ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

FACULTAD DE INGENIERIA MARITIMA Y CIENCIAS DEL MAR

LICENCIATURA EN TURISMO

"Propuesta Temática Histórico-Socioeconómica para la Reconstrucción del Malecón de la Parroquia Puerto de Bolívar"

TESIS DE GRADO

Previa la obtención del título de:

LICENCIADA EN TURISMO

Presentada por

Rossana Regina Maldonado Santacruz
María Gabriela San Martín Rendón

GUAYAQUIL – ECUADOR

Año: 2007

AGRADECIMIENTO

A mis padres, por el ilimitado apoyo que han sabido brindarme en todo momento. A mi hermana Lady, por su inmensa insistencia en la realización de mi tesis. A mi hermano Alberto y su esposa Andrea, por abrirme las puertas de su casa y saber brindarme hospitalidad. A mi amado esposo Stalin, por su paciencia y confianza. A la Sra. Edel, por estar siempre pendiente de mi futura bebe.

A M.Sc. Carla Ricaurte, por su gran ayuda y colaboración. A mi incomparable amiga Sofía, por estar siempre a mi lado en todo momento; y, en especial, a Gabriela, por su infinita comprensión y paciencia. Y a mis amigas por su apoyo dentro y fuera de las aulas de clases.

Rossana Maldonado S.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis mamás, por su apoyo incondicional durante toda mi vida y especialmente para la realización de esta tesis. A mi padre, porque en la distancia ha sabido impulsarme y alentarme para alcanzar este logro. A M.Sc. Carla Ricaurte, por el infinito aporte para la consecución de este trabajo y por sus enseñanzas en los salones de clases. A la Ing. Dayana Pauta, por su dedicación y ayuda. A Sofía, Karen y Angelo, todos mis amigos que me alentaron e impulsaron para cumplir esta meta y que a su vez me brindaron su amistad y apoyo; y especialmente, mi Pitu querida por su paciencia, cariño y su amistad porque, definitivamente, ha sido la mejor compañera de tesis que pude escoger.

María Gabriela San Martín R.

DEDICATORIA

A mi hija que llevo en el vientre, por la infinita fortaleza que me supo ofrecer desde sus primeros días de gestación hasta ahora, y así culminar con éxito mi tesis.

Rossana Maldonado S.

DEDICATORIA

A mi abuelo, quien está junto a Dios, por ser la luz de mi vida; porque fue él quien me enseñó a amar a mi país con el alma y a valorar sus riquezas naturales y culturales; por su apoyo desinteresado y lleno de amor durante toda su vida.

María Gabriela San Martín R.

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Ph.D. Marcelo Muñoz
Presidente del Tribunal

M.Sc. Carla Ricaurte Q.
Directora de Tesis

Ing. Héctor Ayón Jo
Miembro Principal

M.Sc. Paola Gálvez
Miembro Principal

DECLARACIÓN EXPRESA

La responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas en esta tesis, nos corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma, a la Escuela Superior Politécnica del Litoral.

Rossana Maldonado S.

Gabriela San Martín R.

RESUMEN

La planificación y desarrollo de proyectos turísticos son temas fundamentales para que los destinos tengan una mejor acogida y para que se minimicen los impactos de forma considerable; por tal motivo, es necesario presentar propuestas concretas que traten en lo posible de rescatar la cultura de un pueblo y con ello su historia, economía y, en sí, el ámbito social de cada lugar.

La realización de nuestra propuesta de orden temático tiene como objeto rescatar los principales sucesos histórico-socioeconómicos de la actual parroquia de Puerto de Bolívar y cuyo actor principal ha sido su malecón.

Para la elaboración de este trabajo, ha sido necesario implementar un proceso investigativo conjunto que nos permitió determinar: la historia de esta población desde su fundación hasta la actualidad, las necesidades y percepción tanto de la comunidad local como de los visitantes y la identificación de los otros usos que se le ha estado dando al malecón, para de esta manera plantear una propuesta sólidamente sustentada.

En el primer capítulo de nuestra tesis se podrá encontrar las generalidades del área de estudio, el marco social, económico y cultural de la parroquia de

Puerto de Bolívar y la metodología utilizada para realización de este trabajo investigativo.

El capítulo II trata de determinar y recopilar los principales sucesos históricos y económicos de la parroquia desde su fundación hasta la actualidad, indicando la consecución de hechos que influyeron de forma directa a la población y a su comportamiento social.

Pasando al ámbito turístico y recreativo, fue necesaria la realización del capitulo III de esta tesis, en el cual se determina de forma directa la planta turística y sus componentes de equipamiento y de instalaciones así como también los atractivos turísticos de la parroquia de Puerto de Bolívar y sus alrededores; y por último, pero no menos importante, se identificó la infraestructura con la que cuenta esta población.

Para poder determinar el uso turístico y recreativo que se le da al malecón de PB se elabora el capítulo IV, a través de resultados obtenidos por medio de encuestas realizadas tanto a la comunidad local como a los visitantes del malecón. De esta manera se pudo identificar las necesidades, perspectivas y opiniones con respecto a dicho lugar y posteriormente se convierten en los factores que permiten realizar el desarrollo de la propuesta en lo que al ámbito turístico se refiere.

Finalmente, una vez obtenida y recopilada la información de los capítulos anteriores, se da paso a la elaboración del capítulo V, realizando como primera parte la zonificación del malecón en seis áreas divididas conforme a las necesidades que un nuevo malecón requiere; conjuntamente se determinan las actividades permitidas y las políticas de uso para cada zona y se adjunta la propuesta de planta turística e infraestructura.

Sin embargo, no se podía dejar de lado precisamente la parte temática de este estudio, por lo que se procedió también a incorporar una propuesta de los elementos históricos y socioeconómicos para cada zona y para finalizar se incluye la propuesta de uso turístico y recreativo para el malecón.

ÍNDICE GENERAL

CAPITULO II. Análisis Histórico y Socioeconómico del Área de estudio

CAPITULO III. Determinación de la planta turística, atractivos turísticos e infraestructura existentes en el Área de Estudio.

ABREVIATURAS

PB	Puerto de Bolívar
A y B	Alimentos y Bebidas
CCE	Capacidad de Carga Efectiva
CCF	Capacidad de Carga Física
CCR	Capacidad de Carga Real
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
m.	Metro
Km.	Kilómetro
ºC	Grados Celsius
m.s.n.m.	Metros sobre el nivel del mar
m^2	Metro cuadrado
OMT	Organización Mundial del Turismo
APPB	Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar
qq.	Quintales
Coop.	Cooperativa
Emeloro	Empresa Eléctrica de El Oro
Pax	Personas

ÍNDICE DE TABLAS

Pág.

ÍNDICE DE FIGURAS

INDICE DE GRÁFICOS

Pág.

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

Pág.

ÍNDICE DE ANEXOS

Pág.

INTRODUCCIÓN

Al crearse la Provincia de El Oro, Machala su capital, tenía como parroquias a Pasaje, El Guabo y Buenavista, posteriormente diferentes sitios fueron adquiriendo importancia y con el transcurrir del tiempo surgieron parroquias como Barbones, El Cambio, El Retiro, Puerto de Bolívar, La Iberia, entre otras.

La Parroquia Puerto de Bolívar se encuentra ubicada a 5.5 km. de la ciudad de Machala y ofrece alternativas de tipo turístico, económico y comercial. Su malecón es un atractivo punto de partida para el desarrollo de programas de turismo, ya sean estos de carácter cultural, ecológico, natural, etc. Sin embargo, en proporción a la potencialidad de estas zonas, tienen un limitado desarrollo y una escasa atención pública para lograr el aprovechamiento y fortalecimiento de los atractivos que brindan.

Una de las metas para mejorar la imagen e impulsar el turismo no sólo en la ciudad de Machala sino que a su vez se consolide el avance turístico de la provincia de El Oro, es la reconstrucción del Malecón de Puerto de Bolívar.

Sin embargo, el Municipio de Machala no cuenta con un proyecto definido para la reconstrucción del mismo, pero tienen una gran predisposición para recibir cualquier tipo de propuesta coherente para dicha reconstrucción.

Por este antecedente surge la iniciativa de trabajar en este proyecto e identificar cuál ha sido el uso que se le ha dado a este puerto desde su fundación hasta la actualidad, así mismo los sucesos históricos, actividades comerciales y demás hechos que ocurrieron en este lapso de tiempo. Y de esta manera permitir realizar el rescate de los valores histórico-socioeconómicos de dicha parroquia y proyectarlos en el diseño del nuevo malecón.

El objetivo general de este documento, es incentivar el desarrollo turístico en la Parroquia de Puerto de Bolívar a través de una propuesta temática histórico-socioeconómica para la reconstrucción de su malecón.

Entre los objetivos específicos tenemos:

- Recopilar cuáles fueron los sucesos históricos-sociales y la evolución de las actividades comerciales más importantes que se desarrollaron desde la fundación de la Parroquia de Puerto de Bolívar hasta la actualidad.

- Puntualizar las riquezas naturales, culturales que existen en el Malecón y en sus alrededores.

- Realizar un análisis estadístico del flujo turístico así como las necesidades de infraestructura y planta turística en el malecón de Puerto de Bolívar.

- Determinar las zonas en que se dividirá el malecón de Puerto de Bolívar para la ordenación de su uso y presentar la propuesta temática histórico-socioeconómica en la reconstrucción de su malecón.

Estableciendo la siguiente hipótesis: Los sucesos históricos, culturales y las actividades comerciales que se originaron en la Parroquia de Puerto de Bolívar, sustentan el desarrollo de una propuesta temática histórico-socioeconómica en la reconstrucción de su malecón.

CAPITULO I

Generalidades y Metodología de la Investigación

1.1. Generalidades del Área de Estudio

Con la Ley de División territorial el 23 de abril de 1884, se creó la Provincia de El Oro, inicialmente con los cantones de Zaruma, Santa Rosa y Machala declarándose a este último cantón como la capital de la dicha provincia hasta la actualidad. Esta provincia posee una extensión de 5.988Km2. que representa el 10% del territorio de las provincias costeras y el 2% del área nacional. Cuenta con 14 cantones que son: Arenillas, Atahualpa, Balsas, Chilla, El Guabo, Huaquillas, Marcabelí, Pasaje, Piñas, Zaruma, Portovelo, Santa Rosa, Las Lajas y **Machala.**

El cantón Machala se destacó como un sector agrícola productivo y con un gran movimiento comercial y bancario, convirtiéndose en el polo económico del sur ecuatoriano. Caracterizándose inicialmente por la cosecha de cacao para luego destacarse por la producción de banano para exportación, actividad que la convirtió en "La Capital Bananera del Mundo", ya que el 85% de la producción a nivel nacional de esta fruta parte desde ***Puerto de Bolívar (PB)*** a varios países del mundo.

Puerto de Bolívar es el segundo puerto del Ecuador y se encuentra a sólo 4.5 millas náuticas desde la boya del mar hasta sus atracaderos, estando protegida por el Archipiélago de Jambelí. Su estratégica posición, le permite estar a solamente 13 millas de la ruta del tráfico internacional, cerca del Canal de Panamá que lo comunica al resto del mundo[1].

Figura Nº 1
Ubicación de Puerto de Bolívar en el Ecuador

Fuente: www.appb.gov.ec. Julio 2007

Puerto de Bolívar cuenta con carreteras de primer orden que le permiten comunicarse con la ciudad de Machala que se encuentra ubicada a solo 5.5 Kilómetros del puerto. También tiene conexión con los principales centros de consumos y producción del país: Quito, Guayaquil, Cuenca, Loja y el Norte Peruano.

[1] Autoridad Portuaria De Puerto de Bolívar. HACIA LA CONCESION! Folleteria. 2006

Estas condiciones hacen del puerto, el sitio de atraque preferido por el comercio internacional, siendo un motor de desarrollo socio-económico y generador de 400 millones de dólares anuales en divisas, las cuales son producidas especialmente por las exportaciones de banano, destinadas a países de cuatro continentes[2].

1.1.1. Ubicación geográfica, límites y división política.

La provincia de El Oro está ubicada en el extremo sur oriental del Ecuador; que limita: al Norte con las provincias de Guayas y Azuay; al Sur con la provincia de Loja y la República del Perú, al Este con la provincia de Loja y al Oeste con el Océano Pacifico.

El cantón Machala, capital de la provincia de El Oro, limita: al Norte con el cantón El Guabo, al Sur con el cantón Santa Rosa, al Este con los cantones Pasaje y Santa Rosa y al Oeste con el Archipiélago de Jambelí y el Océano Pacífico.

El cantón Machala posee un área de 349.9 Km2., con una altura de 6 metros sobre el nivel de mar contando con una temperatura variable de 22 a 34ºC y

[2] Autoridad Portuaria De Puerto de Bolívar. HACIA LA CONCESION!!. Folleteria. 2006

con una humedad relativa de 82.4%. Su clima es tropical (sub-húmedo seco), que es afectado por la corriente de Humbolt y la presencia de la Corriente del Niño que en ocasiones varía[3].

Figura Nº 2
Mapa de la División Política de la Provincia de El Oro

Fuente: Diario Opinión. Especial de Aniversario Provincial. Machala, 23 de Abril de 2006.

Entre las parroquias urbanas del Cantón Machala tenemos: La Providencia, Nueve de Mayo, Machala, Jubones, Jambelí y ***Puerto de Bolívar***.

---

[3] I. Municipio de Machala. GUIA DE LA CIUDAD DE MACHALA. Edición 2007 - 2009. Pág. 19.

Puerto de Bolívar mediante Decreto del Gobierno, tuvo lugar su oficialización el día 24 de julio de 1889 y por resolución del Cabildo machaleño se declara Parroquia Urbana del Cantón Machala mediante Ordenanza Municipal del 21 de junio de 1930.

La Parroquia Urbana de Puerto de Bolívar se encuentra ubicada geográficamente a 03'15'55'' de Latitud Sur y al 80º 00´ 01´´ de longitud Oeste.

Según el plano elaborado por la Ilustre Municipalidad de Machala para el Plan de Desarrollo Estratégico Participativo cantonal 2002-2010, la Parroquia de Puerto de Bolívar limita al NORTE con el Estero El Macho, al SUR con el Estero Huaylá, al ESTE con la carretera 26ava Oeste (Parroquia Urbana Jambelí) y al OESTE con el Océano Pacifico.

La Parroquia de Puerto de Bolívar de acuerdo a su ubicación de Norte a Sur está conformada por 31 barrios los cuales nombramos a continuación: Puerto Azul, EL Pacífico, Harry Álvarez García, La Unión, 12 de Noviembre, Simón Bolívar, Empleados de Autoridad Portuaria, Primero de Abril, Amazonas, Amazonas 2, Portuaria, Luís Felipe Sánchez, Puerto Nuevo, Rafael Morán Valverde, Wilson Franco, El Cisne, Virgen del Cisne, Atahualpa, Centenario, Venecia del Mar, Rumiñahui, Vencedores, 24 de Julio, Bolívar, Venecia, Olmedo, Acapulco, Espíritu Santo, 4 de Abril, Ayora y Chilla.

Consideramos necesario destacar que ciertos barrios de esta parroquia deben su nombre a fechas históricas, nombres de personas ilustres o héroes de guerra como es el Alférez Rafael Morán Valverde, o simplemente a personajes que forman parte de nuestra historia, mientras que otros nombres denotan la religiosidad del pueblo.

1.1.2. Marco social, económico y cultural del área de estudio.

Se encuentra ubicada a 5.5 kilómetros de la Ciudad de Machala, conocido como uno de los puertos de exportación más importantes del país, ya que en la actualidad el 85% de las exportaciones de banano se realizan a través de este puerto.

A pesar de ser un importante puerto de exportación, las principales empresas importadoras y exportadoras de productos comerciales así como también los organismos públicos en general tienen su sede en la ciudad de Machala por ser esta la capital de la provincia.

Esta parroquia cuenta con todos los servicios básicos como alcantarillado, agua potable, energía eléctrica, comunicación, seguridad social, entre otros servicios. Sin embargo, estos servicios hasta el momento no han alcanzado a cubrir las necesidades de la población en su totalidad.

PB, se caracteriza por su gran movimiento comercial. Ya que gran parte de su población está dedicada a las diversas labores que presta Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar (APPB), y el resto de su población está dedicada a diferentes actividades entre las cuales podemos destacar: la pesca artesanal, la actividad camaronera y la gastronomía que se basa principalmente en productos del mar, entre otros.

En los últimos años se ha incrementado notoriamente el paulatino movimiento turístico hacia balnearios cercanos a Puerto de Bolívar y para cuya llegada, el paso por este puerto es completamente obligatorio ya que las lanchas de transporte público ubicadas en el lugar son el principal medio de comunicación entre el territorio continental y las islas del Archipiélago de Jambelí, así como también, conecta a las diversas camaroneras ubicadas cerca del sector, lo cual convierte al malecón en el centro de las actividades comerciales de esta parroquia, en especial para quienes ofertan servicios turísticos gracias al efecto multiplicador que ofrece dicha actividad.

Población

La población del cantón Machala por el año 1950 tenía 18.977 habitantes que representaban el 21.2% de la población total de la provincia. Según los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el último censo nacional realizado en el año 2001, la población de este cantón se registró en 217.696 habitantes, equivalente al 41.4% lo que indica que es el cantón más poblado de la provincia de El Oro.

El aumento de la población se deja entrever que se debió al boom bananero que durante este periodo, principalmente desde la década de 1970 entró en pleno auge de exportación mundial, lo que dio lugar a las migraciones de personas hacia toda la provincia pero en especial a la ciudad de Machala.

La parroquia urbana de Puerto de Bolívar, es otro sector de Machala que tuvo un considerable crecimiento poblacional por el año de 1976, mediante nuevos asentamientos espontáneos, especialmente se notó una acentuada migración de costeños provenientes de las provincias de Esmeraldas, Manabí y del sur de la provincia del Guayas. Pobladores que se ligaron en forma preferente a la estiba del banano y a negocios informales. La demanda sostenida de la exportación bananera para esta época se convirtió en el sustento de la población porteña y numerosos barrios se conformaron en el interior de la parroquia[4].

A. Población por Áreas

Según el INEC, para el año 2001 se registró un total de 217.696 habitantes en el cantón Machala de los cuales 204.578, es decir, el 94% pertenecen a la zona urbana, mientras que 13.118 habitantes que corresponde al 6% se localiza en la zona rural del cantón, para lo cual se muestra el cuadro de población por áreas tanto urbanas como rurales del cantón Machala.

Tabla Nº 1
Población por Áreas del Cantón Machala

AREAS	POBLACION	PORCENTAJE (%)
Urbana	204.578	94
Rural	13.118	6
TOTAL	**217.696**	**100**

Fuente: INEC; censos de población 1950-2001. Elaborado por autores.

Considerando que la parroquia de Puerto de Bolívar se encuentra dentro de la zona urbana del cantón Machala, es necesario destacar que del total de la

4 CERG – IDRC. LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil-Ecuador. 1992. Pág. 61.

población urbana del cantón (204.578 hab.), 11.654 habitantes pertenecen a la población de Puerto de Bolívar, lo cual corresponde al 5.7% del total de la población urbana. De los cuales 5.675 habitantes son mujeres, mientras que 5.979 habitantes corresponden al género masculino.

Tabla Nº 2
Población distribuida por sexo de la Parroquia de PB

AREA URBANA	SEXO		
	Hombre	Mujer	TOTAL
Puerto de Bolívar	5.979	5.675	**11.654**

Fuente: INEC; censos de población 1950-2001. Elaborado por autores.

Educación.

Según los datos proporcionados por el INEC, se puede observar en el siguiente cuadro el nivel de instrucción educativa que existe en la parroquia urbana de Puerto de Bolívar, destacando que 398 personas, no poseen un nivel de instrucción y 576 personas ignoran lo que es un nivel de instrucción.

Tabla Nº 3
Nivel de Instrucción de la Parroquia Urbana de Puerto de Bolívar

Ninguno	Educ. Básica	Educ. Media	Ciclo Post Bachillerato
398	5202	3406	56
Superior	**Postrado**	**Ignora**	**Alfabetizados**
734	5	576	52

Fuente: INEC; censos de población 1950-2001. Elaborado por autores.

En lo que respecta al nivel de instrucción Primario y Secundario, según la Dirección Provincial de Educación y Cultura de El Oro, para el año lectivo 2007-2008, la parroquia de Puerto de Bolívar cuenta con 13 Escuelas Fiscales de las cuales diez cuentan con nivel pre-primario y 9 con nivel primario. También existen 10 Escuelas Particulares, todas ellas tienen nivel pre-primario y primario. (Ver tabla Nº 4 y Nº 5). En Cuanto al Nivel medio se refiere, esta parroquia posee solamente un Colegio Fiscal llamado “Simón Bolívar”.

Tabla Nº 4
Nómina de Planteles de Nivel Pre-Primario y Primario Fiscales en la Parroquia de Puerto de Bolívar

Escuela Fiscal	Nivel Pre- Primario	Nivel Primario
Prof. Mauro Matamoros	X	X
Eugenio Espejo	-	X
Daniel Córdova Toral	-	X
Prof. Sara Serrano de	X	X
Héctor Encalada Sánchez	X	X
Manuel Encalada Mora	X	X
24 de Julio	-	X
Víctor Antonio Moreno	X	X
Carlota Rodas Cuervo de	X	X
Divino Niño PRONEPE	X	-
Niño Jesús	X	-
Ángel de la Guarda	X	-
Doralina Rivera Navarro	X	-

Fuente: Dirección Provincial de Educación y Cultura de El Oro. Dpto. de Investigación, Estadística y Evaluación. Año Lectivo 2007-2008. Elaborado por autores

Tabla Nº 5
Nómina de Planteles de Nivel Pre-Primario y Primario Particulares en la Parroquia de Puerto de Bolívar

Escuela Particular	Nivel Pre- Primario	Nivel Primario
Manuel Isaac Encalada Z.	X	X
Espíritu Santo	X	X
Virgen de Fátima	X	X
Virgen del Cisne	X	X
Divino Niño	X	X
Alférez Víctor Naranjo	X	X
Juan Bautista Aguirre	X	X
Marinerito	X	X
Luz de Cristo	X	X
Jesucristo Es El Rey	X	X

Fuente: Dirección Provincial de Educación y Cultura de El Oro. División de Planeamiento. Dpto. de Investigación, Estadística y Evaluación. Año Lectivo 2007-2008. Elaborado por autores.

1.2 Metodología de la Investigación

Los principales tipos de investigación se pueden diferenciar según los propósitos para los cuales es realizada la investigación. La elaboración de nuestra tesis ha sido realizada bajo un propósito de tipo investigativo personal, ya que se caracteriza por tener una motivación propia que subordina otros propósitos.

Para el desarrollo de nuestro trabajo investigativo se utilizaron dos tipos de investigación: *Documental y De campo* con el fin de recopilar, analizar y seleccionar toda la información que sirva de sustento para alcanzar los objetivos propuestos al inicio de esta tesis.

1.2.1 Investigación Documental

Como parte de la investigación documental se recopiló información basándonos en tres técnicas investigativas entre las cuales tenemos: la Bibliográfica, Archivística y Multimedia.

A. Investigación Bibliográfica

Para la técnica bibliográfica se realizó la visita a varias bibliotecas de las ciudades de Machala y Guayaquil entre las cuales mencionamos:

- Biblioteca Municipal de la Ciudad de Machala.
- Archivo Histórico de la Ciudad de Machala.
- Biblioteca de la Facultad de Sociología de la Universidad Técnica de Machala (UTM).
- Biblioteca de la Facultad de Administración de la Universidad Técnica de Machala (UTM).
- Biblioteca de la Junta Parroquial de Puerto de Bolívar.

- Biblioteca de la Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo de El Oro.
- Biblioteca Municipal de la ciudad de Guayaquil.
- Archivo Histórico de Guayaquil.
- Biblioteca de la Licenciatura en Turismo de la Escuela Superior Politécnica del Litoral.

También fueron visitados entes gubernamentales y no gubernamentales que nos proporcionaron información bibliográfica turística de la parroquia de Puerto de Bolívar. Para los cuales nos es factible mencionar: La Cámara Provincial de Turismo de El Oro, Dirección Provincial de Turismo de El Oro, Departamento de Turismo de la Ilustre Municipalidad de Machala, Subsecretaria de Turismo del Litoral, entre otros.

Existen otras instituciones que nos facilitaron datos referentes al área de estudio como libros, revistas, folletos, periódicos, informes y documentos en general, mismos que sirvieron de gran soporte para la continuidad de nuestro trabajo investigativo como: La Empresa Eléctrica Regional de El Oro, Departamento de Servicio al Usuario de (APPB), Departamento de Planeamiento Urbano de la Ilustre Municipalidad de El Oro, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) Guayas - El Oro, Pacifictel (Agencia El Oro), Triple Oro, entre otros.

B. Investigación Archivística

Es necesario enfatizar la aplicación de la técnica de investigación archivística, en la cual se destaca la información extraída de documentos históricos que toman gran importancia para el análisis de los sucesos y decretos oficiales que ocurrieron en el área de estudio, dentro de los cuales podemos mencionar: periódicos de diario El universo proporcionados por la hemeroteca de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, Registros Oficiales del Ecuador facilitados por la misma institución y Archivo Municipal de Machala.

C. Investigación Multimedia

Dentro del proceso investigativo documental se recurrió también a la navegación de páginas de Internet las cuales fueron ubicadas en el buscador de google. Entre las principales páginas navegadas tenemos:

- www.appb.gov.ec. (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar)
- www.inec.gov.ec (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos)
- www.mmrree.gov.ec (Ministerio de Relaciones Exteriores)

1.2.2 Investigación de Campo

Para complementar la investigación documental se requiere la investigación de campo, misma que se vale de la utilización de instrumentos como: la observación, entrevistas y encuestas.

A. Observación

Con el fin de respaldar la información obtenida dentro del proceso investigativo, se utilizó la técnica de *Observación No Participante*, en la cual nos convertimos en simples espectadores sin ser actores de la situación, para cual nos apoyamos en instrumentos como cámara fotográfica digital, filmadora y de larga vistas.

Esta técnica fue utilizada con el propósito de identificar los atractivos turísticos, equipamiento, instalaciones, usos del malecón, actividades comerciales y diversas situaciones que fueron plasmados en la realización de esta tesis.

B. Entrevistas

Durante el proceso investigativo de nuestra tesis, se realizaron entrevistas no estructuradas a funcionarios y representantes del sector público y comunidad local; entre ellas:

- Arquitecto Juan M. Cisneros, Director de Programación y Proyectos de la Ilustre Municipalidad de Machala.
- Licenciada Alicia Lecaro. Directora del Departamento de Turismo de la I. Municipalidad de Machala.
- Ingeniero Homero Castro. Director del Departamento de Servicio al Usuario de la autoridad Portuaria de puerto de Bolívar.

