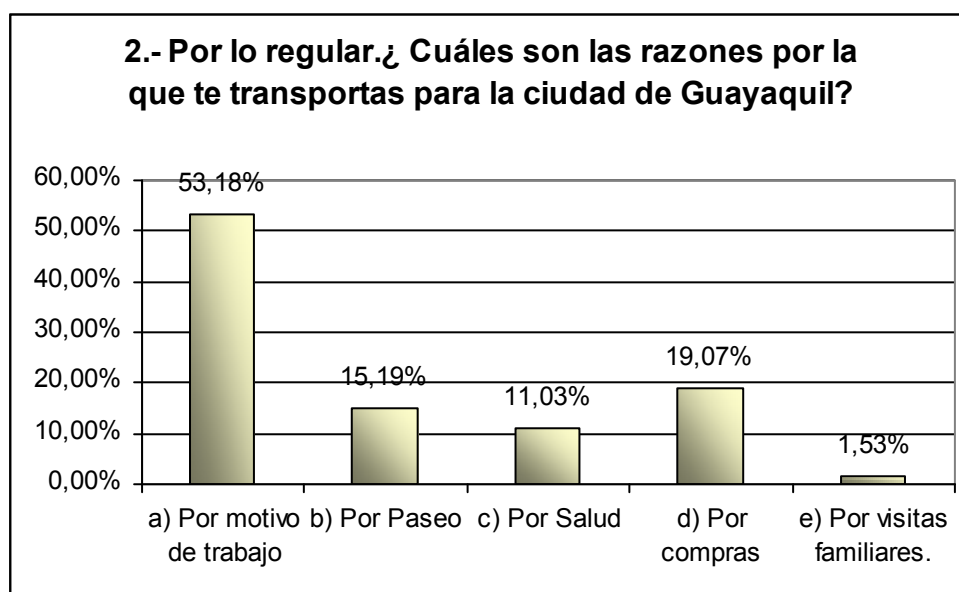
Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Esta es la pregunta con la cual parte la encuesta para poder determinar qué porcentaje de personas se desplazan a la ciudad de Guayaquil y si existe la necesidad imperiosa de poner un centro fluvial.

Como resultado se obtuvo un 27.85% de personas que se desplazan entre 1 a 3 veces a la semana, un 53.10% con una frecuencia entre 4 a 6 veces y por último entre un 20.05%, con lo que se puede determinar que la gran mayoría de personas usan un servicio de transporte con mucha frecuencia, es aquí en donde se encuentra la gran oportunidad para ofrecer el servicio que sustenta el proyecto.

- Pregunta 2

Gráfico 2.- Razones por las cuales se transportan hacia Guayaquil



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

En esta pregunta las alternativas fueron: Por motivo de trabajo, por paseo, por salud, por compras y por visitas familiares. Esta pregunta es muy importante ya que indica las razones por las que se desplazan los Duraneños a la ciudad de Guayaquil.

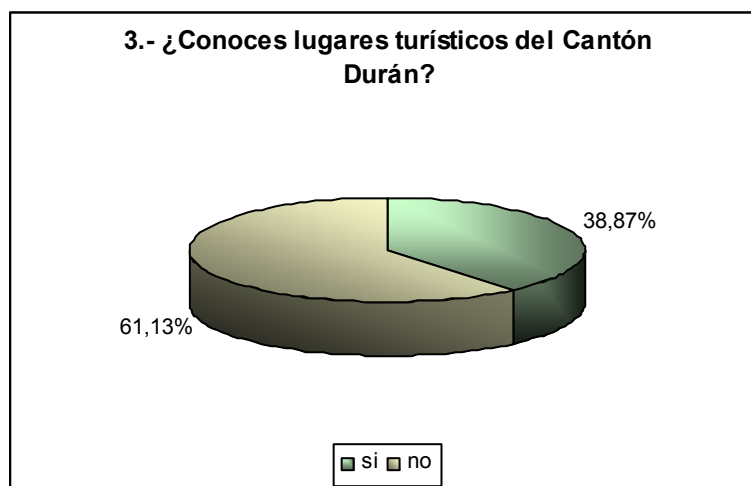
Como resultados se obtuvo el 53.18% por motivos de trabajo, por paseo un 15.10%, lo que indica que ambas actividades son las que más se llevan a cabo.

No se puede dejar a un lado los desplazamientos de los ciudadanos radicados en Durán por cuestiones de Salud en un 11.03%, los cuales también son acompañados por los ciudadanos que se desplazan por compras en un 19.07% según nuestra encuesta.

Por último, se desplazan a Guayaquil por visitas a familiares en un 1.53%, lo que existen motivos suficientes como para implantar el proyecto.

- Pregunta 3

Gráfico 3.- Conocimiento de lugares turísticos del cantón Durán



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

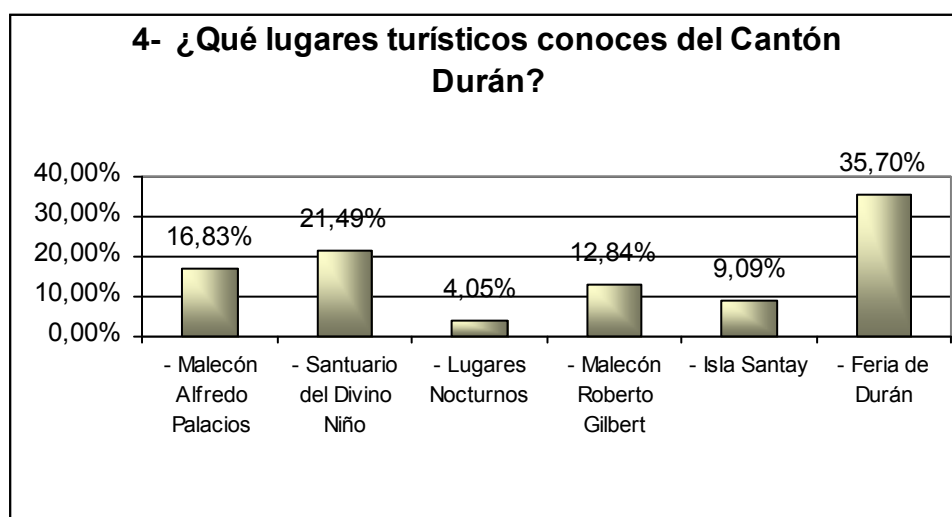
En esta pregunta se obtuvo un 38.87% de respuestas positivas y por otro lado un 61.13% de respuestas negativas, lo que indica que la mayoría de las personas entrevistadas no tienen conocimiento de lugares turísticos en la ciudad de Durán.

Esto se debe a que ciertas personas, prefieren visitar lugares fuera de la ciudad de Durán o tienen más de una alternativa para visitar en otros sitios.

Las personas que respondieron positivamente, mayoría de ellos jóvenes oriundos del Cantón Durán si conocen uno que otro lugar de la ciudad, a esto se suma la siguiente pregunta.

➤ Pregunta 4

Gráfico 4.- Conocimiento de lugares turísticos del cantón Durán



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Como se puede observar en el gráfico, un 35.07% de los usuarios recuerdan como lugar turístico la Feria de Durán, lo cual es un alto porcentaje, lo que significa que esa porción de la muestra nos va a resultar en el futuro un pico alto en nuestras visitas cuando se realicen para el mes de Octubre. Inclusive se tocará desarrollar horarios nocturnos especiales para cuando se den este tipo de eventos.

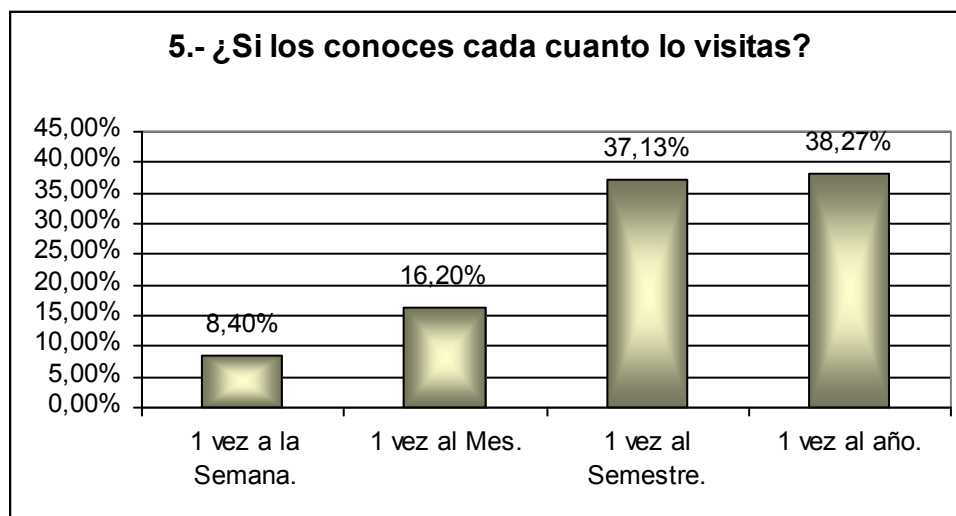
Seguido de este resultado, un 21.49% tienen presente al Santuario del Divino Niño, lo cual también indica que se puede promocionar ese

santuario a feligreses católicos. Por otro lado un 16.83% indicó que el Malecón Alfredo Palacios es visitado por los encuestados, lo cual también nos arrojó un significativo porcentaje alto para ambos malecones, como el Malecón Robert Gilbert 12.04%.

Algo que llama la atención, es la poca visita que tiene el lugar ecológico de la Isla Santay, lugar olvidado para los encuestados y lo que demuestra que apenas un 9.09%, seguido de un 4.05% en visitar lugares nocturnos.

➤ Pregunta 5

Gráfico 5.- Frecuencia de visitas a lugares turísticos del cantón Duran



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Para poder establecer las frecuencia de visita a los lugares turísticos, se dieron diferentes alternativas para que puedan escoger entre ellas y así conocer a cuáles van durante al año.

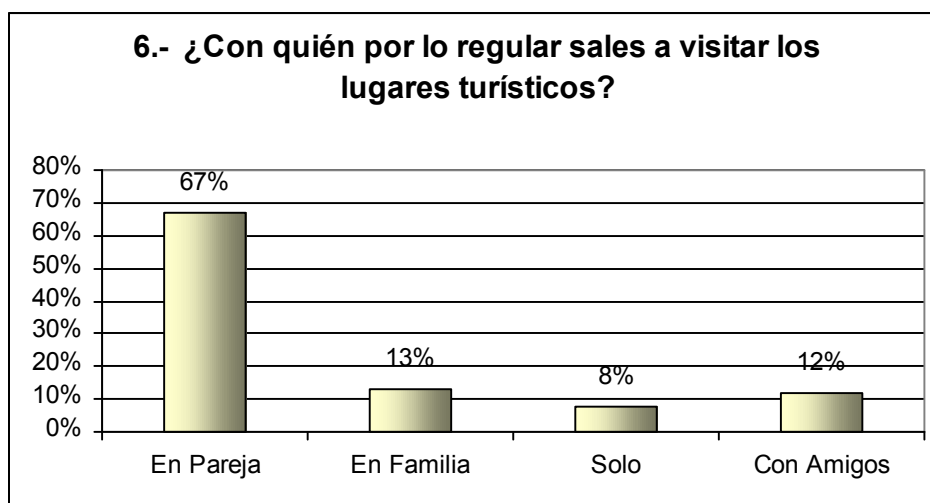
El problema más frecuente que sobresale es un ausentismo turístico muy considerado, como es 1 vez al año en un 38.27%, ésta alta proporción está dentro de los que van a Ferias S.A., seguido 1 vez al semestre en un 37.13%. Si ambos los sumamos, hace pensar que más de la mitad de la

muestra encuestada están solamente inclinados entre 1 a 2 veces al año a Durán, teniendo como turismo local y de otras partes del país.

La falta de lugares turísticos en el cantón de Durán demuestra que el 16.20% visitan una vez al mes, mientras que un 8.40% por ciento visitan 1 vez a la semana al cantón de Durán por degustar sus comidas, diversión y entre otros.

➤ Pregunta 6

Gráfico 6.- Tipos de acompañantes al visitar los lugares turísticos en el cantón Durán



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

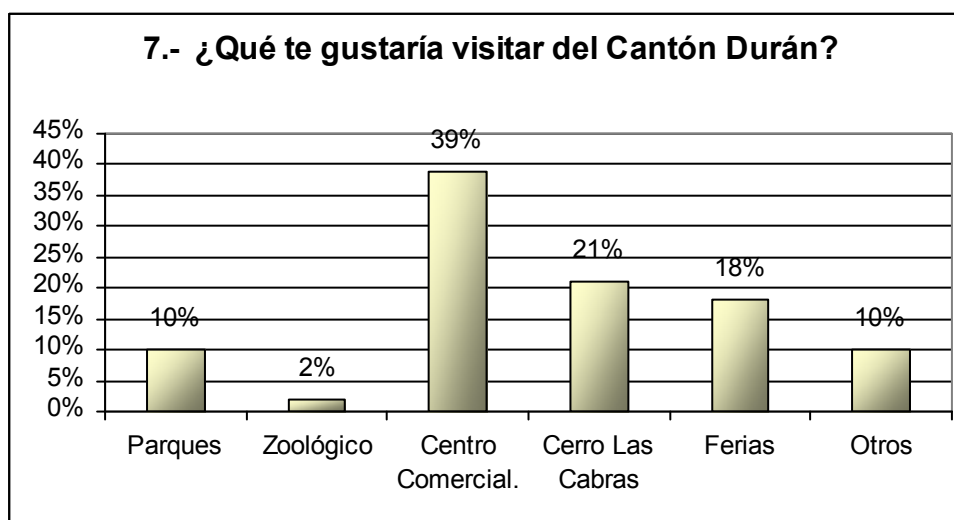
Esta pregunta, muestra interrelación con la anterior. Esta interrogación muestra que el 67% de los encuestados le gusta visitar lugares turísticos en Pareja (distinto del desplazamiento ya sea en Guayaquil o en Durán).

Esta pregunta es importante, porque destaca las promociones que se podrían realizar u ofrecer a los lugares de esparcimiento, tales como restaurante, lugares familiares, parques para niños, dentro del cantón.

Un 13% por ciento significativo, desean pasar en familia, seguido de un 12% con amigos y apenas un 8% solo.

➤ Pregunta 7

Gráfico 7.- Predilección atractivos del cantón Durán



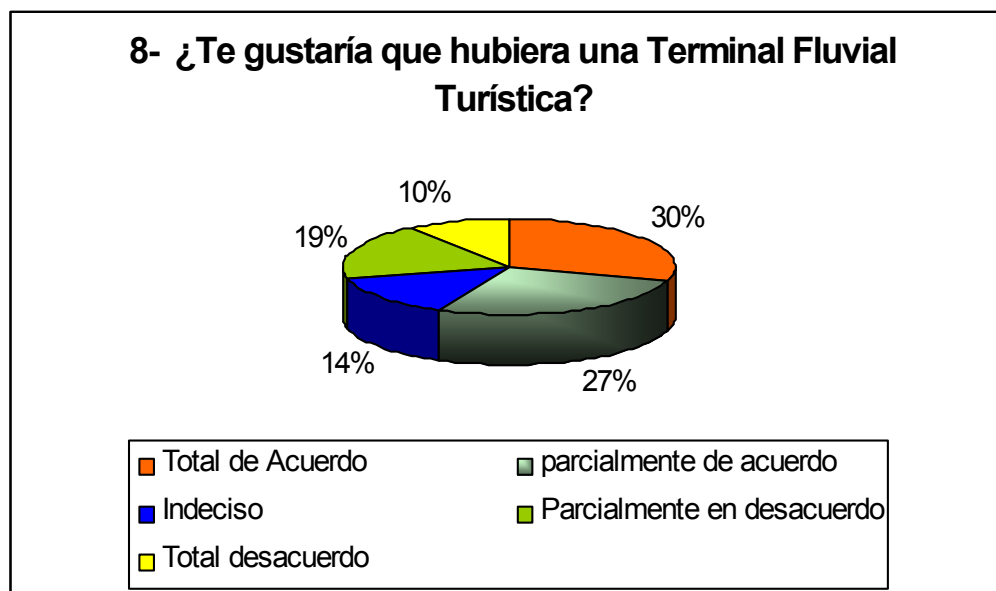
Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Esta es una pregunta clave para poder saber qué porcentaje trabaja se inclina por visitar en el cantón Durán. En la encuesta desarrollada muestra un 39% significativo que gustaría visitar el nuevo centro comercial aperturado Durán Outlet, lo que evidencia el nuevo atractivo de la ciudad y de qué manera ha beneficiado al Cantón.

