



**Escuela Superior Politécnica del Litoral**

**Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas**

Diseño de un plan de facilidades turísticas para el corredor Guayas-Azuay

ADMI-1188

**Proyecto Integrador**

Previo la obtención del Título de:

**Licenciado en Turismo**

Presentado por:

**Leslie Shirley Mancheno Basurto**

**Denisse Desiré Ube Mantilla**

Guayaquil – Ecuador

Año: 2024

## Dedicatoria

---

A mis padres Mario y Shirley, por su amor incondicional, su confianza y por ser mi mayor ejemplo de esfuerzo y perseverancia. A mis hermanos Emily y Mario por ser mi apoyo y guía constante. A Madelyn, por demostrarme que la distancia no rompe barreras de amistad. A Anahí por sus consejos, paciencia y compañía en mi camino universitario. A mi W&T Team por enseñarme a disfrutar los pequeños momentos. Cada uno de ustedes me ha dejado enseñanzas que llevo en mi corazón, y por eso les dedico este proyecto que es tan mío como suyo.

## Dedicatoria

---

Agradezco con todo mi corazón a mis padres, Luis y Blanchy, a mi novio Giordan, y a mi amada Venus por su apoyo y compañía incondicional. A Odalys, Sandy, Ketty y Kenneth, gracias por llenar mi vida universitaria de momentos únicos e inolvidables, y a mis amigos de siempre, Kerly, Pamela, Yula, Angy y Ariel, este logro también es suyo. Gracias por creer en mí cuando más lo necesitaba, todos ustedes hicieron que esta etapa se sintiera como escuchar "Good Days" de SZA. Los amo.

## Agradecimientos

---

Agradecemos a nuestro tutor, profesores y a la universidad por brindarnos los conocimientos y el apoyo necesario para culminar esta etapa de nuestras vidas.

Expresamos también nuestra gratitud a la representante de la Prefectura del Guayas que nos brindó su disposición para resolver nuestras dudas y proporcionar retroalimentación valiosa, contribuyendo al éxito de este proyecto.

## Declaración expresa

---

Nosotras **Denisse Desiré Ube Mantilla** y **Leslie Shirley Mancheno Basurto** acordamos y reconocemos que:

La titularidad de los derechos patrimoniales de autor (derechos de autor) del proyecto de graduación corresponderá al autor o autores, sin perjuicio de lo cual la ESPOL recibe en este acto una licencia gratuita de plazo indefinido para el uso no comercial y comercial de la obra con facultad de sublicenciar, incluyendo la autorización para su divulgación, así como para la creación y uso de obras derivadas. En el caso de usos comerciales se respetará el porcentaje de participación en beneficios que corresponda a favor del autor o autores.

La titularidad total y exclusiva sobre los derechos patrimoniales de patente de invención, modelo de utilidad, diseño industrial, secreto industrial, software o información no divulgada que corresponda o pueda corresponder respecto de cualquier investigación, desarrollo tecnológico o invención realizada por mí/nosotros durante el desarrollo del proyecto de graduación, pertenecerán de forma total, exclusiva e indivisible a la ESPOL, sin perjuicio del porcentaje que me/nos corresponda de los beneficios económicos que la ESPOL reciba por la explotación de mi/nuestra innovación, de ser el caso.

En los casos donde la Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI) de la ESPOL comunique al/los autor/es que existe una innovación potencialmente patentable sobre los resultados del proyecto de graduación, no se realizará publicación o divulgación alguna, sin la autorización expresa y previa de la ESPOL.

Guayaquil, 15 de octubre del 2024.



Denisse Desiré  
Ube Mantilla



Leslie Shirley  
Mancheno Basurto

## **Evaluadores**

---

**Cinthy Elizabeth Veintimilla Mariño**

Profesor de Materia

---

**Numa Sebastián Calle Lituma**

Tutor de proyecto

## Resumen

El presente proyecto busca diseñar un plan de facilidades turísticas para el corredor Guayas-Azuay con el objetivo de mejorar la experiencia del visitante, fomentar el desarrollo sostenible y fortalecer la competitividad del área de estudio. La hipótesis plantea que una infraestructura adecuada optimiza el acceso a servicios relevantes y satisface las expectativas de los visitantes. El proyecto es relevante por la necesidad de superar limitaciones actuales en señalización, para garantizar un desarrollo turístico sostenible. Se aplicó la metodología Design Thinking, que incluyó herramientas como entrevistas, mapeos, ficha de ponderación, observación directa y otros, con el fin de idear una solución adaptada a la necesidad real. Este proceso resultó en la identificación de facilidades turísticas clave, ubicaciones estratégicas y la creación de una propuesta apoyada con técnicas creativas. Se concluye que el diseño estratégico de facilidades turísticas mejora la experiencia de los visitantes, promueve la sostenibilidad y potencia el desarrollo turístico y socioeconómico de la región.

**Palabras clave:** infraestructura, facilidades turísticas, señalización, sostenibilidad.

## **Abstract**

*This project seeks to design a tourism facilities plan for the Guayas-Azuay corridor in order to improve the visitor experience, promote sustainable development, and strengthen the competitiveness of the study area. The hypothesis is that adequate infrastructure optimizes access to relevant services and meets visitor expectations. The project is relevant because of the need to overcome current limitations in signage to ensure sustainable tourism development. The Design Thinking methodology was applied, which included tools such as interviews, mapping, weighting sheet, direct observation and others, in order to devise a solution adapted to the real need. This process resulted in the identification of key tourism facilities, strategic locations and the creation of a proposal supported with creative techniques. It is concluded that the strategic design of tourism facilities improves the visitor experience, promotes sustainability and enhances tourism and socioeconomic development of the region.*

**Keywords:** *infrastructure, tourist facilities, signaling, sustainability.*

# Índice General

<b>CAPÍTULO 1.....</b>	<b>1</b>
1.1	INTRODUCCIÓN..... 1
1.2	DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA ..... 2
1.3	JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA ..... 3
1.4	OBJETIVOS ..... 3
1.4.1	<i>Objetivo General</i> ..... 3
1.4.2	<i>Objetivos específicos</i> ..... 4
1.5	MARCO TEÓRICO ..... 4
1.5.1	<i>Revisión de la literatura</i> ..... 4
1.5.2	<i>Marco conceptual</i> ..... 5
1.5.3	<i>Marco legal</i> ..... 10
<b>CAPÍTULO 2.....</b>	<b>12</b>
2.1	METODOLOGÍA ..... 12
2.1.1	<i>Design Thinking</i> ..... 12
2.1.2	<i>Lineamientos para Diseño de Facilidades Turísticas</i> ..... 16
<b>CAPÍTULO 3.....</b>	<b>18</b>
3.1	RESULTADOS Y ANÁLISIS ..... 18
3.1.1	<i>Etapa 1: Empatizar</i> ..... 18
3.1.2	<i>Etapa 2: Definir</i> ..... 24
3.1.3	<i>Etapa 3: Idear</i> ..... 27
3.1.4	<i>Etapa 4: Prototipar</i> ..... 28
3.1.5	<i>Etapa 5: Testear</i> ..... 32
<b>CAPÍTULO 4.....</b>	<b>34</b>
4.1.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ..... 34
4.1.1.	<i>Conclusiones</i> ..... 34
4.1.2.	<i>Recomendaciones</i> ..... 35
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>36</b>

<b>ANEXOS .....</b>	<b>38</b>
ANEXO 1.....	38
ANEXO 3.....	39
ANEXO 4.....	39
ANEXO 5.....	41
ANEXO 6.....	42

## Índice de Figuras

<b>Figura 1.</b> Mapa de actores para el diseño del plan de facilidades turísticas .....	19
<b>Figura 2.</b> Diagrama de Venn de actores involucrados .....	21
<b>Figura 3.</b> Hallazgos de gobernanza.....	22
<b>Figura 4.</b> Hallazgos de visitantes .....	23
<b>Figura 5.</b> Ficha de Ponderación de Facilidades Turísticas.....	26
<b>Figura 6.</b> Mapeo de facilidades turísticas .....	27
<b>Figura 7.</b> Técnica SCAMPER aplicada al proyecto.....	28
<b>Figura 8.</b> Prototipo de señalética turística.....	29
<b>Figura 9.</b> Prototipo 3D de punto de información.....	29
<b>Figura 10.</b> Integración de prototipos en ArcGIS StoryMaps .....	30
<b>Figura 11.</b> Diseño del plan preliminar de facilidades turísticas.....	32

## Índice de Tablas

**Tabla 1.** Etapas, técnicas y herramientas aplicadas al proyecto.....12

**Tabla 2.** Manuales técnicos relacionados a Facilidades Turísticas ..... 16

## CAPÍTULO 1

### 1.1 Introducción

El corredor Guayas-Azuay, caracterizado por sus paisajes únicos y su rica diversidad cultural, se presenta como un lugar atractivo tanto para visitantes nacionales como internacionales. Sin embargo, a pesar de su potencial turístico, la accesibilidad y comodidad son factores cruciales que determinan la calidad de la experiencia del visitante. La implementación de infraestructura estratégica en esta región no solo facilitaría el acceso a los atractivos turísticos, sino que también permitiría a los visitantes disfrutar plenamente de las características que hacen de este corredor un lugar excepcional. En este contexto, el diseño de un plan de facilidades turísticas se fundamenta en la premisa de que una infraestructura adecuada puede mejorar significativamente la experiencia y satisfacción de los turistas, garantizando condiciones que aseguren visitas seguras y confortables.

Este proyecto se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular con los objetivos número 9 y 11 los cuales buscan construir infraestructuras resilientes y fomentar la innovación, además de lograr que las ciudades y comunidades sean sostenibles.

Por tal razón, la implementación de facilidades turísticas fiables en el corredor contribuye al desarrollo económico y bienestar de la región, generando un impacto positivo en las comunidades locales, quienes pueden beneficiarse de un flujo constante de turistas.

(ONU Turismo, 2015)

El desarrollo turístico en el corredor Guayas-Azuay tiene el potencial de atraer visitantes y generar ingresos económicos, si se implementa con una visión sostenible y responsable. Por eso, el diseño del plan de facilidades turísticas para el corredor Guayas-Azuay debe ser integral y considerar todos estos aspectos para asegurar su éxito a largo plazo.

## 1.2 Descripción del Problema

Con base en la elaboración de un árbol de problemas (**Véase anexo 1**), se identificó que el corredor turístico Guayas-Azuay enfrenta una problemática importante debido a la ausencia de facilidades turísticas eficientes, lo cual dificulta su capacidad para atraer a los visitantes y satisfacer de mejor manera sus expectativas de viaje.

Esta situación se ve complementada por factores como la insuficiencia en inversión para el uso de infraestructura como medio estratégico, además de la accesibilidad vial limitada por mantenimiento inadecuado y falta de planificación.

Como consecuencia, el corredor no logra aún consolidarse competitivamente, lo que a largo plazo puede resultar en un progresivo desinterés por parte de los visitantes y, por ende, en una pérdida de oportunidades de crecimiento social y económico de las comunidades aledañas.

En general, el problema recae en la probabilidad de tener un entorno turístico poco atractivo para los visitantes, lo que puede afectar al desarrollo sostenible de la región y los destinos que conecta.

El requerimiento para abordar este problema incluye la identificación de facilidades turísticas basadas en variables de interés como la satisfacción del visitante, el flujo de visitantes y el impacto en la comunidad. La importancia de este problema es evidente, ya que influye directamente en el potencial turístico del corredor.

### **1.3 Justificación del Problema**

La propuesta de diseño de un plan de facilidades turísticas para el corredor Guayas-Azuay responde a la oportunidad de aprovechar la infraestructura como medio para mejorar la experiencia de los visitantes, alineándose con la tendencia hacia un turismo de calidad, donde las facilidades son un factor primordial.

Además, el rol de la infraestructura es clave para la competitividad de los destinos, ya que facilita el acceso y da soporte a la realización de distintas actividades turísticas. (SERNATUR, 2016). Por eso es importante contar al menos con las condiciones mínimas para satisfacer las necesidades de los visitantes.

El corredor Guayas-Azuay enfrenta desafíos en cuanto a la disponibilidad de facilidades que maximicen la comodidad y seguridad, lo que puede llevar a una reducción del gasto turístico, afectando el desarrollo socioeconómico de los destinos que conecta.

Por tal razón, el presente proyecto busca mejorar estas condiciones mediante un plan de implementación de facilidades turísticas que promueva el desarrollo sostenible en la región. La colaboración con distintos actores es crucial para asegurar que las soluciones propuestas se alineen con las políticas públicas locales y respondan a las necesidades reales de los interesados.

### **1.4 Objetivos**

#### ***1.4.1 Objetivo General***

Elaborar un plan preliminar de facilidades turísticas para el corredor Guayas-Azuay, que mejore la accesibilidad y experiencia del visitante mediante la adecuación eficiente de la infraestructura en el espacio turístico.

### **1.4.2 *Objetivos específicos***

- Realizar una propuesta inicial de facilidades turísticas para el espacio con especificaciones técnicas.
- Prototipar las facilidades turísticas con diseños visuales y ubicaciones clave, de acuerdo con la normativa nacional.
- Elaborar un plan preliminar de implementación que desglose las fases y el presupuesto estimado, asegurando una ejecución eficiente del mismo.

## **1.5 Marco teórico**

### **1.5.1 *Revisión de la literatura***

Según Caffyn y Jobbins (2003) la capacidad de gobernanza y la interacción con las partes interesadas son cruciales en la gestión del turismo, lo que se puede extrapolar al contexto del Corredor Guayas-Azuay. Esta perspectiva permite identificar las necesidades y expectativas de los diferentes actores involucrados, como las comunidades locales, los visitantes y las autoridades gubernamentales.

El sector público en Ecuador, a través del Ministerio de Turismo y los gobiernos provinciales, desempeña un rol primordial mediante competencias que buscan fortalecer la competitividad y sostenibilidad del sector turístico.

Según el Estatuto Orgánico por Procesos del Ministerio de Turismo (MINTUR, 2013) dentro de las atribuciones de las distintas direcciones, se encuentran las siguientes:

- Dirigir y coordinar acciones orientadas a promover el desarrollo sustentable de los destinos turísticos del país mediante planificación territorial, gestión y desarrollo de facilidades turísticas, señalización turística y proyectos especiales de desarrollo y gestión de destinos, con el fin de generar una oferta turística competitiva que promueva el crecimiento de los territorios con vocación turística.