Sin embargo, con el fin de determinar el uso histórico del malecón desde sus inicios hasta la actualidad, se realizó una entrevista estructurada al Sociólogo Galo Salcedo Parrales, historiador y actual encargado del Archivo Histórico de la I. Municipalidad de Machala.

C. Encuestas

Se realizaron encuestas a los visitantes a lo largo del malecón de Puerto de Bolívar, así como también a la comunidad local, para determinar e identificar el uso turístico y recreativo del lugar.

Por la falta de un registro del número de visitantes del malecón, el tamaño de la muestra se realizó en base a una fórmula estadística para población infinita.

La siguiente fórmula es:

$$\boxed{n = p(1-p)\left(\frac{Z}{E}\right)^2}$$

Donde:

z= nivel de confianza

E= error

n= tamaño muestra

p= proporción

Para determinar el tamaño de muestra de los visitantes del malecón de Puerto de Bolívar se consideró una confianza del 95% (1.96), un error del 5,86%, y a *p* que es la proporción estimada, basada en la experiencia o en un estudio piloto se le asigna el valor de 0.9 (1-p).

Al sustituir la fórmula tenemos el siguiente resultado:

$$n = 0.9\,(1-0.9)(1.96/0.0586)^2$$

$$n = (0.9)\,(0.1)\,(33.44709898)^2$$

$$n = (0.09)\,(1118.70843)$$

n = 100

El tamaño de la muestra es de 100 personas.

Para la realización de la encuesta se tomó una muestra de 100 personas durante su visita en el malecón de Puerto de Bolívar, los días 11, 12, 18 y 19 del mes de agosto del 2007 entre las 16h00 hasta las 19h00 aproximadamente y donde se consideraron a hombres y mujeres mayores de edad.

Así mismo, se elaboró una fórmula estadística para realizar la encuesta a la población finita que en este caso es la comunidad local.

Su fórmula es:

$$\boxed{n = \frac{z^2 * N * p * (1-p)}{E^2 * (N-1) + z^2 * p * (1-p)}}$$

Donde:

n= tamaño muestra

z= nivel de confianza 95%= 1.96

p= proporción = 0,83

N= tamaño de la población = 11.654

e= error = 0.073

Para determinar el tamaño de muestra de la comunidad local que se encontraba en el malecón de Puerto de Bolívar se consideró una confianza del 95% (1.96), un error del 0.073%, y a *p* que es la proporción estimada, basada en la experiencia o en un estudio piloto se le asigna el valor de 0.83 (1-p).

Al suplantar la fórmula tenemos el siguiente resultado:

$$n= \frac{(1.96)^2 * 11.654 * 0.83 * (1 - 0.83)}{(0.073)^2 * (11.654 - 1) + (1.96)^2 * 0.83 * (1 - 0.83)}$$

$$n= \frac{(3.8416) * 11.654 * 0.83 * (0.17)}{0.005329 * 11.653 + 3.8416 * 0.83 * (0.17)}$$

$$n= \frac{6317.0479}{62.6408}$$

n = 100

Dicha encuesta fue aplicada a una muestra de 100 personas de la comunidad local, durante los días 12, 18 y 19 del mes de agosto del 2007 entre las 15h00 hasta las 18h00 aproximadamente, dirigida a hombres y mujeres, mayores de 18 años que se encontraban en el malecón de Puerto de Bolívar.

1.2.3 Proceso Metodológico

De acuerdo a las necesidades de esta tesis, se procedió a ordenar y clasificar la información obtenida a través de la investigación documental, para así poder determinar las generalidades del área de estudio; así como también los hechos históricos y socio económicos más relevantes suscitados desde la inauguración del malecón de Puerto de Bolívar hasta la actualidad, los cuales se sustentan en la elaboración del capitulo primero y segundo de este trabajo.

En cuanto a la investigación de campo se procedió a realizar un diagnóstico y análisis para la determinación de la planta turística, atractivos e infraestructura del área de estudio. Por otra parte, también se logra identificar el uso que le dan los diferentes actores sociales al malecón de Puerto de Bolívar, información que permite la elaboración del capitulo tercero y cuarto de nuestra tesis.

La suma y el análisis de los datos recopilados por medio de la investigación documental y de campo, sustentan el planteamiento de nuestra propuesta reflejada en el último capítulo de esta tesis, basada en los principales hechos históricos y socio-económicos que se suscitaron en el lugar y que hayan tenido influencia directa con la evolución del puerto y del malecón de Puerto de Bolívar y en las necesidades actuales identificadas para la utilización del malecón.

CAPITULO II

Análisis Histórico y Socioeconómico del Área de Estudio

2.1. Principales hechos históricos ocurridos desde su fundación hasta la actualidad

Antes de pasar a relatar la historia portuaria de Puerto de Bolívar, consideramos necesario hacer conocer acerca del desenvolvimiento de la cuidad de Machala en lo relacionado a puertos, tomando en cuenta que desde épocas remotas, las vías fluvial y marítima, fueron la única manera de comunicarse dentro del territorio ecuatoriano y con los demás países del mundo. Primordialmente utilizaban esteros que brindaban facilidades para arribar sus embarcaciones y así dieron la pauta para el progreso socio-económico de la región.

2.1.1. Legalización del Puerto

El día 7 de abril de 1883, puerto Huaylá; como se conocía antes al actual Puerto de Bolívar; fue autorizado por el Supremo Gobierno para prestar servicios, inicialmente fue un desembarcadero de pequeñas embarcaciones, debido a que no disponía de las instalaciones necesarias requeridas por el Gobierno Nacional para declararlo Puerto de la República.

La decisión del Gobierno ecuatoriano generó en la ciudadanía el interés de progreso para el lugar, lo cual da cabida a la planificación de varias obras, como la construcción de un muelle de madera, la construcción de una línea férrea para comunicar a Machala con el puerto y por último una línea de carros urbanos. Estas ideas ponen de manifiesto la intención que hubo por superar en aquel tiempo los obstáculos naturales; como la barrera infranqueable del manglar y los problemas económicos que frenaban el progreso del cantón de Machala.

El día 7 de diciembre de 1883, la sesión del Ayuntamiento aprobó el plano para construir el camino a Puerto Huaylá y el 12 de diciembre de 1883, el cabildo machaleño resolvió con la empresa de Muelles y carros urbanos, establecer un contrato con la intención de emplear un servicio de transporte de carros de tracción a vapor, sistema que ya era utilizado en ciudades como Guayaquil y Quito.[5]

---

[5] SALCEDO, César D. Galo. VIAJANDO AL PUERTO DE BOLIVAR, Ensayo Histórico Porteño. Machala-Ecuador. 2002. Pág. 12 -13.

2.1.2. Inauguración de Puerto de Bolívar

El día 18 de diciembre de 1883, se inauguró definitivamente el que hasta ese entonces se llamaba Puerto Huaylá en sesión extraordinaria a la que asistieron el primer Gobernador de la Provincia de El Oro, el párroco de Machala, Jefe Político del Cantón, miembros del Consejo Municipal y un gran numero de honrados ciudadanos.

La ceremonia fue de orden cívico-religiosa preparada para inaugurar el Primer Puerto Marítimo de Machala, designándose el nombre de Bolívar como una grata y digna reminiscencia al Padre de la Patria, cuya fecha bien coincide con el día de su fallecimiento.

Este acto fue precedido por el Párroco de Machala quien da lugar a la inauguración a través de la bendición de las aguas del mar y de una cruz de madera que momentos antes fue colocada ahí como un símbolo de bienaventuranza para la prosperidad de la provincia.

En el mismo acto, se inauguró también el inicio del tendido de la línea férrea, colocando el primer durmiente de la vía, el cual tenía tallado en el centro la inscripción "*18 de diciembre de 1883",* desde donde partiría la locomotora hasta Machala y posteriormente al Guabo y a Pasaje. Finalmente, se acordó pedir a la Asamblea Nacional que se reconozca y confirme el nombre de Puerto de Bolívar. [6]

2.1.3 Puerto Mayor de la República

La Municipalidad de Machala tenía el objetivo final de lograr que el Congreso de la República del Ecuador otorgue al puerto la categoría de Puerto Mayor de la República. Para poder concretar la meta, era indispensable que el puerto disponga de oficinas para aduana y de un muelle cuyas características permitan el embarque y desembarque de pasajeros y de carga, pero para el año de 1886 estas obras estaban atrasadas por falta de financiamiento, para lo cual se solicitó al Congreso de la República el aplazamiento de la aprobación del decreto

Después de dos años, el 26 de noviembre de 1888, el Municipio de Machala expide una ordenanza, estableciendo el impuesto de diez centavos por cada quintal de cacao que salga por este cantón, para así poder financiar diferentes obras para Puerto de Bolívar. La creación del impuesto fue por

[6] Ibíd, Pág. 17-18.

decreto legislativo acordado por el Congreso Nacional en ese año y entró en vigencia a partir del 10 de enero de 1889. [7]

El día 13 de abril de 1897, el Municipio de Machala cumplió con los requisitos de ley ante el Congreso Nacional, de esta manera se logra habilitar a Puerto de Bolívar con la categoría de Puerto Mayor de la República.[8]

Sin embargo, la inauguración se la realizó el día 24 de Julio de 1898 y el inicio sus labores el 1º de enero de 1899, fecha en la cual comenzaron a funcionar las oficinas de aduana, atendiendo al movimiento de importaciones y exportaciones por este lugar, complementadas con la construcción de un muelle provisional de madera.[9]

2.1.4. El Muelle de Hierro para el Puerto

El 24 de julio de 1898, mismo día de la inauguración de Puerto de Bolívar como Puerto Mayor, se autorizó la construcción del muelle de hierro para el mismo lugar, según decreto legislativo expedido el 31 de marzo de 1897.[10]

---

[7] Ibíd, Pág. 20.

[8] Ibíd, Pág. 22.

[9] Ibíd, Pág. 25.

[10] Ibíd, Pág. 22.

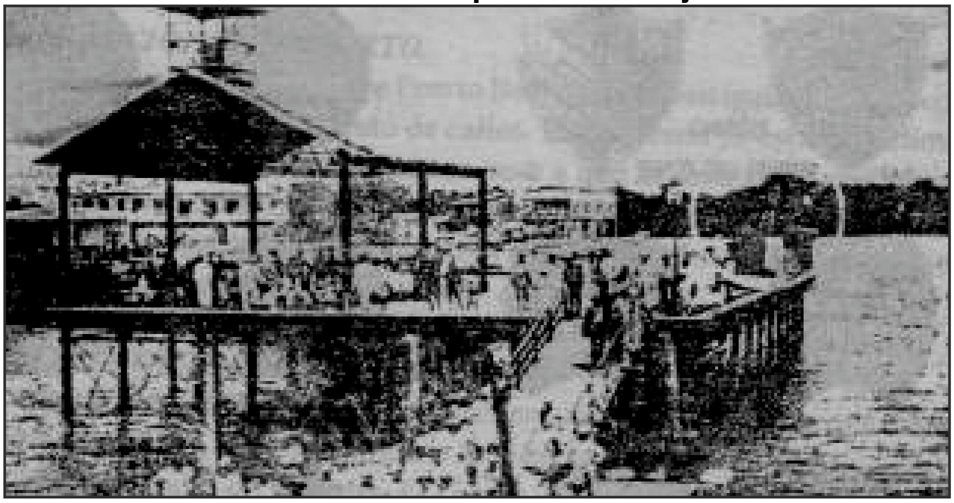
Sin embargo, es recién el 8 de julio de 1899 cuando se firma el contrato entre la Municipalidad de Machala y el Sr. Lorenzo Serrano Pazmiño para construir los edificios que estarían destinados al resguardo de Aduanas y Capitanía del Puerto, además se convoca a licitación la construcción del muelle de hierro por medio de la prensa de Guayaquil considerando que ya existían los fondos económicos suficientes para dar inicio a la obra. [11]

El día 2 de octubre del mismo año, se adjudica el contrato al guayaquileño Sr. Luís Jourjon, quien ofreció realizar la obra por el valor de 80.000 sucres. Se aceptó la propuesta del contratista con modificaciones agregándose la colocación de una grúa móvil en el muelle y cuatro columnas con sus respectivos faroles y lámparas.[12]

[11] Ibíd, Pág. 28.

[12] Ibíd, Pág. 28-29.

Figura Nº 3
Muelle Municipal de Cabotaje



Fuente: SALCEDO, Galo (2002). Viajando al Puerto de Bolívar. Ensayo Histórico Porteño

El 7 de octubre de 1899 se firmó el contrato de construcción del muelle de hierro con el Sr. Jourjon en la ciudad de Machala bajo ciertas cláusulas que fueron estipuladas determinando ciertas consideraciones importantes para construcción de la obra. [13]

El 9 de mayo de 1902 es la fecha en la que se inaugura el Muelle Municipal de Cabotaje, obra que permitió la unión y progreso económico no sólo del lugar, sino también de los pueblos del austro ecuatoriano, pues junto con el

[13] ARCHIVO MUNICIPAL DE MACHALA, Copiador 5.

ferrocarril se encargaron de unir económica y socialmente a varios pueblos aledaños.[14]

2.1.5. El Ferrocarril en Puerto de Bolívar

A. Inicios e inauguración del Ferrocarril

La concepción de la idea de la construcción del ferrocarril para este lugar dista del mismo año en que se realiza la fundación de Puerto de Bolívar en 1883, cuando el 14 de septiembre, sesionó la Municipalidad de Machala y trató la conveniencia de establecer un muelle para el nuevo puerto y de comunicarlo a su vez con la ciudad de Machala y otros lugares importantes del cantón mediante la construcción de una línea férrea para tranvías. [15]

Para el mes de octubre de 1885, habían transcurrido ya dos años aproximadamente desde que se inauguraron los trabajos para el tendido de la vía férrea desde Puerto de Bolívar hasta Machala y las dificultades para la construcción de esta obra se incrementaban. La apertura del camino avanzaba lentamente a causa de las dificultades que presentaba el terreno

[14] Ibíd, Pág. 47.

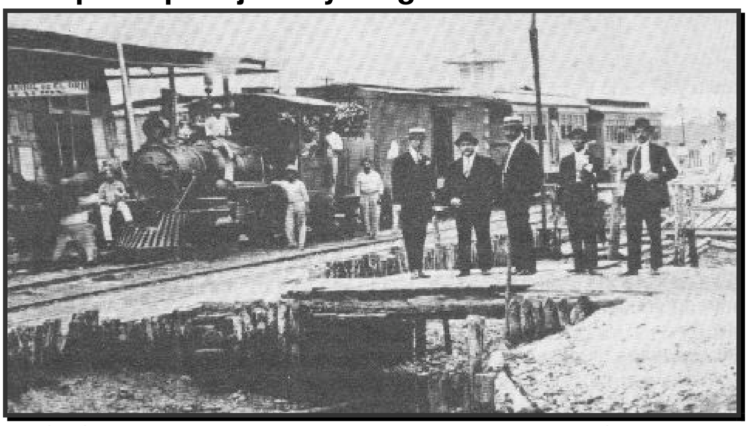
[15] Ibíd, Pág. 12.

como el manglar, la marisma y por supuesto los obstáculos económicos, fueron serias barreras para concluir la obra en menor tiempo.

Una vez concluida la obra, el 16 de enero de 1898 se da inicio a los primeros viajes de prueba del tendido de la línea férrea entre Puerto de Bolívar y Machala. Aunque el recorrido no fue completo, se realizó un celebre acto y fue considerando como una pre-inauguración del ferrocarril.[16]

El 19 de marzo de 1899, es la fecha en la que se pone a prueba la obra en su totalidad, poniendo en marcha el primer viaje completo del tramo ferroviario de 6 kilómetros Puerto de Bolívar - Machala utilizando la primera locomotora llamada también "Machala" misma que había sido utilizada para el tendido de la vía.[17]

Figura Nº 4
Ferrocarril transporta pasajeros y carga de Puerto de Bolívar a Machala



Fuente: SALCEDO, Galo (1999). Machala 455 años de Historia. Compendio Histórico de la Ciudad. Volumen 2.

[16] Ibíd, Pág. 24.
[17] Ibíd, Pág. 26-27.

Uno de los principales hechos históricos para la vida de Puerto de Bolívar y Machala fue la inauguración del ferrocarril, hecho de trascendencia para los pueblos aledaños que se servirían de este medio de transporte. Con la incorporación del ferrocarril en Puerto de Bolívar se da impulso a la actividad comercial, la cual se desarrolló de forma rápida, gracias a la facilidad que ofrecía el lugar; lógicamente acorde con la época. Este importante hecho histórico contó con la presencia de las principales autoridades del Gobierno Central e invitados especiales.

El Profesor Salcedo en su obra "Viajando al Puerto de Bolívar", considera necesario aclarar que: "A fines de 1899 se inauguró el tendido de la vía férrea, mientras que la llegada del primer coche de pasajeros se celebró el 23 de abril de 1900". (Salcedo C., 2002: 34-35).

B. Ferrocarriles y Vías de Comunicación

En el año de 1934 el sistema ferrovial de Puerto de Bolívar se había ampliado y establecido totalmente, facilitando las comunicaciones dentro de la Provincia de El Oro. Para esta época ya eran dos los ferrocarriles nacionales que prestaban sus servicios en el lugar.

Un ferrocarril llamado "El Oro", fue construido gracias a la contribución tributaria de los agricultores de los cantones de Machala y Pasaje, quienes se impusieron voluntariamente, a fines del siglo XIX, un impuesto sobre el cacao exportable.[18] Inicialmente, este ferrocarril estuvo administrado por los municipios de los dos cantones, pero el día 21 de agosto de 1925, el Gobierno Nacional expide un decreto en el Registro Oficial Nº 971 en el cual, la administración del muelle de hierro y del ferrocarril pasaba a manos del Estado.[19]

El ferrocarril "El Oro" era de vía ancha y cubría el Ramal Oriental, originalmente debía llegar hasta la ciudad de Cuenca pero solo llegó a construirse hasta Pasaje, tenía como punto de partida Puerto de Bolívar, llegaba a Machala [20] y luego a la Terminal Ferroviaria de Pasaje por el año de 1908,[21] haciendo un recorrido total de más de 25 Km. y atravesaba el importante sitio denominado Cambio del Guabo y algunas de las principales haciendas de la época de dichos cantones.

El otro ferrocarril, llamado Puerto de Bolívar-Piedras, era de vía angosta y cubría el ramal Austral, hacía un recorrido de 75 Km. hasta llegar al sitio

[18] La Provincia de El Oro en 1934
[19] SALCEDO, César D. Galo. VIAJANDO AL PUERTO DE BOLIVAR, Ensayo Histórico Porteño. Machala-Ecuador. 2002. Pág. 74.
[20] La Provincia de El Oro en 1934
[21] SALCEDO, César D. Galo. VIAJANDO AL PUERTO DE BOLIVAR, Ensayo Histórico Porteño. Machala-Ecuador. 2002. Pág. 50.

denominado Piedras en el Cantón Piñas dentro de la misma provincia de El Oro pero que originalmente debió haber llegado hasta Loja,[22] mismo que sirvió especialmente para el traslado de pasajeros y carga hasta Portovelo.[23]

En la construcción de este ferrocarril también colaboró con el Estado económicamente la compañía minera Norteamérica South American Development Company en el tramo férreo Santa Rosa – Arenillas –Tahuín – Piedras, con el fin de transportar el cuarzo extraído en el asiento minero de Portovelo, el cual era llevado a lomo de mula hasta la actual parroquia de Piedras para así lograr ser exportado por el Puerto de Bolívar.[24]

Este ferrocarril a su paso atravesó las poblaciones de Machala (6 Km.), Santa Rosa (27 Km.), Bellavista (33 km.), San Antonio (42 km.), Jovo (44 km.), Arenillas (49 km.), Zaragoza (54 km.), Mates (57 km.), Tahuín (63 km.), Playas (70 km.) y finalmente Piedras a la distancia ya mencionada.

---

[22] La Provincia de El Oro en 1934

[23] CERG – IDRC. LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil- Ecuador. 1992. Pág. 28.

[24] SALCEDO, César D. Galo. VIAJANDO AL PUERTO DE BOLIVAR, Ensayo Histórico Porteño. Machala-Ecuador. 2002. Pág. 53.

2.1.6 Batalla Jambelí

Esta fue una de las etapas históricas del Ecuador en la que la guerra civil y armada con el Perú, pasó por una batalla que vistió de Gloria la armada ecuatoriana.

El 5 de julio de 1941 se concretó definitivamente la invasión peruana a la Provincia de el Oro y uno de los lugares que recibió de forma directa el ataque sureño fue Puerto de Bolívar.

El 24 de julio de 1941, el buque de la Armada Nacional "Aviso Atahualpa" comandada por el Alférez de Navío, Víctor Naranjo Fiallos, enfrentó a la aviación peruana, repeliendo el ataque y protegiendo las embarcaciones llenas de personas civiles que procuraban partir desde el puerto.

El primer ataque de ese día duró aproximadamente 15 minutos y luego se retiraron sin causar daño alguno. La nave regresó victoriosa al muelle del puerto, pero a las 14h00 aproximadamente, los aviones invasores realizaron su segundo ataque pero esta vez consistió en vuelos rasantes. El comandante del "Aviso Atahualpa", repitió la misma estrategia utilizada en la arremetida anterior pero esta vez navegando en zigzag, esta embestida se dio por otros 25 minutos. El último ataque por parte de los peruanos fue dado a las 15h30 del mismo día, donde una nueva escuadrilla de aviones peruanos sobrevoló Puerto de Bolívar y atacó nuevamente el buque Atahualpa, estableciendo un combate duró más de 45 minutos.[25]

Al caer la tarde del mismo día, se recibió desde Quito la noticia de la "cesación de hostilidades", el Gobierno Ecuatoriano dio la orden terminante a las tropas fronterizas de suspender los ataques bélicos, orden que fue recibida por el Jefe de operaciones de El Oro, Coronel Rodríguez, quien de inmediato impartió órdenes a los jefes de los batallones en la frontera, para que abandonen sus posiciones.

Sin embargo el Gobierno del Ecuador antes de que haya recibido de las Naciones Mediadoras, la insinuación para la cesación de hostilidades, en la mañana del 24 de julio había enviado a Puerto de Bolívar un convoy de barcos con tropas y armamento, para que sean destinadas a reforzar los puestos fronterizos. Los motoveleros eran "Daisy Edith", "Colón" y "Olmedo", custodiados por la cañonera "Abdón Calderón" que llegaron a Puerto de Bolívar en las últimas horas de ese día."

Sin embargo, el Perú había captado las emisiones radiodifundidas por el Gobierno ecuatoriano, anunciando la salida del convoy de barcos a puerto Bolívar, como contramedida puso en marcha, desde la Base Naval de Talara, con dirección a Puerto de Bolívar los barcos destructores:"Almirante Villar" y

[25] Ibíd, Pág. 82

“Almirante Guisse”, los mismos que eran custodiados a retaguardia por el crucero “Huáscar” y el cazatorpedero “Almirante Grau”.[26]

A. El 25 de julio de 1941: Combate Naval de Jambelí

Los barcos peruanos que habían salido desde la Base Naval de Talara el 24 de julio aparecieron al día siguiente frente a Puerto de Bolívar.

La cañonera “Calderón” había alzado ancla desde Puerto de Bolívar, más o menos, a las 10H30, zarpando con dirección al Golfo de Guayaquil y a las 11H15 el vigía avistó a una distancia de 6 millas a la nave enemiga “Almirante Villar”, que había venido navegando a la vanguardia de los destructores de la Base Naval de Talara. El destructor peruano al divisar al “Calderón”, emprendió el ataque.

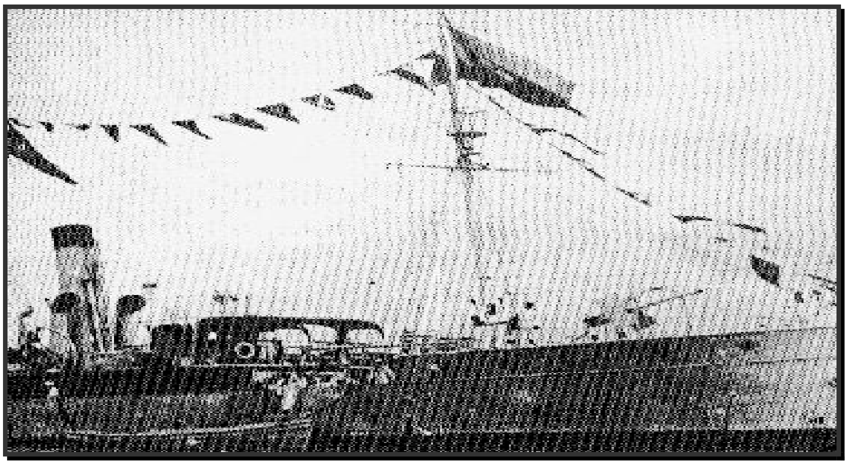
Los primeros cañonazos del “Almirante Villar”, cayeron muy cerca del “Olmedo”, motovelero ecuatoriano. El Capitán Brito que comandaba la nave, ordenó zarpar hacia tierra, en vista de que había comenzado a hundirse la embarcación. El “Daisy Edith”, siguió adelante buscando siempre la orilla, sin ser alcanzado por las balas enemigas. El “Colón”, que llevaba la delantera

[26] PUBLICACIONES ECUATORIANAS. MONOGRAFIA DESCRIPTIVA DEL CANTON MACHALA. Quito- Ecuador. Pág. 104-105.

del convoy de barcos, apuró sus máquinas y se libró del alcance del cañonero peruano.

Por el contrario el “Calderón” que navegaba a la retaguardia, tras “El Olmedo”, se vio acometido por los disparos del “Almirante Villar”. El Comandante Capitán de Corbeta Rafael Morán Valverde, ordenó girar en 180 grados a estribor a la cañonera para ponerla frente a frente, en forma paralela al buque peruano y avanzar sobre ellos. Las órdenes dictadas por el capitán a la cañonera ecuatoriana fueron dadas con el objeto de trasladarse hacia la Punta de la Isla Jambelí, cerca del faro, para entrar a la bahía y de esta manera protegerse tras las rocas.

Figura Nº 5
El Cañonero “Calderón”



Fuente: SALCEDO, Galo (1999). Machala 455 años de Historia. Compendio Histórico de la Ciudad. Volumen II

La situación de combate era desigual frente al destructor peruano. El buque "Calderón", contrastaba notablemente con el destróyer peruano el cual era un buque moderno de guerra, equipado con material naval actualizado para esa época.