Por otro lado, el cerro Las Cabras, lugar típico de Durán y que lo promociona a través del sitio web en la municipalidad del cantón este muestra un significativo interés por conocer en un 21%. Seguido de un 18% de las Ferias Ganaderas, 10% Parques, 2% Zoológicos y Otros un 10%.

➤ Pregunta 8

Gráfico 8.- Aceptación de la propuesta de una terminal fluvial en el cantón Durán



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Esta pregunta es clave porque es la que permitirá, ver cuál será nuestra futura demanda. De acuerdo a esta pregunta pudimos determinar que el 30% está de acuerdo a que exista una Terminal fluvial, es decir que los pasajeros están interesados en contratar a una segunda alternativa para que les ayude al desplazamiento de sus labores o visitas turísticas.

Por otro lado, hay que rescatar que un 27% está parcialmente de acuerdo en que se construya una terminal fluvial, dado que están acostumbrados a tomar buses u otros medios para movilizarse.

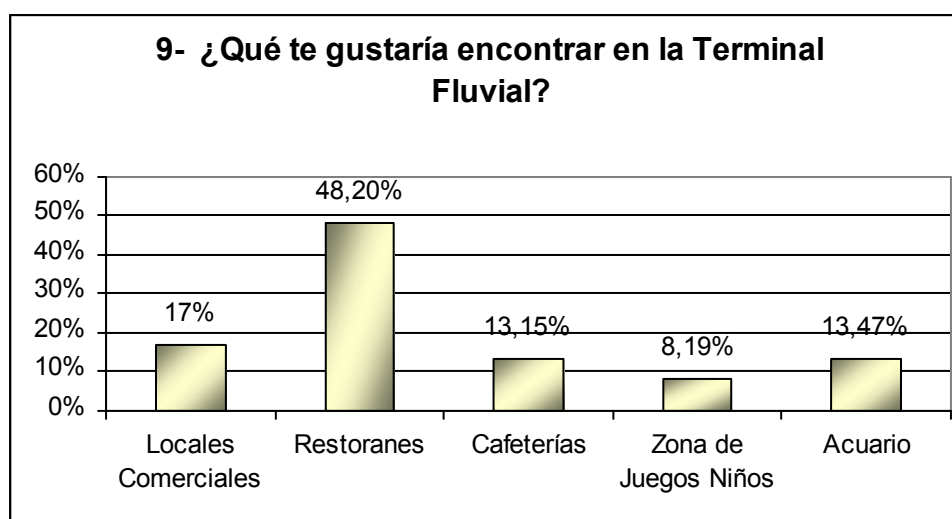
También se contó con 3 alternativas, como es el caso de Indecisos, lo cual nos arrojó con un 14% (esto ciertamente habría que rescatar esa porción a

través de una promoción que les permita tener la decisión de acoger el servicio) de los encuestados.

Como respuestas negativas tuvimos, que un 19% está en total en parcial desacuerdo, y por ultimo en el estudio, esta un 10% de personas en total desacuerdo.

➤ Pregunta 9

Gráfico 9.- Preferencias a encontrar en la terminal fluvial



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Para poder establecer las opciones que el pasajero quisiera encontrar, se dieron diferentes alternativas para que puedan elegir entre ellas y así conocer cuáles son las preferencias.

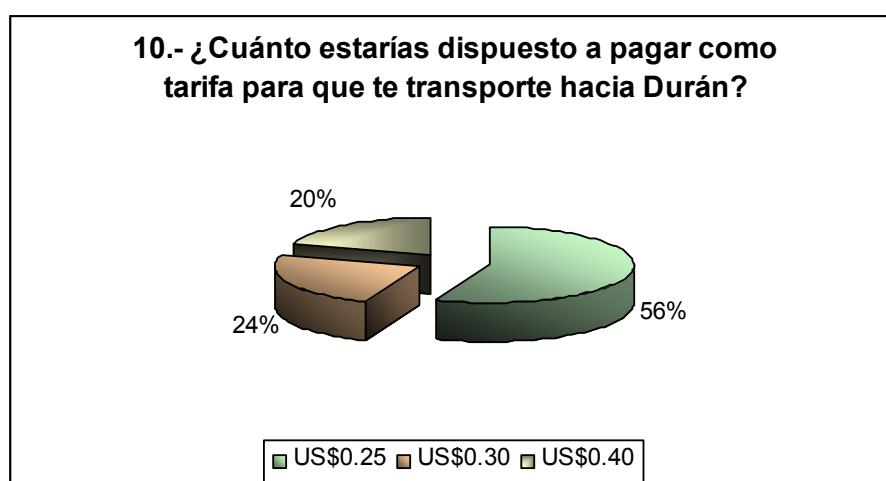
La opción más relevante son los restoranes con un 48.20% dado que la gastronomía de Durán es muy demandada, lo que indica que la Terminal fluvial prestará atención a este centro de degustación, lo que interesa en la planificación de barajar ciertos restaurante de comida rápida ausente en Durán, ocasionando que estos abran plazas de trabajo

Locales comerciales, son de enorme interés que existan, y se ha pensado en la oportunidad de concesionar los lugares, para que existan boutiques de ropa turística, con camisetas que contengan mensajes “yo estuve en Duran” esto nos demuestra en un 17%.

Alternativas tales como Cafeterías 13.15% y Acuario 13.47% son opciones interesantes, así como una Zona de juegos de diversión para niños en un 8.19%.

➤ Pregunta 10

Gráfico 10.- Preferencias del costo por el servicio de transportación fluvial



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Es muy importante conocer cuáles son las tarifas que llevan a una entidad buscar idóneas para que el servicio tenga una mejor demanda que es más importante aún, ya que esto nos muestra qué tan dispuestos están los pasajeros en contratar el servicio fluvial y que ésta entre a buena competencia con la terrestre.

La pregunta consta de 3 alternativas posibles que influenciarán en dicho cambio, estas son: 0.25 precio popular, 0.30 precio que por darse los resultados inflacionarios estaría sujeto a ser analizado y por último 0.40 centavos de dólar.

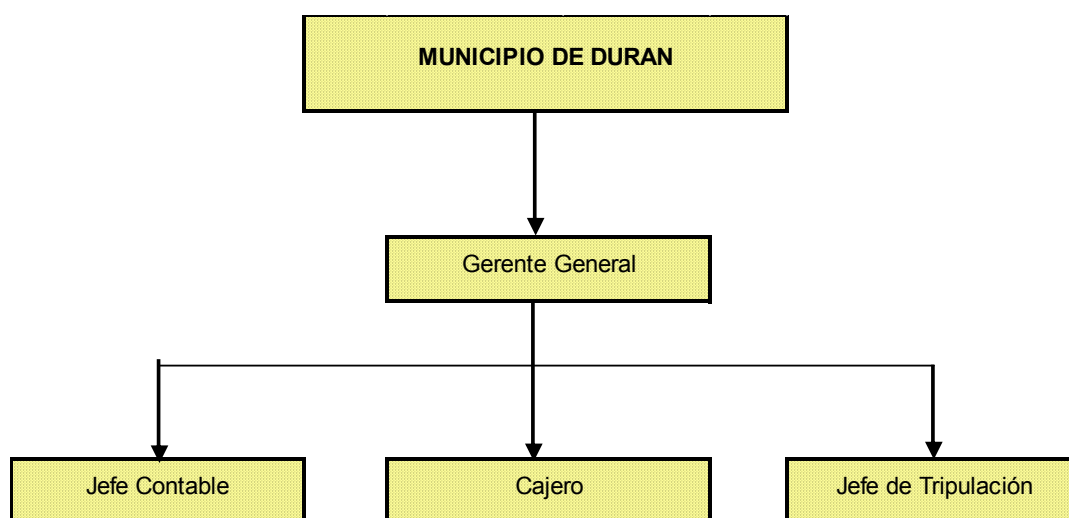
Como se puede observar en el gráfico, uno de los factores más importantes es la de 0.25, ya que en un 56% de los encuestados estaría dispuesto a contratar el servicio fluvial para desplazarse al cantón.

Otro de los resultados interesantes con los obtenidos en la alternativa de 0.30 centavos con un 24% y 0.40 centavos con un 20%, ya que los pasajeros no sólo buscan una mejor tarifa, sino que también buscan tener comodidad.

5.1.2 Estructura Organizacional y Recursos Humanos

La entidad que será creada, debe ser una organización interna conformada por el municipio de Durán y en Conjunto con el Municipio de Guayaquil en la que cada miembro controla cada departamento administrativo, financiero de la nueva entidad. De modo que la organización a realizarse será un ente autónomo bien establecido, la estructura organizacional se basará en una jerarquía objetiva, con el fin de encontrar las soluciones a los problemas de manera rápida y minimizando los procedimientos, garantizando así una excelente administración.

5.1.2.1. Organigrama



Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

A continuación se procede a analizar brevemente los niveles jerárquicos:

- Personal permanente a jornada completa o jornada parcial.

Recursos humano, quienes serán parte fundamental del éxito en la organización pues tendrá a su cargo una variedad de beneficios y responsabilidades, las mismas que serán definidas a continuación.

➤ Gerente General

La principal responsabilidad de la Gerencia General será la de dirigir, controlar y evaluar el buen funcionamiento de la entidad, así como también:

- Designar y remover funcionarios.
- Manejar los fondos de la entidad con responsabilidad, manejo de las cuentas corrientes, operaciones bancarias.
- Con experiencia y haberse desarrollado en la Armada

➤ Jefe Contable

El Jefe Contable reportará directamente a Gerencia General, para lo cual sus responsabilidades serán:

- Presentar periódicamente informes financieros de la compañía
- Administrar correctamente los fondos de la empresa
- Elaborar roles de pago, facturas de venta, pago a proveedores y declaraciones tributarias
- Con experiencia en Contaduría Pública.

➤ Jefe Tripulación

El Jefe Tripulación reportará directamente a Gerencia General, para lo cual sus responsabilidades serán:

- Presentar periódicamente informes de pasajeros
- Administrar correctamente con los responsables (3) del transporte fluvial.
- Elaborar horarios.
- Con experiencia en Mecánica Industrial y haber pertenecido a la Armada.

~~5.2. Costo estimado de remodelación de los muelles existentes para desembarque de pasajeros~~

En el anexo # 4, donde se encuentra el solar establecido (Ver Anexo B) para la puesta en marcha del proyecto y teniendo los datos suministrados por el arquitecto Stalin Quimí y en el presente capítulo como obras de construcción y adecuación, materiales de construcción maquinaria y equipo, se pueden consolidar las inversiones fijas y los gastos pre operativos, los cuales nos proporcionan las inversiones totales iniciales en proyecto. Este capítulo también lo conforma el capital de trabajo o activo circulante que es el capital necesario requerido por la empresa para su funcionamiento en la etapa de inversión y de operación.

De acuerdo al cuadro #1 se reflejan los costos por construcción del edificio y Plaza principal de la Terminal, en conjunto con los locales turísticos, el astillero naval para el arreglo de las lanchas en caso de mantenimientos y supervisión mensual de las embarcaciones, más los muelles que prevemos alquilar para las personas

Cuadro 1.- Inversión en costos de muelles y áreas de construcción

INVERSION EN COSTOS DE MUELLES Y AREAS DE CONSTRUIRSE

ÁREA A CONSTRUIRSE (M2)		Valor por m2	Total
Construcción del Edificio y Plaza Principal	5000	500,00	\$ 2.500.000,00
Construcción del Faro	400,00	400,00	\$ 160.000,00
Muelles de Embarque	2000,00	400,00	\$ 800.000,00
Construcción de un Astillero	1000,00	400,00	\$ 400.000,00
			\$ 3.860.000,00

INFRAEST. INTERNA 1 Y 2 PISO + Equipamiento	TOTAL
Diseño del interior de la Terminal	165.000,00
Parque de Recreación de Niños	150.000,00
Iluminación	60.000,00
Equipamiento de los sanitarios	20.000,00
Equipamiento del restaurante de chocolate	60.000,00
Total	455.000,00

DISEÑO Y ADECUACIÓN AREA EXTERIOR	TOTAL
Jardinería e invernadero y elementos de paisaje	50.000,00

TOTAL

Total de costo: Edifi.+Infraestructura+Equipamiento	\$ 4.365.000,00
----------------------------------------------------------------	------------------------

Fuente: Ma. Cristina Ruilova

5.2.1 Inversiones Fijas

Las inversiones fijas del proyecto son las inversiones iniciales del proyecto como construcción del edificio, adecuación del local, maquinaria, herramientas, equipo y muebles como también las inversiones en las compras de lanchas como muestra en el cuadro #2, las cuales son inversiones depreciables cada uno con diferencias en sus años de vida útil. Las inversiones en el proyecto aparecen relacionadas en el cuadro #2 incluyendo los gastos preoperativos.

Cuadro 2.- Inversión Total

INVERSION TOTAL	
Inversiones Fijas	
Equipos de Oficina	\$ 4.588,00
Construcción y Adecuación	\$ 4.365.000,00
Muebles y Enseres de Oficina	\$ 3.838,00
Lanchas Fluviales	\$ 143.400,00
Imprevistos por Instalaciones	\$ 6.930,00
TOTAL INVERSIONES FIJAS	\$ 4.523.756,00
INVERSION TOTAL DEL PROYECTO	\$ 4.523.756,00

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

El proyecto de transporte fluvial durante su operación tendrá una demanda del 40% del 80% de la población urbana de Durán que se

transporta a la ciudad de Guayaquil , requiriendo de unos costos dentro del servicio, totalizados a través de cuadros, dichos costos son los costos de venta y los gastos operativos, calculados de acuerdo a los requerimientos que tendrá la Terminal fluvial, teniendo en cuenta que como el servicio varia a través de los años con un incremento del 8.83% de acuerdo a la inflación del último año, varían los costos totales con los costos variables y fijos que contemplaremos más adelante.

~~5.2.2 Costo de Ventas~~

Como lo muestra el cuadro #3 Los costos de venta esta conformados por los costos de la gasolina, los costos de la mano de obra directa (inmersa en el servicio), los gastos administrativos y la depreciación de las inversiones iniciales, los cuales están relacionados directamente con el servicio fluvial.

Cuadro 3.- Costo de Venta

COSTO DE VENTA DEL TERMINAL FLUVIAL						
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Compra de Combustible al año- Presupuestado		689.730	816.452	966.501	1.144.175	1.354.563
Costo de Mantenimiento		13.795	16.329	19.330	22.884	27.091
Total Costos		689.730	816.452	966.501	1.144.175	1.354.563

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Se ha considerado de acuerdo a entrevistas de expertos navales, que se gastaría de acuerdo al trayecto y las frecuencias que se hagan por parte de los ingresos el 15% concerniente a combustibles, dado que éstas son a diesel y por costos de mantenimiento en el astillero que se propone construir de acuerdo a las garantías de las lanchas y por parte de la opción tomada para la adquisición los medios de transporte acuáticos, han manifestado que el 0.5% por parte de los ingresos, cifra muy significativa de acuerdo al presupuesto de ingresos que se ha realizado y ésta se refleja en el cuadro # 3

5.2.3 Costo de la mano de obra directa

El costo directo es la mano de obra directamente relacionada con el servicio, que corresponde al personal de la planta operativa, el cual se relaciona en la gente del área administrativa así, como operativa, éstas llegan a sumas \$11,385.61 de manera mensual, incluyendo sus beneficios sociales.

Cuadro 4.- Presupuesto de Sueldos

Presupuesto de Sueldos								
Proyección: Diciembre del 2009								
Colaboradores	Sueldos	Comisiones	Décimo Tercero	Décimo Cuarto	Aportes Personales	Aportes Patronales	Fondo de Reserva	Total
Gerente General	1.500,00	0,00	125,00	18,17	0,00	182,25	125,00	1.950,42
Jefe Contable	600,00	0,00	50,00	18,17	0,00	72,90	50,00	791,07
Jefe de tripulación	1.200,00	0,00	100,00	18,17	0,00	145,80	100,00	1.563,97
Cajeros (2)	800,00	0,00	66,67	18,17	0,00	97,20	66,67	1.048,70
Jardineros 3	654,00	0,00	54,50	18,17	0,00	79,46	54,50	860,63
4 Capitanes de Navío	4.000,00	0,00	333,33	18,17	0,00	486,00	333,33	5.170,83
Total Colaboradores	8.754,00	0,00	729,50	109,00	0,00	1.063,61	729,50	11.385,61

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

5.2.4 Depreciación

En el cuadro # 5 se describen los valores de la depreciación de los activos fijos invertidos en la fase de inversión del proyecto. La depreciación de las inversiones es de \$158,756.00 por equipos de computación, muebles y enseres, adecuaciones y las lanchas a comprar, en un periodo de cinco años.