- Gestionar la ejecución de proyectos y planes para la generación de infraestructura y facilidades.
- Establecer mecanismos de financiamiento para la implementación de infraestructura que permita el desarrollo de la oferta turística nacional.

La literatura existente destaca la importancia de la infraestructura, ya que su implementación es fundamental para el desarrollo sostenible del turismo en cualquier región.

Delgado y López (2009) señalan que un adecuado manejo de la infraestructura puede mejorar significativamente la experiencia del visitante y, a su vez, contribuir al desarrollo local. Esto es especialmente relevante en el Corredor Guayas-Azuay, donde se busca potenciar el turismo a través de un plan de facilidades turísticas adecuadas al espacio de intervención.

### **1.5.2 Marco conceptual**

#### **a) Corredor turístico**

Según Boullón (1997) un corredor turístico puede definirse como "las vías de conexión entre zonas, áreas, complejos y atractivos turísticos que funcionan como el elemento estructurador del espacio turístico" (p. 80). Los corredores turísticos se clasifican en:

- **Corredores de Traslado:** Son redes de carreteras y caminos que facilitan el desplazamiento de los flujos turísticos para cumplir con sus itinerarios.
- **Corredores de Estadía:** Se caracterizan por ser superficies alargadas que agrupan atractivos turísticos en un área relativamente pequeña (Boullón, 1997).

#### **b) Sistema turístico**

El sistema turístico es un conjunto de elementos interconectados que operan en conjunto para satisfacer las necesidades de los viajeros. Neil Leiper (1976) identifica cinco

componentes fundamentales de este sistema: el espacio emisor, la ruta de tránsito, el espacio receptor, la industria turística y el turista en sí. Sergio Molina (2000) amplía esta idea al considerar el sistema turístico como un conjunto abierto que intercambia insumos y productos con su entorno. Posteriormente, Ricaurte (2009) desarrolla un sistema basado en la propuesta de Molina, que se centra en la identificación y análisis de los elementos que conforman este sistema, organizados en subsistemas interrelacionados:

1. **Gobernanza:** Este subsistema abarca las organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales que regulan y dirigen la actividad turística. Ricaurte señala que es crucial para la toma de decisiones y el desarrollo de políticas que afectan el turismo en un destino, incluyendo leyes, regulaciones y planes que orientan el desarrollo turístico.
2. **Demanda:** La demanda turística se refiere a los visitantes que utilizan los servicios y atractivos del destino. Ricaurte clasifica esta demanda en real, potencial y futura, incluye a los residentes como parte de este elemento ya que no realizan turismo, pero sí actividades de recreación.
3. **Comunidad Receptora:** Este componente se refiere a la población local que interactúa con el turismo. La participación de la comunidad puede variar, lo cual influye en el desarrollo turístico de su área. Ricaurte enfatiza la relevancia de la comunidad en la dirección del sistema y su contribución a través de empleos directos e indirectos.
4. **Atractivos:** Los atractivos turísticos son considerados el núcleo del sistema, ya que el turismo se desarrolla en torno a ellos. Estos pueden ser atractivos naturales o manifestaciones culturales, y se clasifican según su capacidad para generar demanda y su potencial de desarrollo.

5. **Oferta de Servicios:** Este subsistema incluye todos los servicios turísticos, como alojamiento, alimentación y actividades recreativas, que facilitan la experiencia del visitante. Ricaurte menciona la necesidad de contar con un inventario actualizado de estos servicios para una planificación adecuada.
6. **Infraestructura y seguridad:** Aunque no siempre se menciona como un subsistema separado, la infraestructura es esencial para conectar los centros emisores y receptores del turismo. Incluye medios físicos como carreteras, aeropuertos y servicios básicos necesarios para el funcionamiento del sistema turístico.

En resumen, el sistema turístico no solo se compone de sus partes individuales o subsistemas, sino que también depende de las relaciones y dinámicas entre ellas para funcionar eficazmente.

### c) **Infraestructura**

La infraestructura puede definirse como el conjunto de obras y servicios que sirven como base para el desarrollo de las actividades económicas, por lo que son de uso común. Esta infraestructura es el soporte que permite la conexión entre centros emisores y receptores para el desarrollo turístico. (Varisco, 2013)

En el Manual de Modelo de Gestión de Facilidades Turísticas del Ministerio de Turismo (2022) la infraestructura que da soporte al sector turístico está conformada por elementos interconectados que permiten a los visitantes llegar, permanecer y disfrutar de los atractivos turísticos presentes en un destino, entre los que se encuentran:

- Servicios básicos
- Servicios para actividades deportivas y recreativas
- Servicios para actividades culturales
- Transporte

- Alojamiento
- Servicios viales
- Gastronomía
- Otros servicios
- Red de tiendas y comercios
- Servicios de seguridad/protección al turista

#### **d) Facilidades turísticas**

Las facilidades turísticas hacen referencia a un conjunto de instalaciones físicas con dotación de bienes y/o servicios que están destinados a usarse por los visitantes para asegurar su comodidad y disfrute, siendo de gran utilidad ya que complementan al atractivo turístico y permite la permanencia.

El Ministerio de Turismo según el Manual de Lineamientos Básicos para el Diseño de Facilidades Turísticas (MINTUR, 2020) ha clasificado las facilidades turísticas de la siguiente manera:

##### ***A. De apoyo a la gestión turística:***

- Punto de información
- ITUR - centro de información turística manejado por Gobiernos Autónomos Descentralizados
- Centro de interpretación
- Centro de facilitación turística (CFT)
- Centro de recepción de visitantes/garitas de guardianía

##### ***B. De observación y vigilancia:***

- Miradores
- Torre de avistamiento de aves (TAA)

- Torres Salvavidas

**C. De recorrido y descanso:**

- Senderos
- Estaciones de sombra y descanso
- Áreas de acampar
- Refugio de alta montaña

**D. De servicio y equipamiento:**

- Baterías sanitarias
- Módulos de uso múltiple: ducha-vestidores, batería sanitaria, áreas de descanso, lavandería, bodega.
- Estacionamientos
- Mobiliario: estación de sombra y descanso, bolardos, bancas, mesas, basureros, señalética y señalización turísticas.

**e) Experiencia turística**

La experiencia turística se ha convertido en un concepto clave tanto en el ámbito académico como en la industria del turismo, ya que abarca las vivencias subjetivas que los turistas experimentan durante su viaje. Esta experiencia se construye a partir de la interacción con diversos estímulos, como el entorno, los servicios y las actividades disponibles en un destino (Tung y Ritchie, 2011).

El contacto con el entorno y la calidad de los servicios son fundamentales para enriquecer la experiencia del turista; un entorno atractivo puede potenciar significativamente esta percepción (Kotler et al., 2017).

En resumen, la experiencia turística es un fenómeno complejo que involucra múltiples dimensiones y debe ser gestionado cuidadosamente para maximizar la satisfacción del turista y fomentar un turismo responsable.

### **1.5.3 Marco legal**

El marco legal que regula el turismo en Ecuador es amplio y está diseñado para promover un desarrollo turístico sostenible. La Ley Orgánica de Turismo (MINTUR, 2018) establece principios fundamentales para la promoción y regulación del turismo en el país, enfatizando la participación comunitaria y la sostenibilidad ambiental. Asimismo, el Ministerio de Turismo del Ecuador ha desarrollado políticas que buscan fortalecer la infraestructura turística y fomentar inversiones en el sector. Estas políticas están alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), particularmente aquellos relacionados con el crecimiento económico inclusivo y la sostenibilidad ambiental (MINTUR, 2021).

La normatividad que respalda el proceso de diseño de un plan de facilidades turísticas para el Corredor Guayas-Azuay es el siguiente:

#### **Ley de Turismo**

Dentro del Art. 3 se menciona como principio de la actividad turística el fomento de la infraestructura nacional y el mejoramiento de los servicios públicos para garantizar la satisfacción de los turistas. Además, en el Art. 4 se establece como objetivo de la política estatal con relación al sector turístico el fomentar e incentivar el turismo interno.

#### **Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo**

Dentro de los fines de la ley, en su numeral 6 establece el definir parámetros de calidad urbana en relación con el espacio público, las infraestructuras y la prestación de servicios básicos de las ciudades en función de la densidad edificatoria y las particularidades geográficas y culturales existentes

Esta ley proporciona un marco normativo que debe ser considerado al diseñar un plan de facilidades turísticas para el Corredor Guayas-Azuay. Por lo tanto, es crucial que cualquier plan propuesto cumpla con estas regulaciones y directrices para asegurar su viabilidad.

El diseño de un plan de facilidades turísticas para el Corredor Guayas-Azuay debe basarse en una revisión exhaustiva de la literatura existente y un sólido marco legal. La integración de las necesidades locales, la infraestructura adecuada y la consideración del patrimonio cultural son elementos clave para garantizar el éxito del proyecto. Además, es fundamental que este plan esté alineado con las políticas nacionales e internacionales sobre turismo sostenible.

## CAPÍTULO 2

### 2.1 Metodología

#### 2.1.1 *Design Thinking*

Según Serrano y Blázquez (2015) el Design Thinking es una metodología usada para resolver problemas centrándose en necesidades reales para aumentar las posibilidades de éxito y disminuir los riesgos. Partiendo de esta identificación de necesidades, se conectan conocimientos de diversas disciplinas para prototipar y poner a prueba soluciones que sean deseables, técnicamente viables y económicamente rentables.

Esta metodología tiene una estrecha relación con el pensamiento creativo, ya que implica no centrarse demasiado en encontrar una solución rápida al problema, sino en cuestionarse cosas, incluso las más establecidas, con el fin de mejorarlas o crear cosas que no existen para tener una solución adecuada. Es un proceso participativo en el que se fomenta la creatividad para la toma de decisiones e intervienen varios actores.

El proceso de Design Thinking puede resumirse en una serie de etapas, que comprende las siguientes:

**Tabla 1**

*Etapas, técnicas y herramientas aplicadas al proyecto*

<b>Etapas</b>	<b>Descripción</b>	<b>Técnicas/Herramientas</b>
Empatizar	Esta etapa se centra en comprender las características del usuario y realizar un diagnóstico exhaustivo de sus necesidades y expectativas. Se utilizan diversas herramientas para obtener	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observación participante</li> <li>- Mapa de actores</li> <li>- Matriz de involucrados</li> <li>- Entrevistas semiestructuradas</li> </ul>

	información valiosa sobre los actores involucrados.	
Definir	En esta fase, se especifican los problemas y necesidades del usuario mediante una síntesis de la información recopilada en la etapa anterior. Esto permite determinar la magnitud del problema y del proyecto.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ficha de ponderación para selección de facilidades turísticas</li> <li>- Sistema de Información Geográfica Google Earth</li> </ul>
Idear	Se prioriza la generación de ideas para solucionar problemas específicos identificados. Luego se evalúan las ideas y seleccionan las mejores en base a los requerimientos del cliente asegurando que se ha identificado la necesidad real.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lluvia de ideas con técnica SCAMPER</li> </ul>
Prototipar	En esta etapa, se construye una representación ya sea física o digital de la propuesta de solución. El prototipo debe mostrar visualmente su funcionamiento y comprobar que cumple con los requisitos establecidos por el cliente.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Boceto digital</li> <li>- ArcGIS StoryMaps</li> <li>- Herramienta de diseño Canva</li> </ul>
Testear	Se busca obtener retroalimentación sobre el prototipo mediante la interacción con los clientes, lo que	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retroalimentación con cliente</li> </ul>

---

permite identificar áreas de mejora antes  
de la implementación final.

---

*Nota.* Con base en información de The Design Thinking Method and its Stages, Brodny y Kaźmierczak (2017)

### **2.1.1.1 Descripción de técnicas y herramientas**

Para la etapa de empatizar, la primera técnica aplicada fue la **observación participante**, que consistió en realizar un análisis directo de las condiciones actuales del corredor. Para esto se utilizaron fichas de observación (**Véase anexo 2**) que permitieron documentar aspectos fundamentales como señalización, servicios disponibles y el estado general del corredor, facilitando la identificación de problemas y oportunidades de mejora desde el punto de vista de quienes lo transitan y posteriormente definir las facilidades necesarias.

A continuación, se elaboró un **mapa de actores**, una herramienta visual que ayudó a identificar a los principales actores implicados en el desarrollo facilidades turísticas para el corredor. Este análisis permitió clasificarlos según su sector y su nivel de involucramiento. Luego la información se complementó con una **matriz de involucrados** basada en el modelo de Mitchell, que clasifica a estos actores según su nivel de poder, legitimidad y urgencia. Esta matriz facilitó la comprensión del involucramiento de los actores en el proyecto, además de priorizarlos para orientar las estrategias adecuadas según su influencia.

Finalmente, se realizaron **entrevistas semiestructuradas**, un método donde se realiza una exploración profunda de las percepciones y experiencias de los participantes (Cohen & Crabtree, 2006). Para esto se diseñaron dos guías de entrevista. La primera guía estuvo dirigida a actores de gobernanza (**Véase anexo 3**), con el objetivo de entender sus opiniones y expectativas respecto a la propuesta, además de conocer aspectos como la visión a largo

plazo de la implementación de facilidades turísticas en el corredor y la disponibilidad de recursos. Esta guía permitió realizar dos entrevistas clave: una a un representante de la Prefectura del Guayas y otra a un representante de la Prefectura del Azuay. La segunda guía estuvo dirigida a los visitantes (**Véase anexo 4**), específicamente a personas que cumplieran con el perfil del segmento de mercado identificado (familias ecuatorianas). Esto proporcionó información valiosa sobre las necesidades y los principales desafíos percibidos para el desarrollo de esta infraestructura. Brindó una visión clara de las prioridades en la experiencia de los visitantes.

Continuando con la fase de definir, se realizó una ficha de ponderación (**Véase anexo 5**) para evaluar y priorizar las facilidades necesarias, seleccionando aquellas que impactarían de forma más significativa a la experiencia del visitante. Después se utilizó el Sistema de Información Geográfica (**SIG**) **Google Earth** para la georreferenciación de las ubicaciones estratégicas donde deberían instalarse las facilidades turísticas.

En la etapa de idear, se llevó a cabo una lluvia de ideas con la **técnica SCAMPER**, el cual es un método creativo que ayuda a generar nuevas ideas a través de siete acciones: Sustituir, Combinar, Adaptar, Modificar, Poner en otro uso, Eliminar y Reorganizar. Este enfoque permite explorar diferentes perspectivas sobre un problema o proyecto, facilitando la innovación en el diseño y la colocación de facilidades turísticas en el corredor (IEBS, 2022), se plantearon diversas posibilidades de cómo las facilidades pueden combinarse en un mismo espacio y qué diseños podrían integrarse para maximizar la funcionalidad y armonización con el entorno, contribuyendo a una experiencia cohesionada para los visitantes.