El "Calderón" cuando apenas se encontraba a tres millas de los atacantes, logró impactar una bala, penetrando en el cuerpo de maquinas, con lo cual, detuvo su marcha. Siguió una segunda bala bien dirigida, y luego una tercera, que explosionó en la base del cañón de proa. Una vez inutilizado el "Almirante Villar" por nuestra cañonera "Calderón", dejó de disparar y se alejó del escenario del combate, que tuvo como plataforma las aguas del Archipiélago de Jambelí[27].

A continuación se mostrará un cuadro comparativo de los buques que participaron en el combate de Jambelí.

Tabla Nº 6
Cuadro Comparativo de los Buques que participaron en el Combate Naval de Jambelí

"Almirante Villar"		**"Calderón"**
1915	Año de construcción	1884
4 de 101-60	Cañones	2 de 76-40
3 de 65 mm.	Ametralladoras	2 de 20 mm.
2 de 20 mm.	Batería antiaérea	1 de 47 mm.
9	Tubos lanzatorpedos	Ninguno
80	Minas	Ninguna
30 nudos	Velocidad	8 nudos

Fuente: Diccionario del Ecuador OCEANO -2005

[27] Ibíd, Pág. 104-105

2.2 Análisis Socio-económico del Área de estudio

Por desarrollo socio-económico debe entenderse un proceso de singular complejidad, mediante el cual se aspira a "la realización de cada individuo en función social y en armonía con el medio, posibilitándole la satisfacción de las necesidades más prioritarias de alimentación, vestido, vivienda, salud, conocimientos y más menesteres que propician el bienestar del hombre y de la sociedad".[28]

Puerto de Bolívar ha sido la clave del desarrollo económico, no sólo del cantón Machala sino de todo el sur del litoral ecuatoriano gracias a sus facilidades portuarias y a su localización estratégica como puerto marítimo.

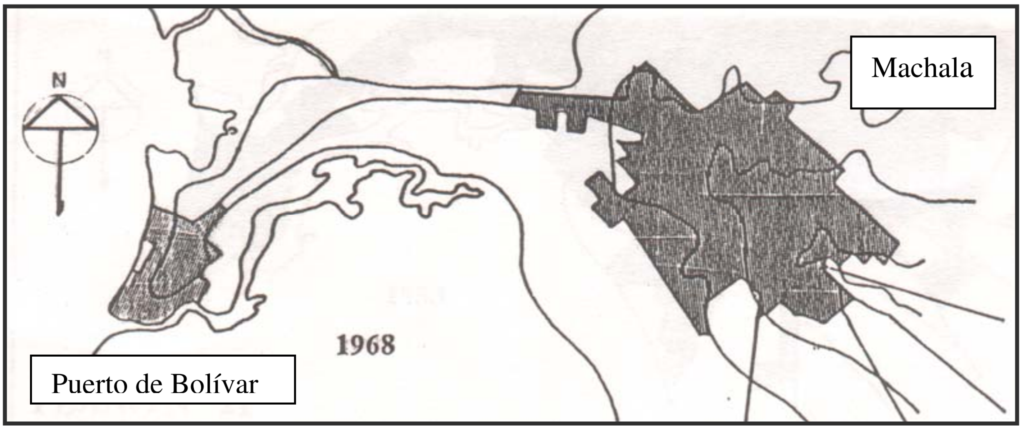
La comercialización primero del cacao y luego del banano por medio de este puerto dinamizó la población urbana, creando y consolidando la demanda de mano de obra para actividades como el transporte y los servicios en general para la producción de la fruta. La estiba del banano se convirtió en el empleo más demandado, en virtud del bajo grado de mecanización en los primeros 20 años de exportación de la fruta, misma que alumbró su auge desde la década de 1950.[29]

---

[28] BENALCAZAR, René. ANALISIS DEL DESARROLLO ECONOMICO DEL ECUADOR. Ediciones del Banco Central del Ecuador. Primera Edición. Quito-Ecuador.1989. Pág.33.
[29] CERG – IDRC. LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil-Ecuador. 1992. Pág. 41.

La Parroquia Urbana de Puerto de Bolívar se constituyó en un polo de desarrollo económico y de atracción de inmigrantes nacionales especialmente provenientes de las provincias de Esmeraldas, Manabí y del sur de la provincia del Guayas para laborar en trabajos derivados de la producción de la fruta.

Figura Nº 6
Crecimiento del Eje Urbano Machala-Puerto de Bolívar en 1968



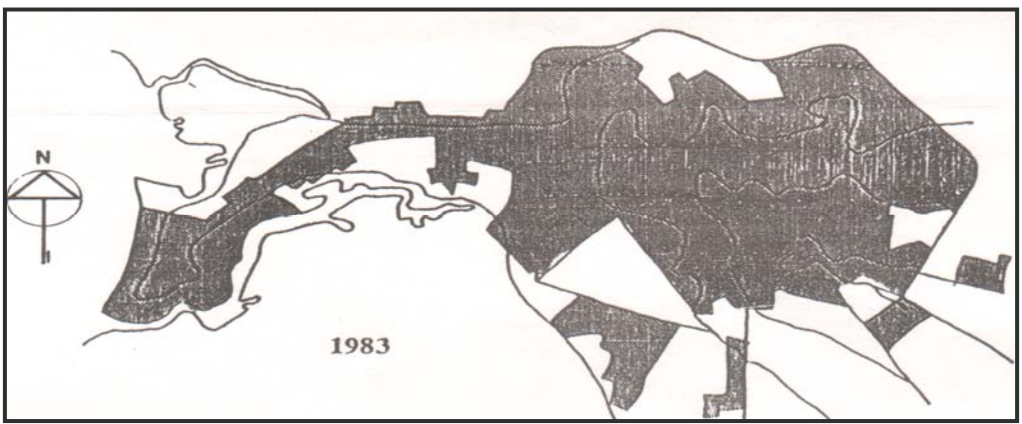
Fuente: PDUR.- Informe de fase II, Diagnóstico y Prognosis. Ilustre Municipalidad de Machala, Fondo Nacional de Preinversión FONAPRE y BID. Agosto 2007

Figura Nº 7
Crecimiento del Eje Urbano Machala-Puerto de Bolívar en 1983

Machala

Fuente: PDUR.- Informe de fase II, Diagnóstico y Prognosis. Ilustre Municipalidad de Machala, Fondo Nacional de Preinversión FONAPRE y BID. Agosto 2007

Este y otros factores dan lugar a que la parroquia de Puerto de Bolívar crezca significativamente en el sector urbano por medio de la creación de



nuevos barrios dentro de la parroquia y sus alrededores, tal como se puede apreciar en los siguientes planos que denotan el crecimiento urbano de Puerto de Bolívar en relación a la ciudad de Machala.

En la actualidad la parroquia de Puerto de Bolívar aún depende principalmente de las exportaciones de banano que se dan a través del puerto. Además, gracias a las fuentes de empleo que Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar brinda a su población, sus habitantes logran cubrir sus necesidades básicas.

Otra importante actividad comercial que se ha venido dando dentro de la parroquia con el transcurrir del tiempo es la pesca artesanal, de la cual depende un número significativo de pobladores del sector ya que su principal fuente de ingreso son los rubros recibidos por la venta de su producción diaria.

2.2.1 Evolución de las actividades comerciales

La necesidad de contacto comercial entre las provincias del Guayas y El Oro, hizo que se estableciera la ruta marítima entre la ciudad de Guayaquil y Puerto de Bolívar, llegando inclusive hasta Puerto Jelí (Parroquia de Santa Rosa); debido al crecimiento inusitado de las exportaciones cacaoteras a fines del siglo XIX, lo cual permitió que la actividad económica ecuatoriana tenga un mejor desenvolvimiento especialmente en la región del litoral de nuestro país.

La costa se inscribió en un desarrollo capitalista tardío, impulsado por las divisas generadas en el marco del proceso agro exportador. Este modelo económico sin lugar a dudas, no supo aprovechar las condiciones de acumulación originaria para un desarrollo autónomo regional, nacional y ampliado; lo que a largo plazo condicionó el desarrollo de la ciudad y a provincia. "Es decir, este período hasta 1922 (crisis del cacao) caracteriza a El Oro, por una ocupación agrícola dispersa que depende del comercio fluvial con Guayaquil". (CERG – IDRC, 1992: 37)

En sí, el auge cacaotero trae consigo un sinnúmero de consecuencias positivas para la región. Entre ellas tenemos la conformación de la provincia de El Oro el 23 de abril de 1884 y a pesar de que fue la ciudad de Zaruma la que lideró la nueva estructura administrativa, finalmente la ciudad de

Machala fue la que se convirtió en la capital provincial, debido a su localización estratégica dentro de la expansión cacaotera.[30]

Entre otros beneficios derivados del auge cacaotero podemos mencionar: el proceso de urbanización del cantón Machala y con él todas sus parroquias como Puerto de Bolívar, la creación de nuevas obras a través de impuestos obtenidos por la comercialización del cacao que permitieron impulsar proyectos de desarrollo urbano como: el muelle de Puerto de Bolívar, carros urbanos, ferrocarril, imprenta municipal del cantón Machala, bombas contra incendios, agua potable, entre otros.

Además con el auge cacaotero, la actividad comercial del cantón Machala se dinamiza y se multiplica, especialmente con ciudades como Guayaquil, Loja y Cuenca, a donde se comercializan productos de consumo doméstico.[31]

Una vez que empiezan los problemas del cacao con las pestes que azotaban a la fruta en las primeras décadas de los años 1900, disminuye la demanda externa de la fruta lo cual pone en serias dificultades a los comerciantes no sólo de la región, sino de todo el país. Por este motivo, se crean alternativas

---

[30] UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA. PERFIL SOCIO-ECONÓMICO DE LA PROVINCIA DE EL ORO. Machala. 1984. Tomo II. Pág. 22-24

[31] CERG – IDRC. LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil-Ecuador. 1992. Pág. 27-28.

que permitieran seguir el proceso de acumulación de una clase terrateniente y comercial, que había echado raíces durante el auge cacaotero.

Es así como en las décadas de 1930 y 1940, el sistema productivo trata de diversificar su estructura con productos como: el café, maíz, caña de azúcar, plátanos y bananos, que llegaron a sintonizar una demanda creciente pero inestable. La producción de banano desde la época del treinta se perfila como una alternativa válida para el resurgimiento de la agroexportación en el litoral sur[32], inicializando su auge a partir de la década de 1950.

La importancia del banano en la economía ecuatoriana permitió no sólo la superación de una prolongada crisis sino el restablecimiento de la vinculación internacional del país, convirtiéndolo en el primer exportador mundial de la fruta[33].

Con el desarrollo de la producción bananera y su exportación, se iniciaron embarques de fruta a buques que fondeaban en la rada de Puerto de Bolívar. Inicialmente se acoderaban los buques y por una plataforma larga se embarcaba la fruta, que venía en racimos, para ser transportada, colgada o arrumada en el muelle.

---

[32] Ibíd, Pág. 36
[33] Ibíd, Pág. 38.

Conforme el desarrollo bananero continúa, la fruta ya es clasificada y colocada en cajas de cartón para su mejor almacenamiento y refrigeración; y se hace indispensable contar con un muelle más apropiado que tenga facilidades de amarre por lo menos para dos buques. Esta inquietud es transmitida a las autoridades centrales y éstas autorizan a la Junta de Fomento a realizar los estudios oportunos.

De esta manera, desde el año de 1964 a 1966 se realiza la construcción del muelle de espigón, contratado por la Junta de Fomento de El Oro, solucionando en gran parte los procesos para la exportación del banano desde este puerto. En 1968 se terminan las obras complementarias, como avenidas, rellenos, muro de escolleras, edificios administrativos, bodegas, tendido de luz eléctrica, alcantarillado y agua potable.

En 1970 se crea Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, para que se encargue de la administración y operación del puerto siendo este ente el regulador de las actividades comerciales de importación y exportación que se da en esta provincia hasta la actualidad.

Auge Cacaotero

A fines del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, Ecuador experimentó el inicio del primer gran auge del cacao, como consecuencia de la revolución tecnológica y de productos que se inició en Europa y por el nacimiento de los latifundios en nuestro país que permitieron aumentar los cultivos de la fruta. Finalmente en ese periodo, el cacao comenzó a comercializarse en Estados Unidos, país que con los años se convertiría en el principal importador de cacao del mundo[34].

En el caso de nuestro país, el aprovechamiento de los bosques naturales de cacao conocidos como almacígales o cacao nacional se fue dando de forma ascendente. Para poder dar una vasta idea del crecimiento de la producción de cacao en Ecuador, consideramos necesario especificar que para el año de 1729 se estimaban alrededor de 3.000 hectáreas sembradas de cacao y un equivalente a 28.000 quintales[35].

Es así como para 1791 Guayaquil exportaba alrededor de 10.000 cargas anuales, para lo cual consideramos de suma importancia especificar que para los primeros años del siglo XIX, Guayaquil comprendía territorios que en

[34] AROSEMENA, Guillermo. EL FRUTO DE LOS DIOSES. Volumen I. Editorial Graba de Guayaquil - Ecuador. Edición mes de agosto de 1991. Pág. 177.
[35] QUINTERO, Rafael. EL MITO DEL POPULISMO EN EL ECUADOR. Universidad Central del Ecuador. Quito.1983

la actualidad son pertenecientes a las provincias de Guayas, Los Ríos y El Oro[36].

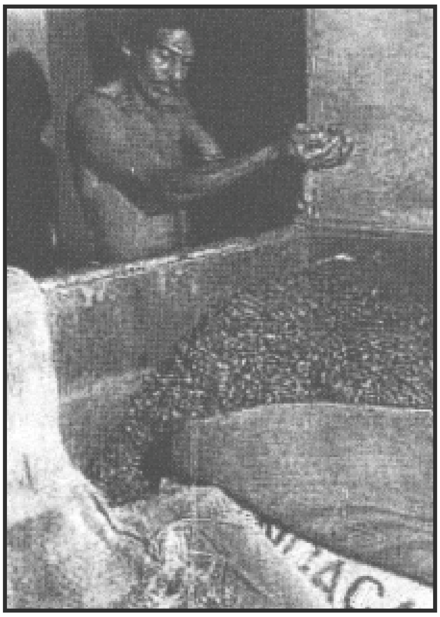
La pertenencia de Machala a la provincia de Guayas y siendo Guayaquil el núcleo concentrador de la producción cacaotera del litoral en esa época, dificulta establecer con toda precisión la potencialidad productiva cacaotera de la actual provincia de El Oro, misma que estaba comprendida por las tierras bajas o planicies cercanas al mar como: Machala, Pasaje, El Guabo, parte de Santa Rosa y parte de Arenillas.

En este micro-región orense se desarrolló una importante producción de cacao para la exportación. Las cargas salían por los puertos de Pital (Santa Rosa), Pilo (Machala) y principalmente por Puerto de Bolívar, con un promedio de 30.000 a 40.000 quintales anuales[37] entre los tres puertos mencionados.

[36] ASTUDILLO, Clodoveo / MORA, José. EL ORO, NUEVA VISION HISTORICA. UTM, Facultad de Ciencias Sociales. Machala - Ecuador. 2003. Pág. 134.

[37] Ibíd, Pág. 137.

Figura Nº 8
Producción Cacaotera



Fuente: ASTUDILLO, Clodoveo / MORA, José. EL ORO, NUEVA VISION HISTORICA. UTM, Facultad de Ciencias Sociales. Machala - Ecuador. 2003.

Para la época de 1820 el bienestar del país dependía casi exclusivamente de la actividad cacaotera. Los otros rubros de actividad económica, como la exportación de madera y tabaco, o la construcción de barcos, se encontraron en franca decadencia.

Prueba de ello, es el elevado porcentaje de los ingresos del cacao en relación al total de las exportaciones del país; en 1820, el cacao representó el 50% del total; en 1821 el 69.4%; en 1822, el 67.2% y en 1824, el 42.9% de lo que comprendían las exportaciones totales de nuestro país. Para la misma época, había en Machala 115 agricultores de cacao y se estima alrededor de 520.640 matas de cacao en este sector.[38]

A. Consolidación y debacle del Auge Cacaotero

Para la segunda mitad del siglo XIX (1870-1895), la producción cacaotera estaba fuertemente consolidada; la exportación de la fruta dinamizó la economía de la región y del país y su producción se caracterizaba por la concentración de la propiedad hacendataria de plantación en pocas manos, desarrollando contradicciones y luchas entre los sectores dominantes (terratenientes, burguesía comercial, administradores, mayordomos) y el sector dominado (peones, sembradores, trabajadores agrícolas, jornaleros e incipiente proletariado), problemas que marcaron la historia de este siglo.

Las haciendas cacaoteras estaban ubicadas en Machala y sectores aledaños como: Pasaje, El Guabo, Santa Rosa y Arenillas. Las haciendas tenían plantaciones de 50.000 a 150.000 matas de cacao[39].

---

[38] AROSEMENA, Guillermo. EL FRUTO DE LOS DIOSES. Volumen I. Editorial Graba de Guayaquil - Ecuador. Edición mes de agosto de 1991. Pág. 180 -181.

[39] Ibíd, Pág. 134-135.

Un hecho muy representativo que está asociado a la importancia de la producción cacaotera es la conformación de la Provincia de El Oro, el 23 de abril de 1884. A pesar de que fue la ciudad de Zaruma la que lideró la nueva estructura administrativa, finalmente fue la ciudad de Machala fue la que logró convertirse en la capital provincial, debido a la localización estratégica dentro de la expansión cacaotera y gracias a que contaba con un puerto fluvial importante como el de Puerto de Bolívar, lo que hacía que esta ciudad sea mayormente productiva y permitía un proceso de acumulación más dinámico[40].

La costa se inscribió en un desarrollo capitalista tardío, impulsado por las divisas generadas por la exportación que principalmente dependió del cacao. Es decir, este periodo hasta 1922 (crisis del cacao) caracteriza a la provincia de El Oro, por una ocupación agrícola dispersa que depende del comercio fluvial que mantenía con Guayaquil y el comercio terrestre especialmente con ciudades como Loja y Cuenca y una población que en su mayoría era asalariada[41].

Sin embargo al final del siglo XIX, Andrés Guerrero en su obra: “Oligarcas del Cacao”, sostiene que de los 4.727 fundos cacaoteros (fincas rústicas)

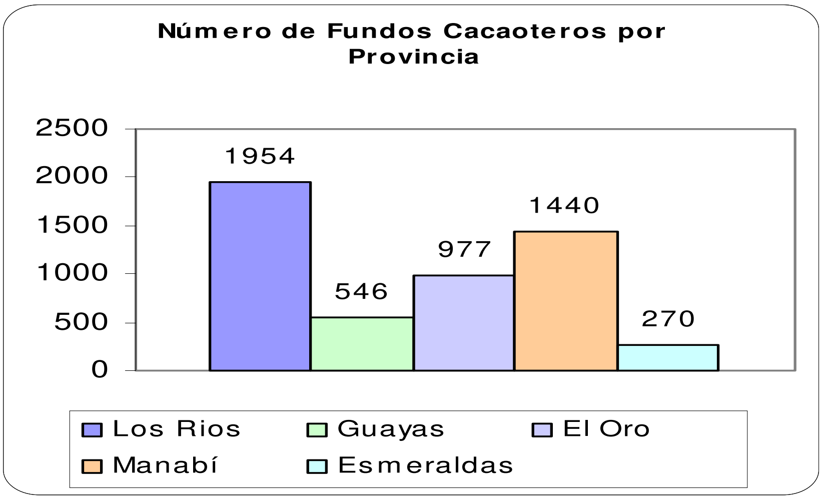
---

[40] CERG – IDRC. LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil-Ecuador. 1992. Pág. 26

[41] CERG – IDRC. LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil-Ecuador. 1992. Pág. 25.

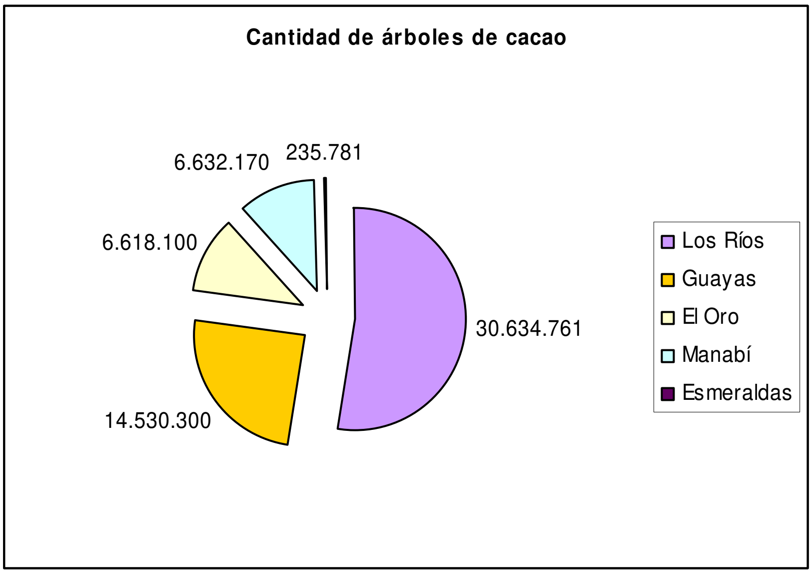
existentes en la Costa, 977 pertenecen a la provincia de El Oro entendiéndose que estos estaban ubicados entre Machala, Pasaje y Santa Rosa, lo que deja entrever que existía una mayor concentración de la tenencia de la tierra que en Manabí donde el número de fundos ascendía a 1440.

Gráfico No. 1
Cantidad de fundos cacaoteros por provincia en el año de 1900



Fuente: Guerrero, Andrés. LOS OLIGARCAS DEL CACAO. Editorial El Conejo. Quito. 1983

Gráfico No. 2
Cantidad de árboles de cacao por provincia en el año de 1900



Fuente: Guerrero, Andrés. LOS OLIGARCAS DEL CACAO. Editorial El Conejo. Quito. 1983

Así mismo se le atribuye a este micro-región orense una producción significativa para lo cual la cantidad de árboles de cacao era de 6.618.100, ocupando el tercer lugar de los sembríos de la costa. Cabe resaltar que entre los años desde 1941 hasta 1920, Machala aportaba con el 15% de la producción nacional de cacao dando así cifras como las especificadas en la siguiente tabla.

Tabla Nº 7
Cuadro Comparativo de producción anual de exportaciones de cacao por décadas y la producción de la ciudad de Machala
Desde 1841 hasta 1920 en qq

DECADAS	PRODUCCION NACIONAL	PRODUCCION MACHALA
1841 - 1850	123.389	18.508
1851 - 1860	141.095	21.164
1861 - 1870	171.952	25.792
1871 - 1880	220.038	33.005
1881 - 1890	259.934	38.990
1891 - 1900	370.318	55.547
1901 - 1910	370.318	55.547
1911 - 1920	817.707	122.656

Fuente: ASTUDILLO, Clodoveo / MORA, José. EL ORO, NUEVA VISION HISTORICA. UTM, Facultad de Ciencias Sociales. Machala - Ecuador. 2003.

A partir de 1922 comienza el declive para las exportaciones del cacao, pues aparecen las enfermedades como la mancha negra más conocida como “la monilla” y la “escoba de bruja” que atacaron de forma implacable las plantaciones, las cuales en el corto periodo de una década, destruyeron el 60% de la producción del país.

Incluso en el periodo de 1916 a 1931 el volumen total cosechado disminuyó de 1.079.252 quintales a tan solo 300.845 quintales exportables a nivel nacional[42].

[42] AROSEMENA, Guillermo. EL FRUTO DE LOS DIOSES. Volumen I. Editorial Graba de Guayaquil - Ecuador. Edición mes de agosto de 1991. Pág. 306

Produciendo así las migraciones del campo a la ciudad de Guayaquil y la fragmentación de las propiedades agrícolas, lo que dio lugar a la multiplicidad de pequeños y medianos propietarios rústicos cercanos a la ciudad de Machala, quienes años más tarde fueron el embrión de agro-exportación mediante el cultivo del banano, que tuvo su auge a partir de la década del 50.

Para 1934, la producción de cacao en Machala alcanzaba a 10.000 quintales de 40.000 promedio que se producía en los primeros años de ese siglo. [43]

Por otra parte, la crisis económica determinó, en primer lugar, una merma en el financiamiento de obras de interés para la ciudad; ya que el mayor caudal tributario provenía de los impuestos a la producción cacaotera que se enviaba a la ciudad de Guayaquil a través de Puerto de Bolívar.

Auge Bananero

Con los problemas de las pestes que azotaron las plantaciones de cacao ecuatoriano se originó una disminución en la demanda externa de la exportación cacaotera para lo cual nuestro país y especialmente la provincia de El Oro pasaron por una serie de inconvenientes. Es así como en la década de los años treinta y cuarenta del siglo XX, el sistema productivo

[43] MADERO, Mauro. MONOGRAFIAS DE LA PROVINCIA DE EL ORO 1934. Pág. 11

reformula su comportamiento y trata de diversificar su estructura agropecuaria con productos como el café, maíz, caña de azúcar, plátanos y bananos, que llegan a sintonizar una demanda creciente pero inestable.[44]

Ecuador comenzó en pequeña escala a exportar banano a varios países, permitiendo que con el tiempo se convierta en el primer país productor y exportador de esta fruta a nivel mundial. Inicializando la producción y exportación de banano desde la década de 1930, convirtiéndose de esta manera en la redención económica después de la declabe del cacao.

La fiebre bananera se produjo en la mayoría de los cantones de la zona baja de la provincia de El Oro, la cual ofrecía un clima favorable para la siembra del banano en la zona de los actuales cantones de Machala, Pasaje, El Guabo, Santa Rosa donde previamente se hicieron estudios de suelo por parte de las grandes transnacionales fruteras a quienes le interesaba asegurar la producción.

La importancia del banano en la economía orense permitió no solo la superación de una prolongada crisis sino el restablecimiento del comercio internacional de la provincia y del país. Gracias a las facilidades que ofrecía la provincia por contar con un puerto que permitía el embarque y

[44] CERG – IDRC. LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil-Ecuador. 1992. Pág. 36.

desembarque de la fruta, esto dio lugar a que se instalarán las principales compañías fruteras con agencias en la ciudad de Machala como: United Fruit Company y la Compañía Frutera Sudamericana[45], las mismas que efectuaban apreciables embarques de banano con destino a los países del norte y sur del continente.

Por su parte, Puerto de Bolívar cobraba una mayor importancia comercial, suscitando mayores movimientos los días de embarque. Las innumerables cuadrillas de cargadores, estibadores, calificadores, inspectores de la fruta, que complementados por el gran movimiento vehicular y de las locomotoras que llegaban con sus vagones cargados de la fruta desde la ciudad de Pasaje y sus alrededores, hacían de esta parroquia una fuente dinamizadora de empleo y de comercio.