Cuadro 5.- Vida útil de activos

Descripción de Activos Fijos (Tangibles e Intangibles)	Costo Histórico	Fecha de Compra	Vida Útil (meses)	Valor de Rescate	Depreciación Mensual	Año 1
Equipos de Computación y Software	4,588.00	01/Ene/2010	36	0.00	127.44	1,529.28
Muebles y Enseres	3,838.00	02/Ene/2010	60	0.00	63.97	767.64
Adecuaciones	6,930.00	03/Ene/2010	60	0.00	115.50	1,386.00
Maquinas y/o Lanchas	143,400.00	04/Ene/2010	120	0.00	1,195.00	14,340.00
Total Descripción de Activos Fijos (Tangibles e Intangibles) US\$	158,756.00			0.00	1,501.91	18,022.92

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

5.2.5 Gastos generales de administración

Los gastos generales de administración se relacionan en el cuadro #6 y lo conforman el pago de utilización del sistema de radios, servicios básicos, Internet, promoción y publicidad de marketing y costos como papelería y aseo.

Cuadro 6.- Presupuesto de Gastos Administrativos y Ventas

Gastos Administrativos y Ventas	Total
Sistema de Radios	3.000,00
Servicios básicos	4.560,00
Servicio de Internet	781,56
Publicidad y Marketing	1.800,00
Papelería y Limpieza	2.160,00
Total Gastos Administrativos y Ventas	12.301,56

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Para dar iniciación al proyecto generalmente se deben conseguir los recursos económicos que soportarán el proyecto, desde la fase de preinversión hasta la fase de operación, que se consiguen a través del aporte del Municipio de acuerdo al presupuesto estructurado que tiene el cantón para obras públicas.

~~5.2.6 Aportes Financieros~~

El Municipio de Durán aportará capital el 100%, para la fase de ejecución del proyecto estimado en **\$ 4.523.756,00**. Es conveniente realizarlo, dado que existe otro proyecto en camino y es la consolidación de la vía férrea localizado en los anexos del estudio para la posteridad, por lo que la zona se convertirá altamente turístico, dado que combinará los tres tipos de transporte, el plan de reactivación de ferrocarril por parte del gobierno, el proyecto fluvial y la propuesta de conectar mediante la creación de un circuito interno de transportación pública en autoferro el transporte terrestre con el fluvial.

5.2.7 Estados Financieros

Dentro del proyecto se tienen en cuenta los estados financieros proyectados a cinco años desde la de inversión hasta la fase de operación. El estado de pérdidas y ganancias, cuadro de fuentes y usos de fondos de efectivo o flujo de caja y el balance, con los cuales se permite hacer el análisis financiero y encontrar el punto de equilibrio de las unidades vendidas contra los ingresos monetarios. Los estados financieros están calculados en términos inflacionarios.

5.2.8 Presupuesto de Ingresos

El proyecto tiene presupuestado 138,369.6 pasajeros que utilizarán el servicio, los cuales representan el 80% que diariamente se moviliza. Nosotros hemos creído conveniente estimar que un 40% de ocupación estarán en las 4 embarcaciones, bajo 4 diferentes horarios.

Cuadro 7.- Ingresos por pasajes de servicio

INGRESOS POR PASAJES DE SERVICIOS						
EN USD\$						
Descripción	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Cantidades de eventos						
Pasajeros Presup. diarios	138.369,6					
Ocupación Diaria 40%	41.510,9					
Demanda de Pasajeros	x 264					
		10.958.872	11.926.541	12.979.654	14.125.758	15.373.062
		\$0,25	\$0,27	\$0,30	\$0,32	\$0,35
Ingresos						
a) Ingresos		\$2.739.718,08	\$3.244.913,57	\$3.843.265,54	\$4.551.951,76	\$5.391.317,51
b) Ingresos x alquiler Muelles						
Tarifa	\$80,00					
Yates presupuestados	20	\$19.200,00	\$20.895,36	\$22.740,42	\$24.748,40	\$26.933,68
Ingresos netos (USD\$)		\$2.758.918,08	\$3.265.808,93	\$3.866.005,96	\$4.576.700,16	\$5.418.251,19
Total Ingresos		2.758.918	3.265.809	3.866.006	4.576.700	5.418.251

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Las frecuencias de horarios que se han creído pertinente son las siguientes:

	Lunes a Viernes	Ferados
Lancha 1	06h30 a 7h00	06h30 a 7h00
Lancha 2	10h30 a 11h00	10h30 a 11h00
Lancha 3	14h30 a 15h00	16h30 a 17h00
Lancha 4	17h30 a 18h30	19h00 a 20h00

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

5.2.9 Estados de Resultados o Estado de pérdidas y ganancias

El estado de pérdidas y ganancias es consolidar los ingresos por ventas generados por Terminal fluvial y los gastos de operación y de financiación, partiendo como de resultado de su diferencia nos determine la utilidad bruta en cada periodo, al mismo tiempo calcular los impuestos (el 25% por impuesto de renta y complementarios) y restarlos para obtener la utilidad neta, y las reservas con que contará la empresa que para este caso no se tendrá en cuenta.

Dentro del estudio del proyecto se considera el estado de pérdidas y ganancias como lo exige la banca comercial y el convencional como se muestra en el cuadro #8

Cuadro 8.- Estado de resultados

Estado de Resultados proyectado

Cuentas	Primer Año	Segundo Año	Tercer Año	Cuarto Año	Primer Año
Ventas	2,758,918.08	3265808.933	3866005.965	4576700.158	5418251.189
(-) Costo del Prod. Vendido	689,729.52	816452.2334	966501.4912	1144175.039	1354562.797
Utilidad Bruta	2,069,188.56	2,449,356.70	2,899,504.47	3,432,525.12	4,063,688.39
Gastos Operacionales					
Gastos Administrativos y Ventas	12,301.56	13387.78775	14569.92941	15856.45417	17256.57908
Gastos de Personal	136,627.33	148691.5254	161820.9871	176109.7803	191660.2739
(-) Depreciación y Amortización	18,022.92	19614.34384	21346.2904	23231.16784	25282.47996
Total Gastos Operacionales	166,951.81	181,693.66	197,737.21	215,197.40	234,199.33
Utilidad Operacional	1,902,236.75	2,267,663.04	2,701,767.27	3,217,327.72	3,829,489.06
Impuesto a la Renta 25%	475,559.19	566,915.76	675,441.82	804,331.93	957,372.26
Resultado del Ejercicio Neto	1,426,677.56	1,700,747.28	2,026,325.45	2,412,995.79	2,872,116.79

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

5.2.10 Flujo de caja del proyecto o cuadro de fuentes y usos de fondos de efectivo

El flujo de caja del proyecto relaciona el manejo de los ingresos y egresos de efectivo, que para efectos operativos y de manejo debe buscar la racionalidad para mantener los ingresos estables.

El proyecto mediante el resultado anual de los ingresos y egresos demuestra que se mantiene positivo en el horizonte de 5 años, en el último año que también suma el valor remanente en el mismo año.

Cuadro 9.- Flujo de caja

Flujo de Caja

Diciembre del 2010

Concepto	0	1er Año	2do año	3er Año	4to Año	5to Año
Ingresos		\$2,758,918.08	\$3,265,808.93	\$3,866,005.96	\$4,576,700.16	\$5,418,251.19
Costos Variables		\$689,729.52	\$816,452.23	\$966,501.49	\$1,144,175.04	\$1,354,562.80
Costos Fijos		\$136,627.33	\$148,691.53	\$161,820.99	\$176,109.78	\$191,660.27
Comisiones venta		\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Gastos Administrativos		\$12,301.56	\$13,326.28	\$14,436.36	\$15,638.91	\$16,941.63
Depreciación		\$18,022.92	\$18,022.92	\$18,022.92	\$16,493.64	\$16,493.64
Amortización Intangible		\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Valor libro		\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Rendicion de Ptmos.		\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Utilidad antes de Impuesto		\$1,902,236.75	\$2,269,315.97	\$2,705,224.21	\$3,224,282.79	\$3,838,592.85

Utilidad antes de Impuesto		\$1,902,236.75	\$2,269,315.97	\$2,705,224.21	\$3,224,282.79	\$3,838,592.85
Impuesto		\$475,559.19	\$566,915.76	\$675,441.82	\$804,331.93	\$957,372.26
Utilidad Neta		\$1,426,677.56	\$1,702,400.21	\$2,029,782.39	\$2,419,950.86	\$2,881,220.58
(+) Depreciacion		\$18,022.92	\$18,022.92	\$18,022.92	\$16,493.64	\$16,493.64
Amortizacion Intangible		\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Valor Libro			\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.12
Inversión Inicial	\$ -4,523,756.00		\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Inversión de ampliación			\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Inversión capital de trabajo			\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Valor de desecho			\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$1,653,435.23
Flujo de Caja	\$ -4,523,756.00	\$1,444,700.48	\$1,720,423.13	\$2,047,805.31	\$2,436,444.50	\$4,551,149.57

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

5.2.11 Balance proyectado

El balance es el estado financiero que muestra lo que la entidad posee, los activos y la manera como son financiados, es decir los pasivos y el patrimonio. Los pasivos constituyen los derechos de los acreedores y el patrimonio el derecho de los socios en este caso del Municipio de Durán. La suma de activos siempre deberá ser igual a la suma de los pasivos y patrimonio. Para el caso de la implementación de la Terminal el balance se puede apreciar en el cuadro #10.

Cuadro 10.- Situación financiera del proyecto

TERMINAL - TRANSPORTE FLUVIAL

Estado de Situación Financiera Final Proforma

Diciembre del 2010

Activos	6.426.376,63
Activo Corriente	1.902.620,63
Caja Bancos	1.159.211,42
Inversiones Temporales	743.409,21
IVA Pagado	0,00
Cuentas por Cobrar	0,00
Inventarios	0,00
Activo No Corriente	4.523.756,00
Activo Fijo	4.523.756,00
Planta y Equipos	4.541.395,04
(-) Depreciación Acum.	(17.639,04)

Pasivo		<u>761.048,25</u>
Pasivo Corriente		<u>761.048,25</u>
Proveedores	0,00	
IVA Cobrado	0,00	
Impuestos por Pagar	475.655,16	
Participación de Trabajadores	285.393,09	
Prestamos Bancarios	0,00	
Patrimonio		<u>5.665.328,38</u>
Capital Social	4.523.756,00	
Utilidades Retenidas		
Resultado del Ejercicio	1.141.572,38	
Total Pasivo y Patrimonio		6.426.376,63

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

5.2.12 Flujo de Efectivo

En el Cuadro #11 se puede apreciar el flujo de efectivo neto del proyecto, con el cual se realiza un análisis que permite determinar la decisión de la viabilidad del proyecto desde el punto de vista financiero.

Cuadro 11.- Flujo de caja - Inversión VS año 5

	Inversión	Flujo 1	Flujo 2	Flujo 3	Flujo4	Flujo 5
Flujo de Caja	\$ -4,523,756.00	\$1,444,700.48	\$1,720,423.13	\$2,047,805.31	\$2,436,444.50	\$4,551,149.57

Elaboración: Ma. Cristina Ruilova

5.2.13 Indicadores de bondad financiera del proyecto

Los indicadores que se utilizan para evaluar el presente proyecto son los siguientes en el proyecto:

- Valor presente neto **VPN(i) \$ 3,649,102.33**
- Tasa interna de retorno **TIR 34,942%**

5.2.14 Valor presente neto, VPN (i)

El valor presente neto de terminal fluvial terrestre, a una tasa de interés del 12%, representa la ganancia extraordinaria, medida en unidades monetarias actuales, lo que significa que este método tiene en cuenta el valor del dinero en el tiempo.

Cálculo: el VPN a una tasa de interés de oportunidad del inversionista del 12%, es igual a la sumatoria del valor presente de los ingresos netos, menos la sumatoria del valor presente de los egresos netos.

Interpretación financiera: para la Terminal Fluvial de Durán, el valor presente neto a una tasa de interés de oportunidad del asociado que invertirá del 12%, es de \$ 3.062.253,93 Dicho resultado es positivo, es

decir, mayor que cero, por lo tanto, se puede afirmar que el proyecto es viable desde el punto de vista financiero, dado que se obtendrá una ganancia maravillosa o adicional en unidades monetarias en el año uno.

5.2.15 Tasa interna de retorno (TIR) (34.942%)

La Tasa Interna de Retorno (TIR) es la tasa de interés que hace que el Valor Presente Neto (VPN) de la comercializadora sea igual al cero (0).

Interpretación financiera: para el estudio, la TIR es del 30,806%, tasa que es superior a la tasa de oportunidad del asociado inversionista (12%), por lo tanto el proyecto es viable y se justifica desde el punto de vista financiero.

5.3. Adquisición de lanchas para el transporte fluvial

Imagen 1.- Modelo de lanchas para transferencia de pasajeros



Investigado por: Ma. Cristina Ruilova

Dado que la propuesta está formulada para que la Municipalidad del cantón Durán como ente regulador sea quien ejecute el proyecto; se deberá llamar a concurso a través de la contratación pública para la adquisición del recurso humano como también de las lanchas a requerirse.

5.3.1 Características & Especificaciones de barco de pasajero del 13m

- ESLORA: 13.273m
- MANGA: 3.815m
- CALADO: 1.468m
- DESPLAZAMIENTO: 10.702T
- TRIPULACIÓN: 2
- PASAJEROS: 100
- VELOCIDAD MAX.: 30 NUDOS

Fuente: Zhejiang Ocean Vessel Imp. & Exp. Co., Ltd.

5.3.2 Indicadores Financieros

Dentro de los indicadores financieros para evaluar sustancialmente la Terminal fluvial

Cuadro 12.- Análisis financiero

TERMINAL - TRANSPORTE FLUVIAL

Análisis Financiero

			Años	
			n	n + 1
Cortado a: Enero del 2010				
Razones de Liquidez				
Índice de Liquidez	Activo Corriente	1,444,700	2.00	3.04
	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> Pasivo Corriente	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 475,559		
Prueba Acida	Efectivo + Ctas. Por cobrar	1,444,700	1.76	3.04
	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> Pasivo Corriente	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 475,559		
Capital de Trabajo	Activo Corriente - Pasivo Corriente		919,141	969,141

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

La puesta en marcha del proyecto no tendrá problemas de liquidez dado que sus activos corrientes (activos que generan efectivo a corto plazo como es el caso de efectivo, cuentas por cobrar o inversiones temporales) están respaldadas más del 100%. Por lo general éste índice si supera más de 1, se dice que la entidad está relativamente líquida.

Por otro lado, se ha analizado la Prueba ácida, índice que nos dice que si supera más de 1, ésta es capaz de responder en el corto plazo su capacidad de pago frente a sus pasivos corrientes, en caso de que existan préstamos y obligaciones con entidades financieras.

Mientras que el Capital de trabajo registra de manera positiva y considerable en los siguientes años:

Cuadro 13.- Razones de eficiencia

Razones de Eficiencia				
			Rota	Rota
Días Rot. Inventarios	Inv. Final * 360	0	24	0
	<u>Costo de Ventas</u>	<u>689,730</u>	Días	Días
Rotación del Total de Activos	Ventas	2,758,918	0.80	0.46
	<u>Activos</u>	<u>5,968,456</u>		

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Cuadro 14.- Razones de endeudamiento

Razones de Endeudamiento				
Grado de Autonomia	Patrimonio Neto * 100	5,950,434	45.78%	99.70%
	<u>Activos</u>	<u>5,968,456</u>		
Razón de Deuda	Pasivos	475,559	54.22%	7.97%
	<u>Activos</u>	<u>5,968,456</u>		

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Cuadro 15.- Indicadores de rentabilidad

Indicadores de Rentabilidad				
Margen Neto	Utilidad Neta	1,426,678	3.77%	51.71%
	<u>Ventas</u>	<u>2,758,918</u>		

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

Cuadro 16.- Indicadores de rendimiento

Indicadores de Rendimiento				
Rendimiento Sobre la Inversión ROI	Utilidad Neta	1,426,678	8.20%	23.90%
	<u>Activos</u>	<u>5,968,456</u>		
Rendimiento Sobre el Capital ROE	Utilidad Neta	1,426,678	25.00%	23.98%
	<u>Patrimonio Neto</u>	<u>5,950,434</u>		

Elaborado por: Ma. Cristina Ruilova

5.4. Distancia y tiempo estimado del recorrido en el sistema fluvial, dividido en tres tramos

La región de interés de la Provincia de Guayas, es drenada por el río Guayas y sus afluentes Babahoyo y Daule, conjunto fluvial que constituye la cuenca hidrográfica más importante del oeste de Sudamérica. El

Guayas, en su tramo bajo presenta una desembocadura deltaica que da lugar a una tierra muy fértil.