En la fase de prototipar, primero se realizó un **boceto digital** apoyado de inteligencia artificial para generar una visualización preliminar de las facilidades para el corredor, con sus

respectivos diseños. Luego, con la **herramienta Canva** se hizo el plan preliminar donde se detallan las fases, especificaciones técnicas y presupuesto estimado para la implementación de las facilidades turísticas.

Por último, para la fase de testeo, los prototipos fueron **presentados al cliente** del proyecto para obtener retroalimentación. Sus opiniones fueron esenciales para pensar en posibles ajustes y optimización de la propuesta, asegurando que se responda adecuadamente a las necesidades identificadas.

### 2.1.2 Lineamientos para Diseño de Facilidades Turísticas

**Tabla 2**

<i>Manuales técnicos relacionados a Facilidades Turísticas</i>		
<b>Manual</b>	<b>Descripción</b>	<b>Elementos Incluidos</b>
Manual de Lineamientos Básicos para el Diseño de Facilidades Turísticas	Proporciona directrices para la creación y mejora de infraestructuras turísticas en Ecuador, asegurando accesibilidad, funcionalidad y estética, y promoviendo un sistema de señalización coherente. Su objetivo es mejorar la competitividad del sector turístico	- Estándares de diseño - Accesibilidad - Funcionalidad - Estética - Sistema de señalización coherente
Manual de Señalización Turística	Ofrece lineamientos para un sistema de señalización eficaz, mejorando la orientación y experiencia del visitante. Establece guías técnicas para el diseño y ubicación de señales informativas, de	- Tipos de señales - Guías técnicas - Colores y símbolos reconocibles - Señales informativas,

---

	advertencia y direccionales, enfatizando la claridad y estandarización.	advertencia y direccionales
--	---	-----------------------------

---

Manual de Modelo de Gestión de Facilidades Turísticas	Facilita los procedimientos usados para la implementación de un plan de mantenimiento y funcionamiento de las facilidades turísticas, determinando el cuidado y operatividad de estas.	- Etapas para elaboración del modelo de gestión - Guías de mantenimiento para facilidades turísticas
---	--	---

---

*Nota.* Información obtenida de Manuales técnicos del Ministerio de Turismo.

## CAPÍTULO 3

### 3.1 Resultados y análisis

#### 3.1.1 *Etapa 1: Empatizar*

##### 3.1.1.1 Observación participante

La observación participante permitió experimentar de primera mano las condiciones actuales de las facilidades disponibles a lo largo del corredor, además de identificar las carencias y oportunidades de mejora. Dentro de los principales hallazgos se encuentran los siguientes:

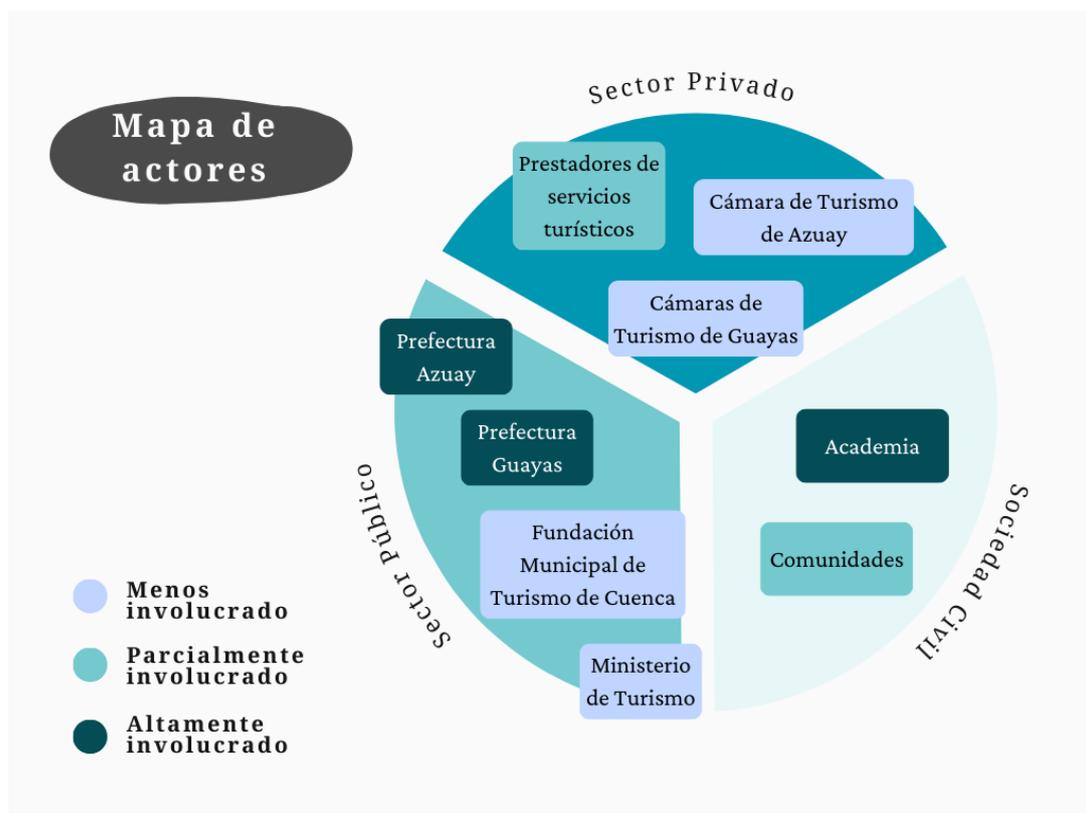
- La carencia de señalización durante distintos tramos del corredor reduce el acceso a servicios esenciales y a lugares de interés turístico, lo que puede llegar a impactar negativamente en la experiencia de los visitantes.
- La mejora de la señalización no solo beneficiaría a los visitantes, sino también a los emprendimientos locales, ya que facilitaría el acceso a sus servicios y atraería un mayor flujo de visitantes.
- El no tener puntos que cuenten con números de contacto para emergencias o servicios en zonas desoladas representa un riesgo para los visitantes, por lo que implementar infraestructura en estos tramos es una oportunidad para mejorar la seguridad y proporcionar asistencia oportuna.
- Es fundamental la intervención de actores clave para el diseño de estrategias que promuevan el flujo turístico y fortalezcan el entorno turístico del corredor.

##### 3.1.1.2 Mapa de actores

El mapa de actores fue una herramienta clave para identificar las personas, organizaciones o instituciones que tienen un rol directo o indirecto en el desarrollo de facilidades para el corredor Guayas-Azuay. A continuación, se lo presenta gráficamente:

**Figura 1**

*Mapa de actores para el diseño del plan de facilidades turísticas*



*Nota.* La figura muestra a los actores clave y su nivel de involucramiento.

El sector público tiene un papel importante en el desarrollo y gestión del corredor Guayas-Azuay, siendo un responsable principal de la infraestructura en la zona y de las políticas que fomentan el sector turístico. Las prefecturas de Guayas y Azuay son actores altamente importantes debido a su control sobre el corredor, lo cual les permite participar activamente en proyectos que mejoren esta infraestructura.

A su vez, el Ministerio de Turismo como organismo a nivel nacional, desempeña un papel clave en la formulación de políticas y acciones públicas que promuevan el desarrollo turístico del corredor.

Por otro lado, el sector privado está compuesto principalmente por prestadores de servicios, los cuales se relacionan directamente con los usuarios del corredor. Sin embargo, la

participación de estos actores es limitada debido a que su capacidad de actuar depende en gran medida de las regulaciones del sector público.

Las Cámaras de Turismo de ambas provincias también juegan un papel relevante ya que trabajan para promover el sector, reuniendo a diferentes actores con el fin de mejorar la prestación de servicios. Si bien su participación no es completamente independiente, es fundamental para mejorar la competitividad turística de la región.

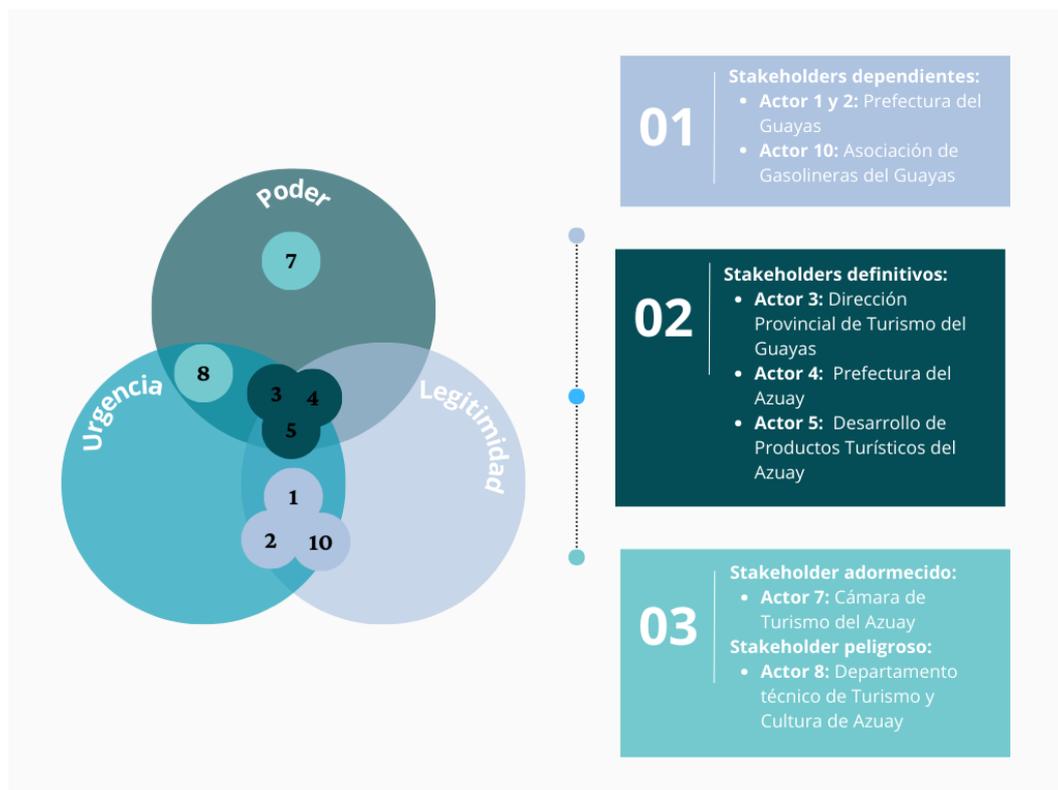
Finalmente, en el contexto de la sociedad civil, la academia se destaca como un actor significativo que, a través de investigación y diagnóstico, ofrece soluciones innovadoras a los problemas del corredor. Las comunidades tienen una participación parcial ya que dependen en gran parte de la integración en proyectos que promuevan la dinámica económica y social, o de inversiones propias, pero son un elemento clave para el desarrollo del turismo, especialmente en la prestación de servicios turísticos.

#### **3.1.1.1 Matriz de involucrados**

Mediante un Diagrama de Venn se muestra el resumen de la clasificación de los stakeholders según tres dimensiones clave: poder, legitimidad y urgencia. Estas dimensiones permiten identificar el nivel de influencia y relevancia de cada stakeholder en un proyecto o proceso.

Figura 2

Diagrama de Venn de actores involucrados



Nota. La figura muestra un resumen visual de la matriz de involucrados.

- **Stakeholders dependientes:** Incluyen a subdirectores y responsables de la gestión turística de la Prefectura del Guayas (Actores 1,2 y 10). Estos stakeholders poseen una combinación de urgencia y legitimidad, pero carecen de poder. Esto los posiciona como actores que necesitan atención especial, ya que dependen de otros para que sus intereses sean tomados en cuenta.
- **Stakeholders definitivos:** Conformados por directores de ambas prefecturas y desarrollador de productos turísticos de la Provincia de Azuay (Actores 3,4 y 5). Estos stakeholders combinan las tres dimensiones (poder, legitimidad y urgencia), por lo que son los más influyentes y deben ser priorizados en la toma de decisiones. Su posición indica un rol activo y determinante en el desarrollo del proyecto.
- **Stakeholders adormecidos y peligrosos:** El representante de la Cámara de Turismo de Azuay (Actor 7) se clasifica como un stakeholder adormecido, lo que significa que

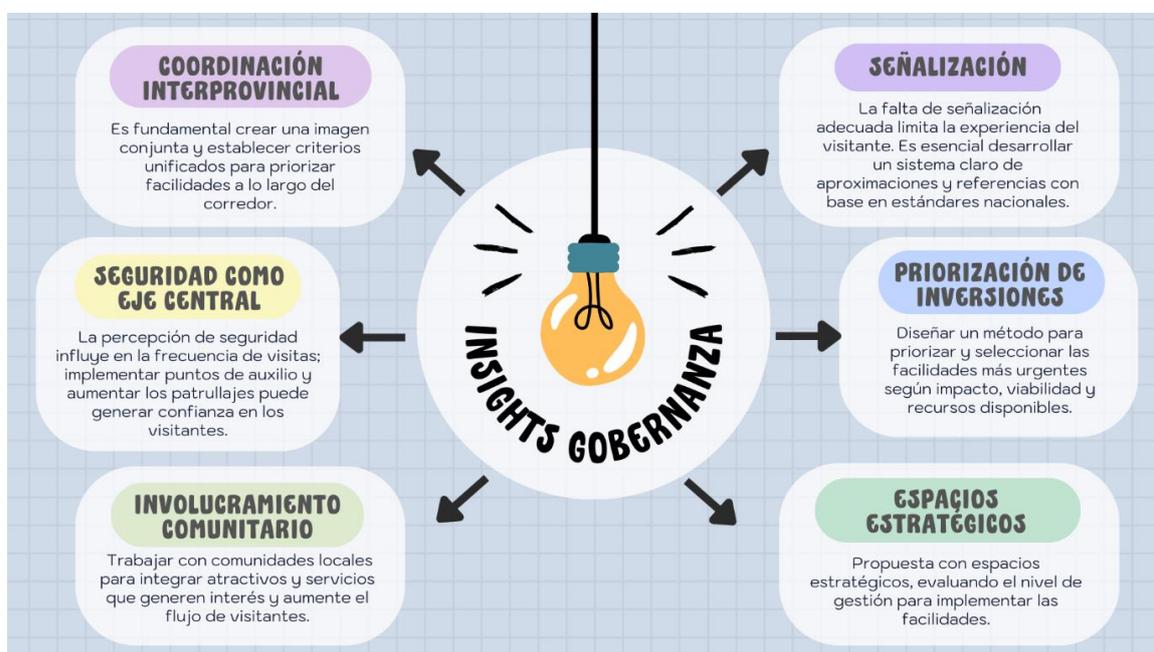
tiene poder, pero carece de urgencia y legitimidad para intervenir. Por otro lado, quien representa el área técnica de turismo y cultura de Azuay (Actor 8) es considerado un stakeholder peligroso, ya que combina poder y urgencia sin legitimidad, lo que podría derivar en acciones de riesgo si no se manejan adecuadamente sus expectativas.