Así fue como Puerto de Bolívar durante el denominado "Boom Bananero" que tuvo una vigencia aproximadamente de 20 años (1950-1970); tuvo un gran crecimiento urbano y poblacional al igual que la ciudad de Machala gracias a las migraciones de costeños. Estos nuevos pobladores estuvieron ligados estrechamente a los trabajos derivados de la producción bananera, como consecuencia se generó la conformación de numerosos barrios al interior de la parroquia.

[45] Ibíd, Pág. 38

Primeramente se embarcó el banano en racimos, pero más tarde, por razones de espacio y preservación el banano era embalado en cajas de cartón. Este puerto recibía a los grandes buques con bodegas frigoríficas que guardaban en su interior los racimos de banano cuidadosamente seleccionados.

Cuando aún se carecía de muelles, los buques de alto calado se anclaban en el estuario de Puerto de Bolívar y el banano era transportado en racimos al costado de los buques en lanchones y canoas. La fruta provenía de diferentes lugares de la provincia tanto por agua y por tierra y también en vagones de ferrocarril que aun funcionaba y llegaba hasta la punta del muelle de cabotaje que todavía existe[46].

En 1952 en el Ecuador se presenta una novedosa situación, pues, logra arrebatar a Jamaica la categoría de primer exportador mundial del banano, con ello se ubica en el primer puesto preferente en la producción agrícola nacional debido a la baja del precio en el mercado mundial de otros productos como arroz, café y cacao.

[46] SERRANO, Alberto. "EL BANANO". Asociación de Bananeros Orenses. 1994. Pág. 64.

Figura Nº 9
Plantación de Banano

Fuente: SERRANO, Alberto. "EL BANANO" Asociación de Bananeros Orenses. 1994.

Las exportaciones se incrementaron a partir del año 1954 presentando en el año 1962 un promedio del 55% del valor total de las exportaciones del país que incrementó considerablemente el ingreso de divisas para la nación.

Desde ese tiempo e incluso hasta 1994 en la provincia de El Oro todo se "mueve" con el banano que casi podría decirse que si no había embarques la provincia prácticamente se paralizaba. Para esta época, de las 118.744 hectáreas inscrita en el Programa Nacional del Banano, a la provincia de El Oro correspondían 39.920 hectáreas, es decir, el 33.62% a nivel nacional[47].

---

[47] SERRANO, Alberto. "EL BANANO". Asociación de Bananeros Orenses. 1994. Pág. 17

Contando además con 1510 productores que poseían de 1 hasta 10 hectáreas que representaban el 57% del total de 2653 productores a nivel nacional. Con lo cual se comprueba que esta provincia es la principal zona bananera del país[48].

Tabla Nº 8
Exportaciones de banano a nivel nacional y por Puerto de Bolívar
(En toneladas métricas)

PERIODO	EXPORTACION A NIVEL NACIONAL	EXPORTACIÓN POR PUERTO DE BOLÍVAR	%
1989	N. D.	964.907	
1990	2`188.498	1`277.692	58.38
1991	2`654.336	1`307.708	49.20
1992	2`511.131	1`191.171	21.00
1993	2`632.756	1`230.775	46.75

Fuente: SERRANO, Alberto. “El Banano”. Asociación de Bananeros Orenses.1994.

Tabla Nº 9
Exportaciones de banano a nivel nacional y por Puerto de Bolívar
(En miles de dólares americanos)

PERIODO	EXPORTACION A NIVEL NACIONAL	EXPORTACIÓN POR PUERTO DE BOLÍVAR	%
1989	366.533	N.D.	N.D
1990	467.938	273.182	58.38
1991	715.864	352.205	49.20
1992	647.447	135.964	21.00
1993	503.308	235.296	46.75
		$ 996.647	

Fuente: SERRANO, Alberto. “El Banano”. Asociación de Bananeros Orenses.1994.

48 Ibíd, Pág. 25.

Al igual que al cacao que fue azotado con diferentes pestes, el banano no pudo escapar de las pestes propias de esta producción, como son “El Mal de Panamá” y la “Sigatoka Negra”.

Al inicio de la década de 1960 el país tuvo que soportar un duro golpe en cuanto al banano se refiere, con la aparición de “el mal de panamá”, que devastó con todas las bananeras de cultivo de la variedad “Gross Michel“ o “banano de seda”. Pero la producción bananera se recupera notablemente con la aparición de una nueva variedad de banano “Cavendish”, la cual probaba una resistencia mayor a la maduración, al mal de panamá y a otras enfermedades y aunque su cultivo era más costoso a su vez era más rentable de mejor calidad e incluso se llegó a imponer en los mercados mundiales.

Los bananeros orenses fueron los pioneros en repoblar los cultivos con esta nueva variedad de banano. Una vez ya incrementado el cultivo de banano Cavendish, se trata de tecnificar el sistema de exportación de la fruta en los años 1961/62/63. Puesto que se cambia también la modalidad de embalaje de la fruta en cajas de cartón de diferentes tamaños de acuerdo a los mercados de consumo.

Al construirse el "Muelle de Espigón" en Puerto de Bolívar en el año de 1963, se simplificó aún más el trabajo y se comenzó a embarcar directamente en las bodegas de los buques; pero como la capacidad del muelle no era suficiente para acoderar los buques, se acondicionaron varios muelles a lo largo del estero llamados "muelles de palo" que servían también para recibir banano y luego de calificarlo transportarlo a los barcos.

Pasando a la época actual y gracias a los datos proporcionados por APPB, podemos decir que del total de las exportaciones realizadas por este puerto en los últimos años, alrededor del 99% de las exportaciones son únicamente de banano y a la vez se demuestra que Puerto de Bolívar es un puerto preferentemente bananero como se demuestra en el siguiente cuadro.

Tabla Nº 10
Cuadro Comparativo del Total de Exportaciones y Exportación de banano por Puerto de Bolívar
(Peso en Toneladas)

Años	Exportación de Banano	Total de Exportaciones
1994	1,374,692	1,382,842
1995	1,458,872	1,491,625
1996	1,448,089	1,479,806
1997	1,622,874	1,664,968
1998	1,273,387	1,274,943
1999	1,695,414	1,696,710
2000	1,618,594	1,623,159
2001	1,464,564	1,465,886
2002	1,391,219	1,402,907
2003	1,510,385	1,517,068
2004	1,467,650	1,480,210
2005	1.329,809	1.346,854

Fuente: Base de datos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Elaborado por autores. Agosto 2007

En la actualidad, entre los países principales que se exporta el banano están en primera línea: en América, nuestro mejor y más asiduo comprador; Estados Unidos, luego Argentina y Chile.

En los países de ultramar tenemos: Alemania, Italia, Bélgica, Holanda, España, Portugal, Polonia, Hungría, Finlandia, Rumania, Checoslovaquia, Korea, Rusia, Nueva Zelanda, Irán, Libia, Japón, China Popular, Francia, Checa y Lisboa.

2.2.2 Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar (APPB)

Las Instituciones, son entes creados para normar la sociedad humana, dentro de los aspectos sociales, políticos, culturales, deportivos, etc. Con este criterio, Autoridad Portuaria, surgió en el ámbito orense para servir a la comunidad de la región austral del país, tomando a cargo todo lo relacionado al tema portuario.

De esta manera se consideró que el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar, adquiría nueva denominación, pasando a llamarse AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, denominada en forma abreviada APPB, creada por Decreto Ejecutivo Nº 1043, emitido el 28 de Diciembre de

1970, suscrito por el entonces Presidente de la República, Dr. José María Velasco Ibarra y publicado el 22 de enero de 1971 en el Registro Oficial Nº 147. Iniciando sus operaciones como tal, el 5 de marzo de 1971[49]

El Puerto Marítimo de Puerto de Bolívar es el pilar fundamental en el comercio ya que por el volumen de su carga moviliza el 80% de la producción bananera ecuatoriana que lo convierte en el segundo puerto de importancia del país. Siendo una de las aspiraciones lograr diversificar sus operaciones a fin de que las autoridades de la Marina Mercante no lo encasillen sólo como un puerto bananero sino que también le faciliten sus operaciones de importación y exportación de otros productos.

Localización y Extensión de Autoridad Portuaria

Las instalaciones de APPB, se hallan ubicadas al costado derecho del estero Huaylá, sobre la plataforma continental a 31º 15´ 55´´, latitud sur y a 80º 00 01´´, longitud oeste, frente a la Isla Jambelí. Su Acceso Marítimo se encuentra desde la boya de mar, 4.5 millas náuticas hasta el puerto. Su profundidad entre 9 y 12 metros.

---

[49] SALCEDO, César D. Galo. VIAJANDO AL PUERTO DE BOLIVAR, Ensayo Histórico Porteño. Machala – Ecuador. Pág. 136

El tiempo de entrada o salida desde una ruta internacional de navegación hasta la boya de mar varía hasta 3 horas y 45 minutos, dependiendo del viento que puede cambiar entre 1.7 y 4.2 m/seg. Y la velocidad media de la corriente es de 1 nudo (0.5 m7sec.)[50].

El área portuaria dispone de un total de 657.330 metros cuadrados de superficie. Limitada por el norte con terrenos de la Armada Nacional; al sur con la calle 1º transversal que llega al Malecón; al este con la calle Principal de Puerto DE Bolívar y al oeste frente a la Isla Jambelí.

Jurisdicción Marítima y Finalidades

Para el cumplimiento de su jurisdicción marítima, se la circunscrito geográficamente, desde el río Pagua, en el norte, hasta el Puerto Hualtaco, al sur.

Sus finalidades a cumplir dentro de su jurisdicción son:

- Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.

- Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades

[50] Ibíd, Pág. 137

- Establecer el Régimen Administrativo y de Control de los Servicios Portuarios.

- Aplicar las Leyes Portuarias y Reglamentos al uso de los Servicios y Facilidades.

- Recaudar las Tasas relativas a los servicios que presta, de conformidad con el Reglamento Tarifario y someter a consideración del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, las reformas que fueren necesarias.

A. Características de las Instalaciones

Puerto de Bolívar es uno de los puertos de más fácil acceso del mundo, pues, la presencia de la Isla Jambelí al oeste del Terminal, se constituye en un rompeolas natural.

Autoridad Portuaria actualmente cuenta con las siguientes instalaciones:

- Un Muelle de espigón puesto en servicio desde 1962, dos atracaderos

- Un Muelle marginal, situado en la ribera del estero que tiene una longitud de 360 metros, que permite el atraque simultáneo de 2 buques de hasta 20.000 TPM. (Toneladas de Peso Muerto).

- Existe otro espigón llamado de Cabotaje, dedicado especialmente al turismo con 60 metros de extensión y 5.7 metros de profundidad.

- Bodegas cerradas para almacenamiento y procesamiento y para carga de exportación.

- Dos patios al aire libre para contenedores y otras mercaderías

- Cuenta con una bodega exclusiva para mercadería de importación y patios de estacionamiento, funcionales para vehículos de transporte bananero.

No existe enlace ferroviario. Los servicios de suministro de combustible a buques se hacen por intermedio de buques cisterna; el suministro de agua es provisto por el sector Privado.

Puerto de Bolívar está bien dotado de vías de circulación interior y parqueos para vehículos, especialmente luego de las adecuaciones realizadas durante los años 1999 y 2000, las superficies están adecuadamente pavimentadas y toda el área cuenta con servicios de alumbrado público y distribución de energía eléctrica. El puerto tiene un cerramiento completo y en buen estado de mantenimiento.

Para desarrollar las actividades diarias en Autoridad Portuaria trabajan, además, personal de 82 empresas privadas entre agencias navieras, exportadoras, operadoras de buques, operadoras de carga, así como empresas de servicios complementarios.

Semanalmente ingresan próximamente 300 transportes de banano de exportación a los muelles de Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar lo que genera trabajo para el sector de la transportación.

B. Zona de Influencia

La zona de influencia de Puerto de Bolívar esta determinada por los puntos de origen y destino, de la carga manejada a través del puerto y movilizada por la red de transporte terrestre.

Figura Nº 10
Embarque de Banano desde Puerto de Bolívar

Fuente: Dirección Municipal de Turismo. Administración 2005-2009

La ubicación geográfica del puerto determina a la región austral del país como la zona natural de influencia incluyendo a las provincias de Azuay, Cañar, Loja, Zamora Chinchipe, Morona Santiago y el Oro, tanto para productos de exportación como para aquellos de importación.

Se estima que aproximadamente 500.000TM, correspondientes en sus tres cuartas partes a exportación y el resto a importación, pertenecen a la zona de influencia de Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar.

Existe un flujo de carga importada que ingresa por los puertos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Bolívar y que se dirige a las provincias de Guayas, El Oro, Pichincha, Tungurahua y Azuay. La carga hacia la provincia de El Oro es transportada principalmente por Puerto de Bolívar, mientras que la carga hacia las otras provincias proviene del puerto de Guayaquil.

Básicamente el Puerto de Guayaquil es su principal competidor con solamente 182 Km. de distancia, disputando con la carga de importación como de exportación de la zona de influencia de Puerto de Bolívar.

De esta manera la carga que ingresa por ese puerto con destino a las provincias, está distribuida en su mayor parte en la provincia de Guayas, con un 73% del total, seguida por la provincia de Pichincha con alrededor del 22% y a las provincias del Austro con 3%.

En el año 2002 Puerto de Bolívar movilizó 1.523.206 Toneladas, que representa el 17.66% del total de la carga de exportación de los cuatro puertos comerciales.

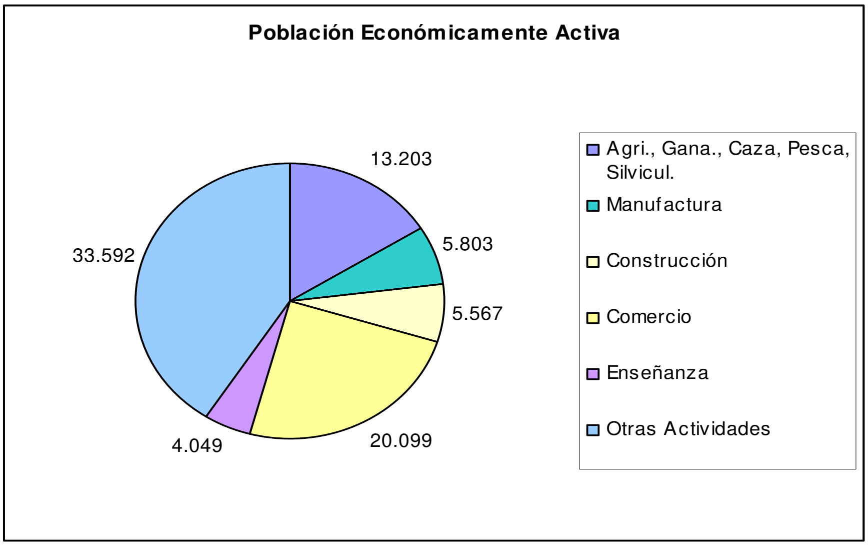
El producto de exportación más importante que pasa por Puerto de Bolívar es el banano (92% de la carga total), por lo cual es frecuentemente mencionado como puerto bananero.

2.2.3 Población Económicamente Activa

Se considera Población Económicamente Activa (PEA), a la población comprendida entre 15 y 65 años de edad, que están cumpliendo funciones productivas.

Según fuentes de el INEC, la población del cantón Machala se destaca en el campo comercial, que representa el 24.42% del total de la Población Económicamente Activa, le sigue en importancia el trabajador del área agrícola, silvicultura y pesca con un equivalente al 16.04%, es decir el comercio y la agricultura tienen una mayoritaria importancia en el desarrollo del cantón.

Gráfico Nº 3
Población Económicamente Activa
Machala, según ramas de actividad, año 2001



Fuente: INEC; Censos de población 1950-2001. Elaborado por autores.

2.2.4 Actividades Comerciales

La ciudad de Machala y su parroquia Puerto de Bolívar desde la década de 1920 conocieron un periodo de bonanza económica con el auge cacaotero, que ocupó durante las primeras décadas del siglo XX el primer renglón mundial y posteriormente en la década de los cincuenta comenzó el auge bananero que debido a su producción y calidad nos llevó a ser el principal exportador del banano del mundo.

Siendo este último producto hasta la actualidad el principal sostén económico de la provincia de El Oro, permanente generador de fuentes de empleos y desarrollo industrial; fruta que se exporta a través de Puerto de Bolívar a diferentes países de cuatro continentes, convirtiendo a la provincia en una de las principales productoras y exportadoras de banano en el mundo.

Otras de las actividades que influyen en la parte comercial de Puerto de Bolívar son las constituidas por labores pesqueras y marisqueras que se han desarrollado gracias a que a lo largo de la franja costanera existe un ecosistema muy importante como lo constituye el manglar; es decir, una integración e interacción armónica de plantas, animales, luz, calor, agua y hombre que forma una larga y compleja cadena de vida.

A la vez, estas actividades se han caracterizado por ser desarrolladas por familias, contando con la colaboración ocasional de otros miembros de la comunidad, situación que no favoreció a la estructuración de agrupaciones pesqueras de mayor capacidad, con inversión de capitales capaz de innovar formas y procedimientos extractivos. Es decir, esta actividad permitió el desarrollo de una economía artesanal doméstica y que ha servido para el auto consumo de la región.

CAPITULO III

Determinación de la Planta Turística, Atractivos Turísticos e Infraestructura existentes en el área de estudio.

3.1 Planta Turística

Los servicios que se venden a los turistas son elaborados por un subsistema al que se denomina planta turística, que está integrada por dos elementos: el Equipamiento y las Instalaciones. Tal como lo manifiesta Roberto Boullón (1985) en su libro “Planificación del Espacio Turístico”.

La planta turística se basa en la combinación de bienes y servicios, lo que constituye otro aspecto de los recursos disponibles para ofrecerlos a quienes lo demandan. Esta planta esta formada por las instalaciones y el equipo de producción de bienes y servicios que satisfacen lo que requiere el turista en su desplazamiento y estancia en el destino escogido.

3.1.1 Equipamiento Turístico

Según Boullón (1985:42) el equipamiento es parte de la planta turística e incluye todos los establecimientos administrados por la actividad pública o privada que se dedican a prestar los servicios básicos. El mismo autor que divide el equipamiento en cuatro categorías:

- Categoría 1 : Alojamiento
- Categoría 2 : Alimentación
- Categoría 3 : Esparcimiento
- Categoría 4 : Otros servicios

A. Alojamiento

En lo que respecta a la categoría uno "Alojamiento", según Boullón (1985:41) esta categoría se divide en los siguientes tipos:

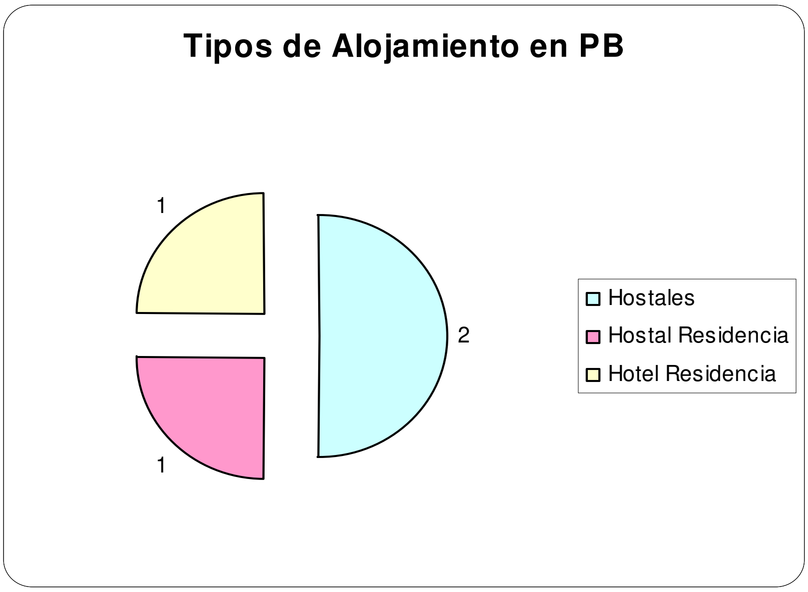
Tabla Nº 11
Tipos de Alojamiento según Roberto Boullón

Categoría	Tipo
Alojamiento	Hoteles
	Moteles
	Hosterías y Posadas
	Pensiones
	Aparthoteles
	Condominios (unidades o conjuntos)
	Cabañas
	Albergues
	Trailer Parks
	Campings
	Camas en casas de familia
	Casas (unidades)

Fuente: Boullón Roberto, PLANIFICACIÓN TURISTICA. Elaborado por autores, Septiembre 2007

En el siguiente cuadro se identifica los tipos de alojamiento que existen en la Parroquia Urbana de Puerto Bolívar. (Ver anexo A)

Gráfico No. 4
Tipos de Alojamiento en el Malecón de Puerto de Bolívar



Fuente: Investigación realizada por autores, Septiembre 2007.

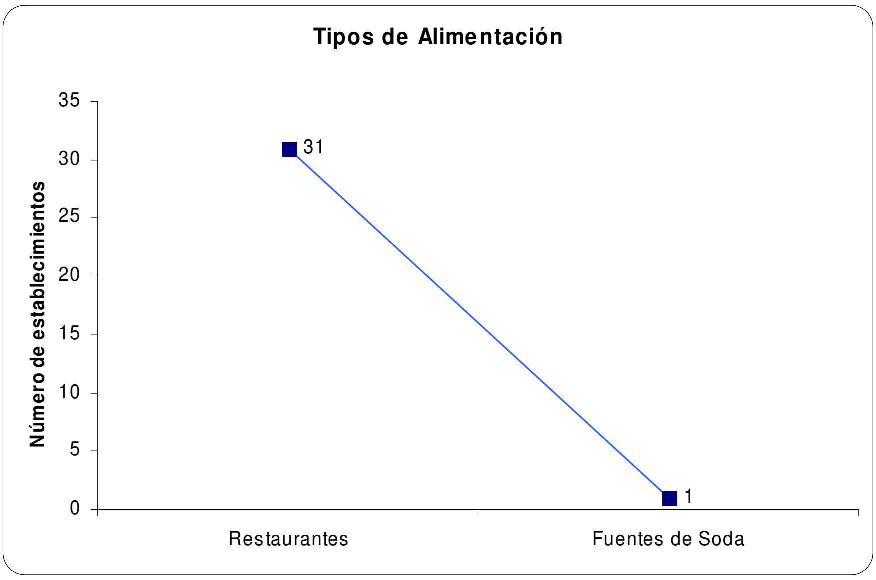
B. Alimentación

En lo que respecta a la categoría dos “Alimentación”, según Boullón (1985:41) esta categoría se divide en los siguientes tipos:

- Restaurantes
- Cafeterías
- Quioscos
- Comedores Típicos (palapas, taquerías, ostionerías, parrillas, etc.)

De acuerdo a lo investigado, en la Parroquia de Puerto de Bolívar hemos podido identificar los siguientes tipos de alimentación.

Gráfico No. 5
Tipos de Alimentación en el Malecón de Puerto de Bolívar



Fuente: Investigación realizada por autores, Septiembre 2007

Entre los restaurantes que se mencionan en la tabla (ver anexo B), es necesario aclarar que Parrilla's Bar tour Brother, La Barca, Pepe's, Sarita, Waikiki, Ladisiar, Laurita, Marisquería Azul Azul, Nuevo Edén, Sarita y Portezuelo, son los que legalmente se encuentran inscritos en la Cámara Provincial de Turismo de El Oro.

Mientras que los restantes no están inscritos legalmente en esta institución, sin embargo consideramos importante identificarlos debido a que se encuentran ubicados en el malecón de Puerto de Bolívar.

Fotografía Nº 1
Los Mejores Ceviches del Mundo en el Malecón Puerto de Bolívar

Fuente: Fotografía tomada por autores, Octubre 2007.

Estos locales ofrecen comida típica especializada en productos del mar, entre los platos más comunes que se pueden encontrar en cualquiera de los restaurantes ubicados a lo largo del malecón, podemos mencionar al filete de corvina, de pargo o de albacora, cebiche de camarón, de cangrejo, de ostiones o de concha como las denominadas "pata de mula", sopas marineras, entre otros. Los precios se establecen de acuerdo a productos utilizados para la elaboración del plato y pueden variar desde los $4.50

hasta los $8.00. En cuanto al servicio de alimentación que se presta en el malecón, debemos de indicar que en general todos estos restaurantes atienden de lunes a domingo desde las 10h00 hasta las 20h00 aproximadamente. Cada restaurante tiene un promedio de 15 mesas lo que da lugar a que tenga la capacidad de atender a la vez a un promedio de 60 personas, dependiendo de la cantidad de mesas de cada local.

La preparación de la comida se inicia al momento de realizar el pedido, por lo que los clientes pueden degustar de un plato recién preparado. Sin embargo, esto dificulta la agilidad para consumir el alimento, debido a que según los datos recopilados por investigación de campo, el tiempo de espera que existe desde que se realiza el pedido hasta que se lo empieza a consumir oscila entre los 30 a 40 minutos, lo cual se puede considerar como un punto desfavorable en el servicio que se brinda.

La variedad y el sabor de la actividad gastronómica de estos restaurantes han sido considerados como un importante atractivo de la parroquia ya que junto al turismo hacia el archipiélago de Jambelí son capaces de impulsar el traslado y visita de personas a este sitio sólo con el fin de poder degustar cualquiera de estos platos.

En lo que respecta a “Fuentes de Soda” cabe resaltar que no es parte de la clasificación de tipos de alimentación según lo expuesto por Boullón (1985:41). Sin embargo la Dirección Provincial de Turismo de El Oro ha realizado la clasificación de esta manera en el catastro provincial realizado en el mes de febrero del 2007.

Ritzi Bar se encuentra ubicado en la parroquia de Puerto de Bolívar, más no es parte de nuestro análisis puesto que no se encuentra ubicada en nuestra área de estudio que es el malecón de la parroquia.