Es importante conocer que el río Guayas, es el río de Ecuador que discurre entre las cordilleras de Colonche y de Balzar al oeste, y la cordillera Occidental andina al este, drenando los territorios de varias provincias ecuatorianas, como la de Guayas y la de Los Ríos. Constituye el sistema fluvial más importante del país, en la vertiente pacífica. El Guayas se origina en la confluencia de los ríos Daule, de 320 Km. de longitud, los cursos Palenque Vices Babahoyo, con un total de 210 Km. de longitud, y Zapotal-Guayas, todos ellos de gran caudal. El Guayas es así el colector de una rica y fértil región, desemboca por la localidad y puerto de Guayaquil, en el golfo de Guayaquil, formando numerosos brazos, deltas y esteros, frente a la isla Puná. Presenta frecuentes crecidas en relación con las lluvias y el deshielo en zonas andinas, que suelen producirse al mismo tiempo. ⁴

En por esto que la propuesta va encamina a la adecuación del sistema de transporte fluvial como potencial turístico de Durán para la transferencia de pasajeros, el cual tiene un programa de manejo que funciona a la par con la construcción de una terminal terrestre lo cual es factible ya que la Municipalidad del cantón Durán ya cuenta con un terreno en el Km. 26 vía Durán – Yaguachi. Se ha tomado esta oportunidad para que la propuesta funcione en conjunto con la terminal debido a que se contará con un flujo importante de visitantes que decidirán si su arribo a la ciudad de Guayaquil la hace por vía terrestre o fluvial.

La terminal terrestre se conectará con el sistema de transporte fluvial, el cual estaría ubicado en el Malecón Dr. Alfredo Palacios, con destino la

⁴ www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/.../6.-Capitulo2.doc

ciudad de Guayaquil (Muelle Barco Morgan) a través de una ruta comprobada (carta náutica) y estudios vistos en capítulo 3, manejando un tiempo estimado de recorrido de 15 minutos.

El Gobierno Nacional declaró a través de registro oficial la pertenencia de los muelles ubicados en la ciudad de Guayaquil a la **Empresa de Ferrocarriles del Ecuador**. Se considera este punto de vital importancia porque dentro de la propuesta se incursiona también en la implementación de autoferros que funcionarían a través de circuitos dentro de la ciudad reemplazando los caóticos buses urbanos que tiene Durán.

Cabe resaltar que la propuesta va enfocada en la transportación fluvial como potencial turístico pero es imposible dejar de lado puntos trascendentales que pueden ser tomados en cuenta por parte de la organización encargada del funcionamiento que en este caso sería la Municipalidad de Durán pues de concretarse se contaría con el funcionamiento de los tres tipos de transporte en el cantón (Ver anexo 5)

CONCLUSIONES

1. La Terminal Fluvial tiene todo para surgir, más el alcance del otro proyecto que hemos mencionado y la instalación de una vía férrea en el mismo cantón, la sociedad ganará mucho.
2. La Terminal que requiere de tecnología moderna y su ubicación permite tener acceso fluvial hacia la ciudad de Guayaquil puesto que se desplazan diariamente más de 100,000 personas, demanda que ha sido considerada, principalmente la del sector urbano, por estar directamente establecida a nivel laboral en la ciudad de Guayaquil en industrias, centros comerciales, etc.
3. Con respecto al proceso, a los diferentes ingresos, como es el caso por transporte y por alquiler de muelles para personas que tengan botes como es el caso de familias que tienen en vía Samborondón, esto hace que la Terminal Fluvial recupere de cierta forma la inversión en 3 años, lo que desde el punto financiero es factible.
4. Por otra parte si posee la factibilidad técnica debido a que las lanchas se las importaría desde China, país donde se destacan artilleros.
5. Con respecto a la mano de obra que requiere la Terminal Fluvial, desde el punto de vista de la construcción, esta dará plazas de trabajo a más de 80 personas lo que establece un mayor beneficio

a la sociedad. Se ha creído prudente que el manejo administrativo y operativo sea manejado por personal de la Armada, así garantizando un servicio seguro y coordinado.

6. En las variables financieras, el Valor Actual Neto salió de manera positiva (\$\$ 3.649,102) por lo que se concluye que el proyecto es factible. Así como también la tasa interna de retorno 34.94%.
7. El cantón Durán recuperará su identidad y será conocido turísticamente a nivel nacional a través de este tipo de proyecto.

RECOMENDACIONES

1. Se busca que el Cantón Duran sea convertido en el mejor vecino turístico de la ciudad de Guayaquil, por lo que se ha establecido realizar la compra de lanchas seguras y confortables para los futuros visitantes que demandaran el servicio.
2. Una recomendación importante para el Municipio del cantón Durán es implementar de manera dual, el proyecto que también estamos considerando que es la implantación de vías férreas y que a la vez se muestran planos para el proyecto que se está sugiriendo.
3. Poner mayor importancia en la gastronomía, dado que hace 30 años era punto referente en las comidas típicas de la provincia del Guayas. Es indudable que la comida típica atrae a muchos consumidores por lo que en el proyecto de la terminal fluvial hemos realizado el construir un restaurante y lugar para distracción de niños, de acuerdo a la entrevista que documentamos.
4. Educar a la ciudadanía a través de programas promovidos por el Ministerio de Turismo con la finalidad de avivar la identidad cultural y fortalecer las bases de actores participativos integrados.

~~ANEXOS~~ 

Anexo A.- Declaración de Durán como cantón

09/12/91

**CESAR VERDUGA VÉLEZ,
MINISTRO DE GOBIERNO Y MUNICIPALIDADES.
CONSIDERANDO**

Que el señor Alcalde del M. I. Concejo Cantonal de Guayaquil mediante oficio No. 003530-1MG de fecha 21 de noviembre de 1991, dirigido a este Portafolio, ha solicitado la aprobación ministerial a la **ORDENANZA REFORMATORIA DE DELIMITACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL.**

Que la Dirección Nacional de Asuntos Seccionales de este Portafolio, ha emitido informe favorable para la aprobación de la referida Ordenanza, por cuanto se ha cumplido con todos los requisitos y procedimientos que determina la Ley de Régimen Municipal y, además, porque la misma ha sido elaborada con el asesoramiento técnico legal de la Comisión Especial de Límites Internos de la República - CELIR

En uso de la facultad que le confiere el numeral 37 del Art. 64 de la Ley de Régimen Municipal.

ACUERDA

APROBAR LA ORDENANZA REFORMATORIA DE DELIMITACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL, que fuera aprobada y discutida por el M.I. Concejo Cantonal de Guayaquil en sesiones de 8 y 15 de noviembre de 1991. Se dispone que una copia de la Ordenanza reformada, constante en ocho fojas útiles, se adjunte al presente Acuerdo y se los remita al Registro Oficial para su promulgación y vigencia legal.

Dado, en la Sala del Despacho, en Quito, a noviembre 29 de 1991.

Comuníquese:

f) Econ. César Verduga Vélez,
Ministro de Gobierno y Municipalidades.

Es fiel copia. Lo certifico:

f) Lic. Miguel Murillo Rivera,
Director Nacional de Asuntos Seccionales del Ministerio de Gobierno, Encargado.

**EL M.I. CONCEJO CANTONAL DE GUAYAQUIL
CONSIDERANDO**

QUE, es necesario ampliar el perímetro urbano de la ciudad de Guayaquil, tomando en cuenta el notable crecimiento que ha experimentado en los últimos años.

QUE, en la nueva delimitación urbana de la ciudad se deben excluir los sectores que pasaron a formar parte de la jurisdicción del Cantón Duran (antes parroquia Eloy

Alfaro), mediante Ley No. 15 expedida por el H. Congreso Nacional el 18 de diciembre de 1985, sancionada por el Ejecutivo el 27 de los mismos mes y año, publicada en el Registro Oficial No. 352 de enero 10 de 1986; e igualmente los sectores que pasaron a formar parte del Cantón Playas (antes parroquia General Villamil), mediante Ley No. 42 expedida por el H. Congreso nacional el 2 de agosto de 1989, sancionada por el Ejecutivo el 10 de los mismos mes y año, publicada en el Registro Oficial No. 253 del 15 de agosto de 1989.

QUE, los estudios del Plan de Desarrollo Urbano de Guayaquil, concluido en su primera fase, dentro del análisis efectuado permiten señalar un perímetro urbano actualizado, incluyendo a las áreas urbanas de las actuales cabeceras parroquiales Chongón y Pascuales, que se encuentran integradas al contexto urbano de la ciudad de Guayaquil.

QUE, se ha dado cumplimiento a lo establecido en el segundo acápite del Art. 315 de la Ley de Régimen Municipal.

EN uso de sus atribuciones previstas en los numerales 36 y 37 de Art. 64 de la citada Ley.

EXPIDE

LA SIGUIENTE ORDENANZA REFORMATORIA DE DELIMITACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL: (*)

Art. 1.- Los límites del área urbana de la Ciudad de Guayaquil serán los siguientes:

AL NORTE Y ESTE: Del punto No. 1, de coordenadas geográficas $1^{\circ}57'47''$ de latitud Sur y $80^{\circ}00'48''$ de longitud Occidental situado en el curso del Estero Petrillo a 900m, de su afluencia en el Río Daule; de este punto, el curso del Estero Petrillo, aguas abajo, hasta su afluencia del el Río Daule punto No 2; de dicha afluencia continúa por el eje central del curso del Río Daule, (que en parte es el lindero con el Cantón Samborondón), aguas abajo, hasta su confluencia con el Río Babahoyo, formadores del Río Guayas, en el punto No. 3, de dicha confluencia, continúa por el eje central del Río Guayas y del ramal Occidental de la Isla Santay (límite con el Cantón Eloy Alfaro - Durán), hasta la afluencia del Estero Cobina en el punto No. 4.

AL SUR: De la afluencia de Estero Cobina en el Río Guayas, el curso de dicho estero, hasta la confluencia de sus formadores, los Esteros del Muerto y Santa Ana en el punto No. 5, de dicha confluencia, el curso del último estero señalado, hasta su unión en el Estero Salado, Punto No. 6, de esta unión el curso del Estero Salado, hasta la afluencia del Estero Mongón en el punto No. 7; de esta afluencia, el curso del Estero Mongón, que luego toma el nombre de Puerto Hondo, hasta el punto No. 8 de coordenadas geográficas $2^{\circ}11'40''$ de latitud Sur y $80^{\circ}01'48''$ de longitud - Occidental; donde afluye la Quebrada Gallegos en el Río Aneta; de este punto, una alineación hacia el Sur - Oeste paralela el eje de la vía a la Costa a una distancia de 1.000m; y en una longitud de 5900m; hasta el punto No. 9 de coordenadas geográficas $2^{\circ}13'15''$ de latitud Sur y $80^{\circ}04'28''$ de longitud Occidental; de este punto, una alineación de 2470m; de longitud con rumbo $S37^{\circ}E$, hasta su intersección con el Río Chongón en el punto No. 10 de coordenadas geográficas $2^{\circ}14'21''$ de latitud' Sur y $80^{\circ}03'30''$ de longitud Occidental; de esta intersección, el curso del Río Chongón, aguas arriba, en una longitud de 3100m; hasta el punto No. 11 de coordenadas geográficas $2^{\circ}14'46''$ de latitud Sur y $80^{\circ}04'37''$; de Longitud Occidental; de este punto una alineación de 4250m; de longitud con rumbo No. $20^{\circ}0$ que intercepta la vía Guayaquil - Playas, aproximadamente a 950m; al Sur - Oeste del empalme del

camino de ingreso a Chongón, hasta el punto No. 12 de coordenadas geográficas 2°12'35" de latitud Sur y 80°05'24" de longitud Occidental.

AL OESTE: Del punto No. 12 una alineación hasta el Nor - Este, que sigue paralela al eje de vía a la Costa a una distancia de 1000m; y en una longitud de 4750m; hasta su intersección con la Quebrada Gallegos en el punto No. 13 de coordenadas geográficas 2°10'56" de latitud Sur y 80°03'19" de longitud Occidental; de dicha intersección, el curso de la Quebrada Gallegos, aguas arriba, y en una longitud de 1400m; hasta el punto No. 14 de coordenadas geográficas 2°10'15" de latitud Sur y 80°03'35" de longitud Occidental, situado a la misma latitud geográfica del Cerro Azul de cota 250m; de este punto, el paralelo geográfico hacia el Este hasta la cima del cerro antes referido en el punto No. 15 de coordenadas geográficas 2°10'15" de latitud Sur y 80°01'21" de longitud occidental; de dicha cima una alineación al Nor-Este hasta alcanzar la cima del Cerro Azul Norte de cota 507m; en el punto No. 16 de coordenadas geográficas 2°08'53" de latitud Sur y 79°58'54" de longitud Occidental; de esta cima, el meridiano geográfico al Norte, hasta interceptar el carretero Hacienda La Victoria-Planta de Tratamiento de Agua Potable la Toma, en el punto No. 17 de coordenadas geográficas 2°01'43" de latitud Sur y 79°58'54" de longitud Occidental; de esta intersección el carretero indicado en dirección a la planta de tratamiento, hasta el punto No. 18 de coordenadas geográficas 1°59'53" de latitud Sur y 79°59'01" de longitud Occidental, ubicado en la "Y" que forma con el carretero que pasa al Occidente de la planta de tratamiento; de dicha "Y" el último carretero referido que empalma en la carretera Daule-Guayaquil a 150m; del ingreso a la planta de tratamiento, hacia el Nor-Este hasta el punto No. 19 de coordenadas geográficas 1°59'18" de latitud Sur y 79°58'56" de longitud Occidental situado a 500m; antes de su empalme en la carretera Guayaquil-Daule ; de este punto, una alineación hacia el Nor-Oeste paralela al eje de la carretera Guayaquil-Daule a una distancia de 500m; y en una longitud de 4700m; hasta su intersección con el curso del Estero Petrillo en el punto No. 1, de coordenadas geográficas 1°57'47" de latitud sur y 80°00'48" de longitud Occidental.

Art. 2.- Respecto al artículo anterior de existir divergencias entre las coordenadas geográficas señaladas y la ubicación de los accidentes geográficos de los cuales se da esta referencia, prevalecerán estas últimas, excepto en caso en que la unidad de linderación sea la coordenada.

Art. 3.- Se suprime las Parroquias Rurales Chongón y Pascuales, cuyas cabeceras parroquiales quedan incluidas dentro del perímetro urbano de la ciudad de Guayaquil.

Art. 4.- Los sectores rurales de las Parroquias Pascuales y Chongón pasan a formar parte de la jurisdicción de la cabecera Cantonal de Guayaquil.

Art. 5.- Será parte de esta Ordenanza Reformatoria, el anexo cartográfico en el que constan gráficamente los límites urbanos de la ciudad de Guayaquil, descritos en el Art. 1, el mismo que deberá protocolizarse como documento habilitante.

Art. 6.- Derógase todas las Ordenanzas de Delimitación Urbana de la ciudad de Santiago de Guayaquil, anteriores a la presente Ordenanza Reformatoria, y toda disposición o resolución que se oponga a la misma.

Art. 7.- Disposición Transitoria.- El M.I. Concejo Cantonal de Guayaquil, dentro del plazo de 30 días contados a partir de la vigencia de esta Ordenanza, expedirá la respectiva Ordenanza por la cual se determinarán y delimitarán las parroquias urbanas de la ciudad, de acuerdo al análisis técnico de los estudios del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad.

Art. 8.- Artículo Final.- La presente Ordenanza, entrará en vigencia previa a su aprobación por parte del Ministerio de Gobierno y a partir de su promulgación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Sala de Sesiones del M.I. Concejo Cantonal de Guayaquil a los quince días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y uno.

f) Ab. Wilson Córdoba Loor.
Vicepresidente del M.I. Concejo Cantonal.

f) Ab. Washington Ruiz Quiroga,
Secretario Municipal, Encargado.

CERTIFICO: Que la presente Ordenanza Reformatoria de Delimitación Urbana de la Ciudad de Santiago de Guayaquil, fue discutida y aprobada por el M.I. Concejo en sesiones Ordinarias del 8 y 15 de noviembre de 1991.

Guayaquil, noviembre 18 de 1991.

f) Ab. Walter Novillo Castillo
Secretario Municipal.