### 3.1.1.2 Entrevistas semiestructuradas: gobernanza

Las 2 entrevistas realizadas a los representantes con los que se tuvo contacto de la prefectura del Guayas y del Azuay, permitieron identificar la necesidad de forma clara, además de los principales desafíos y requerimientos de la propuesta, los cuales se resumen a continuación:

**Figura 3**

*Hallazgos de gobernanza*



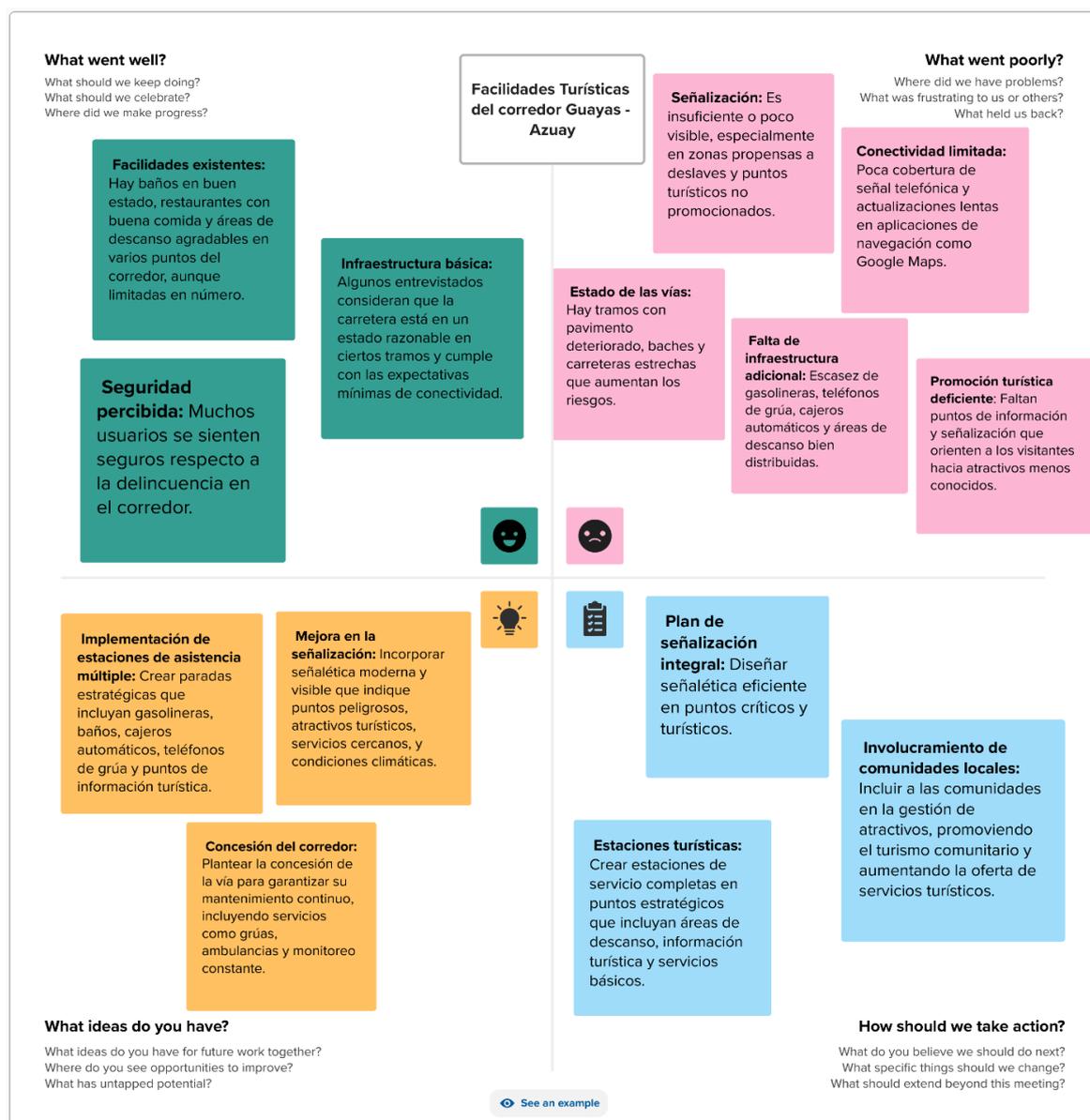
*Nota.* La figura muestra los principales hallazgos resultantes de las entrevistas a actores de gobernanza.

### 3.1.1.3 Entrevistas semiestructuradas: visitantes

Por otro lado, se realizaron 12 entrevistas al segmento de mercado principal identificado para el proyecto integrador Diseño del Corredor Turístico Guayas-Azuay (2024), el cual corresponde a familias ecuatorianas con vehículo propio que realizan viajes entre estas dos provincias, obteniendo los siguientes resultados:

**Figura 4**

#### Hallazgos de visitantes



*Nota.* La figura muestra los principales hallazgos resultantes de las entrevistas a visitantes.

El análisis de estos hallazgos destaca varios aspectos positivos. Entre ellos, se encuentran las facilidades existentes como baños en buen estado, restaurantes con buena comida y áreas de descanso agradables, aunque estas son limitadas en número. Además, algunos tramos de la carretera cumplen con expectativas mínimas de conectividad, y los usuarios perciben un alto nivel de seguridad respecto a la delincuencia.

Sin embargo, se identifican varias áreas de mejora. La señalización es insuficiente o poco visible, especialmente en zonas de riesgo y puntos turísticos poco promocionados. También hay problemas de conectividad limitada, con una cobertura de señal deficiente y actualizaciones lentas en aplicaciones de navegación. El estado de las vías es otro desafío, con tramos deteriorados y carreteras estrechas que aumentan los riesgos.

Adicionalmente, la infraestructura de apoyo, como gasolineras, cajeros automáticos y áreas de descanso, es escasa, y la promoción turística carece de herramientas para orientar a los visitantes hacia atractivos menos conocidos.

### **3.1.2 Etapa 2: Definir**

En esta fase del proyecto, se delimitaron los principales problemas y necesidades de los usuarios a través de una síntesis de la información recopilada en la etapa anterior utilizando diferentes herramientas que nos revelaron los siguientes resultados:

#### **Ficha de Ponderación para la Selección de Facilidades Turísticas**

Se desarrolló una ficha de ponderación como herramienta clave para evaluar las facilidades turísticas necesarias en el territorio. La ficha se estructuró en dos aspectos:

##### **1. Criterios de Evaluación:**

En este apartado, se definieron los criterios esenciales basados en las entrevistas realizadas con actores clave. Estos criterios son:

- a. **Urgencia:** Nivel de prioridad según las necesidades actuales del territorio.
- b. **Impacto en la experiencia:** Cómo la facilidad mejora la experiencia del visitante.
- c. **Factibilidad técnica:** Grado de viabilidad técnica para su implementación.
- d. **Costo de implementación:** Recurso económico necesario para su ejecución.
- e. **Beneficio económico:** Potencial de la facilidad para generar ingresos o reducir costos.
- f. **Criterio ambiental:** Impacto positivo o negativo sobre el medio ambiente.
- g. **Mantenimiento:** Requerimientos asociados al cuidado y sostenibilidad de la facilidad.

La escala valorativa utilizada fue del 0 al 5, donde **0** indica "No posee" y **5** representa el nivel máximo de cumplimiento.

## **2. Evaluación y Puntuación:**

A partir de los criterios establecidos, se evaluaron las necesidades y condiciones específicas del corredor Guayas-Azuay, generando una matriz de puntuación.

Los resultados mostraron que las facilidades con mayor urgencia y relevancia para el territorio son **puntos de información y señalética turística**.

Figura 5

## Ficha de Ponderación de Facilidades Turísticas

FICHA DE PONDERACIÓN DE FACILIDADES TURÍSTICAS								
Territorio/Localidad:	Corredor Guayas - Azuay							
Elaborado por:	Leslie Mancheno, Desiré Ube							
Fecha de elaboración:	18 de Diciembre de 2024							
Evaluación de prioridad	Criterios							Total
	Urgencia	Impacto en la experiencia	Factibilidad técnica	Costo de implementación	Beneficio económico	Criterio ambiental	Mantenimiento	
Facilidades	Peso							
	20%	25%	10%	10%	15%	10%	10%	100%
Punto de información	5	5	4	3	4	4	4	4,35
Miradores	2	2	3	2	2	3	3	2,30
Estaciones de sombra y descanso	3	4	3	3	3	2	2	3,05
Baterías sanitarias	5	5	3	4	4	2	2	3,95
Estacionamientos	2	4	3	3	3	2	3	2,95
Señalética	5	5	5	5	4	4	4	4,65

OBSERVACIONES

*Nota.* Las facilidades fueron calificadas en función de los principales hallazgos.

### Mapeo para la Ubicación de Facilidades Turísticas

Basándose en los resultados obtenidos de la ficha de ponderación, se realizó un mapeo utilizando Google Earth y los datos recopilados durante la salida de campo. Este análisis permitió identificar ubicaciones estratégicas para cada tipo de facilidad turística, teniendo en cuenta factores como geografía y flujo de visitantes.

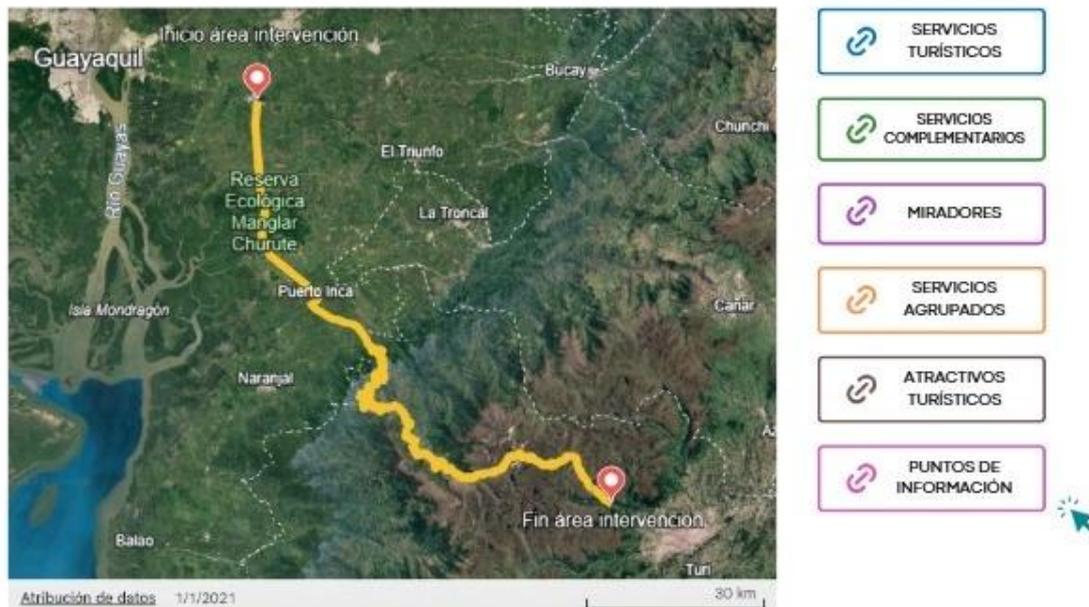
Se estableció un mapeo individual para las siguientes categorías:

- **Servicios turísticos:** Señalizados con pictogramas en postes y placas de información complementaria.
- **Servicios complementarios:** Manejados bajo el mismo estándar que los servicios turísticos.
- **Miradores:** Señalizados mediante señales de direccionamiento troqueladas.
- **Servicios agrupados:** Con señalética vertical.

- **Atractivos turísticos:** Identificados mediante vallas informativas específicas.
- **Puntos de información:** Ubicados en puntos clave con señalética ajustada a las normativas del **Manual de Señalización Turística**.

**Figura 6**

*Mapeo de facilidades turísticas*



*Nota.* Mapeos elaborados con la herramienta Google Earth.

En conjunto, estas herramientas permitieron definir las acciones necesarias para priorizar y ejecutar un plan preliminar que mejore significativamente el establecimiento de facilidades turísticas del corredor Guayas-Azuay.

### 3.1.3 Etapa 3: Idear

En esta fase, con ayuda de la técnica SCAMPER se pudo generar ideas tomando en cuenta los hallazgos obtenidos, explorando posibilidades para construir una propuesta integral adaptada a las necesidades de los usuarios.

A continuación, se muestra la aplicación de la técnica y sus resultados:

**Figura 7**

*Técnica SCAMPER aplicada al proyecto*

ACCIÓN	IDEAS
SUSTITUIR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sustituir la señalización actual o inexistente por una más funcional.</li> <li>• No usar modelos tradicionales para puntos de información. Usar diseños artísticos que reflejen la identidad de las provincias.</li> </ul>
COMBINAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear módulos multifuncionales con la información turística necesaria.</li> <li>• Unir los puntos de información con elementos culturales.</li> </ul>
ADAPTAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adaptar los diseños de infraestructura para hacerlos accesibles.</li> <li>• Adaptar la información en más de un idioma para atender a turistas internacionales y locales.</li> </ul>
MODIFICAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximizar la visibilidad de la señalética mediante ubicaciones estratégicas y tamaños ajustados.</li> <li>• Aumentar la funcionalidad de los puntos de información, asegurando que incluyan mapas detallados, servicios y actividades recomendadas, entre otros.</li> </ul>
PONER EN OTROS USOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usar los módulos como puntos de reunión o como espacios de promoción temporal para eventos cercanos.</li> <li>• Aprovechar los puntos de información para recolectar datos de los visitantes, ayudando a medir el impacto turístico de la facilidad.</li> </ul>
ELIMINAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminar diseños complejos que sobrecarguen visualmente la señalización.</li> <li>• Evitar elementos redundantes. Priorizar información esencial y de fácil comprensión.</li> </ul>
REORDENAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rediseñar la distribución de la señalética si es necesario.</li> <li>• Organizar la información en los puntos de información en secciones claras: mapas, atractivos turísticos, servicios disponibles, y recomendaciones.</li> </ul>

*Nota.* La figura muestra una lluvia de ideas estructurada en la técnica aplicada.