C. Esparcimiento

En lo que respecta a la categoría tres “Esparcimiento”, según Boullón (1985:41) esta categoría se divide en los siguientes tipos:

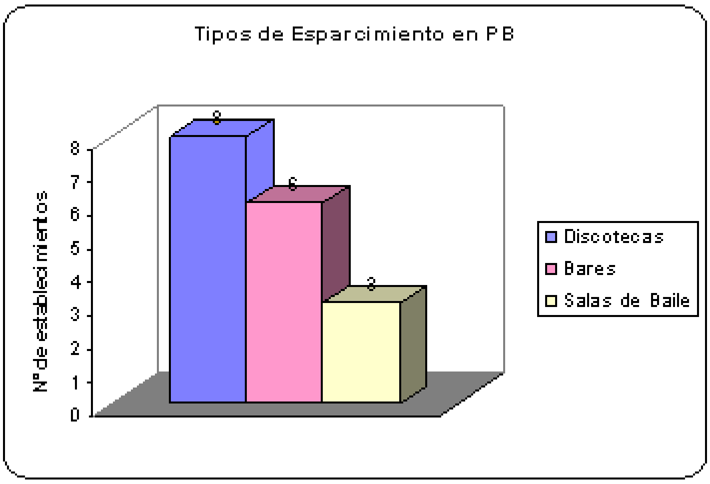
Tabla Nº 12
Tipos de Esparcimiento según Roberto Boullón

Categoría	Tipo
Esparcimiento	Night Clubs
	Discotecas
	Bares
	Casinos y otros juegos de azar
	Cines y Teatros
	Otros espectáculos Públicos (foros, rodeos)
	Clubes Deportivos
	Parques Temáticos

Fuente: Boullón Roberto, PLANIFICACIÓN TURISTICA. Elaborado por autores. Octubre 2007

De acuerdo a lo investigado, en la Parroquia de Puerto de Bolívar hemos podido identificar los siguientes tipos de establecimientos de esparcimiento:

Gráfico Nº 6
Tipos de Esparcimiento en el Malecón de Puerto de Bolívar



Fuente: Investigación realizada por autores, Septiembre 2007

Entre las discotecas mencionadas en la tabla (Ver anexo C), solamente Karaoke Azul Azul y Pepe’s se encuentran ubicadas en el malecón de Puerto de Bolívar, cuentan con 15 y 12 mesas respectivamente y tienen la capacidad de albergar entre 50 y 60 personas aproximadamente.

Destacando además que “Salas de Baile” no es parte de la clasificación de tipos de esparcimiento según lo expuesto por Boullón (1985:41). Sin embargo la Dirección Provincial de Turismo de El Oro ha realizado la clasificación de esta manera en el Catastro de la Provincia de El Oro en febrero del 2007.

Además de los bares y salas de baile especificados anteriormente, debemos mencionar que a lo largo del malecón se encuentra un número importante de barras que no cumplen con los respectivos permisos de funcionamiento y que no se encuentran afiliadas a la Cámara Provincial de Turismo de El Oro.

Fotografía Nº 2
Barra Bar en el Malecón Puerto de Bolívar

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

Estas barras popularmente reciben el nombre de barra-bar entre las que podemos mencionar: Manhatan Beer, Salinas Inn, Tutto Bene, The Friends, Marco’s beer, Bar Cheep’s, American Hits, Bar Miguel, American Forever, Barra bar Boricua.

Estas barras se encuentran ubicadas en su mayoría en la parte sur del malecón de Puerto de Bolívar y según las encuestas que se realizaron en el lugar, el 95% de los encuestados consideran que estas zonas son nada seguras, especialmente los fines de semana por las noches.

Los barra-bar, son especialmente visitados por pescadores de la parroquia y moradores de la zona que se concentran en estas barras y lo consideran un punto de distracción.

Cada barra-bar tiene aproximadamente un espacio de 18 metros cuadrados, espacio que no abastece la cantidad de personas que acuden a este tipo de lugares, lo que da lugar a que se aglomeren en la parte vehicular del malecón, obstruyendo el tráfico de los visitantes nocturnos del malecón y dando un aspecto de inseguridad.

D. Otros Servicios

En lo que respecta a la categoría cuatro “Otros Servicios”, según Boullón (1985:41) esta categoría se divide en los siguientes tipos.

Tabla Nº 13
Otros Servicios según Roberto Boullón

Categoría	Tipo
Otros Servicios	Agencias de Viajes
	Información
	Guías
	Comercio
	Cambios de Moneda
	Dotación para Congresos y Convenciones
	Transportes Turísticos
	Primeros Auxilios
	Guarderías
	Estacionamiento

Fuente: Boullón Roberto, PLANIFICACIÓN TURISTICA. Elaborado por autores. Septiembre 2007

En la Parroquia de Puerto de Bolívar hemos podido identificar los siguientes tipos de esparcimiento:

Tabla Nº 14
Dotación para Congresos y Convenciones en el Malecón de PB

Nombre	Dirección	Plaza
Viejo Muelle de Cabotaje	Malecón Puerto de Bolívar	50

Fuente: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo de El Oro. Elaborado por autores. Septiembre 2007

El Antiguo muelle de cabotaje, además de ser un importante atractivo turístico de la parroquia de Puerto de Bolívar, presta sus instalaciones para el desarrollo de convenciones artísticas y educativas. Se encuentra ubicado en el malecón de Puerto de Bolívar y tiene capacidad de albergar hasta 50 personas.

Fotografía Nº 3
Antiguo Muelle de Cabotaje en el Malecón Puerto de Bolívar

Fuente: Fotografía tomada por autores, octubre 2007

En la actualidad, es administrado por la Casa de la Cultura Núcleo de El Oro y es un lugar donde se puede disfrutar de espectáculos culturales, además de que todos los viernes se proyectan películas y videos también de índole cultural en pantalla gigante especialmente dirigida para los niños de las escuelas de la parroquia.

Tabla Nº 15
Transportes Turísticos en el Malecón de PB

Nombre	Dirección	Lanchas	Plaza
Coop. Rafael Morán	Muelle de Cabotaje	20	20
Coop. 31 de Julio	Muelle de Cabotaje	20	20

Fuente: Investigación de Campo. Elaborado por autores. Septiembre 2007.

Las dos únicas cooperativas de transporte marítimo turístico en el actual muelle de cabotaje son la Coop. Rafael Morán Valverde y la Coop. 31 de Julio.

Fotografía Nº 4
Coop. de Transportes Turísticos
Malecón Puerto de Bolívar

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

Estas cooperativas brindan el servicio de traslado especialmente a la Isla de Jambelí con una tarifa de $ 2.40 que incluye la ida a la isla y retorno al muelle y los horarios en los que empiezan sus recorridos varían desde las 06h00 hasta 18h00.

También es posible contratar las lanchas para otro tipo de recorridos que pueden incluir otras islas del archipiélago como La Isla del Amor, Santa Clara, San Gregorio, entre otras y otros lugares como las diferentes camaroneras aledañas al sector.

3.1.1 Instalaciones turísticas

Con el fin de proporcionar información más amplia, consideramos necesario incluir el concepto de instalación según Boullón (1985:42) las instalaciones son las construcciones especiales cuya función es facilitar la práctica de actividades netamente turísticas. Y se dividen en las siguientes categorías:

Tabla Nº 16
Instalaciones Turísticas según Roberto Boullón

Categoría	Tipo
De Agua y Playa	Marinas
	Espigones
	Muelles
	Palapas, quinchos o ramadas
	Carpas o tiendas
	Sombrillas
	Reposeras
	Observación submarina
De Montaña	Miradores
	Circuitos de senderos
	Refugios
	Funiculares
	Teleféricos
	Ski Lift
	Poma lift
Generales	Piscinas
	Vestuarios
	Juegos infantiles
	Golf
	Tennis
	Otros deportes
	Pasarelas, puentes

Fuente: BOULLÓN, Roberto (1985). Planificación del Espacio Turístico. México D.F. Editorial Trillas.

En la Parroquia de Puerto de Bolívar hemos podido identificar en la categoría de *Agua y playa* solamente el tipo: “Muelles”, ya que el Malecón de Puerto de Bolívar cuenta con un muelle de cabotaje al servicio de embarcaciones turísticas con destino a las islas y playas del Archipiélago de Jambelí.

Fotografía Nº 5
Muelle de Cabotaje
Malecón Puerto de Bolívar

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

Con respecto a la categoría *Generales,* identificamos el tipo: “Juegos infantiles”. Por motivo que encontramos en varias partes del malecón de Puerto de Bolívar diversas clases de juegos instalados para la recreación de los niños como por ejemplo: carruseles, gusanito, juegos inflables, entre otros.

Fotografía Nº 6
Juegos Infantiles
Malecón Puerto de Bolívar

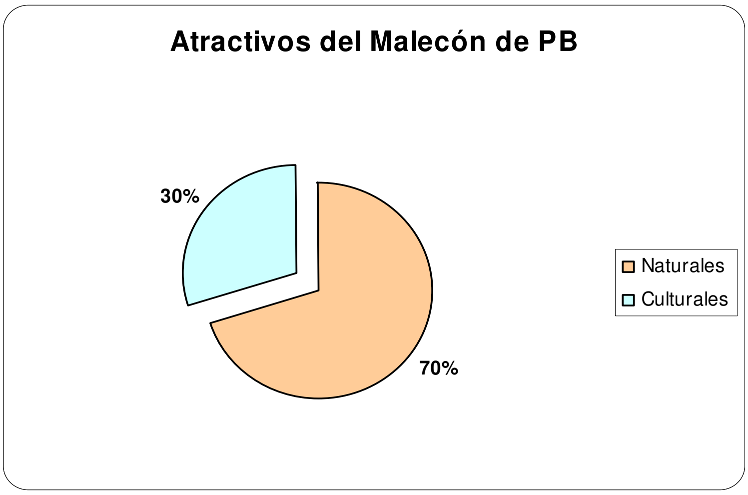
Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

3.2 Atractivos Turísticos

Todo lugar que constituye un destino turístico debe tener una serie de características que motive el desplazamiento temporal de los viajeros.

Estas características se denominan atractivos turísticos, porque son los que llaman y atraen la atención al turista. Desde el punto de vista de la región visitada estos atractivos forman parte de los recursos turísticos, porque constituyen lo que pueden ofrecer al visitante. Entre los atractivos que posee el Malecón de PB, tenemos tanto naturales como culturales.

Grafico Nº 7
Atractivos Turísticos en el Malecón de PB



Fuente: Catastro de la Provincia de El Oro, Febrero 2001. Dirección Provincial de Turismo de El Oro.

3.2.1 Naturales

La parroquia de Puerto de Bolívar no goza de atractivos turísticos naturales, por lo tanto consideramos incluir los sitios naturales de gran importancia que son aledaños al área de estudio, debido a que Puerto de Bolívar es el centro de distribución para la visita de estos atractivos por su condición de puerto. Entre los cuales podemos mencionar: Archipiélago de Jambelí, Isla Jambelí, Isla del Amor, Isla Santa Clara, Isla San Gregorio y Saca Mano.

Archipiélago de Jambelí

El Archipiélago de Jambelí, pertenece políticamente a la jurisdicción del cantón Santa Rosa desde Abril 24 de 1897, Geográficamente esta localizada con una latitud de 3º11'–3º26', y con una longitud de 80º05'-8º17'. Su temperatura oscila entre 20 a 22ªC.

Gracias a la principal red hidrográfica, el río Arenillas desemboca en el canal de Jambelí sobre el Océano Pacifico que da lugar a la formación del Archipiélago de Jambelí.

El Archipiélago de Jambelí tiene una extensión de 293 Km2, y lo conforma un grupo de 5 islas, entre las importantes tenemos: La Isla Jambelí, La Isla del Amor y La Santa Clara. Además de diversos islotes separados de tierra firme continental entre sí por varios esteros y canales.

Estos ecosistemas de gran importancia contienen una amplia biodiversidad de especies acuáticas y marinas, como presentan en su flora especies de mangle negra, coco, canavalia marítima, mangle rojo y el muyuyo.

Dentro de la fauna podemos encontrar entre las aves más comunes a las garzas blancas y pelícanos y en las áreas lodosas entre las raíces del manglar se encuentran diversidad de especies entre ellas moluscos crustáceos: cangrejos, jaibas, concha prieta, concha pata de mula y diferentes especies de ostiones.

Para llegar al Archipiélago de Jambelí, el recorrido se lo realiza en embarcaciones que salen desde el malecón de Puerto de Bolívar y su tiempo de duración es de aproximadamente 2 horas para recorrer todo el archipiélago[51]. (Ver anexo D).

Isla Jambelí

La isla de acuerdo con las coordenadas geográficas, sus límites se definen según el I.G.M.: Por el Norte 80° 02´ 30´´ de longitud oeste y desde 03° 12´ 22´´ latitud sur. Al sur desde los 80° 02´ 54´´ longitud oeste a 03° 14´ 30´´ latitud sur. Al este desde los 80° 02´ 48´´, longitud oeste a 03° 14´ 30´´ latitud sur. Al oeste desde 80° 02´ 19´´ longitud oeste a los 03° 13´ 02´´ latitud sur. Su clima es cálido de escasa precipitación pluvial, su temperatura oscila de 20 a 22ªC.

La franja de playa destinada al turismo se extiende a lo largo de 850m. frente al Océano Pacífico. Se caracteriza por tener un suelo plano y salitroso con una altura de 2.30m sobre el nivel del mar.

[51] CATASTRO DE LA PROVINCIA DE EL ORO, Febrero 2001.Dirección Provincial de Turismo de El Oro.

Hacia la zona este de la Isla y limitando con el estero Santa Rosa se ubica la industria camaronera que restringe las posibilidades de expansión de la zona turística y residencial.
Actualmente el área de los manglares ha disminuido, ya que con el inicio de la producción camaronera estas áreas han sido explotadas indiscriminadamente, afectando el equilibrio ecológico del área.

El recurso vegetal de la Isla Jambelí lo constituye una escasa vegetación (matorrales) apta para vivir en aguas saladas y bosque de manglar. En la zona de playa podemos encontrar escasas palmeras y plantas rastreras.

La base económica de la isla Jambelí la constituye principalmente el turismo seguido de la pesca, el comercio y la actividad camaronera. La mayor parte de la población se dedica al comercio, actividad que particularmente está orientada a la venta de comidas preparadas, refrescos, y prestación de servicios turísticos como alquiler de cabañas.

A la isla Jambelí llega un importante flujo turístico nacional y extranjero que han convertido a este lugar en una de las alternativas turísticas de esparcimiento y recreación.

La única vía de acceso a la isla Jambelí, es la marítima, es decir, utilizando lanchas o botes; para el servicio turístico. En la Isla Jambelí no existe alcantarillado por lo que disponen de pozo séptico. Además cuenta con servicio de energía eléctrica a través de generadores de propiedad de Emeloro, pero no es un servicio permanente, sino irregular ya que se suministra el fluido eléctrico en ciertas horas del día y de la noche.

En la isla no existe agua potable, la población se abastece de agua extraída desde Puerto de Bolívar utilizando tanques o canecas que son transportadas en lanchas y botes. Por otro lado también existe un pozo de tres metros de profundidad de donde se extrae agua salobre[52]. (Ver anexo E).

Isla del Amor

La isla del amor forma parte de una de las principales islas que conforman el Archipiélago de Jambelí. Se encuentra ubicada en el canal de Jambelí, entre Puerto de Bolívar y el Balneario El Coco.

Geográficamente está localizada en 3º16 de latitud sur y con una longitud de 80º00' oeste, la temperatura promedio oscila entre 22ª C. Su extensión es de aproximadamente una hectárea, de los cuales el 0.8 ha corresponden a bosque de manglar.

---

[52] Ibíd.

Su bosque de manglar es un bosque de diversas poblaciones de mangle, entre los que podemos encontrar es el mangle rojo, mangle saldado y el mangle negro. La isla del Amor, es considerada como una isla de refugio y anidación de aves marinas, misma que posee un centro de interpretación para la observación de garzas blancas, fragatas, piqueros patas azules y garzas blancas pequeñas.

EL agua que rodea la isla no puede ser utilizada directamente para consumo humano ni para baño, por tanto se recomienda ser utilizada para riego agrícola. Las aguas salobres de salinidad aproximadamente de 20/1000 (partes por mil), su transparencia: 10 cm., análisis de colimetría es de 2200 gérmenes/ml (alto) coliformes 1 gérmenes (leve).

La playa tiene aproximadamente 20 x 8 m de arena, cuya dimensión es variable de acuerdo a la marea, cuando hay aguajes fuertes no queda despejada nada de playa, siendo difícil deslizarse por el lodo que queda en ciertas partes de la playa después de la bajada de la marea.

Esta Isla debe ser visitada por visitantes, pero tomando las debidas precauciones para no interrumpir la anidación de las aves marinas, por lo cual deberían diseñarse senderos e identificarse los sitios y épocas de anidación, a fin de que no se interrumpa este proceso por impacto humano.

Para poder llegar a esta isla, el punto de partida desde territorio continental comprende desde el muelle de cabotaje ubicado en el malecón de Puerto de Bolívar y su acceso depende totalmente de las mareas[53]. (Ver anexo F).

Isla Santa Clara

La isla Santa Clara se encuentra a 43 kilómetros de la costa ecuatoriana saliendo desde Puerto de Bolívar, está localizada geográficamente a 3º10' latitud sur y 80º26'de longitud oeste, la temperatura oscila entre los 27ªC.

Esta isla tiene un área aproximada de 5 hectáreas. Posee una extensa playa de aproximadamente 2 kilómetros. Entre su flora se destaca: la cortadera, gramínea, capparis, muyuyo y el cactus. Entre su flora tenemos. El pelicano pardo, regata real, piquero de patas azules y lagartijas.

La isla santa Clara turísticamente tiene un gran potencial, ya que es utilizada para el ecoturismo, refugio de aves, observatorio de ballenas, pesca submarina. Para realizar recorridos a esta isla se contratan embarcaciones

---

[53] Ibíd.

ubicadas en el muelle de cabotaje de Puerto de Bolívar y sus costos varían dependiendo del tiempo que se la contrata[54]. (Ver anexo G).

Isla San Gregorio

Esta isla esta ubicada geográficamente a 3º21' de latitud sur y a 80º17' de longitud oeste. Su temperatura oscila entre los 22ªC Cuenta con una extensión de 2 hectáreas, es necesario aclarar que cuando la marea sube cubre totalmente la playa.

Dentro de su flora podemos destacar a la uña de gato y con respecto a la fauna encontramos a la fragata y al pelicano.

En el plano turístico, esta isla es usada para recreación y balneario durante la temporada alta[55]. (Ver anexo H).

Saca Mano

Este atractivo se encuentra ubicado geográficamente a 3ª18' de latitud sur y a 80º01' de longitud oeste. Su temperatura oscila entre 25ªC y 27ªC. Desde este atractivo se puede ver un panorama compuesto de varios ramales de agua que conducen a diferentes esteros formando una

[54] Ibíd.
[55] Ibíd.

enmarañada red hídrica en donde sólo los pescadores conocedores de esta intrínseca maraña de esteros pueden navegar sin perderse.

En el recorrido hacia el atractivo se pueden observar las poblaciones de manglar en diferentes estados de crecimiento en toda su extensión, entre los cuales podemos encontrar mangle rojo, mangle negro y mangle blanco. En lo que respecta a la fauna, se puede observar crustáceos como la jaiba, cangrejo, mejillón. En cuanto a aves tenemos: la garza blanca. Y de mamíferos solo se puede observar al cusumbo.

A lo que se refiere a las actividades de Acuacultura, en 1997 se comienza con la cría de concha en corrales en donde permanecen 6 meses en engorde. Para adquirir experiencia sobre el mejor crecimiento de la concha se las ha medido durante 8 meses. Este cultivo inició con 2.000 conchas regaladas. La cosecha es cada 3 meses, pero actualmente demora 6 meses.
Por lo cual se requiere de un asesoramiento técnico, el mismo que al momento PMRC para cambiar la forma de crianza. El presidente de la Cooperativa Estrella del Mar. Alberto Torres, y los comuneros al momento tienen a su cargo el cultivo de conchas y la reforestación del manglar de Saca Mano la cual se realiza cada 2m, requiriéndose 10.000 plántulas, de las cuales 6.000 permanecen vivas al momento.

Este atractivo es conservado desde hace dos años, ya que fue entregado en custodia a la asociación de concheros "Venecia del Mar" por la UCV de El Oro el 26 de Marzo de 1996, por lo tanto para llegar a visitar este atractivo se debe coordinar la visita con el presidente de dicha asociación[56].
(Ver anexo I).

3.2.2 Culturales

En el desarrollo de nuestra tesis, hemos podido identificar que la Parroquia de Puerto de Bolívar cuenta con los siguientes atractivos culturales: Viejo Muelle de Cabotaje, Camaroneras, Plato Especial de la Casa.

Viejo Muelle de Cabotaje

El viejo muelle de cabotaje de puerto de Bolívar se encuentra ubicado en el malecón de dicha parroquia. Su localización geográfica es de 3º16' de latitud y a 80º00' de longitud. Entre los centros urbanos má cercanos al atractivo tenemos a Machala y la Isla Jambelí.

[56] Ibíd.

Esta pequeña pero importante obra de ingeniería se destaca por ser la única en su tipología, construida e inaugurada en 1903, sirvió como puerto de salida para el comercio en el austro ecuatoriano. Este atractivo se convirtió en el muelle principal del sur del Ecuador, siendo único que cuenta con desembarque en seco y en el cual se puede admirar a manera de ceremonia el desembarque de la pesca típica, este muelle no solo se prestó para salida productos como el cacao, café sino también sirvió de llave para el turismo hacia el Archipiélago de Jambelí.

En su distribución espacial, el muelle de cabotaje tiene forma de "L", como un brazo que se extiende desde el malecón hasta el mar, tiene un largo de 60mts y un ancho de 5mts. Originalmente fue elaborado con tablas de mangle y en la actualidad ha sido sustituido por una losa de hormigón que es sostenido por vigas y pilares.

Este atractivo ha sido intervenido, tanto en su infraestructura e instalación así como en su ornamentación, con el propósito de convertirlo en un centro cultural que incluye sala de exposiciones para eventos culturales donde se proyectan todos los viernes películas y videos culturales en pantalla gigante de alta resolución.

En el interior del viejo muelle también encontramos el museo marino de Geomer García, que cuenta con ejemplares marinos, recogidos en su mayoría, en la costa del Archipiélago de Jambelí, de las playas, esteros y en los estuarios que rodean la parroquia de Puerto de Bolívar.

En el museo encontramos muestras marinas de varios tipos como: moluscos (la concha, caracoles, pulpos y calamares), crustáceos (cangrejos, langostas y camarones) y equinodermos (entre ellos algunos tipos de estrellas y pepinos de mar), así mismo podemos identificar varias clases de corales, peces caballos de mar. Pequeños tiburones, huesos de ballenas y fósiles recogidos de la Isla Santa Clara. Algunos de estos ejemplares se encuentran disecados mientras que otros conservados con la técnica de la taxidermia, los que hacen parecer vivos y conservados en su forma habitual.

Su construcción es rústica hecha con caña y madera, su ingreso tiene un costo de $0.50 para adultos y $0.25 para niños[57]. (Ver anexo J).

Camaroneras

Las camaroneras que rodean la parroquia de Puerto de Bolívar se encuentran ubicadas geográficamente a 3º15’ de latitud sur y a 79º59’ de longitud oeste, con una temperatura que oscila los 28ªC.

---

[57] Ibíd.

Estas piscinas camaroneras se encuentran ubicadas por lo regular al sureste de Machala y al oeste de Puerto de Bolívar. El área de una camaronera corresponde a un conjunto de piscinas en forma rectangular de varios tamaños, especificando si son piscinas de crecimiento o engorde de camarón. Este tipo de atractivos como son las camaroneras, es donde se cría y cosecha camarón para su posterior exportación[58]. (Ver anexo K)

Plato Especial de la Casa

Se lo considera como un atractivo ya que mantiene las tradiciones y forma parte de la gastronomía típica del área, debido a que está elaborado a base de productos provenientes del manglar y del mar como: camarón, concha asada, cangrejo, pescado, almeja, calamar, arroz, lechuga, salsa de cebolla y verde frito.

El plato se lo puede encontrar en cualquiera de los establecimientos de alimentación ubicados en la calle malecón de la Parroquia de Puerto de Bolívar[59]. (Ver anexo L)

---

[58] Ibíd.
[59] Ibíd.

3.3 Infraestructura del Área de Estudio

3.3.1 Transporte

Medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Las clases de transporte que existen son: terrestre, aéreo y acuático.

a. Transporte Terrestre

La infraestructura del transporte vial de la parroquia de Puerto de Bolívar está conformada por una vía de 6 carriles, que la comunica directamente con el cantón Machala, y por la cual circula gran cantidad de vehículos de todo tipo incluyendo los grandes camiones bananeros y los buses de cooperativas para el servicio público y privado de pasajeros.

La parroquia de Puerto de Bolívar no cuenta con un Terminal de buses establecidos, sin embargo la población de esta parroquia se sirve del transporte público interno del cantón Machala, entre estos podemos mencionar las siguientes cooperativas: “Cuidad de Machala” y “Servicio Ejecutivo” ,cuya central de estacionamiento y dirección se encuentra ubicada dentro de la ciudad de Machala y por último tenemos la cooperativa “Oroconti S.A.” cuya matriz esta localizada en la parroquia urbana El Cambio. Reiterando las compañías de taxis que brindan su servicio a la población en general, ya sea desde Machala hasta Puerto de Bolívar o viceversa.

Consideramos indispensable determinar cuáles son las cooperativas de transportes intercantonal e interprovincial que llegan hasta la ciudad de Machala, poniendo a consideración que dicho cantón no posee un terminal terrestre, por lo cual, cada cooperativa de transporte tiene su propia agencia de partida y llegada de buses. (Ver anexo M).

Finalmente, para dar un mayor enfoque al tema de transporte terrestre, a continuación determinamos las respectivas distancias que hay desde Puerto de Bolívar con relación a los cantones de la Provincia de El Oro.

Tabla Nº 17
Distancias desde Puerto de Bolívar a los principales Cantones de la Provincia de EL Oro

Cantones	Distancia (Km.)
Huaquillas	77.90
Zaruma	111.70
Pasaje	24.7
El Guabo	25
Santa Rosa	33
Arenillas	55
Piñas	107
Portovelo	103.60
Chilla	85.70
Atahualpa	129
Balsas	83.80
Marcabelí	94
Las Lajas	86

Fuente: Folleteria "Machala más turismo, más desarrollo". Mapa Turístico. Ilustre Municipalidad de Machala. Dpto. de Turismo. Elaborado por autores. Septiembre 2007

b. Transporte Marítimo

Actualmente el transporte marítimo de Puerto de Bolívar, se basa en el muelle de cabotaje que fue construido por la entidad de APPB con el fin de servir al turismo que se dirige al balneario de la Isla Jambelí y demás lugares aledaños. En el mismo existen solamente dos cooperativas de transportes, "*Rafael Morán Valverde*" (con 20 embarcaciones) y "31 *de Julio*" (con 20 embarcaciones).