De conformidad con lo dispuesto en los Arts. 127, 128, 129 y 133 y numeral 37 del Art. 64, de la Ley de Régimen Municipal sanciono la presente Ordenanza Reformatoria de Delimitación Urbana de la ciudad de Santiago de Guayaquil, y ordeno su envío al Ministerio de Gobierno, Policía y Municipalidades para su correspondiente aprobación, luego de lo cual se procederá a la publicación en uno de los diarios de mayor circulación en la ciudad de Guayaquil y en el Registro Oficial. Guayaquil, noviembre 18 de 1991.

f) Arq. Harry Soria Lamán,
Alcalde de Guayaquil.

SECRETARIA MUNICIPAL.- Sancionó, firmó y ordenó su envío al Ministerio de Gobierno, Policía y Municipalidades, para su dictamen y publicación en el Registro Oficial la presente Ordenanza Reformatoria de Delimitación Urbana de la ciudad de Guayaquil, para su correspondiente aprobación y su publicación posterior en uno de los diarios de mayor circulación de la ciudad de Guayaquil y en el Registro Oficial, el Arq. Harry Soria Lamán, Alcalde de Guayaquil, a los dieciocho días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y uno. Lo Certifico.


Guayaquil, noviembre 18 de 1991.

f) Ab. Walter Novillo Castillo
Secretario Municipal.

Publicada en el R. O. No. 828 del 9 de diciembre de 1991.

(*) El artículo 6 de la presente ordenanza deroga todas las anteriores expedidas sobre la materia.

Anexo B.- Declaración donación de terreno para la construcción de la terminal terrestre en el cantón Durán

**Ilustre Municipalidad del Cantón Durán**
Prov. del Guayas - Ecuador
SECRETARIA MUNICIPAL

Oficio # 2041-IMD-RC-SM
Durán, 19 de Diciembre del 2007

Señora
MARIANA MENDIETA DE NARVÁEZ
ALCALDESA DEL CANTON DURAN
En su despacho.-


Señor Abg..
MANUEL CASTRO ZEA
PROCURADOR SINDICO MUNICIPAL


De mi consideración:

Cúmpleme comunicarle a usted (s) que el I. Concejo Cantonal de Durán, en Sesión Ordinaria, celebrada el día **miércoles 19 de Diciembre del 2007**, a las 07:H00, conoció y resolvió por Unanimidad sus Miembros, **APROBAR** el quinto punto del orden del día, constante en la convocatoria, oficio de fecha 28 de noviembre del 2007, suscrito por el Señor J. Gabriel Massuh Dumani, relacionado a efectuar una **donación a favor de la I. Municipalidad del Cantón Durán, de siete hectáreas de terreno** comprendidas en los predios de su propiedad situado en las Haciendas denominadas Las Garzas y Nuevo Rancho, las mismas que se encuentran ubicadas a la altura del Km. 10 de la vía Durán Yaguachi para efecto de que en dichos predios se construya el Terminal Terrestre de Durán. Se adjunta oficio con descripción de Linderos, Mensuras y Superficie Lote N° 5 Hacienda Las Garzas y Lote N° 2 Hacienda Nuevo Rancho. **Autorización a los representantes legales (Alcalde y Procurador Síndico) para que realicen las gestiones pertinentes a fin de que se lleve a cabo la donación referida. El Concejo Cantonal resolvió aprobar el punto de la referencia.-** Cúmplase.- Notifíquese.- Dese Lectura: Concejales: Concejales Alexi Altamirano Zhuno, Dr. Rommel Camacho Zavala, Sr. Jipson Contreras Aparicio, Abg. Arturo Fernández Córdova, Abg. Jorge García Arreaga, Dra. Isabel Grijalva Grijalva, Sr. José Mielles Arévalo, Sra. María Pacheco Barberán, Abg. Ángela Páez Murillo, Sr. Ramiro Parrales Plaza, Vicealcalde Econ. Dalton Narváez Mendieta, Sra. Mariana Mendieta de Narváez, Alcaldesa del Cantón Durán, Abg. Manuel Castro Zea, Procurador Síndico Municipal (e). **CERTIFICO:** Que la resolución que antecede fue aprobado en forma unánime por el I. Concejo Cantonal de Durán a los diecinueve días del mes de diciembre del año dos mil siete, a las 07:H00, lo que comunico a usted para los fines de Ley. Durán, 19 de Diciembre del 2007.

Particular que comunico a usted para los fines pertinentes de Ley.

Atentamente,
DIOS, PATRIA Y LIBERTAD


ABG. JORGE LOPEZ FARINO
SECRETARIO MUNICIPAL



C.c. Asesoría Jurídica, Avalúos y Catastro,
Planeamiento Urbano
Terrenos, Planificación General, Archivo

Mirella

"Durán, la ciudad que progresa"

Anexo C.- Fichas de atractivos turísticos del cantón Durán



Ministerio de Turismo
ATRATIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 025

ENCUESTADOR: Jéssica Quijije / Karen Zambrano

SUPERVISOR EVALUADOR: Arqlgo. Marco Suárez.

FECHA: Enero 14, 2006

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Exposición nacional de Ganadería en el Recinto Ferial de Durán

CATEGORÍA: Manifestaciones Culturales

TIPO: Acontecimientos Programados

SUBTIPO: Ferias y Congresos

UBICACION

LATITUD: Sur 06° 31' 991"

LONGITUD: Oeste 97° 58' 288"

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Durán

PARROQUIA: Cabecera Cantonal

DIRECCIÓN: Km 5.5 vía Durán Yaguachi

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil

DISTANCIA: 6Km

POBLADO: Yaguachi

DISTANCIA: 19Km

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ALTURA: 11m.s.n.m

TEMPERATURA: 25°C

PRECIPITACION: 500 – 1000 mm

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

Calidad y Presentación: Son exposiciones que se realizan en stands abiertos, cerrados y en islas, presentado las mejores razas de ganado de los hacendados del Ecuador.

Periodicidad: La exposición se realiza desde 1963, todos los octubres de cada año entre el 5 y 9 de octubre, durante cinco días.

Tipos de productos: No aplica

Calidad de instalaciones: Existen diferentes corrales y establos en donde expone ganado en pie que puede ser apreciado por el visitante.

Motivaciones: Ganaderos que expongan el avance genético del ganado vacuno, que cada socio pueda vender sus animales durante la feria.

Participación: los miembros de las haciendas e invitados

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Permite que los ganaderos expongan sus mejores ejemplares de ganado vacuno y que sea una plataforma para la compra y/o venta de los mismos

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Conservado

CAUSAS

Le dan mantenimiento a las instalaciones a través de personal contratado por la Asociación de Ganaderos del Litoral y Galápagos.

ENTORNO

Conservado

CAUSAS

La vía está asfaltada y alrededor se observa todo en orden.

ORGANIZACIÓN Y CUMPLIMIENTO

Asociación de Ganaderos Litoral y Galápagos

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

VIAS

TERRESTRE: Asfaltado y lastrado en buen estado

TRANSPORTE: Bus diario, automóvil diario, 4x4 diario

TEMP. DE ACCESO:

DÍAS AL AÑO: 5 días

DÍAS AL MES: 5 de octubre al 9 de octubre

HORAS AL DIA: 10h00 a 18h00

OBSERVACIONES: Sólo se puede apreciar en octubre de cada año

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Entubada

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Pozo séptico

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Fiestas de Guayaquil

Feria Internacional de Durán

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO:

Nacional



DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 026

ENCUESTADOR: Jessica Quijije / Karen Zambrano

SUPERVISOR EVALUADOR: Lcdo. Fernando Mayorga

FECHA: Enero 14, 2006

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Feria Internacional de Durán

CATEGORÍA: Manifestaciones Culturales

TIPO: Acontecimientos Programados

SUBTIPO: Ferias

UBICACION

LATITUD: Sur 02° 10 '885"

LONGITUD: Oeste 79° 49'724"

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Durán

PARROQUIA:

DIRECCIÓN: Km. 2.5 Av. León Febres Cordero

CENTROS URBANOS MAS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil

DISTANCIA: 6 Km

POBLADO: Yaguachi

DISTANCIA: 19 Km

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ALTURA: 10.5 m.s.n.m.

TEMPERATURA: 25°C

PRECIPITACION: 500 – 1000 mm

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

Motivación: La Cámara de Comercio de Guayaquil es una institución sin fines de lucro y en esta feria se les ofrece a los socios un espacio para que vendan sus productos.

Periodicidad: Se realiza los primeros días de octubre, durante al menos seis días.

Lugar de realización: Recinto Ferial de Durán.

Descripción del programa: Durante el evento se hace la presentación de distintos productos que se encuentran en el mercado local por áreas libres o por pabellones

individuales y colectivos. En la noche se puede apreciar la presentación de artistas invitados.

Participación: socios de la Cámara de Comercio de Guayaquil y no son socios que deseen participar.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Este lugar de exposición de productos y servicios nacionales e internacionales permite a las personas encontrar un lugar donde los socios de la Cámara de Comercio de Guayaquil y otros empresarios expongan sus productos a los visitantes y se pueda hacer la compra y venta de los mismos.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Conservado

CAUSAS

Desde que se inició ha mantenido la idea inicial, además le ponen atención a sus instalaciones, la mantienen limpias y pintadas.

ENTORNO

Conservado

CAUSAS

Las carreteras están adecuadas y alrededor hay industrias que mantienen sus instalaciones en buen estado.

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

VIAS

TERRESTRE: asfaltado en buen estado

TRANSPORTE: Bus diario, Automóvil diario, 4x4 diario

TEMP. DE ACCESO

DÍAS AL AÑO: 6 a 8 días en el año

DÍAS AL MES: Primeros días de octubre

HORAS AL DIA: 16h00-02h00

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Entubada

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Pozo séptico

OBSERVACIÓN: Los precios varían cada año, pero están diferenciados entre adultos, niños y discapacitados.

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Las Fiestas de Independencia de Guayaquil

La Expoferia Ganadera

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO:

Nacional



DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 027

ENCUESTADOR: Jessica Quijije/ Karen Zambrano

SUPERVISOR EVALUADOR: Arqlgo. Marco Suárez.

FECHA: Enero 14, 2006

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Frituras de cerdo tradicionales de Durán

CATEGORÍA: Manifestaciones Culturales

TIPO: Etnográfica

SUBTIPO: Comidas Típicas

UBICACION

LATITUD: Sur 02° 09'975''

LONGITUD: Oeste 79° 51' 087''

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Durán

PARROQUIA:

DIRECCIÓN: Malecón entre Quito y Esmeraldas.

CENTROS URBANOS MAS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil

DISTANCIA: 6 Km

POBLADO: Yaguachi

DISTANCIA: 19 km

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ALTURA: 4 m.s.n.m.

TEMPERATURA: 25°C

PRECIPITACION: 500 – 1000 mm

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

Calidad y presentación del producto: La fritada de cerdo es un plato tradicional del cantón. Su presentación consiste en trozos de carne de cerdo frita en abundante aceite, servido en platos o bolsas de papel de despacho. Se acompaña de guarniciones de plátano verde frito o ensalada de mote, salsa de cebolla, tomate y pimiento, pintón o maduro y lechuga.

Instalaciones existentes: Locales privados con baño propio, preparación de los alimentos al aire libre, mesas, sillas.

Forma de Preparación: Se aliña la carne de chancho con ajo, comino, cebolla blanca, cebolla colorada, hierbita, se mezcla todo y se fríe con manteca. Se fríe los maduros, se prepara la salsa y se cocina el mote.

Especialidad: Fritada

Ingredientes:

Aliño: ajo, comino, cebolla blanca, cebolla colorada, hierbita, sal.

Carne, de cerdo, mote.

Salsa: cebolla colorada, tomate, pimiento, limón, sal al gusto, maduros, pintones fritos.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Es el plato típico con el que la comunidad local se siente identificada y que ha atraído a muchas personas de otras partes.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado

CAUSAS

Se mantiene la forma de preparación, pero según el precio se incluyen nuevos ingredientes.

ENTORNO

Alterado

CAUSAS

La construcción de Malecón ha alterado positivamente el entorno.

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

VIAS

TERRESTRE: Asfaltado en buen estado

TRANSPORTE: Bus diario, automóvil diario, 4x4 diario.

TEMP. DE ACCESO:

DÍAS AL AÑO: 365

DÍAS AL MES: lunes a domingos

HORAS AL DIA: inicio 10h00 fin 18h00

OBSERVACIONES: Para llegar a ese atractivo se puede tomar la Cooperativa Eloy Alfaro línea 17, y bajarse en la calle Cuenca que está a una cuadra del atractivo.

INFRAESTRUCTURA BÁSICA

AGUA: Entubada

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema Interconectado

ALCANTARILLADO: Pozo séptico

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Malecón de Durán

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Provincial



DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 028

ENCUESTADOR: Félix Burgos

SUPERVISOR EVALUADOR: Blgo. Paúl Yáñez.

FECHA: Diciembre 5, 2005

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Humedal Isla Santay

CATEGORÍA: Sitios Naturales

TIPO: Tierras Insulares

SUBTIPO: Islas sedimentarias

UBICACION

LATITUD: 2° 13' 14 S

LONGITUD: 79° 50' 56 W

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Durán

PARROQUIA:

DIRECCIÓN: Río Guayas

CENTROS URBANOS MAS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil

DISTANCIA: 2 Km.

POBLADO: Samborondón

DISTANCIA: 2 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ALTURA: 4 m.s.n.m.

TEMPERATURA: 25°C

PRECIPITACION: 500 – 1000 mm

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

Dimensiones y Morfología: Área total 2200 Has., relieve poco pronunciado

Calidad del agua: Agua turbia y con sedimentos. Aportación del Río Guayas.

Oleajes, Mareas: Poco oleaje, olas muy pequeñas. Las mareas son cada 6 horas.

Temperatura Ambiente: 25°C.

Playas: En la parte suroeste de la Isla, en la zona habitada, encontramos una playa de alrededor de 800 m de largo. El suelo es de sedimento, formándose lodo. Es solo aprovechable con marea baja, o a media marea.

Fauna y Flora Marinas: En este ecosistema se encuentra cinco especies de manglar: Mangle Rojo (*Rhizophora mangle*), Mangle Rojo (*R. harrisonii*), Mangle Negro (*Avicennia germinans*), Mangle Blanco (*Laguncularia racemosa*) y Mangle Jelí (*Conocarpus erectus*). El manglar es una comunidad de tipo costero boscoso tropical conformado por una comunidad de organismos que va desde invertebrados (crustáceos, moluscos, poliquetos, equinodermos, etc.) hasta vertebrados (peces, mamíferos y [aves](#)) tales como: Cangrejos violinistas (*Uca sp.*), Corvinas de Río, Garzas blancas (*Egretta thula*).

Puertos: Existe un camino empedrado en la orilla y que es utilizado por la comunidad local como muelle, más no puede ser considerado como puerto.

Información adicional: El humedal de la isla Santay fue declarado sitio Ramsar # 1041, donde el manglar es importante por la protección que brinda contra la erosión gracias a su ecosistema característico.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Es una isla habitada pero no es productiva. Lo interesante es un sendero ecoturístico que está siendo utilizado por los visitantes. Sirve como refugio de aves.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado

CAUSAS

Erosión de la orilla sur, sedimentación de orilla norte.

ENTORNO

Alterado

CAUSAS

Construcción de casas no autóctonas. Los habitantes han adaptado sus estilos de vida los fines de semana para atender a los turistas que llegan.

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

VIAS

ACUATICO: Fluvial

TRANSPORTE: lanchas

TEMP. DE ACCESO

DÍAS AL AÑO: 365 días

DÍAS AL MES: 30 días

HORAS AL DIA: 10 horas al día

OBSERVACIONES: El acceso es mejor cuando no hay aguaje.

INFRAESTRUCTURA BÁSICA

AGUA: Agua de pozo.

ENERGÍA ELÉCTRICA: No existe

ALCANTARILLADO: Pozo ciego, pozo séptico

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS

Malecón 2000

2500 m.

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Internacional





DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 029

ENCUESTADOR: Jessica Quijije / Karen Zambrano

SUPERVISOR EVALUADOR: Lcdo. Fernando Mayorga

FECHA: Enero 14, 2006

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Malecón de Durán

CATEGORÍA: Manifestaciones Culturales

TIPO: Realizaciones técnicas, científicas y artísticas contemporáneas

SUBTIPO: Obras técnicas

UBICACION

LATITUD: Sur 02° 09' 975"

LONGITUD: Oeste 79° 51' 087"

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Durán

PARROQUIA:

DIRECCIÓN: Malecón entre Quito y Yaguachi

CENTROS URBANOS MAS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil

DISTANCIA: 6 Km

POBLADO: Yaguachi

DISTANCIA: 19 Km

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ALTURA: 4 m.s.n.m.