A partir de estas ideas generadas, se realizó una priorización de aquellas que estaban alineadas directamente con los objetivos del proyecto y las necesidades identificadas, como las relacionadas con el diseño funcional de la señalización, la inclusión de información clave en los puntos de información y la optimización de la distribución.

### **3.1.4 Etapa 4: Prototipar**

En esta etapa se muestran los resultados de la aplicación de distintas herramientas para materializar las ideas en prototipos funcionales y detallados de la propuesta.

Con la ayuda de bocetos digitales se diseñó la propuesta visual de las facilidades, las cuales se muestran a continuación:

**Figura 9***Prototipo de señalética turística**Nota.* Prototipo elaborado con la herramienta Canva.**Figura 8***Prototipo 3D de punto de información**Nota.* Prototipo elaborado con inteligencia artificial y la aplicación Autodesk Fusion.

Luego, con la herramienta ArcGIS StoryMaps se presentó una narrativa visual interactiva donde se integraron los prototipos de ambas facilidades, facilitando la comprensión de la propuesta.

**Figura 10**

*Integración de prototipos en ArcGIS StoryMaps*



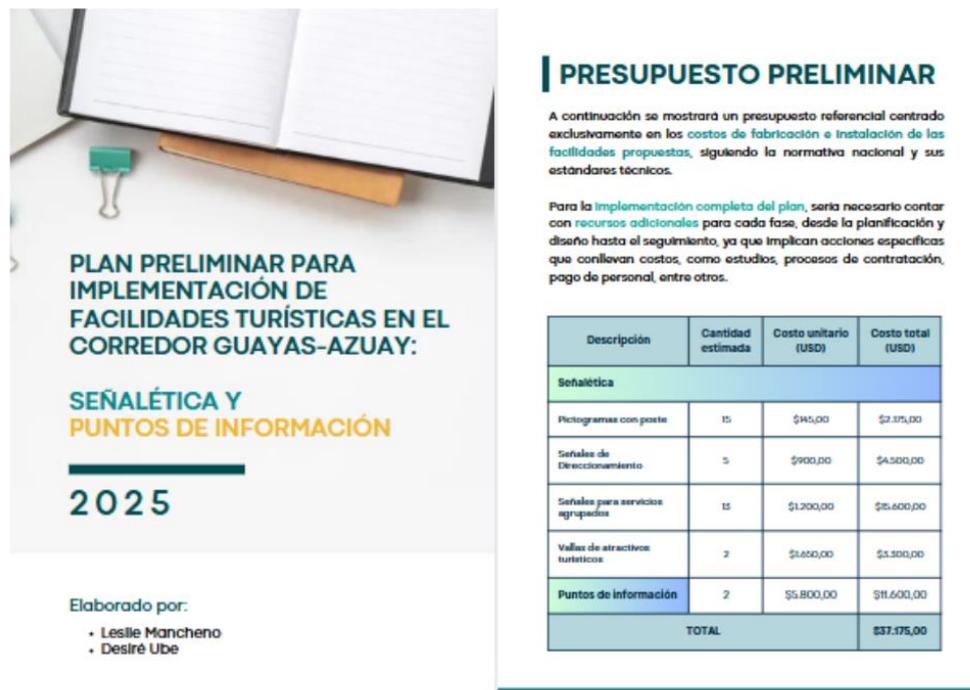
Finalmente, con la herramienta Canva se creó un documento para estructurar el plan preliminar de implementación de facilidades turísticas (**Véase anexo 6**), en un formato profesional pero visualmente atractivo con información detallada sobre las fases del proyecto, el cual se conforma de la siguiente manera:

- Introducción
- Fases
  - ❖ Fase 1: Planificación
    - Identificación de ubicaciones estratégicas
    - Diseño técnico de facilidades
    - Resultados esperados
  - ❖ Fase 2: Preparación

- Aprobación de diseños definitivos
- Seguimiento de contratación
- Control de calidad
- Resultados esperados
- ❖ Fase 3: Ejecución
  - Etapa 1: Preparación del terreno
  - Etapa 2: Logística y distribución
  - Etapa 3: Instalación
  - Etapa 5: Entrega oficial
  - Resultados esperados
- ❖ Fase 4: Seguimiento
  - Supervisión inicial
  - Monitoreo periódico
  - Reparaciones o mantenimiento
  - Resultados esperados
- Presupuesto Preliminar
  - ❖ Cantidades estimadas de facilidades turísticas a implementar en el corredor
  - ❖ Costos unitarios de señalética y puntos de información incluida instalación
  - ❖ Costos totales correspondiente a fases 2 y 3 (fabricación e instalación)

Figura 11

Diseño del plan preliminar de facilidades turísticas



*Nota.* La imagen muestra la portada y la parte correspondiente al presupuesto preliminar del plan.

### 3.1.5 Etapa 5: Testear

La etapa de testear en el proceso de Design Thinking consistió en validar y ajustar las soluciones propuestas mediante la retroalimentación directa del cliente. En este caso, se trabajó estrechamente con la Prefectura del Guayas, que se mantuvo en comunicación constante con el grupo consultor.

Se llevaron a cabo dos reuniones clave con la Prefectura, en las que se analizaron en detalle los avances del proyecto y se recopilaban observaciones para mejorar el producto final. Durante estas sesiones, se abordaron los siguientes aspectos:

- Mejoras en el Producto:

Se realizaron sugerencias para ajustes mínimos en el diseño del producto a entregar, priorizando aspectos funcionales y estéticos para garantizar su alineación con los objetivos

estratégicos del proyecto, además, se incluyeron anexos adicionales en el plan preliminar sugeridos por el cliente, resultados esperados en cada fase, la fase de presupuesto final y la especificación de periodicidad en la fase de seguimiento.

## CAPÍTULO 4

### 4.1. Conclusiones y recomendaciones

#### 4.1.1. Conclusiones

Al finalizar todo el proceso metodológico, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- Se detectó que los visitantes enfrentan carencias en el corredor que afectan negativamente a su experiencia de viaje, por lo que la identificación de las necesidades primordiales permitió destacar a las facilidades turísticas como una infraestructura estratégica para garantizar el desarrollo paulatino del corredor Guayas-Azuay.
- A través de las etapas del proyecto, se logró desarrollar una propuesta que se centra en la implementación de facilidades turísticas diseñadas según los requerimientos reales de los actores involucrados, además de representar modelos funcionales y sostenibles.
- El uso de herramientas digitales fue relevante para desarrollar los prototipos, integrando diseños técnicos y narrativas visuales que fortalecieron la presentación de la propuesta.
- La implementación del plan no solo mejoraría la experiencia de los visitantes, sino que contribuiría al desarrollo socioeconómico de ambas provincias, logrando posicionar a la región y fortalecer la conexión.
- La participación de las entidades gubernamentales responsables en el presente proyecto se presenta como una oportunidad para garantizar la viabilidad de ejecución del plan de facilidades y mantener un desarrollo continuo del corredor, mediante mejoras futuras.

#### **4.1.2. Recomendaciones**

Tras culminar la propuesta, se describen las siguientes recomendaciones orientadas a mejorar la efectividad de los resultados del proyecto:

- Se recomienda consolidar alianzas estratégicas con actores clave del sector privado para desarrollar proyectos similares que impulsen el desarrollo del corredor.
- Es primordial implementar un sistema de evaluación previa para medir el impacto real que tendría el desarrollo del plan, con el fin de realizar los ajustes necesarios y asegurar la funcionalidad del proyecto a largo plazo.
- Se recomienda realizar estudios futuros para abordar de manera más integral otras necesidades del corredor, como accesibilidad o ampliación de servicios ofertados, además de incorporar elementos que reflejen la identidad de ambas provincias, para fortalecer el sentido de pertenencia hacia el corredor.

## Bibliografía

- Boullón, R. C. (1997). *Planificación del Espacio Turístico*. Editorial Universitaria.
- Brodny, J. y Kaźmierczak, J. (2017). THE DESIGN THINKING METHOD AND ITS STAGES. SUPPORT SYSTEMS IN PRODUCTION ENGINEERING
- Caffyn, A., y Jobbins, G. (2003). Governance capacity and stakeholder interactions in the development and management of coastal tourism: examples from Morocco and Tunisia. *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2), 224–245.
- Cohen, D. J., & Crabtree, B. F. (2006). *Qualitative Research Guidelines Project*. [Qualitative Research Guidelines Project](#)
- Delgado, A., y López, J. (2009). Creación de un Manual que Permita Medir la Presión en Centros Turísticos de Playa en el Ecuador: Caso Salinas. Guayaquil: ESPOL.
- IEBS. (2022). *El método SCAMPER: cómo activar el pensamiento creativo*. [IEBS](#)
- Kotler, P., Keller, K. L., y Chernev, A. (2017). *Marketing Management* (15th ed.). Pearson.
- Leiper, N. (1976). *The framework of tourism: Towards a definition of tourism*. Annals of Tourism Research.
- Ministerio de Turismo del Ecuador. (2020). *Manual de lineamientos básicos para el diseño de facilidades turísticas*. [https://servicios.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2023/04/ENERO-2021-MANUAL-DE-INTERPRETACION\\_compressed.pdf](https://servicios.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2023/04/ENERO-2021-MANUAL-DE-INTERPRETACION_compressed.pdf)
- Ministerio de Turismo. (2018). Ley de Turismo. Registro Oficial Suplemento 181. <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/05/Ley-Org%C3%A1nica-de-Turismo.pdf>

Ministerio de Turismo. (2020). *Manual de señalización turística*.

[https://amevirtual.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/MANUAL-SENALETICO-ok-2020\\_compressed.pdf](https://amevirtual.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/MANUAL-SENALETICO-ok-2020_compressed.pdf)

Ministerio de Turismo. (2021). Políticas públicas para el desarrollo turístico sostenible en Ecuador. <https://servicios.turismo.gob.ec/index.php/turismo-cifras/>

MINTUR. (2013). ESTATUTO ORGANICO POR PROCESOS DEL MINISTERIO DE TURISMO. <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/06/ESTATUTO-ORGANICO-POR-PROCESOS-DEL-MINISTERIO-DE-TURISMO.pdf>

Molina, S. (2000). *El sistema turístico: Un enfoque dinámico*. En *Turismo y desarrollo sostenible* (pp. 36-50).

República del Ecuador. Asamblea Nacional. (2016).

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo.

Ricaurte, C. (2009). *Diagnóstico Turístico*. Universidad Estatal Amazónica.

Serrano, M. y Blázquez, P. (2015). *Design thinking: Lidera el presente. Crea el futuro*. ESIC Editorial.

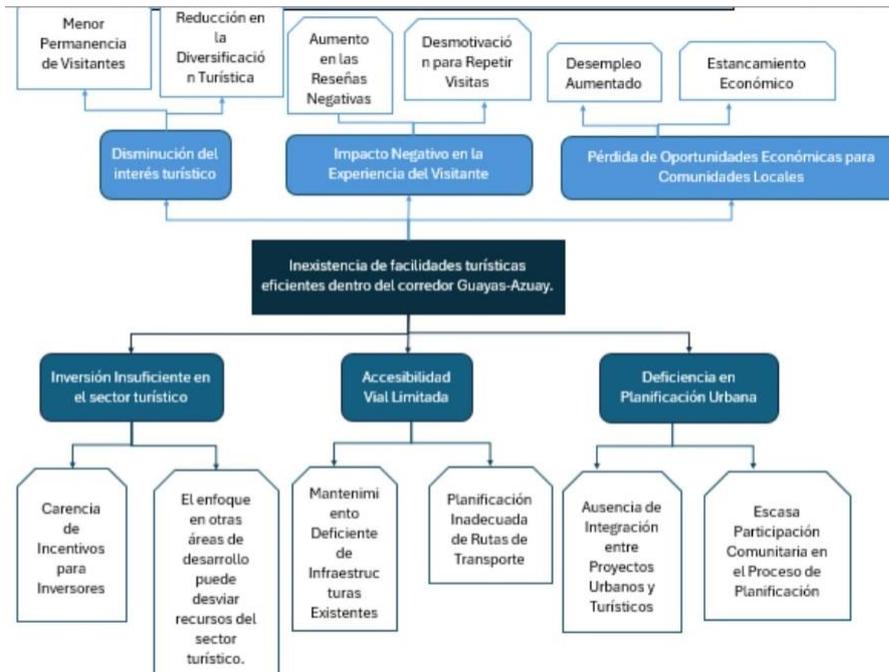
[https://www.academia.edu/37936016/Desing\\_thinking\\_lidera\\_el\\_presente\\_crea\\_el\\_futuro\\_pdf?auto=download](https://www.academia.edu/37936016/Desing_thinking_lidera_el_presente_crea_el_futuro_pdf?auto=download)

Tung, V. W. S., y Ritchie, J. R. B. (2011). *Exploring the essence of memorable tourism experiences*. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1367-1386.

Varisco, C. (2013). Sistema turístico. Subsistemas, dimensiones y conceptos transdisciplinarios. In [Benseny, Graciela](#) (Coord.), *Gestores costeros. De la teoría a la práctica: una aplicación en áreas litorales* (pp. 63-78). Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. ISBN 978-987-543-755-5

Anexos

Anexo 1



Árbol de Problemas

Anexo 2

## NOTAS DE CAMPO

---

UBICACIÓN: \_\_\_\_\_ HORA INICIO: \_\_\_\_\_

FECHA: \_\_\_\_\_ HORA FINALIZACIÓN: \_\_\_\_\_

Objetivo de observación (descripción específica de lo que se quiere observar)

Condiciones ambientales (clima, iluminación, ruido)

Descripción de lo observado (comportamientos, interacciones, número aprox de personas)

Conclusiones preliminares (principales hallazgos e influencia en diseño de facilidades)

### **Anexo 3**

#### **Guía para representantes prefectura Guayas y Azuay:**

1. ¿Cuál es su visión a largo plazo con respecto al desarrollo de facilidades en el corredor Guayas-Azuay? (¿qué esperan alcanzar?)
2. ¿Cuáles considera que son los principales desafíos para la implementación de esta infraestructura? (recursos financieros, logística, coordinación entre actores)
3. ¿Qué facilidades usted considera son esenciales para mejorar la experiencia de los visitantes? ¿por qué? (¿existen criterios definidos?)
4. ¿Existen proyectos ya aprobados para la implementación de facilidades en otros lugares? Si es que sí ¿Qué tan avanzados están?
5. ¿Qué mecanismos de financiamiento están disponibles para apoyar el desarrollo de las facilidades en el corredor?
6. ¿Qué elementos considera relevantes para el prototipo de las facilidades?
7. ¿Qué recomendaciones tiene con respecto posibles ubicaciones de las facilidades?
8. ¿Se ha implementado alguna estrategia para garantizar la seguridad de los visitantes en el corredor?