Las mismas que sirven como únicos medios de transporte marítimo al servicio de la población y de los visitantes del lugar, mismas que laboran todos los días, con una tarifa de $2.40 por persona desde Puerto de Bolívar hasta Jambelí y viceversa, cada embarcación tiene capacidad de 40 personas. El horario de atención al público (Puerto Bolívar – Jambelí - Puerto Bolívar)

Tabla Nº 18
Horario de Salida y Retorno de las Coop. de Transporte Turístico

SALIDA	RETORNO
07H30	07H30
09H00	08H15
10H00	10H30
11H00	12H00
12H00	13H00
13H00	14H00
14H00	15H00
15H00	16H00
16H00	17H00
18H00	18H00

Fuente: Elaborado por Autores. Septiembre 2007

Los días sábados, domingos y feriados, las embarcaciones salen una vez que estén llenas. Las lanchas cuentan con salvavidas personales Y aproximadamente cada viaje hacia la isla Jambelí dura 30 minutos.

También existen embarcaciones pequeñas privadas que son utilizadas para la comunicación del sector camaronero regional.

3.3.2 Comunicación

En cuanto al sistema telefónico se refiere, la empresa Pacifictel presta su servicio para líneas convencionales con cobertura para toda la parroquia, considerando que más del 70% del lugar no cuenta con el servicio telefónico.

También consideramos importante incluir todo lo correspondiente con la telefonía celular en la parroquia de Puerto de Bolívar donde existe una cobertura eficaz que brindan las compañías Porta, Movistar y Alegro PCS; las mismas que son las únicas empresas celulares que operan en todo el Ecuador, así como también es factible encontrar cabinas telefónicas de las mismas compañías en toda la parroquia.

3.3.3 Sanidad

Recolección de Basura

Según datos del INEC en el último censo del año 2001, el 50% de la población de la parroquia de Puerto de Bolívar se sirve al servicio de recolección y eliminación de basura mediante carros recolectores que están a cargo de la Ilustre Municipalidad de Machala; mientras que el 25% de la población realiza la eliminación de basura en terrenos baldíos o quebradas y el 25% a través de la incineración o entierro de la misma.

Eliminación de Aguas Servidas

Según datos del INEC en el último censo del año 2001, la parroquia de Puerto de Bolívar para la eliminación de sus aguas servidas se apoya en mayor proporción en una red pública de alcantarillado y en menor proporción lo realizan mediante un pozo ciego y un pozo séptico.

Abastecimiento de Agua

Según datos del INEC en el último censo del año 2001, en lo que respecta al abastecimiento de agua, la parroquia se sirve mayoritariamente de este servicio a través de la red pública, y en menor escala mediante un pozo, río, acequia o un carro repartidor.

Salud

Con relación a la sanidad de la parroquia de Puerto de Bolívar, tenemos dos sub-centros de salud comunitarios que prestan servicio de atención médica pública y que son:

- Sub-Centro de Salud de Puerto de Bolívar
- Sub-Centro de Salud del Barrio de Amazonas

También cuenta con un Hospital Municipal llamado "Dr. Pomelio Cabrera León", entidad que esta brindando atención médica profesional a la población de este lugar.

Cabe recalcar que Puerto de Bolívar no está exento de alguna enfermedad contagiosa o epidemia, tomando en cuenta que el puerto está rodeado de vertederos de agua servidas tanto del mismo lugar como los de Machala que desembocan al Estero Huaylá, convirtiendo la zona en un verdadero foco de contaminación al no existir las denominadas piscinas de oxidación para el tratamiento de aguas servidas.

3.3.4 Energía

Red Eléctrica

La población está servida por la Empresa Eléctrica Regional El Oro (EMELORO), la misma que provisiona la energía eléctrica a toda la provincia. Contando con su propia agencia - sucursal para el mejor servicio y atención al usuario en la parroquia de Puerto de Bolívar. Sin embargo cabe destacar que según datos del INEC en el último censo del año 2001 aproximadamente 1.186 viviendas gozan del servicio de electricidad y 41 viviendas no cuentan con este servicio.

Combustible

Puerto de Bolívar cuenta con dos gasolineras que son las únicas que brindan atención a toda la parroquia, una de ellas se encuentra ubicada en la parte norte de la misma, contando con un servicio de snack bar, mientras que la segunda, actualmente solo brinda servicio de combustible a la población.

En lo que al servicio de gas se refiere Puerto de Bolívar cuenta de cuatro distribuidores, los cuales se encarga de proveer de este servicio hacia toda la zona.

CAPITULO IV

Estudio y Análisis del uso del Malecón de Puerto Bolívar y el Flujo Turístico

4.1 Uso Histórico del Malecón

Para poder determinar el uso histórico que se le ha dado al malecón de Puerto de Bolívar, se realizó una entrevista el día 20 de Agosto del 2007 al Sociólogo Galo Salcedo Parrales, historiador y actual encargado del Archivo Histórico de la I. Municipalidad de Machala, para así considerar y recopilar ciertos puntos importantes que nos permitan realizar un factible análisis sobre el uso del mismo. (Ver entrevista en Anexo N)

Este puerto desde sus inicios se convirtió en una puerta de entrada y salida no sólo para la producción cacaotera, sino que también fue un medio de conexión social entre los poblados aledaños del puerto con Guayaquil y otras ciudades del país, aún desde cuando se llamaba Puerto Huaylá o también conocido como Puerto Pilo por el año de 1869, e incluso hasta después de fundado con el nombre actual de "Puerto de Bolívar" en 1883.

La idea de construir un muelle de madera en lo que hoy en día es el malecón de Puerto de Bolívar, fue mentalizada por el Sr. José María Ugarte quien en el año de 1869 era el Presidente del Cabildo, idea que a su vez fue aprobada por el consejo municipal.

Inicialmente este muelle fue un atracadero de pequeñas embarcaciones, ya que no disponía de las instalaciones portuarias necesarias para que el gobierno nacional lo declarara puerto de la república. Mismo que pasó a prestar servicios en abril de 1883 y que posteriormente el 18 de diciembre del mismo año fue inaugurado con el nombre de "Puerto de Bolívar".

Es necesario destacar que el establecimiento del muelle de madera en 1883, no da lugar a la creación del malecón como tal, sino que es recién a partir de 1938 que se establece parcialmente el muro de concreto del malecón de Puerto de Bolívar, mientras que todos los años anteriores lo que se entendía por malecón era un relleno de cascajo, conchas y piedras que trataba de cumplir con esta función.

Entre los intereses que hubieron para la creación del puerto en el lugar, estuvo la comercialización del principal producto agrícola de la época: "el cacao" y de otros productos en menor escala de producción destinados principalmente hacia la ciudad de Guayaquil. Otro motivo que influyó para la construcción del puerto, fue la necesidad que tenía la población orense de transportarse hacia otras ciudades del país, para lo cual este hecho es de una gran trascendencia histórica puesto que en esta época los principales medios de comunicación eran la fluvial y marítima debido a la falta de infraestructura de comunicación terrestre. De esta manera, se logra satisfacer las necesidades comerciales y culturales, fortaleciendo el progreso económico y financiero de la provincia de El Oro.

Para el año 1908, el movimiento comercial y social del malecón estaba suscrito a los viajes en los barcos de cabotaje; ya que existió una interrelación entre los barcos que llegaban desde Guayaquil y los traslados que hacían los ferrocarriles de “El Oro” desde Puerto de Bolívar a diferentes ciudades de la provincia, desembarcando sus vagones llenos de carga y de pasajeros en el malecón, a unos pasos del muelle de cabotaje.

El malecón de Puerto de Bolívar está lleno de tradiciones, memorias y leyendas, ya que desde fue sus inicios fue escenario de hechos importantes para la historia de esta parroquia, siendo incluso partícipe del conflicto naval de la batalla de Jambelí, puesto que desde sus instalaciones el 24 y 25 de julio de 1941 se fraguó la defensa ecuatoriana ante el ataque aéreo y marítimo peruano, que empezó con el bombardeo a las instalaciones portuarias en el malecón para luego trasladar el combate a mar abierto.

Otro hecho que llena de importancia al malecón del puerto es el “boom bananero” que se suscita aproximadamente desde 1950 y cuya producción era trasladada por los vagones de los ferrocarriles hasta el muelle de cabotaje por donde se iniciaba su exportación a otros países del mundo. Este suceso da lugar a la creación de la Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar debido al movimiento de exportaciones y a la falta de manejo y administración que el Gobierno tenía en ese entonces en el puerto.

Una vez creada esta institución en 1970, se construyen las instalaciones portuarias para brindar mayor facilidad al movimiento comercial y que junto al muelle de espigón dinamizaron las exportaciones, limitando el trabajo de los estibadores y cargadores de banano debido a que desde ese entonces toda las exportaciones e importaciones estaban obligadas a ser realizadas por medio del muelle de autoridad portuaria.

De esta manera el muelle del malecón de Puerto de Bolívar desde esa época hasta la actualidad permanece como un punto de conexión para el servicio de traslado de la comunidad local y de turistas hacia las diversas islas del archipiélago de Jambelí, quedando así el malecón como sitio de recreación para la comunidad local y visitantes de la misma provincia.

4.2 Identificación del Uso Turístico y Recreativo

En la actualidad el malecón tiene un considerable uso turístico y recreativo no solo por parte de los visitantes sino también de la comunidad que reside en la parroquia de Puerto de Bolívar, por tal motivo consideramos importante identificar en el presente estudio cuáles son las necesidades y opiniones de los usuarios con respecto al actual estado físico del malecón y de los diferentes servicios que se ofrecen en el lugar.

4.2.1 Comunidad Local

Para poder determinar el uso que la comunidad local le da al malecón de Puerto de Bolívar, se elaboró una encuesta dirigida a una muestra de 100 personas entre hombres y mujeres, mayores de 18 años y que se encuentren ubicados en el malecón. Estas encuestas fueron realizadas los días 11, 12, 18 y 19 del mes de agosto del 2007 entre las 15h00 hasta las 18h00 aproximadamente. (Ver encuesta en anexo O)

La información recopilada por medio de esta técnica investigativa nos permite identificar la forma en la que los habitantes de esta parroquia perciben el estado actual del malecón y sus necesidades como comunidad, aspectos imprescindibles que se deben de tomar en consideración para la elaboración de la propuesta de esta tesis.

A continuación daremos a conocer cada uno de los resultados de las encuestas dirigidas a los habitantes de Puerto de Bolívar para determinar el perfil de los encuestados y sus opiniones con respecto al malecón.

a. Edad y Género

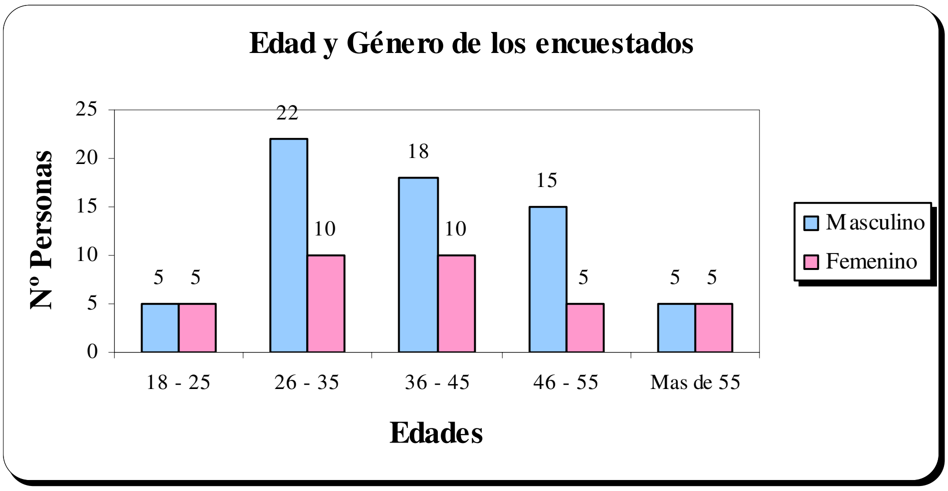
Del total de la muestra encuestada se identificó que el 66% corresponde al género masculino, mientras que el 34% pertenecen al género femenino. Con respecto a la edad de los encuestados, se determinó que el 10% son personas jóvenes cuya edad oscila entre los 18 y 25 años; el grupo con mayor porcentaje es el de personas jóvenes-adultas entre 26 y 35 años con un 32%, seguido del grupo de personas adultas de 36 a 45 años cuya cantidad de encuestas representa el 28% de la muestra; el 20% responde a las personas cuya edad está comprendida entre los 46 a 55 años y en menor porcentaje tenemos a las personas cuya edad es de más de 55 años con un 10% del total de las encuestas.

Tabla Nº 19
Perfil de encuestados de la comunidad local
según el Género y edad

Edad	Masculino	Femenino	Total	Porcentaje
18 - 25	5	5	10	10%
26 - 35	22	10	32	32%
36 - 45	18	10	28	28%
46 - 55	15	5	20	20%
Mas de 55	5	5	10	10%

Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007.

Gráfico Nº 8
Perfil de encuestados de la comunidad local según el Género y edad



Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007.

b. Nivel de instrucción

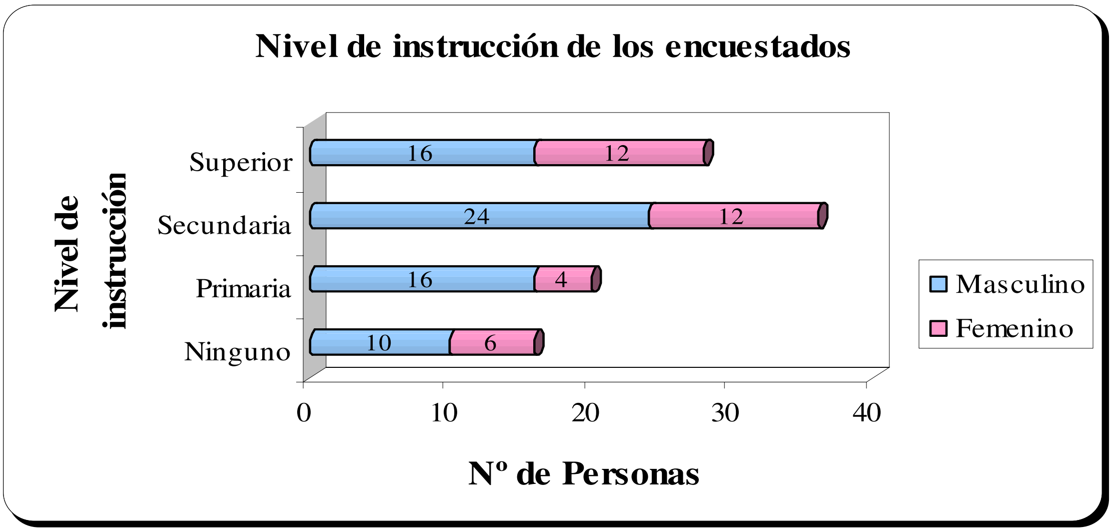
Del total de la muestra encuestada se pudo determinar que el 36% responde a las personas cuyo nivel de instrucción es secundario; con el 28% tenemos al grupo de instrucción universitaria; seguido del 20% que corresponde a las personas de instrucción primaria y finalmente tenemos que el 16% no poseen ningún nivel de instrucción educativo.

Tabla Nº 20
Perfil de encuestados de la comunidad local según el nivel de instrucción

Nivel de instrucción	Hombres	Mujeres	Total	Porcentaje
Ninguno	10	6	16	16%
Primaria	16	4	20	20%
Secundaria	24	12	36	36%
Superior	16	12	28	28%

Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

Gráfico Nº 9
Perfil de encuestados de la comunidad local según el nivel de instrucción



Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

c. Actividades Económicas

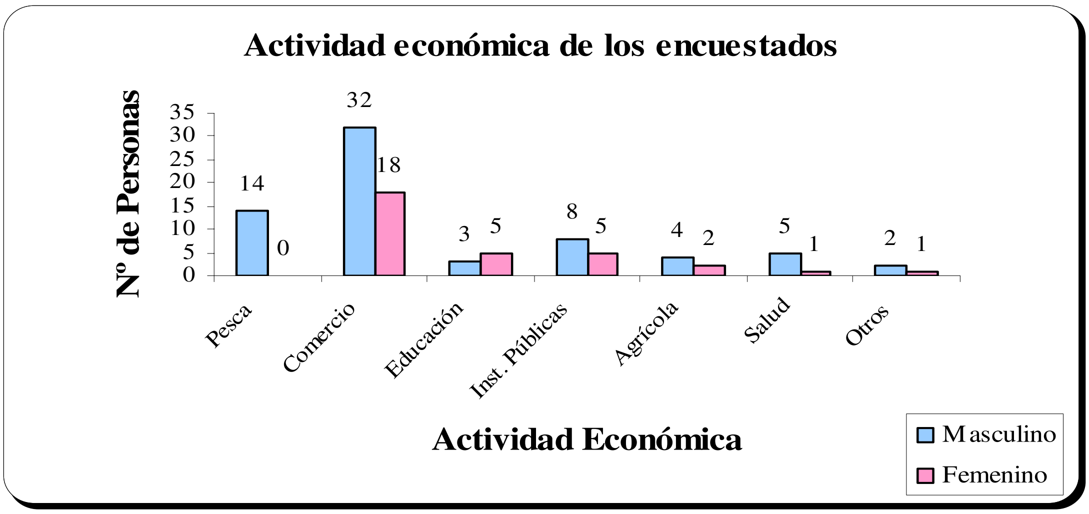
De las cien personas que fueron encuestadas en el malecón, se pudo identificar que la mayoría de estos tienen como su actividad principal el comercio que representa el 50% del total; con el 14% tenemos al grupo de personas dedicadas a la pesca artesanal; el 13% son personas cuya principal fuente de ingresos proviene de su trabajo en instituciones públicas; especialmente de la APPB; con el 8% encontramos a las personas que de una u otra forma están ligadas al sector educativo; en quinto y sexto lugar se encuentran en igual porcentaje los grupos de personas que trabajan para el sector agrícola y de salud con el 6% y finalmente tenemos con un 3% al grupo denominado “otros” en los que se encuentran las amas de casa, personas dedicadas a la construcción , betunería, etc.

Tabla Nº 21
Perfil de encuestados de la comunidad local según la principal actividad económica a la que se dedican

Actividad económica	Hombres	Mujeres	Total	Porcentaje
Pesca	14	0	14	14%
Comercio	32	18	50	50%
Educación	3	5	8	8%
Inst. Públicas	8	5	13	13%
Agrícola	4	2	6	6%
Salud	5	1	6	6%
Otros	2	1	3	3%

Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

Gráfico Nº 10
Perfil de encuestados de la comunidad local según su principal actividad económica



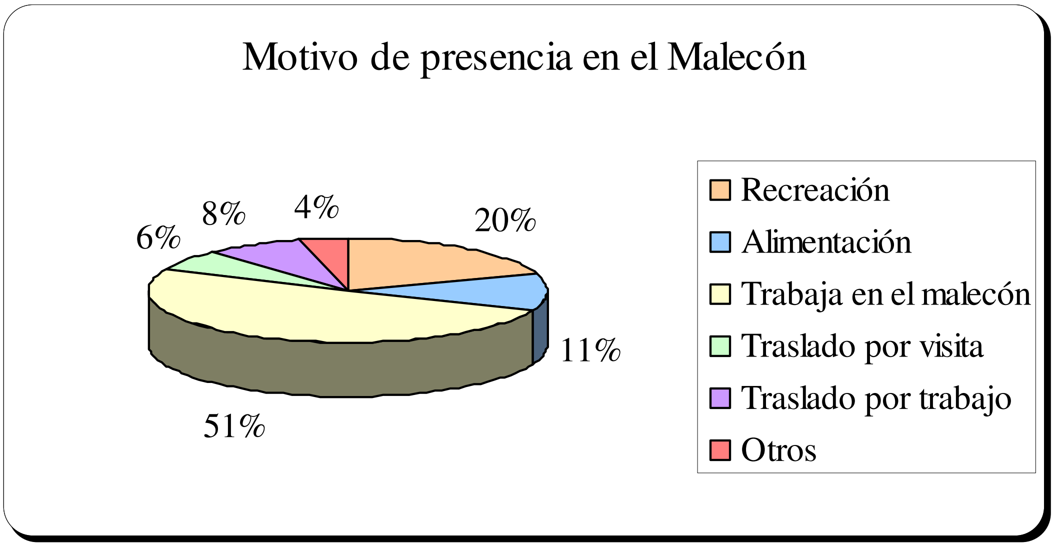
Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

d. Motivo de la presencia en el malecón

Para un mejor estudio se ha considerado necesario determinar cuáles son los motivos principales que provoca que las personas de la comunidad local se trasladen hacia el malecón específicamente.

Para lo cual los datos arrojados son los siguientes: el 51% de la población se dirige hacia el malecón porque trabajan en el lugar, dentro de este grupo se puede mencionar a los que trabajan en las marisquerías, cevicherías, comerciantes y pescadores; el 20% se traslada desde su hogar hasta el malecón por recreación, la cual generalmente consiste en dar paseos a pie con su familia preferentemente en horas de la tarde y de la noche; el 11% de los encuestados se encontraban en el malecón con el fin de consumir alimentos ambulantes; el 8% pertenece a un grupo de personas que se encontraban en el malecón por traslado o retorno a la Isla Jambelí por motivos de trabajo; el 6% de la muestra se dirigió al malecón por la necesidad de trasladarse a la Isla de Jambelí con motivo de visita y el 4% restante pertenece a la categoría denominada “otros” y son las personas que fueron encuestadas porque se encontraban esperando transporte terrestre como buses y taxis o simplemente estaban de paso por el lugar.

Gráfico Nº 11
Motivo de la presencia de los encuestados en el Malecón



Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

e. Frecuencia con la que los encuestados visitan el Malecón

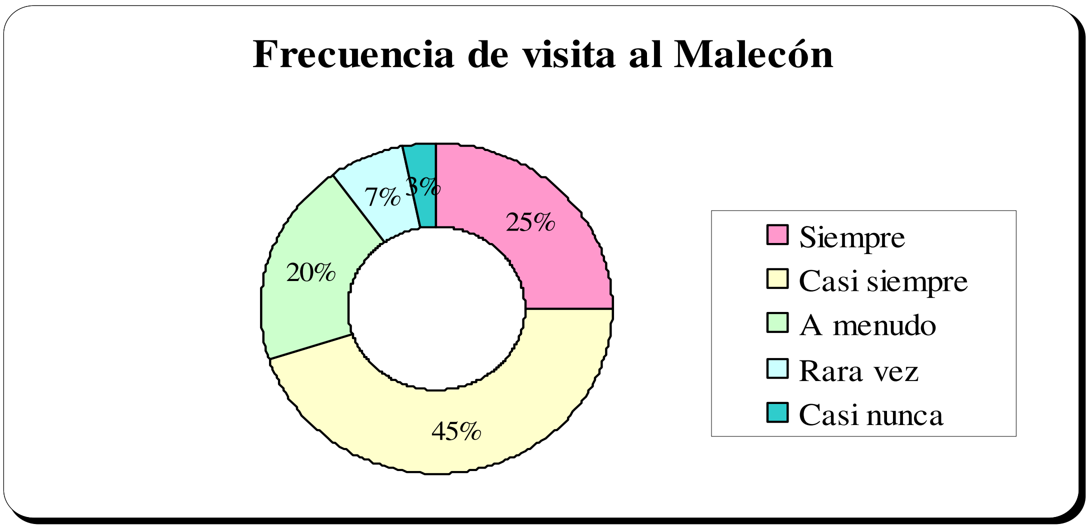
Por medio de las encuestas realizadas se determinó que de la comunidad local presente en el malecón el 45% casi siempre acude al lugar, dentro de este grupo se encuentran principalmente los comerciantes y las personas dedicadas al servicio de alimentación ambulante que se ofrece en el malecón.

El 25% corresponde al grupo de personas que siempre acuden, entre los cuales se puede mencionar a las personas que se dedican al servicio de alimentación en locales como las cevicherías y marisquerías de la zona.

El 20% responde a las personas que a menudo frecuentan el lugar, dentro de este grupo tenemos a las personas que se dedican a la pesca artesanal y que laboran cerca del malecón, así como también se encuentran las personas que se desplazan por recreación dentro del lugar o por traslado a la isla de Jambelí ya sea por motivo de visita o de trabajo.

El 7% de los encuestados indicaron que rara vez se trasladan al malecón y son las personas que se dirigen especialmente para consumir alimentos ambulantes o también por recreación. El 3% restante son las personas que indican que casi nunca se desplazan desde su hogar al malecón, dentro de los cuales tenemos a las personas que se encontraban de paso por el lugar y amas de casa.

Gráfico Nº 12
Frecuencia con la que los encuestados visitan el Malecón



Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

f. Percepción del estado de las partes del Malecón

Para poder determinar de forma más amplia la percepción que tiene la comunidad local sobre el malecón de Puerto de Bolívar, consideramos necesario conocer la opinión que tienen los encuestados sobre las partes físicas que componen el malecón. Para lo cual se clasificaron las siguientes partes: muelle, plantas y asientos. Otro componente no físico pero muy importante y que no podía quedar fuera de nuestro estudio es la limpieza y aseo del lugar, por lo tanto también fue incluida en nuestra encuesta.

Para poder establecer cual es la percepción de los encuestados con respecto al estado de estos componentes del malecón se incluyeron los siguientes parámetros de medición: excelente, muy bueno, bueno, regular y malo.

Con relación al muelle del malecón ninguna persona opinó que se encuentra en excelente estado; 3 personas indicaron que está en muy buen estado; 1 persona indicó que se encuentra en buen estado; 48 personas opinan que está en regular estado de conservación y finalmente también 48 personas creen que el estado del muelle del malecón es malo.

En cuanto al cuidado que se le da a las plantas y árboles que se encuentran a lo largo del malecón, ninguna persona opina que están en excelente estado; de la misma forma ninguna persona cree que están en muy buen estado; 16 personas opinaron que están en buen estado; 30 personas creen que las plantas y árboles se encuentran en regular estado y por último 54 personas indicaron que están en mal estado.

Lo que respecta a la limpieza del malecón, ninguna persona opina que es excelente; a su vez ninguna persona opina que esta variable se pueda medir con el parámetro de muy bueno; 4 personas indicaron que es buena; 20 personas dijeron que es regular y 76 personas creen que es mala.