TEMPERATURA: 25°C

PRECIPITACION: 500 – 1000 mm

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

Clase de obra: Malecón

Utilidad: Esparcimiento

Estilo de Construcción: No aplica

Área de construcción: 1250 m²

Área de influencia: Los cantones Durán y Guayaquil

Distribución espacial: 40% áreas verdes, 55% uso peatonal, 5% muelle fluvial.

Materiales de construcción: cemento, adoquín, granito, acero.

Sistemas constructivos: Estructura y cimientos de hormigón armado

Información adicional: A pocos metros existe una oficina de información de turismo que atiende de 09h00 a 11h00. En el malecón se vende fritada y otros platos típicos costeños.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Las personas pueden descansar mirando al río Babahoyo y disfrutar de la brisa. Es un lugar de descanso que utilizan los pobladores de Durán especialmente en las noches.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

En proceso de deterioro

CAUSAS

No se le da mantenimiento a todo el sector de malecón, algunos adoquines están en mal estado.

ENTORNO

Conservado

CAUSAS

Justo frente a Malecón se expende la fritada y el entorno está conservado pero se puede apreciar la presencia de desechos orgánicos e inorgánicos.

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

VIAS

TERRESTRE: asfaltado en buen estado.

TRANSPORTE: Bus diario, Automóvil diario, 4x4 diario

TEMP. DE ACCESO:

DÍAS AL AÑO: 365

DÍAS AL MES: Lunes a domingo

HORAS AL DIA: 07h00 a 23h00

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Entubada

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Pozo séptico

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Fritada de Durán

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO:

Local



DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 030

ENCUESTADOR: Jessica Quijije / Karen Zambrano

SUPERVISOR EVALUADOR: Arqlgo. Marco Suárez.

FECHA: Enero 14, 2006

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Procesión del Divino Niño Jesús

CATEGORÍA: Manifestaciones Culturales

TIPO: Etnografía

SUBTIPO: Manifestaciones religiosos, tradicionales y creencias

UBICACION

LATITUD: Sur 02° 09' 975"

LONGITUD: Oeste 79° 51' 087"

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Durán

PARROQUIA:

DIRECCIÓN: Cdla. Pedro Menéndez Gilbert

CENTROS URBANOS MAS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil

DISTANCIA: 6Km.

POBLADO: Yaguachi

DISTANCIA: 19Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ALTURA: 4 m.s.n.m.

TEMPERATURA: 25°C

PRECIPITACION: 500-1000 mm

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO:

Motivación y época de acontecimiento: Esta procesión es motivada por la devoción al Divino Niño, la cual coincide con las fiestas de navidad.

Oportunidad de presenciarlo: 25 de Diciembre de cada año.

Descripción del Programa: el evento es organizado por Comité Pro-Santuario del Divino Niño y el Párroco. Empieza con una concentración en el sector de la Bahía de Guayaquil, durante la procesión se realizan cantos, oraciones, se reza el Santo Rosario y se realiza una Misa Campal al final de la procesión.

Vestuario: ninguno en especial

Estado de conservación: está conservado aunque en los dos últimos años ha cambiado el lugar de concentración por los arreglos que se le están haciendo al puente Rafael Mendoza Avilés, tras lo cual se va a volver tomar la Bahía de Guayaquil como lugar de concentración.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Permite el encuentro espiritual de los fieles católicos con Dios durante la época navideña, donde se celebra el nacimiento de Jesús. Esta procesión es considerada un agradecimiento de los fieles a los favores recibidos durante el año.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Alterado

CAUSAS

El lugar de concentración ha cambiado por el arreglo al puente Rafael Mendoza Avilés.

ENTORNO

Conservado

CAUSAS

Al santuario le dan mantenimiento adecuado por parte del Municipio de Durán y por parte de personal contratado por la iglesia.

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

VIAS

TERRESTRE: Asfaltado en buen estado

TRANSPORTE: Bus diario, automóvil diario, 4x4 diario.

TEMP. DE ACCESO:

DÍAS AL AÑO: 1 día al año

DÍAS AL MES: 25 de diciembre

HORAS AL DIA: inicio 13h00 - fin 18h00

OBSERVACIONES: Se puede llegar en transporte hasta el lugar de concentración y la procesión se realiza a pie.

INFRAESTRUCTURA BÁSICA

AGUA: Entubada

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema Interconectado

ALCANTARILLADO: Pozo séptico

OBSERVACIÓN: Todas las rutas de buses dejan en la calle Nicolás Lapentti a la entrada de la cda. Pedro Menéndez Gilbert, desde ahí se debe caminar alrededor de tres cuadras por la calle principal hasta llegar al santuario.

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS

Fritada de Durán

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Nacional



DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 031

ENCUESTADOR: Jessica Quijije / Karen Zambrano

SUPERVISOR EVALUADOR: Lcdo. Fernando Mayorga

FECHA: 14/01/2006

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Santuario del Divino Niño Jesús

CATEGORÍA: Manifestaciones Culturales

TIPO: Realizaciones técnicas, científicas y artísticas contemporáneas

SUBTIPO: Obra Técnica

UBICACION

LATITUD: 02° 09' 90 S

LONGITUD: 79° 49' 947 W

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Durán

PARROQUIA:

DIRECCIÓN: Cdla. Pedro Menéndez Gilbert

CENTROS URBANOS MAS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil

DISTANCIA: 6 Km.

POBLADO: Yaguachi

DISTANCIA: 14Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ALTURA: 11 m.s.n.m.

TEMPERATURA: 29°C

PRECIPITACIÓN: 500-1000 mm

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO:

Clase de obra: De ingeniería, arquitectura religiosa

Utilidad: Lugar de manifestaciones de fe, devoción, encuentro espiritual

Estilo de construcción: Post modernismo

Área de construcción: 14000 m²

Área de influencia: los pobladores de la ciudadela y los habitantes de la ciudad de Guayaquil.

Distribución espacial: Santuario, capilla, casa cural, auditorio, oratorio, casa de reposo de padres, casa de de hermanas Dominicas de Nazareth, guardería, área de recreación, áreas verdes parqueadero, baño.

Materiales de construcción: Cemento, mármol, granito, hierro.

Sistemas constructivos: Estructuras y cimientos de hormigón armado

Información adicional:

Horario de misas:

Lunes a Viernes a las 17h30

Sábados: 10h00, 11h30, 17h30

Domingos: 09h00, 11h30, 17h30

Cada 25 de cada mes se realiza una misa campal para celebrar el nacimiento de Jesús, el horario de misas de este día es: 08h30, 10h00, 11h30, 15h00, 16h30, 18h00, 20h00.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Lugar de encuentro con Dios especialmente dedicado al Niño Jesús.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Conservado

CAUSAS

Le dan mantenimiento al lugar, lo limpian y lo pintan los conserjes del santuario

ENTORNO

Conservado

CAUSAS

La ciudadela se mantiene limpia (Municipio de Durán).

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

VIAS

TERRESTRE: Asfaltado en buen estado.

TRANSPORTE: Bus diario, automóvil diario, 4x4 diario.

TEMP. DE ACCESO:

DÍAS AL AÑO: 365

DÍAS AL MES: lunes a domingo

HORAS AL DIA: 07h00 - 20h00

OBSERVACIONES: Después de terminada la última misa del día se cierra el santuario, pero el oratorio está abierto hasta las 20h00. Todas las rutas de buses dejan en la calle Nicolás Lapentti a la entrada de la cdla. Pedro Menéndez Gilbert, desde ahí se debe caminar alrededor de tres cuadras por la calle principal hasta llegar al santuario.

INFRAESTRUCTURA BÁSICA

AGUA: Entubada

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema Interconectado

ALCANTARILLADO: Pozo Séptico

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS

Las Fiestas de Independencia de Guayaquil

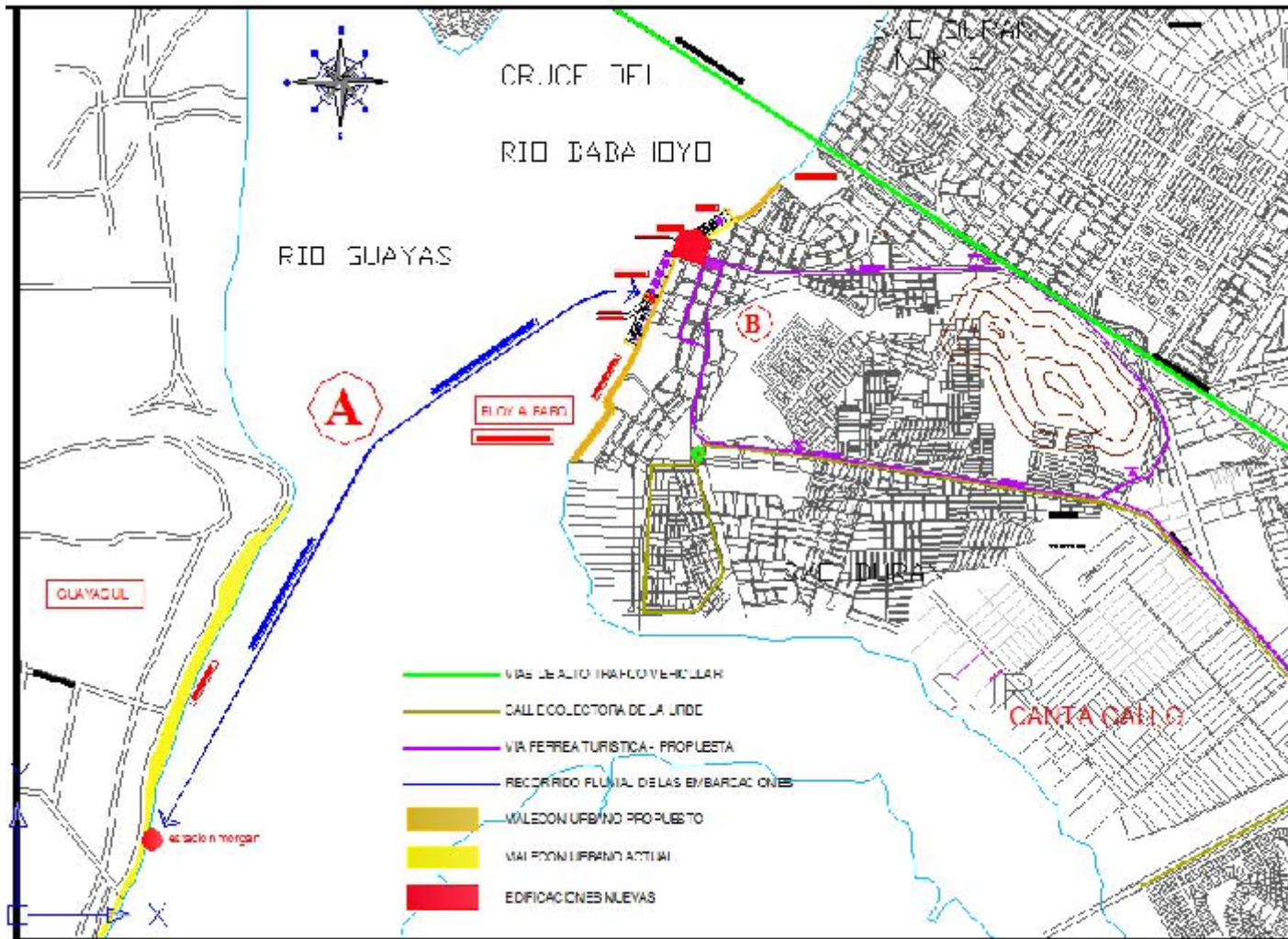
La Expoferia Ganadera (Durán)

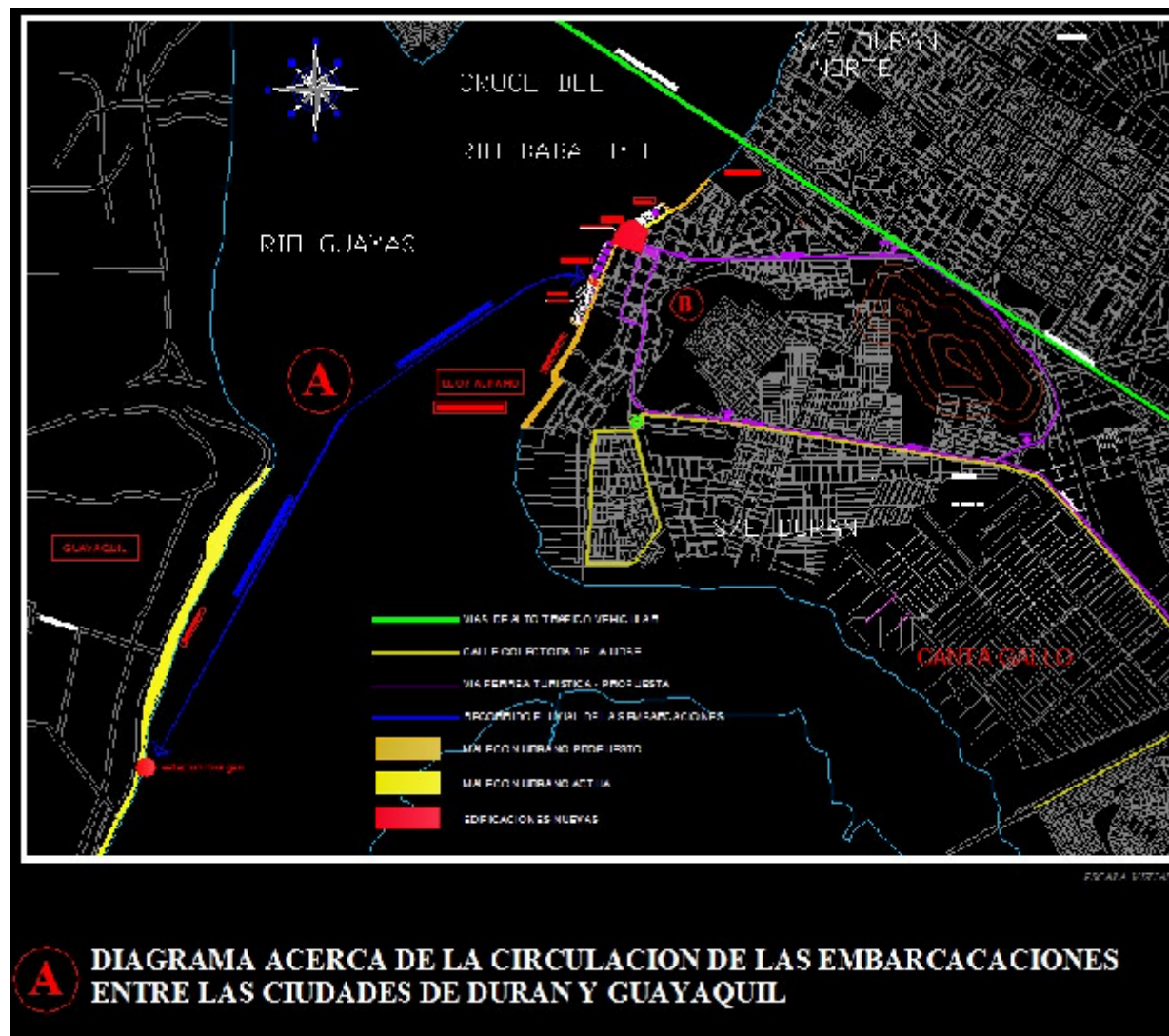
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Nacional