### **Anexo 4**

#### **Guía de entrevista para visitantes:**

Agradecer por el tiempo brindado, explicar fin de levantamiento de información y pedir autorización para grabar.

Estamos realizando una entrevista para conocer su experiencia al utilizar el corredor Guayas-Azuay. Este corredor no solo conecta dos importantes ciudades, sino que también es clave para la movilidad, el turismo y el desarrollo de las comunidades locales. Nuestro

objetivo es identificar las necesidades y oportunidades de mejora en términos de infraestructura, específicamente de facilidades turísticas para garantizar que los usuarios, como usted, tengan una experiencia más segura, cómoda y satisfactoria.

Un corredor turístico es el conjunto de carreteras o vías de conexión que facilitan el desplazamiento entre espacios o atractivos turísticos para que las personas puedan cumplir con sus itinerarios.

Las facilidades turísticas hacen referencia a elementos espaciales cuyo objetivo principal es brindar infraestructura y equipamiento al destino turístico durante todas sus etapas, con el fin de mejorar la experiencia del visitante.

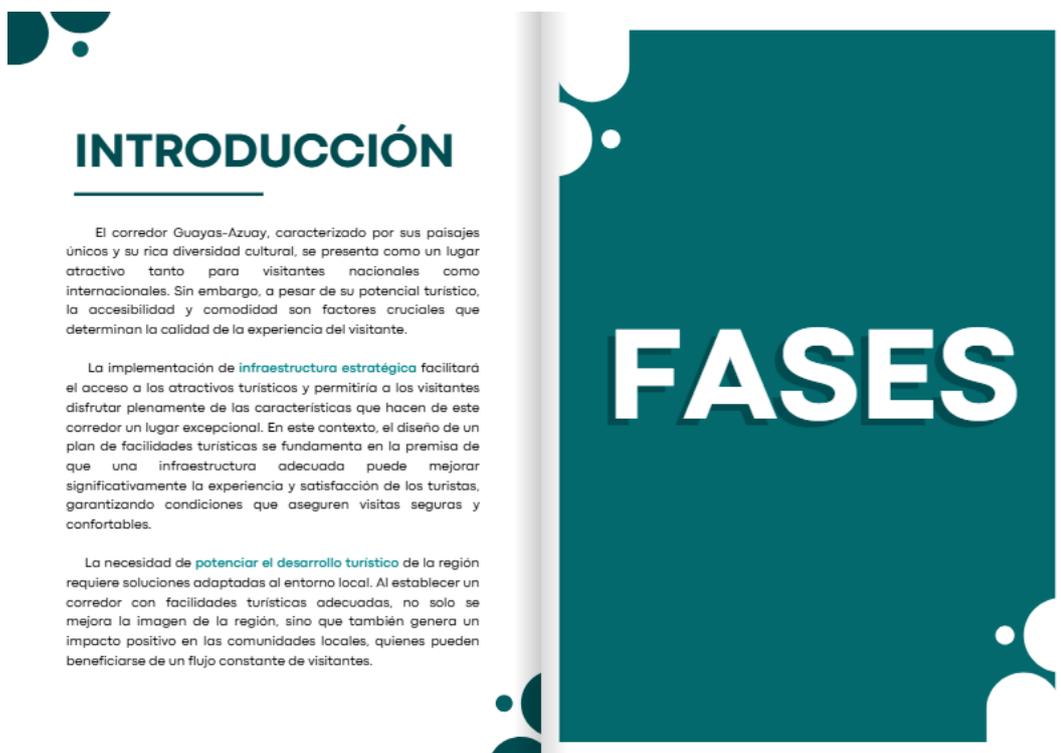
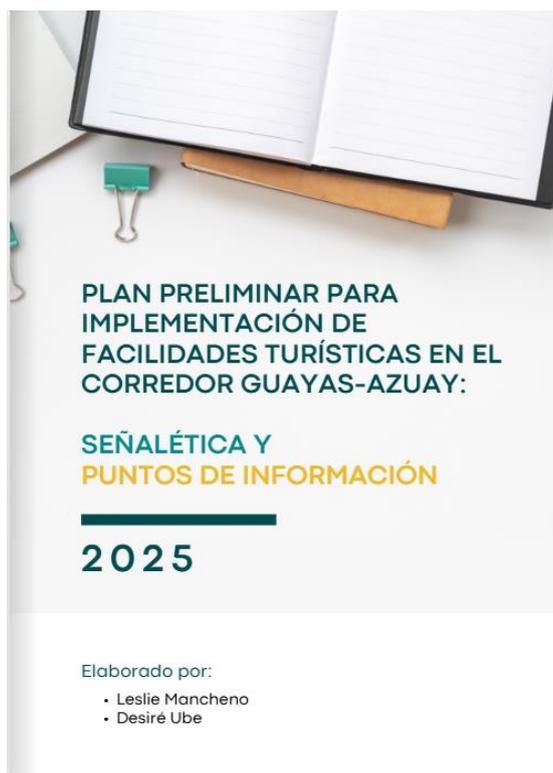
1. ¿Cuál fue el motivo principal de su viaje entre las dos provincias? (trabajo, visitas familiares, turismo, estudios, entre otros).
2. ¿Ha utilizado anteriormente este corredor?
3. ¿Cómo calificaría la accesibilidad vial del corredor? (Considere el estado de las carreteras, señalización, mantenimiento y fluidez del tráfico).
4. Mientras usaba el corredor, ¿qué facilidades le parecieron importantes para una mejor experiencia de viaje?
  - a. (Ejemplo: áreas de descanso, estaciones de servicio, señalización, entre otras).
  - b. Mostrar imágenes de posibles facilidades y preguntar cuál considera esencial y por qué.
5. ¿Las facilidades existentes actualmente disponibles cumplen sus expectativas? ¿Si, no, por qué? ¿Encontró áreas de descanso? ¿encontró baños limpios, en buen estado? ¿le resultó fácil guiarse o en algún momento se sintió perdido del camino?
6. ¿Ha utilizado servicios turísticos a lo largo del corredor? (alimentación, alojamiento, transporte turístico, interpretación, intermediación) ¿Cuáles? ¿Dónde?

- a. Si la respuesta es sí: ¿Dónde y cómo fue su experiencia?
7. ¿Se sintió seguro durante su recorrido por el corredor?
- a. Si no: ¿Qué factores influyeron en esa percepción de inseguridad?
8. ¿Considera que alguna facilidad podría contribuir a su sensación de seguridad en el corredor?
9. ¿Qué mejoras propondría con respecto a la infraestructura a lo largo del corredor?
10. Basándose en su experiencia, ¿recomendaría a otras personas utilizar este corredor para viajar entre Guayaquil y Cuenca?
11. Si la respuesta es no: ¿Cuáles serían las razones principales?

## Anexo 5

Criterios de Evaluación	Descripción	Calificación (0-5)																															
Urgencia	¿Qué tan necesario es implementar la facilidad de forma inmediata?	<b>Grado 0:</b> La facilidad no es necesaria en absoluto.	<b>Grado 1:</b> La necesidad de implementación es mínima.	<b>Grado 2:</b> Se requiere algo de urgencia, pero no es crítico.	<b>Grado 3:</b> La implementación es importante, pero no urgente.	<b>Grado 4:</b> La facilidad debe ser implementada pronto.	<b>Grado 5:</b> Es crucial que la facilidad se implemente de inmediato.																										
Impacto en la experiencia	¿Qué tanto mejora la experiencia del visitante?	<b>Grado 0:</b> No tiene ningún impacto en la experiencia del visitante.	<b>Grado 1:</b> Apenas tiene efecto en la satisfacción del visitante.	<b>Grado 2:</b> Algo mejora la experiencia, pero no de manera notable.	<b>Grado 3:</b> Mejora moderadamente la experiencia, pero no es esencial.	<b>Grado 4:</b> La facilidad mejora significativamente la experiencia del visitante.	<b>Grado 5:</b> La facilidad es crucial para una experiencia óptima del visitante.																										
Factibilidad técnica	¿Qué tan factible es implementar la facilidad desde un punto de vista técnico?	<b>Grado 0:</b> No es técnicamente viable.	<b>Grado 1:</b> Es técnicamente difícil, pero posible.	<b>Grado 2:</b> Requiere recursos y planificación considerable.	<b>Grado 3:</b> Es factible, pero con ciertas limitaciones técnicas.	<b>Grado 4:</b> Es bastante viable y no requiere de recursos excesivos.	<b>Grado 5:</b> Es completamente factible y fácil de implementar con los recursos disponibles.																										
Costo de implementación	¿Qué tan costoso es implementar esta facilidad?	<b>Grado 0:</b> No es posible por el alto costo.	<b>Grado 1:</b> Es demasiado costoso para implementarse.	<b>Grado 2:</b> El costo es alto y requiere ajustes financieros significativos.	<b>Grado 3:</b> El costo es moderado y es posible con presupuesto ajustado.	<b>Grado 4:</b> El costo es accesible y justificado por el beneficio.	<b>Grado 5:</b> El costo es bajo y fácilmente asequible.																										
Beneficio económico	¿Qué tanto impulsa el desarrollo económico local esta facilidad?	<b>Grado 0:</b> No ofrece beneficios económicos.	<b>Grado 1:</b> El beneficio económico es mínimo.	<b>Grado 2:</b> El beneficio es limitado pero positivo.	<b>Grado 3:</b> Beneficio moderado, genera ingresos, pero no es la principal fuente.	<b>Grado 4:</b> Gran beneficio para la economía local, con impacto positivo.	<b>Grado 5:</b> Maximiza el beneficio económico local, creando nuevas oportunidades.																										
Criterio ambiental	¿Qué tanto debería respetar el entorno natural y contribuir a la sostenibilidad ambiental del corredor?	<b>Grado 0:</b> No respeta el entorno, causando daño significativo.	<b>Grado 1:</b> Tiene un impacto ambiental negativo, pero controlado.	<b>Grado 2:</b> Causa cierto impacto, pero es moderado y manejable.	<b>Grado 3:</b> Es respetuoso con el entorno, minimizando el impacto.	<b>Grado 4:</b> Respeta y promueve la sostenibilidad ambiental.	<b>Grado 5:</b> Proyecta un impacto positivo y contribuye activamente a la conservación.																										
Mantenimiento	¿Qué tan fácil es mantenerlo a lo largo del tiempo para garantizar su funcionalidad?	<b>Grado 0:</b> Requiere mantenimiento constante o es imposible de mantener.	<b>Grado 1:</b> El mantenimiento es costoso y difícil de realizar.	<b>Grado 2:</b> Mantenimiento regular requerido, pero factible.	<b>Grado 3:</b> Fácil de mantener, con pocos costos asociados.	<b>Grado 4:</b> Muy fácil de mantener con bajo costo.	<b>Grado 5:</b> Extremadamente fácil de mantener con mínima intervención.																										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">ESCALA VALORATIVA</th> </tr> <tr> <th>ESCALA DE VALORES</th> <th>CRITERIOS DE VALORACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>No posee</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Muy poca</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Baja</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Moderada</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Alta</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Máxima</td> </tr> </tbody> </table>		ESCALA VALORATIVA		ESCALA DE VALORES	CRITERIOS DE VALORACIÓN	0	No posee	1	Muy poca	2	Baja	3	Moderada	4	Alta	5	Máxima	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">ESCALA DE SEMAFORIZACIÓN</th> </tr> <tr> <th>Rango de Puntuación</th> <th>Color Indicativo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>n ≤ 2.99</td> <td>Verde</td> </tr> <tr> <td>3 ≤ n ≤ 3.99</td> <td>Amarillo</td> </tr> <tr> <td>n ≥ 4</td> <td>Rojo</td> </tr> </tbody> </table>		ESCALA DE SEMAFORIZACIÓN		Rango de Puntuación	Color Indicativo	n ≤ 2.99	Verde	3 ≤ n ≤ 3.99	Amarillo	n ≥ 4	Rojo		
ESCALA VALORATIVA																																	
ESCALA DE VALORES	CRITERIOS DE VALORACIÓN																																
0	No posee																																
1	Muy poca																																
2	Baja																																
3	Moderada																																
4	Alta																																
5	Máxima																																
ESCALA DE SEMAFORIZACIÓN																																	
Rango de Puntuación	Color Indicativo																																
n ≤ 2.99	Verde																																
3 ≤ n ≤ 3.99	Amarillo																																
n ≥ 4	Rojo																																

## Anexo 6



## FASE 1: PLANIFICACIÓN

### IDENTIFICACIÓN DE UBICACIONES ESTRATÉGICAS

En esta etapa se determinan los puntos estratégicos del corredor Guayas-Azuay para la instalación de señalética y puntos de información, basados en el análisis de las necesidades identificadas durante el diagnóstico.

Pasos:

1. Estudio de información existente: revisión de hallazgos sobre zonas desoladas, de difícil acceso o carentes de señalización.
2. Revisión y estudio de área geográfica: consulta de mapas, ubicación de puntos de interés, validación de viabilidad.
3. Criterios de priorización: análisis de afluencia turística, disponibilidad de espacio para instalación, factibilidad técnica.

A partir de la información recopilada, se identifica el tramo donde los usuarios señalaron dificultades relacionadas con la orientación y el acceso a servicios, con el cual se define el área de intervención.

Esta área se extiende desde el Kilómetro 26, Virgen de Fátima, hasta la Oficina Administrativa del Parque Nacional Cajas Km. 13, abarcando las vías E25/Troncal de la Costa y E582, con una longitud aproximada de 148 km.

A continuación se presenta el mapeo de la señalética y puntos de información a lo largo del área de intervención.



### DISEÑO TÉCNICO DE FACILIDADES

Esta etapa consiste en el desarrollo del diseño técnico para las facilidades propuestas, cumpliendo con la normativa nacional.

Para la **señalética** se ha realizado la siguiente división (basado en el **Manual de Señalización Turística del Ministerio de Turismo**):

- 1 Pictogramas con poste y placas de información complementaria para **servicios turísticos** y **servicios complementarios individuales**.