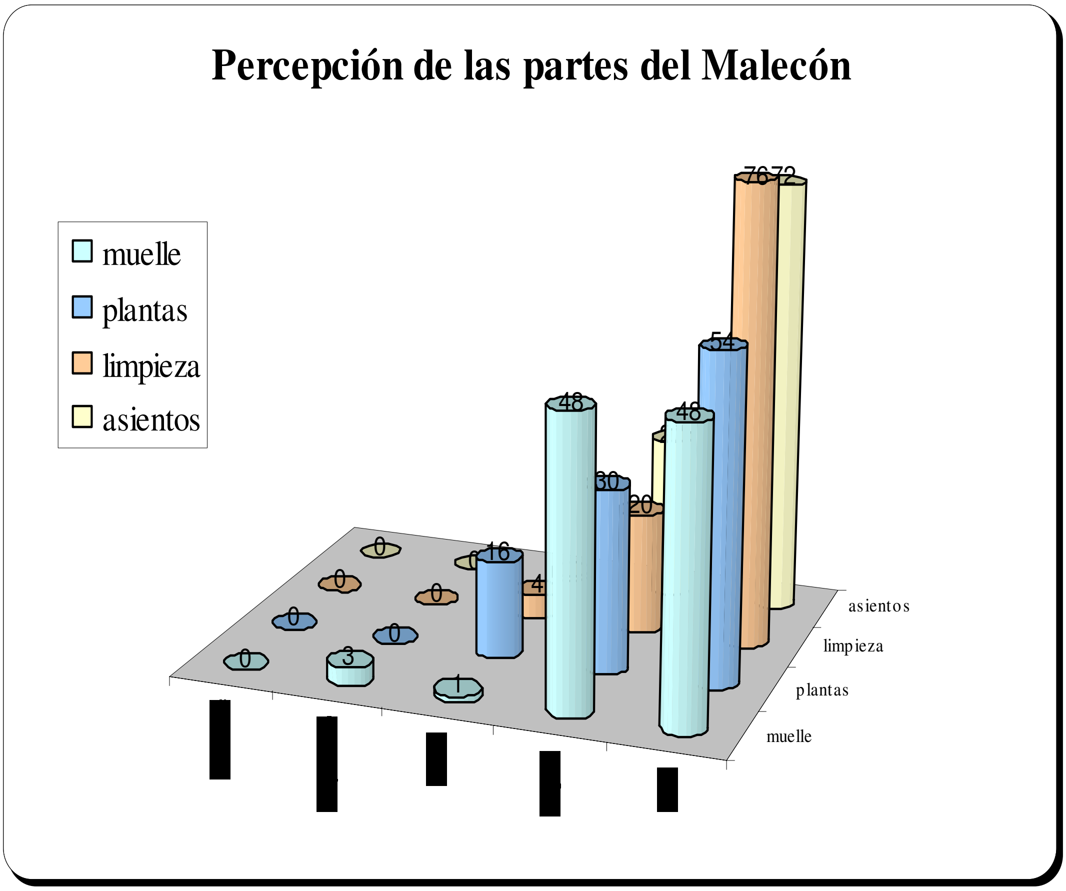
La última variable medida son los asientos de concreto y al igual que sucede con las anteriores variables ninguna persona opinó que se encuentran en excelente o muy buen estado de conservación; 1 persona indicó que están en buen estado; 27 personas consideran que los asientos están en regular estado y 72 personas creen que están en mal estado.

Tabla Nº 22
Percepción del estado de las partes del Malecón

	Partes del malecón			
Evaluación	**Muelle**	**plantas**	**limpieza**	**Asientos**
Excelente	0	0	0	0
Muy Bueno	3	0	0	0
Bueno	1	16	4	1
Regular	48	30	20	27
Malo	48	54	76	72
Total	100	100	100	100

Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

Gráfico Nº 13
Percepción del estado de las partes del Malecón



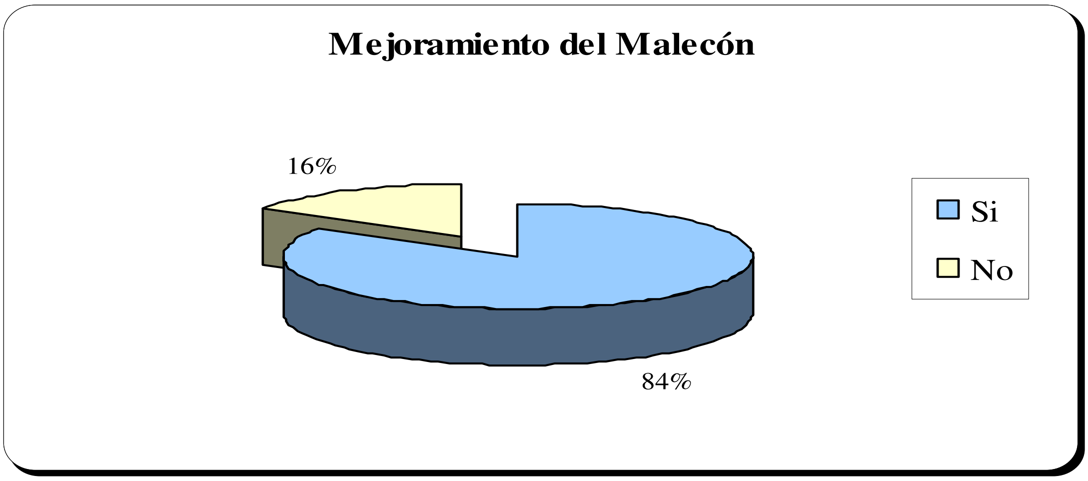
Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

g. Mejoramiento del malecón

Para poder concretar una propuesta como resultado final de esta tesis, necesitamos establecer si los usuarios del malecón, refriéndonos en este caso a la comunidad local; consideran que si éste necesita ser mejorado. Para lo cual se establecieron dos parámetros determinantes de respuestas cerradas: Si o No.

Como resultados de las encuestas realizadas a la muestra de 100 personas tenemos que el 78% de los encuestados opinan que el malecón debe de ser mejorado; mientras que el 22% de las personas indican que no, dentro de este grupo están incluidos los comerciantes ambulantes quienes tienen el temor de que con una mejora o reconstrucción se vean desplazados de su única fuente de empleo.

Gráfico Nº 14
Percepción de los encuestados sobre mejoramiento del Malecón



Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

h. Aspectos que necesita el malecón para brindar una mejor atención a sus visitantes.

Con el fin de recopilar información que nos permita determinar cuál es la opinión de la comunidad de Puerto de Bolívar en cuanto a los aspectos que el malecón necesita para brindar una mejor atención a sus visitantes se incluyó esta pregunta dentro de la encuesta.

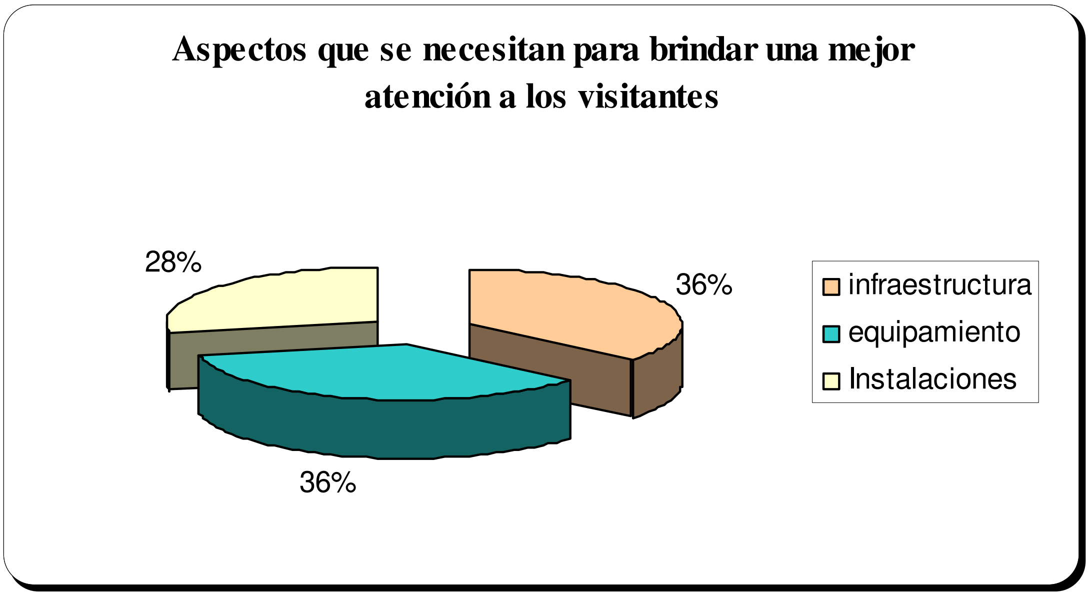
Como resultados se obtuvo diferentes respuestas de orden múltiple, las cuáles hemos distribuido basándonos en la clasificación de Boullón (1985) (40 – 49).

El 36% de la comunidad local encuestada opina que se necesita implementar y mejorar la *Infraestructura* del malecón, dentro de la cual los aspectos mayormente mencionados fueron: seguridad, iluminación, servicio telefónico, agua, alcantarillado, baños, señalización y recolección de basura.

En lo que se refiere al *Equipamiento*, el 36% de los encuestados opinan que primordialmente se necesita mejorar el servicio de alimentación e implementar servicios como primeros auxilios, estacionamiento e información turística.

Y el 28% restante corresponde a la clasificación de las *Instalaciones,* en las que la comunidad local opina que se debe de mejorar e implementar los juegos infantiles, muelles y vestuarios.

Gráfico Nº 15
Aspectos que necesita el malecón para brindar una mejor atención a sus visitantes.



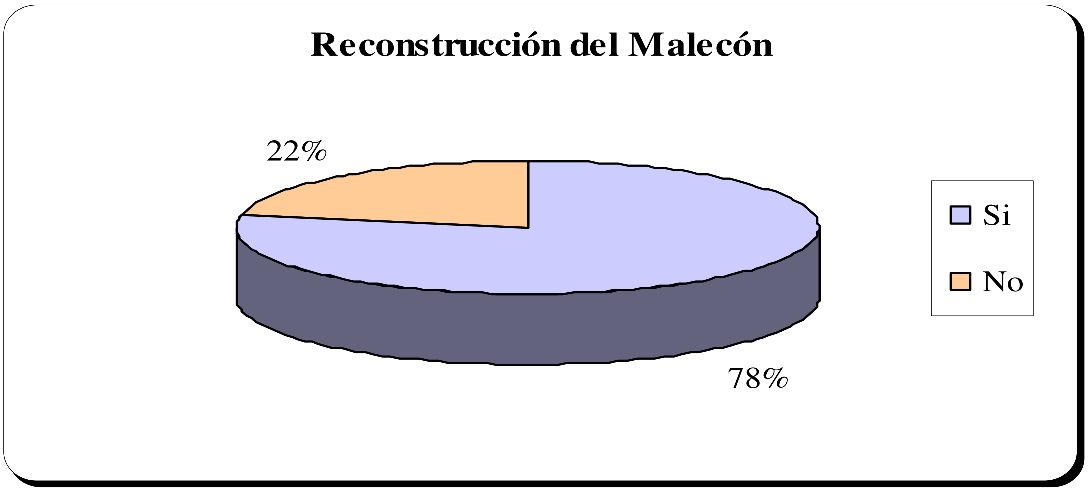
Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

j. Reconstrucción del malecón por parte del Municipio de Machala

Para sustentar la realización de la propuesta de esta tesis consideramos necesario saber si la comunidad local de Puerto de Bolívar se encuentra de acuerdo con que el Municipio de Machala realice una reconstrucción del malecón.

Para lo cual los resultados de estas encuestas indican que el 78% si desea una reconstrucción del malecón; mientras que el 22% restante indica que no es necesario.

Gráfico Nº 16
Reconstrucción del malecón por parte del Municipio de Machala



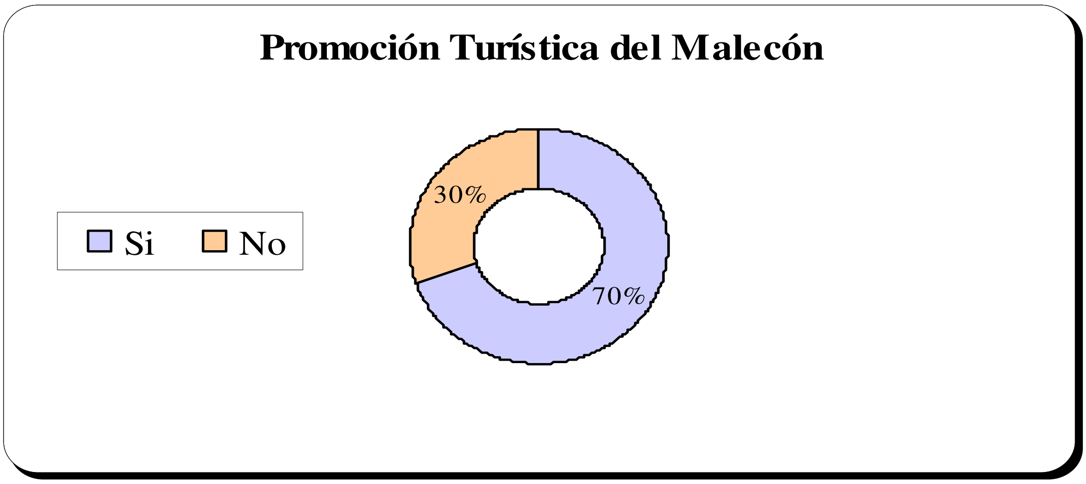
Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

k. Promoción turística del Malecón de PB.

En la elaboración de la encuesta se consideró necesario incluir una pregunta relacionada con la promoción turística del malecón con el fin de atraer más visitantes al lugar.

Como resultados de la encuestas tenemos que el 70% de la población encuestada opina que si se debe de dar promoción turística al malecón; mientras que el 30% indicó que no se debe de promocionar debido al estado actual en el que se encuentra.

Gráfico Nº 17
Promoción turística del Malecón de PB.



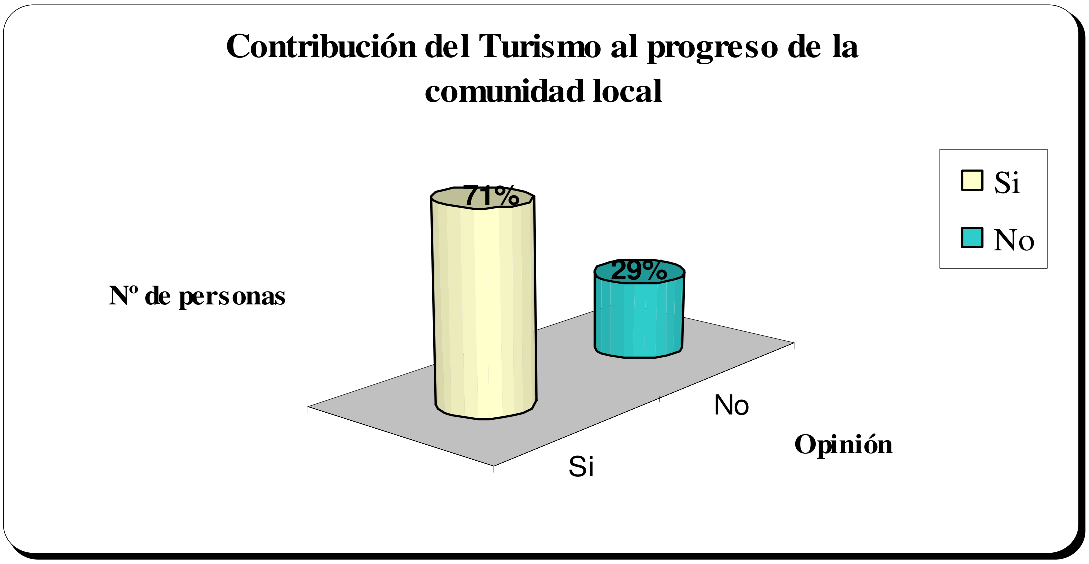
Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

I. Los visitantes contribuyen al progreso de la parroquia

Es necesario incluir esta pregunta con el fin de conocer si la comunidad local cree que la visita de personas de otros lugares contribuye al progreso de la parroquia para de esta manera tener una percepción de cuanto conocen sobre la actividad turística y sus beneficios.

Como resultados tenemos que el 71% opina que la visita de personas de otros lugares si contribuye al desarrollo general de la parroquia; mientras que el 29% indica que esto no conlleva al progreso de su comunidad.

Gráfico Nº 18
Visitantes contribuyen al progreso de la parroquia



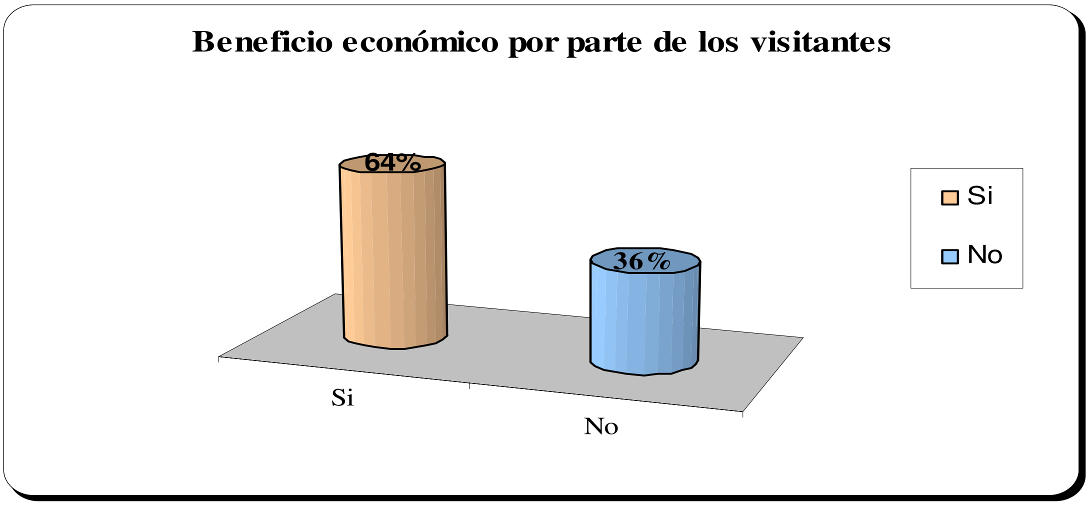
Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

m. Los visitantes contribuyen económicamente a los encuestados

El 64% de las personas encuestadas indicaron que la visita de personas de otros lugares si aportan económicamente a su bienestar personal; dentro de este grupo se encuentran mayoritariamente los pescadores y comerciantes que laboran en el malecón de PB; mismos que se ven beneficiados de forma directa.

Por otro lado tenemos al 36% de la muestra que opinan que la visita de personas de otros lugares no los beneficia a nivel personal en el aspecto económico, dentro de este grupo de personas se encuentran los que se dedican al sector de la educación, salud, agrícola, entre otros.

Gráfico Nº 19
Los visitantes contribuyen económicamente a los encuestados



Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007

4.2. 2 Visitantes Nacionales

Basándonos en el libro de la OMT, Guía para Administraciones Locales: Desarrollo Turístico Sostenible (1999:18), hemos podido identificar que a lo largo del desarrollo de esta tesis el malecón de Puerto de Bolívar no recibe turistas conceptualmente; debido a que los "turistas" deben de permanecer una noche por lo menos en un medio de alojamiento colectivo o privado en el lugar visitado.

El malecón de PB es considerado básicamente como un centro de distribución; es decir, que conecta a las personas entre el territorio continental y el archipiélago de Jambelí que es un importante atractivo turístico dentro de la provincia de El Oro.

Por tal motivo es necesario especificar que las personas que visitan el malecón son “visitantes del día”; es decir, que son personas que no pernoctan en ningún medio de alojamiento colectivo o privado en el lugar visitado. Esta conclusión se verá sustentada en el desarrollo de esta tesis.

Para establecer el uso que le dan los visitantes nacionales al malecón de PB, se realizó una encuesta dirigida a una muestra de 100 personas, mismas que a su vez ya hayan utilizado los servicios que se brindan en el malecón de PB, entre este grupo tenemos a hombres y mujeres mayores de 18 años. Estas encuestas fueron realizadas los días 11, 12, 18 y 19 del mes de agosto del 2007 entre las 16h00 hasta las 19h00 aproximadamente. (Ver encuestas en Anexo P).

Del estudio realizado se desprende que el perfil de los visitantes nacionales corresponde a personas que llegan al malecón de PB desde varias provincias del país, en su mayoría encontramos a los visitantes provenientes de la misma provincia, Azuay, Tungurahua y en menor escala tenemos a los visitantes de la provincia de Pichincha, Azogues, Loja, Esmeraldas y Guayas.

Los visitantes que se encontraban en nuestra área de estudio generalmente están comprendidas por familias con acompañantes que oscilan entre 46 y 55 años de edad; adultos de 26 – 35 años de edad y jóvenes de 18 – 25 años de edad. Los mismos que laboran de una forma dependiente e independiente que dependen de sus ingresos, mientras que la principal actividad de los jóvenes es el estudio.

Habitualmente los visitantes viajan al malecón de PB en grupos no más de 5 personas, con sus familias y amigos, motivados principalmente a tomar una lancha para dirigirse hacia la Isla Jambelí, los mismos que permanecen en el malecón un tiempo promedio de no menor a una hora y no mayor a dos horas. La mayoría de las personas que visitan la Isla de Jambelí gozan de un tiempo aproximado de 5 a 7 horas y en menor proporción están los visitantes que permanecen un fin de semana entero dentro de la isla.

El 21% de los visitantes que se dirigieron hacia la isla de Jambelí desde el malecón de PB, calificaron de una manera *Regular* el estado del atractivo mientras que solo el 2% de estos visitantes pudieron calificar un estado *Excelente* de la Isla Jambelí.

Otro de los principales motivos por los cuales los visitantes se encontraron en el malecón de PB fue por Paseo/Distracción y seguidamente tenemos a la alimentación.

Dentro del rubro de paseo/distracción, tenemos a las personas de la provincia de El Oro que son los que visitan el malecón de PB con mayor frecuencia los fines de semana. En este rubro también encontramos a los visitantes de las diferentes provincias del país que aprovechan de su llegada del Archipiélago de Jambelí y permanecen en el malecón por distintas distracciones ya sea por los juegos infantiles, compras, caminatas, etc.

Con un 16% de la muestra encuestada tenemos que uno más de los motivos de visita es la alimentación en el malecón de PB, que la realizan ya sea desde un local ambulante o en un local estable como son las cevicherías y marisquerías.

Los visitantes nacionales encuestados consideraron que la seguridad del malecón de PB generalmente es nula, ya que a lo largo de todo el malecón se corre un alto riesgo de inseguridad tanto como para los dueños de los locales como para los visitantes del lugar.

De la misma manera determinaron el estado en que se encuentran las diferentes partes del malecón como son las plantas, asientos, muelle y la limpieza del lugar. Los encuestados colectivamente establecieron que ninguna de estas zonas tiene un estado excelente, sin embargo concuerdan en que se encuentran en un estado *Malo*, sin conservación ni dedicación alguna por parte del municipio.

A la vez nuestros visitantes nacionales acotaron que para brindar un excelente servicio a las personas que visitan el malecón de PB, deben de contar con una mayor infraestructura dentro de los aspectos de seguridad, iluminación, servicio telefónico, agua, alcantarillado, baños y señalización. Así mismo, implementar mejor equipamiento e instalaciones turísticas (Ver gráficos en Anexo Q)

Tabla No. 23
Perfil de Visitantes Nacionales en el Malecón de PB

Descripción	*Variable*	*Visitantes*	*Total*
Sexo	Masculino	53	
	Femenino	47	100
Edad	18 – 25	15	
	26 – 35	32	
	36 – 45	15	
	46 – 55	30	
	Mas de 55	8	100
Lugar de origen	El Oro	41	
	Azuay	23	
	Esmeraldas	1	
	Pichincha	8	
	Guayas	1	
	Azogues	6	
	Loja	3	
	Tungurahua	17	100
Nivel de Instrucción	Ninguno	0	
	Primaria	2	
	Secundaria	24	
	Superior	74	100
Trabaja actualmente	Si	68	
	No	32	100
Principal ocupación	Estudiante	20	
	Jubilado	3	
	Empleado Dependiente	28	
	Empleado Independiente	20	
	Persona Independiente	29	100
Vino acompañado por	Solo	2	
	Solo con Pareja	18	
	Esposa (o) e Hijos	35	
	Amigos	29	
	Otros	16	100
Motivo principal de Visita	Tomar una lancha	48	
	Juegos Infantiles	3	
	Alimentación	16	
	Paseo/Distracción	33	
	Otros	0	100
Duración de su visita	Menos de 1 hora	24	
	Entre 1 a 2 horas	40	
	Entre 2 a 4 horas	25	
	De 5 a más horas	11	100
Seguridad en el Malecón	Muy Seguros	0	
	Seguros	5	
	Poco Seguros	38	
	Nada Seguros	57	100
Lugar que visitó	Isla Jambelí	46	
	Camaroneras	2	
	Otros	0	48
Estado del atractivo	Excelente	2	
	Muy Bueno	5	
	Bueno	18	
	Regular	21	
	Malo	2	48
Estado de las partes del malecón	Muelle	Malo	
	Plantas	Malo	
	Limpieza	Malo	
	Asientos	Malo	100
Aspectos para brindar mejor atención	Infraestructura	45	
	Equipamiento	32	
	Instalaciones	23	100

Fuente: Elaborado por autores con base en encuestas realizadas a la comunidad local. Agosto 2007.

4.2.3 Visitantes Extranjeros

Según el libro de la OMT, Guía para Administraciones Locales: DESARROLLO TURISTICO SOSTENIBLE (1999:18); se entiende por "visitante internacional" a toda persona que viaja, por un período no superior a 12 meses, a un país distinto de aquél en el que tiene su residencia habitual, y cuyo motivo principal de la visita no es el de ejercer una actividad que se remunere en el país visitado.

Durante los días en los que se realizaron las encuestas, el 11, 12, 18 y 19 del mes de agosto del 2007 entre las 16h00 hasta las 19h00 aproximadamente; no se encontró en el malecón de PB visitantes internacionales; lo que deja entrever que el porcentaje anual de visitantes internaciones al malecón de PB es mínimo. Es necesario recalcar que por este motivo se realizaron investigaciones sobre estadísticas que nos permitan esclarecer este porcentaje.

Según los datos de la Dirección Nacional de Migración, en agosto del 2007, a nuestro país ingresaron 89.564 extranjeros, de los cuales 13.189 hicieron su ingreso al país por medio de la jefatura de migración de El Oro, lo que representa el 14.73% del total de extranjeros; este cálculo fue obtenido en el destacamento ubicado en el cantón Huaquillas sector fronterizo en Perú[60].