Anexo D.- Planos de ubicación de la propuesta

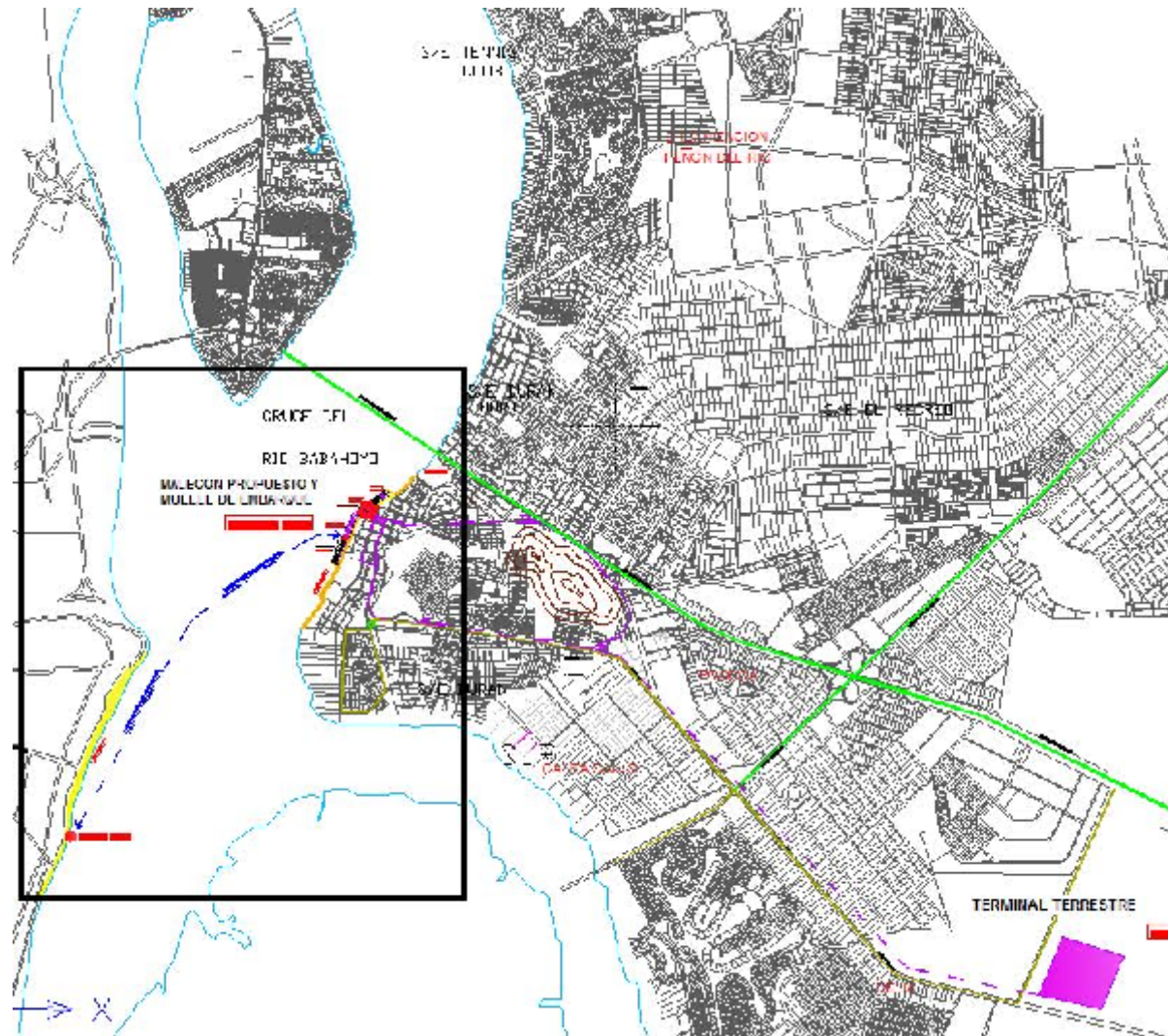




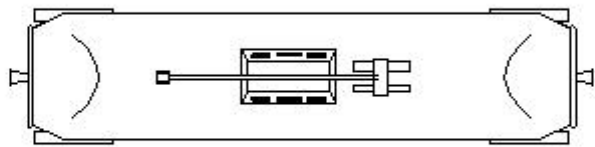
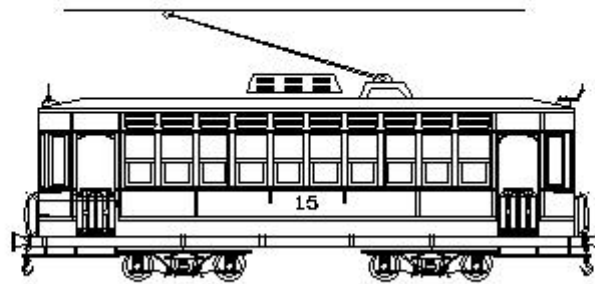
B INTEGRACION CON EL SISTEMA FÉRREO - TURISTICO PROPUESTO



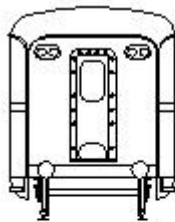
ZONIFICACION DEL MUELLE DE EMBARQUE E INTEGRACION CON EL MALECON AMPLIADO DE DURAN



VAGON ELECTRICO



PLANTA

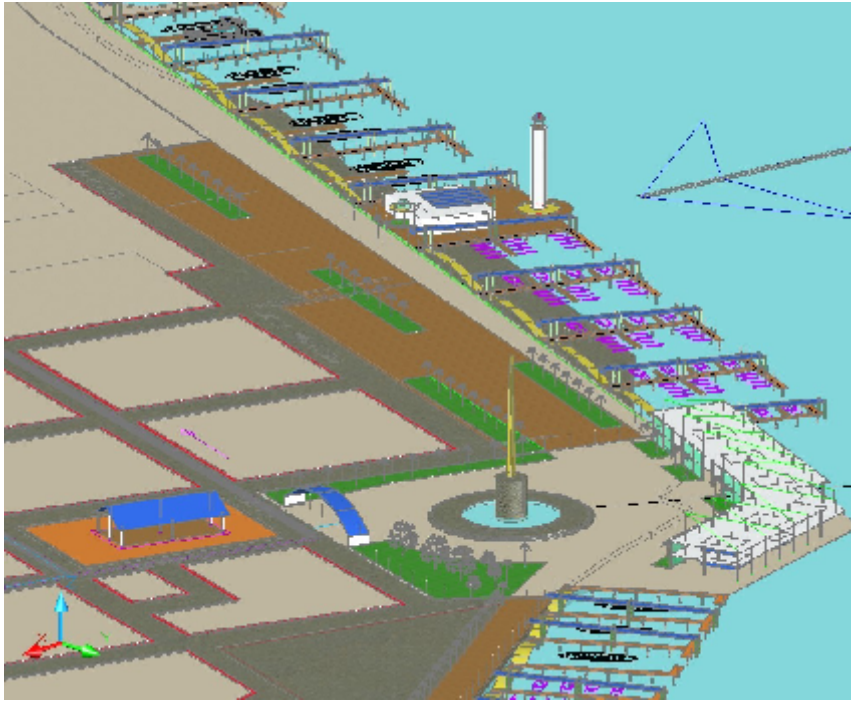


SECCION

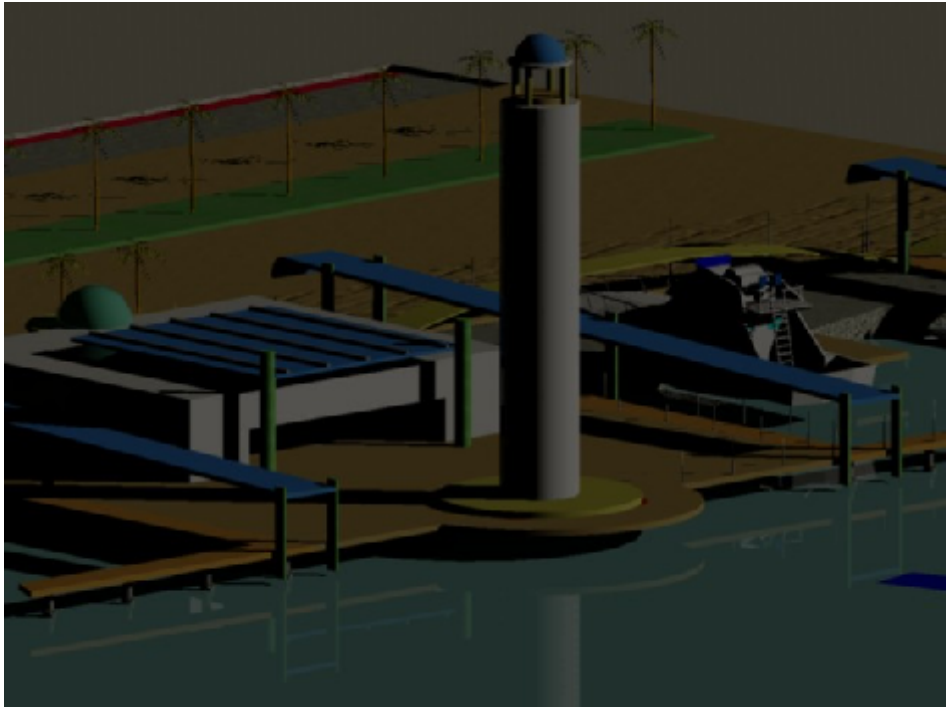
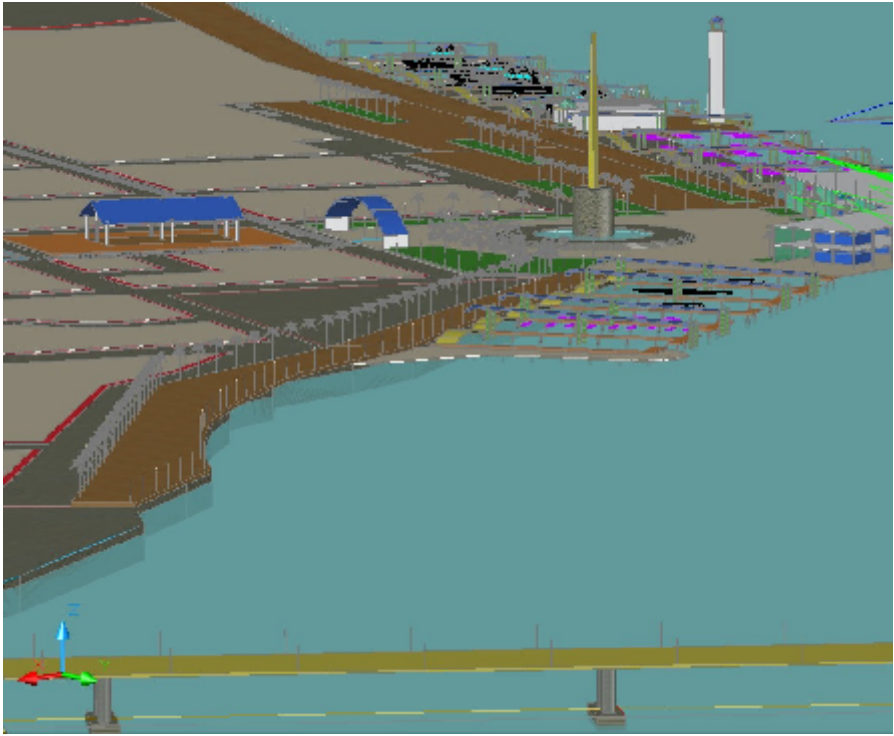


TIPO DE TRANSPORTE URBANO PARA EL SISTEMA FERREO

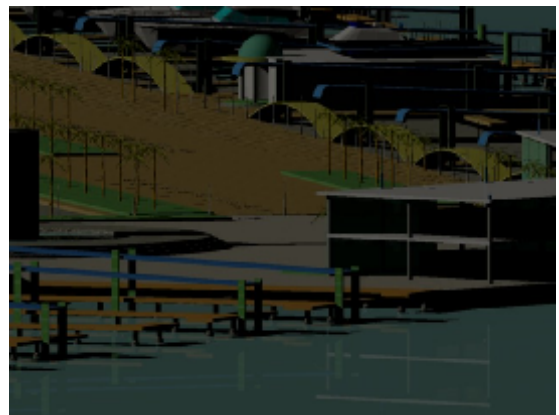
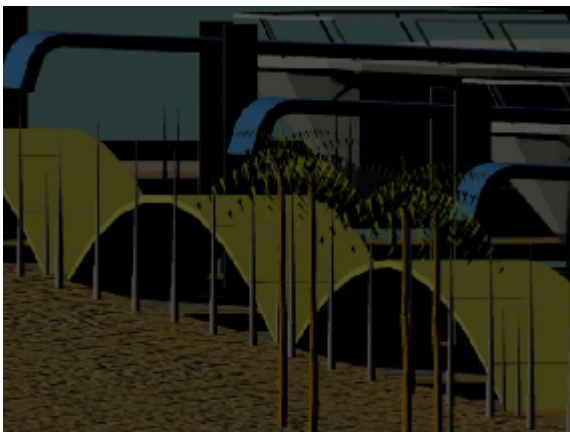
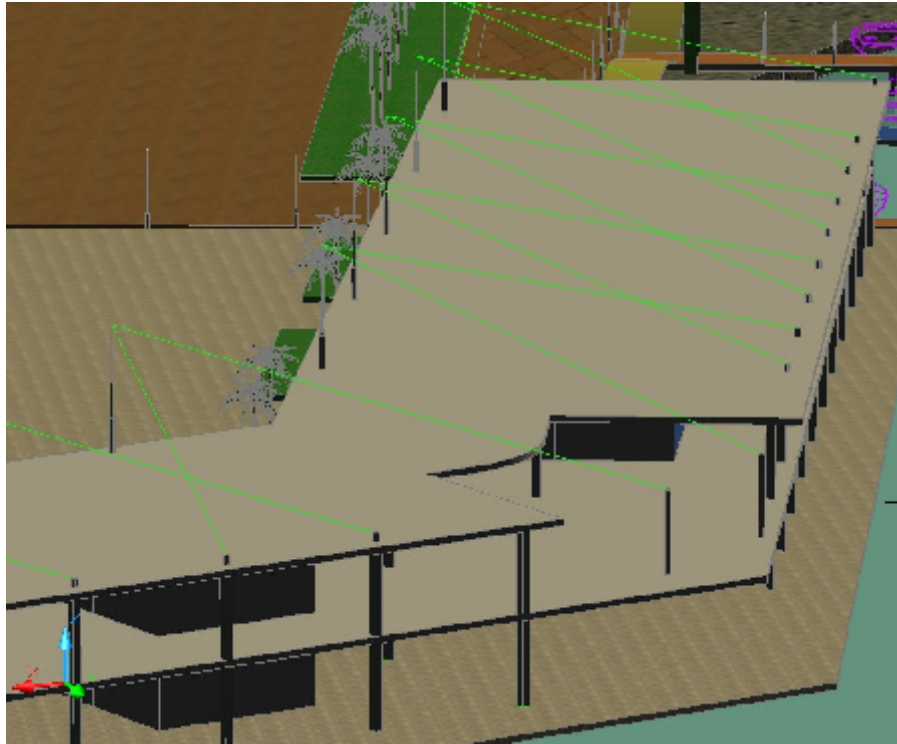
Vista aérea del modelo propuesta para Yerminal Fluvial en el cantón Durán



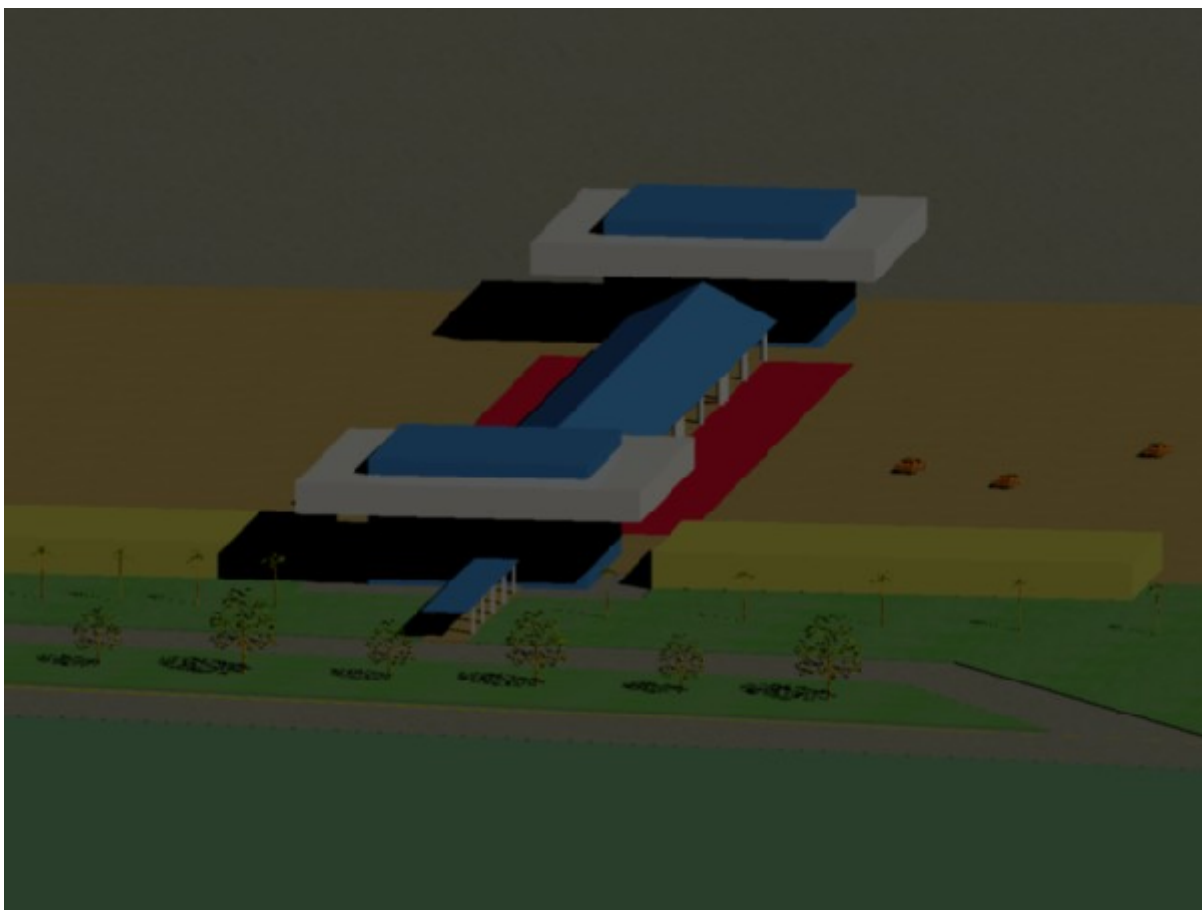
Vista frontal y lateral del modelo propuesta de Terminal Fluvial en el cantón Durán