#### Consideraciones generales

- Ubicación: Se colocarán en la vía o en el sitio donde se encuentra el servicio, actividad o infraestructura.
- Características: la información complementaria de las placas se usarán para indicar aproximación o direccionamiento.

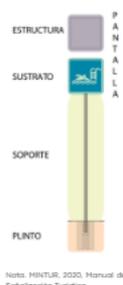
#### Especificaciones técnicas

##### Sustrato:

- El elemento sobre el que se adherirá el material retrorreflectivo, está constituido por láminas de aluminio liso anodizado de 2 mm.
- Dimensión de sustrato: 600 x 600 mm. para vías de hasta dos carriles y 750 x 750 mm. para vías de más de dos carriles.
- Dimensión de claqueta: 600 mm. x 200 mm. o 750 mm. x 200 mm

##### Plinto:

- Serán cubos de dimensiones geométricas definidas, de hormigón de 180 kg/cm<sup>2</sup> fundidos in situ, los que servirán además de soportar la estructura, para nivelar la señal.
- Tendrán las siguientes dimensiones mínimas: largo 300 mm., ancho 300 mm. y profundidad 500 mm.; éstas especificaciones dependerán de la capacidad portante del suelo.
- En casos de existir complicaciones con el tipo de suelo en donde se instalarán señales, el Contratista deberá presentar una propuesta de solución en función del sitio de ubicación, previo instalación y con aprobación del Administrador del Contrato.
- Para verificar la resistencia del hormigón empleado, se deberán realizar los ensayos de resistencia del mismo, ensayos aprobados por el Administrador del Contrato, en función del diseño corres pondiente.
- Estos elementos deberán estar totalmente anclados en el suelo en el que se instalará la señal.



Nota: MINTUR, 2020, Manual de Señalización Turística.

##### Poste o parante:

- Para el pictograma se usa un solo tubo galvanizado de 50,8 mm. x 50,8 mm. (2" x 2") x 2 mm. de espesor y 3300 mm. de largo.
- Deberán dejar una altura libre entre el suelo con la parte baja de la señal de 2000 mm. La distancia entre la placa principal y la placa complementaria deberá ser de 30 mm.
- Para soporte del pictograma al suelo, se soldarán tres crucetas de 200 mm. de largo, perpendiculares al tubo de acero galvanizado; las crucetas serán fabricadas de varilla corrugada de acero de 1/2" de diámetro.
- La parte superior del parante deberá ser cubierta por una placa de acero galvanizado soldada y esmerilada, para evitar el ingreso de agua al interior del tubo galvanizado.

**NOTA:** Las soldaduras deben cumplir con la norma NTE INEN 2415 Tubos de Acero al carbono soldado para aplicaciones estructurales y usos generales.

##### Pantalla:

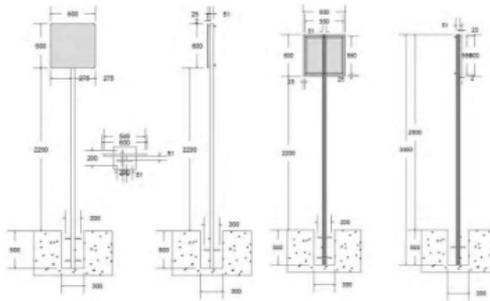
- Tendrá 2 componentes: La estructura, fabricada en tubos de acero de 1" x 1,5 mm. de espesor, sus uniones serán soldadas mediante esmeriladas; la estructura deberá ser tratada mediante anticorrosivo promotor de adherencia, se deberá aplicar 2 manos.
- La pantalla usará como sustrato láminas de aluminio liso anodizado de 2mm.; éstas pantallas se sujetarán a los postes mediante acoples y pernos de carrocería galvanizados de al menos 2" x 1/2". Su presencia no debe ser advertida por el frente de la señal, deberán quedar ocultos de forma que no interfieran en la estética de la señal.
- El sustrato será pegado a la estructura de la pantalla mediante silicón industrial automatríz.

**Fondo:**

- El fondo será una composición de material retrorreflectivo prismático, que cumplirá los niveles de retrorreflectividad tipo XI o tipo IV (de acuerdo a la información de zonas pluviosas) con norma ASTM D4956 y vinilos transparentes de electrocorte de color azul).

**Dimensión:**

- 600 mm. X 600 mm., o 750 mm. X 750 mm. Para la placa complementaria en la parte inferior la medida es de 200 mm. de alto.

**Resumen gráfico de dimensiones**

NOTA: MINTUR, 2020, MANUAL DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA.

## 2 Señales de direccionamiento troqueladas para infraestructura (miradores)

**Consideraciones generales**

- Dimensión: Es fija, de 2400 x 600 mm. Colores de fondo son azul, café o verde. Se las coloca en las vías cerca o en el punto de decisión del conductor hacia el atractivo, destino o servicio. Las distancias se colocan debajo de los nombres o leyendas.
- En las señales que incluyen pictogramas se debe procurar usar la imagen diferente al nombre del servicio o atractivo que se está señalizando, con el propósito de dar mayor información al usuario.
- Se incluye un solo pictograma y el pictograma conserva su color original.
- Se coloca una sola señal sobre los dos postes: Es decir, que no se puede colocar varias señales informativas o de aproximación sobre los mismos postes.

**Especificaciones técnicas****Sustrato:**

- El elemento sobre el que se adherirá el material retrorreflectivo, está constituido por láminas de aluminio liso anodizado de 2mm. de espesor. La medida de las Señales Turísticas de Aproximación es 2400 mm. x 600 mm. con o sin troquel.

**Plintos:**

- Serán cubos de dimensiones geométricas definidas, de hormigón de 180 kg/cm<sup>2</sup> fundidos en sitio, los que servirán además de soportar la estructura de la señal para nivelar la misma.
- Tendrán las siguientes dimensiones mínimas: largo = 300 mm., ancho = 300 mm. y profundidad = 1000 mm.; éstas especificaciones dependerán de la capacidad portante del suelo.
- En casos de existir complicaciones con el tipo de suelo en donde se instalarán señales, el Contratista deberá presentar una propuesta de solución en función del sitio de ubicación, previo instalación y con aprobación del Administrador del Contrato.
- Para verificar la resistencia del hormigón empleado, se deberán realizar los ensayos de resistencia del mismo; ensayos aprobados por el Administrador del Contrato, en función del diseño correspondiente.

**Postes o parantes:**

- Para la señal turística se usa dos tubos galvanizados de 50,8 mm. x 50,8 mm. (2" x 2") x 2 mm., de espesor de 3800 mm. de longitud.
- Deberán dejar una altura libre bajo la señal de 2200 mm. (No se usan placas complementarias).
- Para soporte de la señal turística al suelo, se soldarán seis crucetas de 200 mm. de largo, perpendiculares al tubo de acero galvanizado; las crucetas serán fabricadas de varilla corrugada de acero de  $\frac{1}{2}$ " de diámetro.

**NOTA:** Las soldaduras deben cumplir con la norma NTE INEN 2415 Tubos de Acero al carbono soldados para aplicaciones estructurales y usos generales.

**Fondo:**

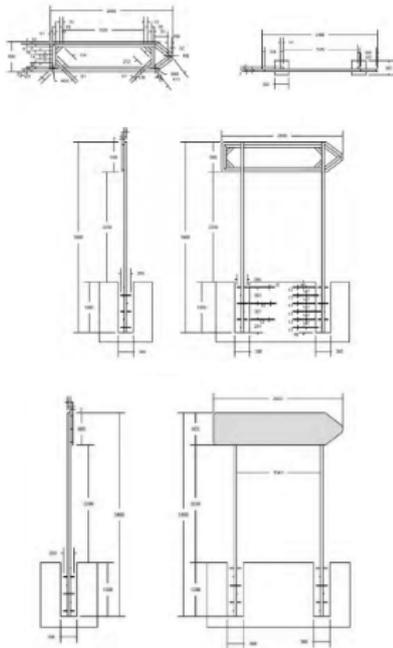
- El fondo será una composición de material retrorreflectivo prismático, que cumplirá los niveles de retrorreflectividad tipo XI o tipo IV (de acuerdo a la información de zonas pluviosas) con norma ASTM D4956 y vinilos transparentes de electrocorte de color verde, café o azul para textos, logotipos, logos, símbolos de servicios.

**Pantalla:**

- Tendrá 2 componentes: La estructura, fabricada en tubo cuadrado de 50,8 mm. (2") x 1,5 mm., sus uniones serán soldadas mediante solda eléctrica, electrodos 6011, totalmente limpias y esmeriladas; esta estructura estará conformada por un marco y diagonales de refuerzo del mismo tubo y la estructura será tratada mediante anticorrosivo promotor de adherencia, se deberá aplicar 2 manos.
- La pantalla usará como sustrato láminas de aluminio liso anodizado de 2mm.; éstas pantallas se sujetarán a los postes mediante acoples y perno galvanizados de al menos 2" x  $\frac{1}{2}$ ". Su presencia no debe ser advertida por el frente de la señal, deberán quedar ocultos de forma que no interfieran en la estética de la señal.

**NOTA:** Las especificaciones técnicas descritas para la señal turística de aproximación pueden ser aplicadas para las señales ejecutivas, ya que varían el largo de las estructuras de la pantalla más no en alto, por lo tanto las estructuras de pantalla y sustrato cambiarán según se determine el tamaño de la señal, cambios que dependen de la leyenda de la señal.

## Resumen gráfico de dimensiones



NOTA. MINTUR, 2020, MANUAL DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA.

## Postes o parantes:

- Serán dos tubos galvanizados redondos de 4" de diámetro x 4 mm. de espesor. de 4400 mm. de longitud. Deberán dejar una altura libre bajo la señal de 2200 mm.
- Para soporte de la señal al suelo, deberán soldarse 6 crucetas fabricadas de varilla corrugada de acero de  $\frac{1}{2}$ " de diámetro.
- La parte superior de cada parante deberá ser cubierta por una placa de acero galvanizado soldada y esmerilada, para evitar el ingreso de agua al interior del tubo galvanizado.

**NOTA:** Las soldaduras deben cumplir con la norma NTE INEN 2415 Tubos de Acero al carbono soldados para aplicaciones estructurales y usos generales.

## Pantallas:

- Tendrá 2 componentes: La estructura, fabricada en tubo cuadrado de 50,8 mm. (2") x 1,5 mm., sus uniones serán soldadas mediante suelda eléctrica, electrodos 6011, totalmente limpias y esmeriladas; esta estructura estará conformada por un marco y diagonales esquineros de refuerzo del mismo tubo y la estructura será tratada mediante anticorrosivo promotor de adherencia, se deberá aplicar 2 manos.
- La pantalla usará como sustrato láminas de aluminio liso anodizado de 2 mm.; éstas pantallas se sujetarán a los postes mediante acoples y pernos galvanizados de al menos 4" x 5/8". Su presencia no debe ser advertida por el frente de la señal, deberán quedar ocultos de forma que no interfieran en la estética de la señal.
- El sustrato será pegado a la estructura de la pantalla mediante silicón industrial automotriz.

## 3 Señalética vertical para Servicios agrupados

## Consideraciones generales

- Ubicación: Se colocarán en la vía en el sitio donde se encuentran varios servicios y/o actividades.
- Características: Incluirá flechas de direccionamiento y pictogramas sobre los servicios o actividades turísticas en una sola estructura.
- La Marca Destino ECUADOR estará siempre presente en la parte izquierda superior, sin variaciones.

## Especificaciones técnicas

## Sustrato:

- El elemento sobre el que se adherirá el material retrorreflectivo, está constituido por láminas de aluminio liso anodizado de 2 mm. de espesor. La medida de la señalética Informativa es 800 mm. x 1200 mm.

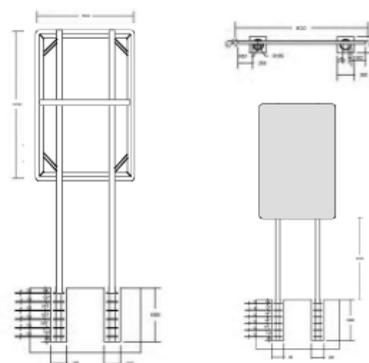
## Plintos:

- Serán cubos de dimensiones geométricas definidas, de hormigón de 180 kg/cm<sup>2</sup> fundidos in situ, los que servirán además de soportar la estructura de la señal para nivelar la misma.
- Tendrán las siguientes dimensiones mínimas: largo = 300 mm., ancho = 300 mm. y profundidad = 1000 mm.; éstas especificaciones dependerán de la capacidad portante del suelo, el Contratista deberá presentar una propuesta de solución en función del sitio de ubicación.
- Para verificar la resistencia del hormigón empleado, se deberán realizar los ensayos de resistencia del mismo; en función del diseño correspondiente.

## Fondo:

- El fondo será una composición de material retrorreflectivo prismático, que cumplirá los niveles de retrorreflectividad tipo XI o tipo IV (de acuerdo a la información de zonas pluviosas) con norma ASTM D4956 y vinilos transparentes de electrocorte de color café para textos, logotipos, logos, símbolos de servicios.
- El logotipos de Marca Pais será impreso sobre lámina transparente; al tratarse de una impresión, la durabilidad será menor que el resto de los elementos gráficos de la señal, sin embargo, serán fácilmente reemplazables en la etapa de mantenimiento de las mismas.

## Resumen gráfico de dimensiones



Nota. MINTUR, 2020, Manual de Señalización Turística.

#### 4 Vallas de Atractivos Turísticos

##### Consideraciones generales

- Ubicación: Se colocarán en la vía antes de llegar al sitio donde se encuentra el atractivo.
- Características: Se la utilizará para indicar el direccionamiento, distancias y el sitio (hacia y dónde) se encuentra el atractivo.
- La Marca Destino ECUADOR estará siempre presente en la parte izquierda superior, sin variaciones.
- Para colocar vallas de atractivos turísticos en la vía se deberá indicar la distancia que van desde los 500 metros en adelante.

##### Especificaciones técnicas

##### Sustrato:

- El elemento sobre el que se adherirá el material retrorreflectivo, está constituido por láminas de aluminio liso anodizado de 2 mm. de espesor. La medida de la Valla Informativa de Atractivos Turísticos es 2400 mm. x 1200 mm.

##### Plintos:

- Serán cubos de dimensiones geométricas definidas, de hormigón de 180 kg/cm<sup>2</sup> fundidos en sitio, los que servirán además de soportar la estructura de la señal para nivelar la misma.
- Tendrán las siguientes dimensiones mínimas: largo = 300 mm., ancho = 300 mm. y profundidad = 1000 mm.; éstas especificaciones dependerán de la capacidad portante del suelo, el Contratista deberá presentar una propuesta de solución en función del sitio de ubicación.
- Para verificar la resistencia del hormigón empleado, se deberán realizar los ensayos de resistencia del mismo; en función del diseño correspondiente

##### Postes o parantes:

- Serán dos tubos galvanizados redondos de 4" de diámetro x 4 mm. de espesor, de 4400 mm. de longitud. Deberán dejar una altura libre bajo la señal de 2200 mm.
- Para soporte de la señal al suelo, deberán soldarse 6 crucetas fabricadas de varilla corrugada de acero de ½" de diámetro.
- La parte superior de cada parante deberá ser cubierta por una placa de acero galvanizado soldada y esmerilada, para evitar el ingreso de agua al interior del tubo galvanizado.

**NOTA:** Las soldaduras deben cumplir con la norma NTE INEN 2415 Tubos de Acero al carbono soldados para aplicaciones estructurales y usos generales.

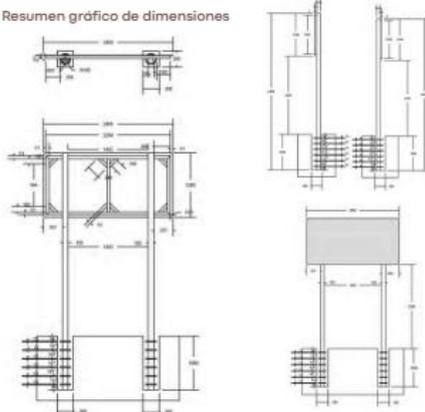
##### Pantallas:

- Tendrá 2 componentes: La estructura, fabricada en tubo cuadrado de 50,8 mm. (2") x 1,5 mm., sus uniones serán soldadas mediante solda eléctrica, electrodos 6011, totalmente limpias y esmeriladas; esta estructura estará conformada por un marco y diagonales esquineros de refuerzo del mismo tubo y la estructura será tratada mediante anticorrosivo promotor de adherencia, se deberá aplicar 2 manos.
- La pantalla usará como sustrato láminas de aluminio liso anodizado de 2 mm.; éstas pantallas se sujetarán a los postes mediante acoples y pernos galvanizados de al menos 4" x 5/8". Su presencia no debe ser advertida por el frente de la señal, deberán quedar ocultos de forma que no interfieran en la estética de la señal.
- El sustrato será pegado a la estructura de la pantalla mediante silicón industrial automotriz.

##### Fondo:

- El fondo será una composición de material retrorreflectivo prismático, que cumplirá los niveles de retrorreflectividad tipo XI o tipo IV (de acuerdo a la información de zonas pluviosas) con norma ASTM D4956 y vinilos transparentes de electrocorte de color café para textos, logotipos, logos, símbolos de servicios.
- Los logotipos de Marca País y Rutas Emblemáticas, cuyo diseño presenta varios colores, serán impresos sobre lámina transparente; al tratarse de una impresión, la durabilidad será menor que el resto de los elementos gráficos de la señal, sin embargo, serán fácilmente reemplazables en la etapa de mantenimiento de las mismas.

##### Resumen gráfico de dimensiones



Nota: MINTUR, 2020, Manual de Señalización Turística.

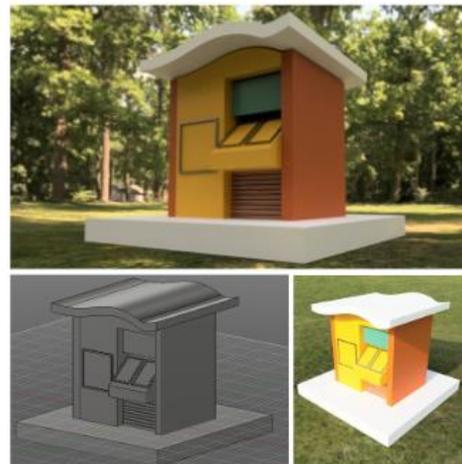
Para los **puntos de información** las especificaciones son las siguientes:

##### Dimensiones:

- 2.00 m x 2.00 m con cubierta

Las características técnicas y los materiales serán parámetros establecidos según el requerimiento del contratante.

A continuación se muestra una propuesta de diseño, sin embargo este debe ser aprobado de acuerdo con la necesidad institucional.



Nota: Alvarado, G. 2025. Diseño 3D Punto de Información Turística



Nota: Alvarado, G. 2025. Diseño 3D Punto de Información Turística

Prototipo de Facilidades Turísticas  
ArcGIS StoryMaps



### RESULTADOS ESPERADOS

Al finalizar esta fase, se debe contar con:

- Diseño aprobado para señalética y puntos de información, incluyendo especificaciones técnicas alineadas a la normativa nacional.
- Ubicaciones estratégicas aprobadas, priorizando criterios como visibilidad, accesibilidad y flujo de visitantes.
- Cronograma de implementación donde se contemple tiempos para las fases del proyecto.
- Coordinación inicial para asegurar cumplimiento de estándares técnicos y normativos.

Se formalizan contratos siguiendo los **procesos formales de contratación pública**, incluyendo tiempos de entrega, condiciones de calidad y cláusulas, con el fin de que puedan cumplir con los estándares requeridos.

### Control de calidad:

Se realiza un control exhaustivo de calidad para garantizar que todos los elementos cumplan con los estándares técnicos y funcionales establecidos.

Mediante inspecciones durante el proceso se verifica que se están siguiendo las especificaciones aprobadas.

Para la señalética, se evaluará la claridad visual, la legibilidad y la resistencia a condiciones climáticas adversas. En el caso de los puntos de información, se inspeccionará la estabilidad de la estructura, la calidad de los acabados y la durabilidad de los elementos.

Cualquier elemento que no cumpla con los criterios de calidad será devuelto para ajustes antes de su entrega final.

### RESULTADOS ESPERADOS

Al finalizar esta fase, se debe contar con:

- Fabricación de señalética y puntos de información finalizada en el plazo establecido, según los diseños aprobados en la fase anterior.
- Control de calidad de las facilidades producidas que garantice su durabilidad y funcionalidad.
- Información sobre coordinación de logística para preparar la instalación de las facilidades.

## FASE 2: PREPARACIÓN

En esta fase, se llevan a cabo las actividades necesarias para los **procesos de compras públicas**, con el fin de producir las facilidades y garantizar que cumplan con diseños y especificaciones aprobados.

### Aprobación de diseños definitivos:

Se utilizan los diseños y especificaciones de la fase anterior para guiar el proceso de producción. Los diseños se adaptan en función de requerimientos específicos, considerando aspectos como:

- Dimensiones precisas y materiales de construcción.
- Características de resistencia a factores climáticos y ambientales.
- Inclusión de elementos relevantes.

Los diseños que son aprobados serán entregados en un formato técnico.

### Seguimiento de contratación:

Se realiza seguimiento, asegurando experiencia en proyectos similares o en el área de intervención. A través de reuniones iniciales, se confirma que cuentan con la capacidad técnica, los equipos necesarios y los materiales apropiados para la producción.

## FASE 3: EJECUCIÓN

Esta fase se centra en la implementación física de las facilidades previamente producidas, asegurando que sean instaladas en los puntos estratégicos del corredor Guayas-Azuay identificados en la fase de planificación. El objetivo es garantizar una ejecución eficiente, segura y acorde a los estándares de calidad establecidos. La instalación es un proceso **bajo responsabilidad de la entidad contratada**, sin embargo se muestra a continuación un **proceso referencial de esta fase**:

#### Etapa 1: Preparación del terreno

Previo a la instalación, se realizarán las adecuaciones necesarias en los sitios seleccionados para garantizar la correcta implementación de las facilidades. Se asegurará que los espacios estén despejados y nivelados para facilitar la instalación.

Se marcarán los puntos exactos donde se colocarán la señalética y puntos de información. Se hará una revisión del acceso a herramientas y materiales: Se dispondrá de los equipos necesarios para la instalación.

#### Etapa 2: Logística y distribución

Se organizará el traslado de los elementos fabricados hasta los puntos de instalación. Este paso implica:

- **Coordinación del transporte:** Se emplearán vehículos adecuados para trasladar la señalética y los puntos de información, considerando las dimensiones y pesos de los elementos.
- **Distribución por sectores:** Se instalarán los elementos según cronogramas y ubicaciones estratégicas definidas previamente.

### Etapa 3: Instalación

La instalación de las facilidades se llevará a cabo de manera integral, asegurando que tanto la señalética como los puntos de información sean implementados en los sitios previamente definidos y cumplan con los estándares técnicos establecidos. Se realizará bajo estrictos lineamientos de seguridad y funcionalidad.

### Etapa 4: Pruebas de funcionamiento y ajustes finales

Antes de que concluya la instalación, se realizarán pruebas para verificar que todas las facilidades cumplan con los estándares previstos, realizando correcciones menores.

### Etapa 5: Entrega oficial

Una vez finalizada la instalación, se procederá a la entrega formal de las facilidades, para lo que se realizará una supervisión final con los actores clave para validar el cumplimiento de los objetivos. Se hará la debida documentación como respaldo del proceso realizado y se considerará una inauguración formal para anunciar la disponibilidad de las nuevas facilidades a los usuarios del corredor.

## RESULTADOS ESPERADOS

Al finalizar esta fase, se debe contar con:

- Instalación completa de facilidades en las ubicaciones estratégicas establecidas, según el cronograma.
- Integración armónica de las facilidades con el entorno, sin generar contaminación visual.
- Pruebas funcionales que verifiquen la correcta instalación de las facilidades.

### REPARACIONES O MANTENIMIENTO

Según los hallazgos del monitoreo, y con base en el [Manual de gestión para el mantenimiento de facilidades turísticas](#), se organizarán actividades de mantenimiento preventivo y correctivo.



Estos procedimientos serán aplicables a todos los elementos componentes de la estructura de las facilidades turísticas, con el propósito de atender mejor las necesidades que presenten. Este paso será fundamental para garantizar la **funcionalidad continua** y la **durabilidad de las facilidades** implementadas.

En el caso de la **señalética**, se realizará una limpieza regular para mantener la visibilidad de los paneles y se repondrán los elementos deteriorados por el clima, el tiempo o el vandalismo.

En cuanto a los **puntos de información**, las actividades de mantenimiento abarcarán la reparación de estructuras físicas como techos, bases y paneles informativos, así como la actualización de los contenidos gráficos cuando sea necesario, asegurando que los mapas y la información sean precisos y relevantes.

## RESULTADOS ESPERADOS

Al finalizar esta fase, se debe contar con:

- Sistema de monitoreo implementado para una evaluación periódica del estado de las facilidades.
- Sistema de mantenimiento preventivo y correctivo establecido, con cronograma definido para garantizar una operación continua de las facilidades.

## FASE 4: SEGUIMIENTO

La última fase se centra en garantizar el correcto funcionamiento y la sostenibilidad a largo plazo de las facilidades instaladas en el corredor Guayas-Azuay, mediante un monitoreo constante, recolección de datos, y acciones de mejora continua.

### SUPERVISIÓN INICIAL

La supervisión inicial se centrará en monitorear el correcto funcionamiento y la adecuación de las facilidades recién instaladas. Durante las primeras semanas después de la instalación, se identificarán posibles ajustes o problemas, se realizarán inspecciones para evaluar si las señalizaciones están debidamente colocadas, visibles y en las ubicaciones estratégicas identificadas previamente. También se verificará que los puntos de información estén operativos y cumplan con los estándares de diseño y funcionalidad planificados. Además, se recopilarán observaciones de los usuarios y actores clave, identificando ajustes o mejoras necesarias en respuesta a problemas no previstos.

### MONITOREO PERIÓDICO

Se realizará un cronograma de visitas regulares para evaluar el estado de las facilidades que incluirá inspecciones para identificar desgaste o daños. También se podrá hacer una recolección de información sobre la percepción de la utilidad y efectividad de las facilidades.

## PRESUPUESTO PRELIMINAR

A continuación se mostrará un presupuesto referencial centrado exclusivamente en los **costos de fabricación e instalación de las facilidades propuestas**, siguiendo la normativa nacional y sus estándares técnicos.

Para la **implementación completa del plan**, sería necesario contar con **recursos adicionales** para cada fase, desde la planificación y diseño hasta el seguimiento, ya que implican acciones específicas que conllevan costos, como estudios, procesos de contratación, pago de personal, entre otros.

Descripción	Cantidad estimada	Costo unitario (USD)	Costo total (USD)
<b>Señalética</b>			
Pictogramas con poste	15	\$145,00	\$2.175,00
Señales de Direccionalamiento	5	\$900,00	\$4.500,00
Señales para servicios agrupados	15	\$1.200,00	\$18.600,00
Vallas de atractivos turísticos	2	\$1.650,00	\$3.300,00
<b>Puntos de información</b>	2	\$5.800,00	\$11.600,00
<b>TOTAL</b>			<b>\$37.175,00</b>

## BIBLIOGRAFÍA

- MINTUR. (Abril de 2020). Ministerio de Turismo. Obtenido de [https://servicios.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2023/04/11-06-2020-MANUAL-DE-FACILIDADES-TURISTICAS-INTRODUCCION\\_compressed.pdf](https://servicios.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2023/04/11-06-2020-MANUAL-DE-FACILIDADES-TURISTICAS-INTRODUCCION_compressed.pdf)
- MINTUR. (Junio de 2020). MINTUR - Ministerio de Turismo. Obtenido de [amevirtual: https://amevirtual: https://espol.edu.ec/EVM/gHfPjPKdIlStZy64GJEBFWZnsfEHIQz6xZF12gW6g?e=019FQm](https://amevirtual.espol.edu.ec/EVM/gHfPjPKdIlStZy64GJEBFWZnsfEHIQz6xZF12gW6g?e=019FQm)
- MINTUR. (abril de 2022). Ministerio de Turismo. Obtenido de [ecuador.travel: https://servicios.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2023/04/MANUAL-MODELO-DE-GESTION-DE-FACILIDADES-2022\\_compressed.pdf](https://servicios.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2023/04/MANUAL-MODELO-DE-GESTION-DE-FACILIDADES-2022_compressed.pdf)

## CONTACTO

**Leslie Mancheno**  
lesmbasu@espol.edu.ec  
+593 96 777 9724

**Desiré Ube**  
ddube@espol.edu.ec  
+593 98 671 6031