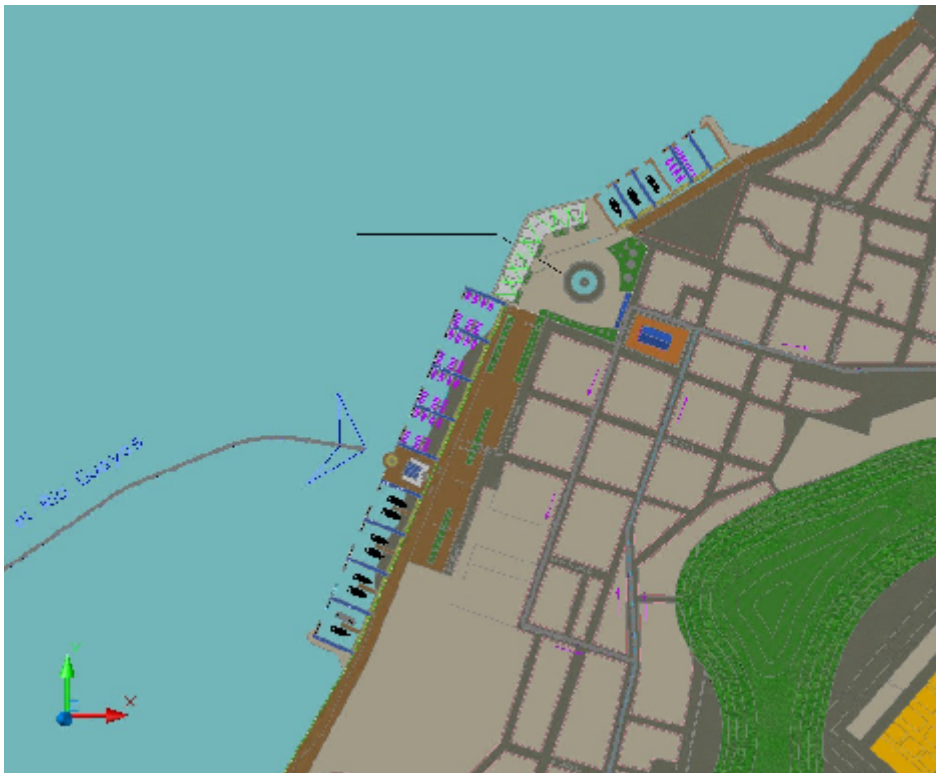
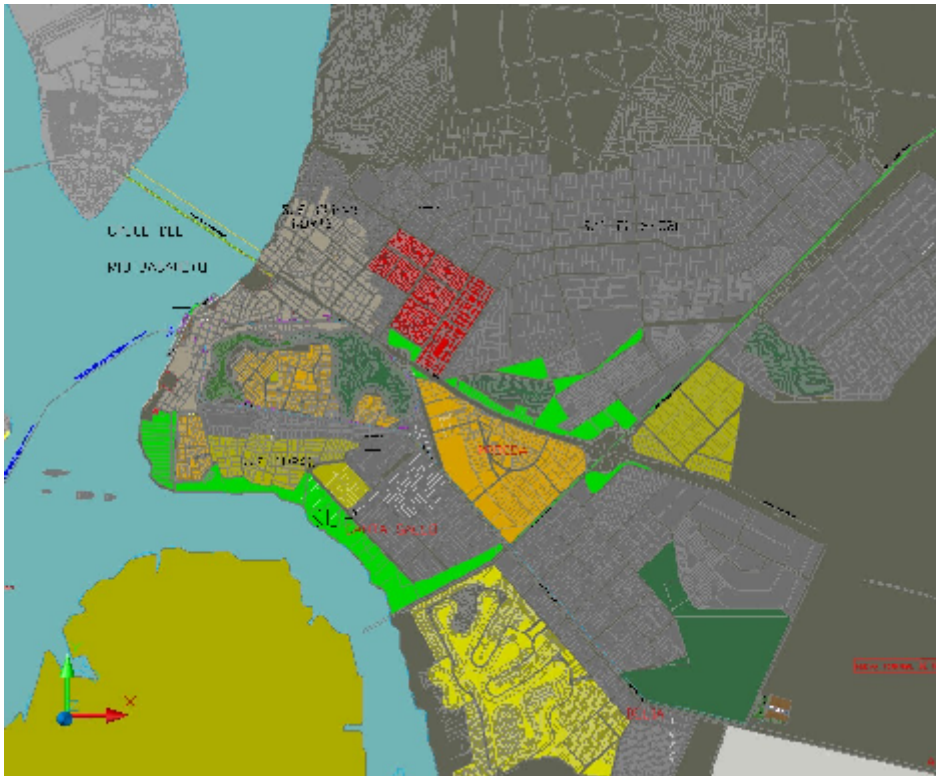
Propuesta de locales comerciales y restaurantes dentro de la Terminal Fluvial



Modelo propuesto de Terminal Terrestre en el cantón Durán



Vista aérea del recorrido Sistema Fluvial Durán – Guayaquil y viceversa



Anexo E.- Recortes de diarios acerca del crecimiento económico en el cantón Durán

DURÁN

**EL INTERÉS
POR ZONAS**

La vía Daule-Tambo es uno de los sectores que más ha logrado expandirse en los últimos cinco años. Allí se asienta gran parte de los 100 negocios, como Industrias y empresas. Luego sigue la vía Durán-Yaguachi.

EXPRESO DE GUAYAQUIL

SÁBADO, 10 DE ENERO DE 2009

SANTAY COMO SITIO TURÍSTICO

La promoción turística de la isla Santay está entre las prioridades del Departamento de Turismo del Municipio de Durán. Para ello se busca el acuerdo con organizaciones y empresas que aporten en el fortalecimiento de la propuesta. Hace un año, el concejo duraneño elevó a la isla a parroquia ecológica.

LO QUE SE RECAUDA EN EL CANTÓN

Aproximadamente 7 millones de dólares recauda el Municipio de Durán a través de los impuestos prediales y otras contribuciones. A ello se suman 8 millones de transferencia gubernamental. El 81,82% de estos valores se destina a inversión y la cifra restante a la cobertura del gasto corriente.

TRABAJOS

El Cabildo busca una transformación

EXPANSIÓN DE ÁREAS

De acuerdo con las proyecciones de los inversionistas del Durán Outlet, las instalaciones podrían extenderse o duplicarse en el futuro. Para ello se dispone de 46.000 metros cuadrados de terrenos adicionales.

PROPUESTA. En el cantón se construye un parque ecológico. La obra estará lista en un plazo de noventa días.

La sustitución de la red de agua potable es una de las tareas pendientes en Durán. De ello se encargará la Empresa Municipal de Agua Potable de Durán (Empapad).

El gerente de la entidad, Jackson Herrera, destacó que el proyecto busca garantizar la prestación y el servicio de agua potable. "A más de cubrir

la compra de la misma por medio de tanqueros, la creación de cisternas y bombeo. Así reducen las enfermedades de origen hídrico".

También se sustituirá los acueductos para mejorar el abastecimiento de las urbanizaciones Abel Gilbert 3, Primavera 2, Los Helechos y sectores colindantes. Empapad,

ACTIVIDADES. Varios sectores, especialmente del centro y norte, permanecen en una etapa de regeneración.

además, instalará medidores.

La regeneración de la ciudad y la construcción de parques, como el Ecológico, son algunas de las obras que empiezan a cristalizarse.

Con una inversión de dos millones de dólares se reanuda la avenida Amazonas, que con la Jaime Nebot V. serán las principales del norte.

A esto se suma el respaldo del Municipio de Guayaquil. El alcalde Narváez anunció que el Cabildo porteño aportará en la construcción de la Plaza Cívica que estará ubicada al ingreso del cantón. También en trabajos de regeneración en el centro. En la cuarta etapa de El Recreo se construirá un cuartel policial.

La autoridad



DALTON NAVÁREZ
ALCALDE

El principal problema que afrontamos es un bajo presupuesto. Con cerca de 18 millones de dólares, estamos limitados en los proyectos, como es mejorar el servicio de agua potable y alcantarillado. Al menos se requiere de cuatro veces más la cifra antes mencionada para lograrlo. El asunto es que el Estado nos envía recursos con base a un padrón electoral y no a una realidad social.

Confiamos en que Duán Pócerá desarrollarse en un plazo de al menos 10 años. Aquello dependerá de las ganas y la capacidad de sus gobernantes.

Hasta hace diez años en Durán eran contadas las calles asfaltadas. No habían aceras, bordillos ni malecones. Esto se sumaba a la manera desorganizada como crecía la población duranesa. Entonces Guayaquil ya lograba a experimentar un desarrollo de desarrollo, el cual empezamos a copiar.

En vez de ver los roles recolectores operan 15 volquetes, que además de estar reutilizados al Cabilón, en cumplimiento con las expectativas de la población.

Navárez aseguró que se tuvo de concesionar el servicio pero la falta de recursos y una posible confrontación con el Sindicato Único de Asco de Calles (con 150 miembros) frenó las negociaciones.

El año pasado, el Municipio comenzó una campaña de reubicación de los comerciantes informales.

Cerca de 500 verdaderos fueron trasladados al nuevo mercado de la localidad. No obstante, hay decenas de informales que aún expendan sus producciones sobre las veredas, en el centro.

Navárez espera superar este problema con otro mercado que se construirá en la quinta etapa de la ciudadela El Recreo.

“Es una realidad. El tema de la informalidad es por la falta de trabajo. No podemos repetir a los informales si no organizaciones”, expresó. (PZ)

GUAYAQUIL
REUBICACIÓN
DE LOS
COMERCIALES

bien es verdad que tiene una población cercana a los 600 habitantes, ha sido el último década, Tratamiento por de regeneración les, no deja de superar el atraso en e entorno.

de los principales problemas que la es la falta de potable. Entre 40 y 25.000 anillos cúbicos

quido recibieron los población hasta el 2007. La misma dad que reciben desde las décadas, aún cuando la ción requiere de 140.000 os cúbicos.

se a estar a orillas de los ríos ababoyo y Davile, el 97% que se trasladada desde Chonín y cerca de Milagro. El entaje restante proviene de aquil.

ay sectores del norte que enen redes de agua potable lo que deben abastecer a través de los tanqueros. Es Alcel Gilbert, Guayaquil

de los barrios Elas Bucarpendiente y Santa Rosa. alcalde Dalton Navárez re ce la situación del agua. ello comparte la idea de alizar el proyecto de instala una planta de agua cerca de de los ríos.

LA IMAGEN DURANEÑA

El Malecón del centro es una de las importantes obras de regeneración de Durán. Cerca del lugar está ubicada la zona rosa, conformada por establecimientos de comida típica (frituras), bares y discotecas.



Durán se convierte en una oportunidad para invertir

Urbanizaciones e industrias se asientan en vías a Yaguachi y Boliche

REDACCIÓN GUAYAQUIL

Entre las cooperativas duraneñas Cali Murillo y Paraíso, confirmadas por familias de clase media baja, se levanta una de las urbanizaciones más modernas del cantón.

Se trata del proyecto habitacional San Gabriel, el primero de su característica que se cristaliza en esta ciudad.

Además de las 310 casas de dos plantas, San Gabriel contará con su propia planta de agua potable, cableado subterráneo, un centro comercial y un club.

El conjunto habitacional está a cargo de BPO S.A., cuya actividad consiste en incentivar a empresarios a invertir en proyectos.

Juan Carlos Santos, gerente general de la compañía, asegura que San Gabriel es financiado por dos grupos extranjeros.

¿Por qué invertir allí?: "Durán se convierte en una oportunidad para invertir", responde el empresario a la pregunta.

Además de San Gabriel, también se ha construido Villa Ventura, situada en el kilómetro 6 de la vía Durán-Yaguachi.

Esta urbanización tiene un



OPORTUNIDAD. Hace dos años, Parque de la Paz construyó otro camposanto, evitando así que se saturara el cementerio de Durán.

centenar de viviendas y está habitada desde hace dos meses.

Según la Cámara de Industrias de Durán, en los últimos cinco años se han incrementado los negocios dentro del cantón y su perímetro. Hoy se puede hablar de 100 entidades en la zona, entre industrias y empresas.

En el sector se asientan industrias de importancia a nivel nacional, como Expalsa, Productora Cartonera (Procarsa), Promatisco y Plastigama.

Víctor Orellana, titular de la Cámara, sostiene que Durán cuenta con las cualidades para convertirse en el Parque Industrial del Litoral.

"Se trata de una zona que no está saturada y hasta el momento ofrece las facilidades para invertir", argumentó.

Para el dirigente empresarial, el Durán Outlet (inaugurado a mediados de noviembre) se convertirá en un enlace para futuros inversionistas en el sector.

Aunque advierte que se deberían realizar correcciones, como por ejemplo en el cobro excesivo en las planillas de energía eléctrica por parte de Enelgur (27% más costosa que la Catge); además de la cristalización de la planta de agua potable.

El servicio mortuario también ha ganado su espacio en Durán. Hace dos años, Parque de la Paz construyó un camposanto en el kilómetro 4,5 de la autopista Durán-Boliche.

Además se construyó el tanatorio Jardines de Durán, situado en la ciudadela Las Pirámides (norte de la ciudad).

"En el caso de camposanto privados, nos ayuda a oxigenar la carga del cementerio público", admitió la alcaldesa Mariana Mendieta.

Agrega que se dan las facilidades a los inversionistas con el compromiso de que parte de la mano de obra la integren obreros duraneños. Cita como ejemplo que el 60% de los 1.300 empleados del Durán Outlet vive en el cantón.

"A los inversionistas les otorgamos exoneraciones de impuestos, sin salirse de las ordenanzas ni leyes", indicó. (JFZ)

BIBLIOGRAFÍA

- (1) Vacas, M., "*Charlas introductorias al turismo*". UTPL, Ibarra, 2004
- (2) Wall, Geoffrey; Mathieson, Alister; "*Tourism: Changes, Impacts, And Opportunities*". EE.UU., S.F.
- (3) Bull, Adrian., "*La economía del sector turístico*". Primera edición, 1994.
- (4) Burkart, J.; Medlik, S.; "The management of tourism". Primera edición, 1981
- (5) Boullon, Roberto, "*Planificación del espacio turístico*". Cuarta edición, 2006
- (6) INEC Censo de Población y Vivienda 2001. Disponible en www.inec.gov.ec
- (7) Armada del Ecuador, "*Estudio de sedimentación y batometría en el río Guayas*". Guayaquil, 2002
- (8) Diario El Universo, 2008
- (9) Tobar, H., "*¿Para qué las 200 millas?*". Guayaquil, 1998

LINKOGRAFIA

(1) Download software Google earth

www.google.com

Fecha de consulta: Abril de 2008

(2) OMT

www.omt.com

Fecha de consulta: Febrero de 2008

(3) INEC

www.inec.gov.ec

Fecha de consulta: Abril de 2008

(4) Municipalidad del Cantón Durán

www.duran.gov.ec

Fecha de consulta: Marzo de 2008

(5) Turismo y Patrimonio Cultural

<http://www.w3.org>

Fecha de consulta: Febrero de 2008

(6) WIKIPEDIA

www.es.wikipedia.org

Fecha de consulta: Mayo de 2008

(7) Fundación Terminal Terrestre de Guayaquil

www.terminalguayaquil.com

Fecha de consulta: Mayo de 2008

(8) <http://hectorvillagran.blogspot.com>

Fecha de consulta: Junio de 2008

(9) MINTUR

www.turismo.gov.ec

Fecha de consulta: Marzo de 2008