---

[60] www.mmrree.gov.ec

Tabla Nº 24
Entrada de Extranjeros
Año 2006 – 2007
(Datos Provisionales)

	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL	
JEFATURAS	**2006**	**2007**	**2006**	**2007**	**2006**	**2007**	**2006**	**2007**
PICHINCHA	29.334	33.124	23.368	29.999	32.078	34.373	25.801	28.930
GUAYAS	15.213	18.447	11.621	17.559	17.231	17.807	13.167	16.831
CARCHI	15.256	12.120	9.393	9.399	10.623	7.548	10.597	10.390
EL ORO	15.593	18.973	12.001	12.916	11.888	11.401	11.189	11.415
LOJA		1.185	1.467	1.000	560	1.186	1.622	1.085
OTRAS	2.725	858	353	1.362	1.550	1.143	356	1036
TOTAL	**78.121**	**84.707**	**58.203**	**72.235**	**73.930**	**73.458**	**62.732**	**69.687**

	MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO	
JEFATURAS	**2006**	**2007**	**2006**	**2007**	**2006**	**2007**	**2006**	**2007**
PICHINCHA	23.608	32.790	35.191	42.862	43.563	49.272	39.144	41.939
GUAYAS	13.911	17.082	16.783	19.933	23.092	24.792	19.063	20.354
CARCHI	8.043	9.325	10.597	10.763	13.579	13.988	12.324	12.826
EL ORO	8.842	10.884	8.123	10.595	12.748	13.690	25.343	13.189
LOJA	1.257			1.162	1.451	1.373	1.486	569
OTRAS	1.378	240	4.023	650	490	632	1.578	687
TOTAL	**57.039**	**70.321**	**74.717**	**85.965**	**94.923**	**103.747**	**98.938**	**89.564**

Fuente: www.mmrree.gov.ec. Octubre 2007

Para poder determinar la demanda potencial de visitantes extranjeros que podría tener el Malecón de PB, se realizó el cálculo promedio de ingreso de extranjeros por medio de la Jefatura de Migración de El Oro en los últimos 8 meses, lo que da un total de 12.917 extranjeros que ingresan mensualmente por esta jefatura. Considerando que no todas estas personas decidirían visitar Puerto de Bolívar, se estima que el 10% que corresponde a 1.292 extranjeros podrían visitar el malecón mensualmente una vez reconstruido.

Es necesario establecer que para que un turista extranjero se motive a visitar un destino, toma en cuenta primordialmente los siguientes aspectos: seguridad, una excelente planta e turística infraestructura y una oferta más variada; por lo que esto nos da un aporte más para la realización de nuestra propuesta.

4.3 Otros Usos del Malecón

En la actualidad el malecón de Puerto de Bolívar no sólo es un medio de conexión entre el territorio continental y las islas del archipiélago de Jambelí, sino que también es utilizado para la distracción y recreación tanto de la comunidad local como de los visitantes provenientes de diferentes lugares del Ecuador. Esto da lugar a que se originen diferentes actividades comerciales y recreativas en el sitio con el fin de obtener ganancias económicas de acuerdo a los intereses de sus propietarios, especialmente los fines de semana que son los días en los que concurren más visitantes al malecón.

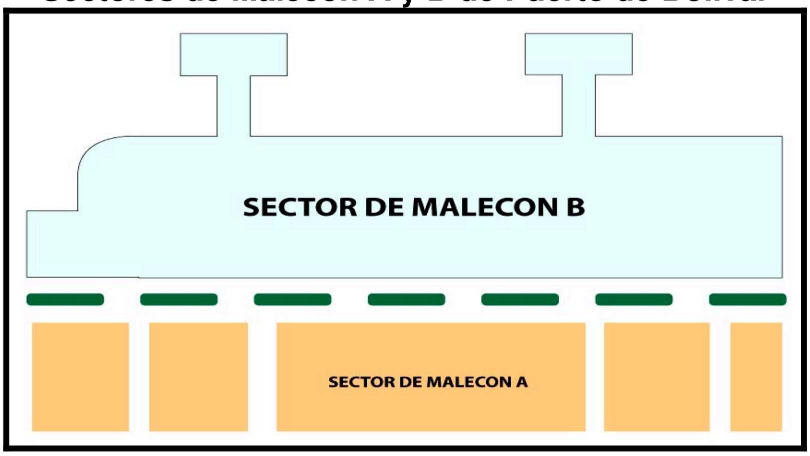
Para un mejor análisis de los otros usos que se le da al malecón de Puerto de Bolívar, hemos considerado necesario dividir nuestra área de estudio en dos sectores:

- Sector de malecón A
- Sector de malecón B

Para lo cual, *el Sector de malecón A* comprende la parte Este del malecón, sector que posee un mayor orden físico y espacial, pues es donde se encuentran ubicadas las cevicherías, marisquerías, bares, barra-bares y discotecas, teniendo cada uno de estos lugares un local definido cuya estructura es de concreto.

Por el contrario, *el Sector de malecón B* es la parte Oeste del lugar, misma en la que no existe un orden físico y espacial definido para las distintas actividades que se suscitan en este sector, lo que da lugar a que se le de al malecón otra clase de usos que determinaremos en el presente estudio.

Figura Nº 11
Sectores de Malecón A y B de Puerto de Bolívar



Fuente: Elaboración propia de autores. Octubre 2007.

De acuerdo a las diferentes actividades que se desarrollan en los sectores de malecón A y B, los otros usos que se le da al malecón de Puerto de Bolívar son los siguientes:

- Uso recreativo
- Uso de alimentación ambulante
- Uso comercial
- Uso de estacionamiento público

a. Uso recreativo

El malecón de Puerto de Bolívar tiene un importante uso recreativo debido a que a lo largo del malecón se desarrollan diferentes actividades recreacionales que permiten brindar diversión y distracción para niños, jóvenes y adultos.

Los “juegos infantiles” están dirigidos a los niños, especialmente a los que tienen una edad de entre 2 a 11 años, se encuentran ubicados sin planificación u orden alguno en la parte norte y central del *Sector de malecón B*. No se puede determinar un número exacto de la cantidad de juegos infantiles que se localizan en el malecón, puesto que son ambulantes y se instalan en el parterre conforme al orden de llegada, por lo cual no siempre se ubican de forma consecutiva, ya que pueden estar separados por carpas utilizadas para el comercio o para la alimentación. Se puede apreciar mayor cantidad de juegos infantiles preferentemente los fines de semana, feriados y en temporada playera.

Fotografía Nº 7
Juegos infantiles ubicados en el parterre del malecón de PB

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

Entre los juegos infantiles que con mayor frecuencia se encuentran en el malecón podemos mencionar a los siguientes: el gusanito, el carrusel, la cama elástica, varios juegos inflables, entre otros, cuyo precio promedio por juego es de cincuenta centavos por cada media hora de distracción.

Otra actividad que está inmersa dentro de la recreación es la diversión nocturna, misma que es de gran acogida en el malecón gracias a la cantidad de bares, barra-bares y discotecas que existen en el denominado *Sector de malecón A*. En su mayoría el público que acude a estos lugares son personas de la comunidad de Puerto de Bolívar, especialmente los comerciantes y pescadores quienes encuentran en estos sitios la principal fuente de distracción nocturna de la parroquia.

La afluencia de público a dichos centros de diversión nocturna es significativa, teniendo en consideración que especialmente los bares y barra-bares son lugares cuya capacidad de carga total oscila entre las 20 a 30 personas, lo que da como consecuencia la aglomeración de gente en la parte de afuera del lugar causando desorden y molestias en el tráfico vehicular.

Otra forma de recreación nocturna, es la que encuentran los jóvenes provenientes de las parroquias aledañas, especialmente de Machala, quienes disfrutan de recorridos vehiculares en los *Sectores de malecón A y B*, con el fin de encontrar el lugar propicio dentro del malecón para estacionar su vehiculo y de esta manera poder escuchar música, conversar y beber algo de alcohol.

b. Uso de alimentación ambulante

Otra actividad que se da a lo largo del *Sector de malecón B* es la alimentación ambulante, la misma que a su vez ofrece una gran variedad de alimentos que puede ir desde la venta de grosellas, mangos, helados, hasta comedores improvisados en el parterre; los cuales ofrecen comida criolla como la guatita, arroz con menestra y carne, choclo asado, carne en palito, e incluso existen varios kioscos vendedores de cerveza.

Los dueños de este tipo de negocio ofrecen sus servicios en carpas que se instalan día a día sin un orden o planificación específica a lo largo de esta zona.

Fotografía Nº 8
Carpas de alimentación ambulante ubicadas en el parterre del malecón de PB

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

Debido a las condiciones de este tipo de alimentación, estos comedores ambulantes no cumplen con las respectivas normas sanitarias que exige el Ministerio de Salud Pública del Ecuador, lo que da lugar a que los consumidores estén propensos a contraer cualquier enfermedad infectocontagiosa.

Fotografía Nº 9
Venta de comida criolla
Malecón de PB

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

c. Uso comercial

A lo largo del *Sector de malecón B* se puede observar un número considerable de carpas dedicadas exclusivamente a la venta de artículos varios, los cuales van desde la venta de discos piratas, trajes de baño, bronceadores, artículos de playa e incluso artículos de primera necesidad.

Al igual que los juegos infantiles y que la alimentación ambulante, las carpas de uso comercial no tienen una ubicación fija ni ordenada, provocando en muchas ocasiones la incomodidad de los visitantes a causa del poco espacio que queda para el tránsito peatonal.

Fotografía Nº 10
Carpas de venta de discos ubicadas en el parterre del malecón de PB

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

Dentro del uso comercial también está incluida la venta de artesanías en los cuales se puede encontrar la venta de aretes, collares, anillos, pulseras, entre otros.

Fotografía Nº 11
Venta de artesanías ubicadas en el parterre del malecón de PB

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

d. Uso de Estacionamiento Público

Tanto en el *Sector de malecón A* como en el *Sector de malecón B* no existe un parqueadero público fijo que permita a los visitantes de poblaciones aledañas que se dirigen al malecón de Puerto de Bolívar, estacionar su vehículo de forma segura.

Estos antecedentes son los que obligan al público en general a utilizar el malecón de Puerto de Bolívar como una zona de estacionamiento, ubicando su vehículo al lado del parterre, generando específicamente los fines de semana en horas de la noche el tráfico vehicular debido a la aglomeración tanto de carros como de personas.

Fotografía Nº 12
Estacionamiento de vehículos en el malecón de PB

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

4.4 Análisis del uso que le dan los diferentes actores sociales al Malecón de Puerto Bolívar

Con el fin de poder realizar una síntesis sobre el estudio del uso que le dan los diferentes actores sociales de forma conjunta al Malecón de Puerto de Bolívar, consideramos necesario elaborar una matriz DAFO que nos permitirá conocer los principales aspectos internos y externos, dentro de las cuales tenemos las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que intervienen en el uso general que las personas le dan al malecón de PB, dichos resultados han sido obtenidos de las encuestas realizadas anteriormente, entrevistas y observación no participante.

a. Debilidades (Elementos Internos)

- Inexistente política de uso turístico y recreativo del malecón; por lo que aspectos como la limpieza, ornamentación y mantenimiento de muelle, plantas y asientos se encuentran en total descuido.

- Escasa y limitada oferta de instalaciones en el malecón, especialmente recreativas.

- Insuficiente equipamiento e infraestructura que permita satisfacer las necesidades de la comunidad local y de sus visitantes.

- Desconocimiento y falta de asesoramiento por parte de la comunidad local para la obtención de créditos bancarios.

- Inexistencia de organizaciones gubernamentales que apoyen el desarrollo de la microempresa.

- Insuficiente formación y capacitación sobre el desarrollo turístico sostenible a nivel municipal y en relación con la actividad turística.

- Inexistencia de un marco normativo que favorezca o incentive a la comunidad local a la elaboración de propuestas o proyectos que impulsen el desarrollo turístico del lugar.

- Escasa incorporación de elementos histórico-culturales que rememoren o liguen a la comunidad local con el pasado de su pueblo y origen el puerto.

- Improvisación de carpas de forma desordenada que sirven para la alimentación ambulante y comercio de objetos varios.

- Escasa seguridad y mal estado de los juegos infantiles que se improvisan en el parterre del malecón de PB.

- Insuficiente cantidad de salvavidas para todas las personas que utilizan el servicio de transportación marítima y los existentes se encuentran en pésimo estado.

- Incumplimiento de las respectivas normas de sanidad e higiene que exige el estado ecuatoriano, por parte de los proveedores de alimentación ambulante.

- Falta de aseo y de normas de limpieza, lo que provoca contaminación ambiental.

- Disminución del flujo turístico a largo plazo por la falta de seguridad física.

b. Amenazas (Elementos Externos)

- Resistencia social por parte de los comerciantes ambulantes frente a innovaciones productivas o cambios en el malecón.

- Riesgo de que el turismo se convierta en un factor desequilibrador y generador de diferencias entre sus actores sociales.

- Aparición de fenómenos climáticos como maremotos, fenómeno del niño, inundaciones, etc.

c. Fortalezas (Elementos Internos)

- Utilización del malecón de PB por parte de la comunidad local como el único medio recreativo y de distracción que existe en la parroquia.

- Utilización del malecón de Puerto de Bolívar como una importante fuente de empleo para ciertos miembros de la comunidad local.

- Predisposición de la comunidad local para la reconstrucción del malecón de PB.

- Importante flujo turístico en el malecón de Puerto de Bolívar gracias a que es el único centro de distribución entre el territorio continental y el archipiélago de Jambelí.

- Agrupación de los comerciantes que laboran en el malecón de PB en tres asociaciones de acuerdo a sus actividades comerciales.

- Concienciación de la comunidad local en cuanto a los factores positivos que conlleva la promoción turística de un destino y los ingresos económicos que perciben por esta actividad.

- Facilidad de acceso por vía terrestre Machala – Puerto de Bolívar gracias a la Av. Bolívar Madero Vargas que se encuentra en buen estado y es de 6 carriles.

- Existencia de iniciativa local por parte de la comunidad de Puerto de Bolívar para ser partícipe de cambios e involucrarse como actores del desarrollo turístico de su parroquia.

- Importante desarrollo productivo y comercial en el malecón por parte de la comunidad local.

- Oferta de alimentos y bebidas registra una gran variedad gastronómica especialmente con productos derivados del mar.

d. Oportunidades (Elementos Externos)

- Posibilidad de que a través de mejoras turísticas en la parroquia, los excursionistas se conviertan en turistas.

- Posibilidad de financiar políticas sociales, culturales y ambientales con los ingresos del turismo.

- Aumento de los ingresos municipales a través de la recaudación de impuestos por servicios turísticos y comerciales en el malecón.

- El desarrollo del PLANDETUR 2020 por parte del Ministerio de Turismo para planificar el turismo en el país y aumentar la llegada de turistas.

- La creación de la Provincia Península de Santa Elena hace que los turistas de Guayaquil busquen nuevos destinos para el disfrute de su tiempo libre.

- Municipalidad de Machala, ente que rige a la parroquia de Puerto de Bolívar muestra la disponibilidad y preocupación por realizar cambios significativos que impulsen el turismo y beneficien a la comunidad.

CAPITULO V

DETERMINACIÓN DE LA PROPUESTA TEMÁTICA HISTÓRICO SOCIOECONÓMICA PARA LA RECONSTRUCCIÓN DEL MALECÓN DE PUERTO DE BOLÍVAR

Gracias a la información obtenida en los capítulos anteriores, hemos podido recopilar datos importantes que nos permiten sustentar la elaboración de una propuesta que se base en hechos histórico – socioeconómicos que tuvieron origen o influencia en la vida portuaria de esta parroquia, y de esta manera poder reafirmar los valores culturales de la población.

Sin embargo, consideramos importante recalcar que una propuesta de orden cultural debe de conjugarse con otros aspectos de tipo turístico y facilidades que permitan a los usuarios del malecón satisfacer sus necesidades de recreación, a través de nuevas alternativas determinadas para este fin.

Para crear una propuesta ordenada y específica, es necesario limitar los espacios que serán utilizados en cada actividad o servicio que se pretende brindar en el malecón de Puerto de Bolívar.

Como ya se especificó en el capitulo IV de este trabajo investigativo, para un mejor análisis de los otros usos que se le da actualmente al malecón de PB, se procedió a dividir el área de estudio en dos sectores llamados *Sector de malecón A y Sector de malecón B*.

En cuanto al sector de malecón A, en el cual se encuentran las cevicherías, marisquerías, bares, barra-bares y discotecas, se estipulará la siguiente observación que se deberá de tomar en consideración al momento de poner en marcha esta propuesta, que es:

> "Los establecimientos de alimentos y bebidas deberán de contar con una fachada arquitectónica acorde a la que se utilizará en el sector de malecón B, para así armonizar visualmente ambos espacios que conforman la totalidad del malecón de PB, lo cual se establecerá un ordenamiento municipal."

Una vez especificada dicha observación para el sector de malecón A, es necesario especificar que nuestra propuesta temática histórico-socioeconómico se basará en el sector de malecón B, debido a que es el que presenta mayor descuido y falta de organización como se lo demostró en los capítulos anteriores.

5.1 Zonificación del Malecón de Puerto de Bolívar

Según el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (1997) ve a la zonificación como un elemento necesario para la formulación de los planes de ordenamiento territorial, necesario para ordenar las actividades y los procesos de la sociedad en términos integrales y específicos.

Para determinar el concepto sobre la Zonificación Turística, se obtuvo la información gracias a un aporte de Ricaurte, Carla M.Sc. (2007),

La zonificación turística permite delimitar el uso del suelo con fines turísticos, estableciendo normas específicas para proyectos de urbanización y compatibilizar el uso turístico del suelo con otros usos productivos, además permite estimular la inversión turística.

Una vez aclarado estos conceptos, es importante especificar que la zonificación turística está compuesta por tres elementos que son la definición del tipo de uso de suelo, intensidad de uso y por último están las actividades permitidas junto con las políticas de uso.

Para la elaboración de este trabajo investigativo, la definición de tipo de uso de suelo se determinará según las actividades y necesidades identificadas en el desarrollo de esta tesis.

Roberto Boullón (2006:194) clasifica la intensidad de uso en relación a la planificación del espacio natural. Para efectos de la elaboración de este estudio hemos tomado dichos conceptos y los hemos acoplado a las necesidades de este trabajo investigativo. Por lo que hemos identificado los siguientes usos:

- Uso intensivo: Son los atractivos que reciben los más importantes volúmenes de demanda de turismo tanto interno y receptivo, como de recreacionistas.

- Uso restringido: Son lugares que se encuentran aislados por las dificultades de acceso, tienen muy poco interés turístico y se controla su acceso.

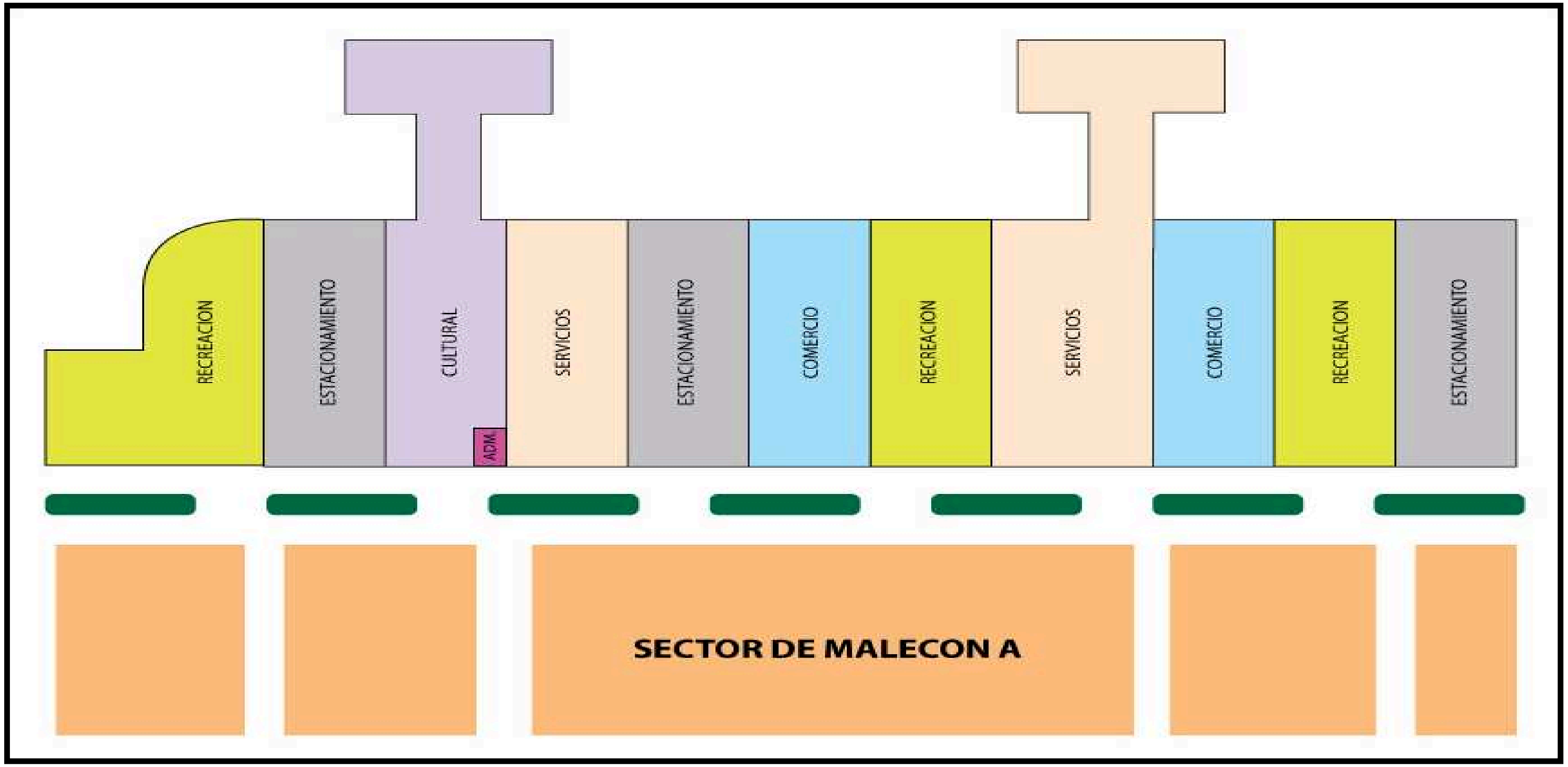
En lo que respecta a las actividades permitidas y las políticas; serán determinadas en relación a cada zona, tomando en consideración sus necesidades y preservación.

Habiendo especificado las variables que se considerarán en la zonificación del malecón de PB, se han determinado las seis zonas de aprovechamiento que son:

- Zona de Estacionamiento
- Zona de Recreación
- Zona de Comercio
- Zona de Servicios
- Zona Cultural

A continuación, se analizará cada zona mencionada por medio de tablas que contendrán la información de las variables requeridas para la zonificación, la propuesta de infraestructura y planta turística para cada zona.

Figura Nº 12
ZONIFICACIÓN DEL SECTOR DE MALECÓN B DE PUERTO DE BOLÍVAR



Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007

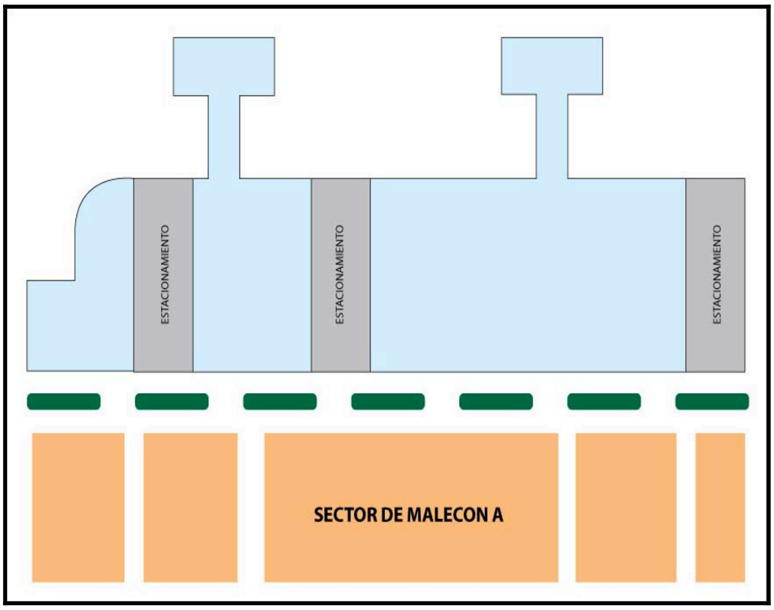
Tabla Nº 25
Zonificación del Malecón de Puerto de Bolívar
Sector B

ZONA 1
TIPO DE ZONA : Estacionamiento **INTENSIDAD DE USO:** Intensivo
DESCRIPCIÓN DE LA ZONA
Como se indicó en le capitulo anterior, el malecón de PB no cuenta con una zona de estacionamiento que permita a los usuarios estacionar sus vehículos de forma segura y organizada. Por tal motivo, la zona de estacionamiento estará comprendida por 3 subzonas establecidas en la parte norte, central y sur del sector de malecón respectivamente. Cada subzona de estacionamiento será a techo abierto, lo que indica que el estacionamiento será a modalidad de parqueo de vehículos y cada una estará a cargo de dos personas que controlarán el acceso de entrada y salida de los vehículos. Con estas tres subzonas de estacionamiento se pretende cubrir una plaza para 300 vehículos livianos, lo que corresponde a 100 vehículos en cada subzona. En cada subzona habrá un espacio exclusivo para el estacionamiento de vehículos que transporten minusválidos.
ACTIVIDADES PERMITIDAS Y POLITICAS
❖ Cada subzona de estacionamiento tendrá un horario de atención al público de lunes a domingo de 07h00 hasta 22h30. ❖ Cada vehículo ingresará con un ticket, el mismo que permitirá la salida del estacionamiento. ❖ La fracción de hora tendrá un costo de $ 0.80 y cada hora $1.00. ❖ Los valores recaudados serán destinados a la administración del malecón de PB. ❖ Los vehículos que no se encuentren estacionados en las subzonas establecidas serán multados por la Dirección Nacional de Tránsito. ❖ Los propietarios de los vehículos que se encuentran dentro de las subzonas de estacionamiento, pagarán una multa de $10 en caso de pérdida del ticket y deberán de presentar los documentos originales del vehiculo que acrediten la propiedad del mismo. ❖ Cada subzona de estacionamiento contará con la presencia de guardias de seguridad que custodien la integridad de los vehículos y personas. ❖ No se permite la entrada de comerciantes informales.

INFRAESTRUCTURA Y PLANTA TURÍSTICA
❖ Una garita en cada subzona que controlará entrada y salida de vehículos livianos. ❖ Dos señales informativas o de guías en cada garita que indiquen la dirección de entrada y la salida de los vehículos. ❖ El suelo de cada estacionamiento deberá de ser pintado a modalidad de señalización, indicando la división del área que ocupará cada vehículo para estacionarse. ❖ Señales de guías por medio de letreros dentro de cada estacionamiento que orienten al conductor la forma en la que está divido el estacionamiento. ❖ Reflectores eléctricos. ❖ Tachos de recolección de basura. ❖ Barras de ayuda para estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas.
SERVICIOS A OFRECER
Servicio de estacionamiento las 07h00 a 22h30 del día.

Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

Figura Nº 13
Zona de Estacionamiento



Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

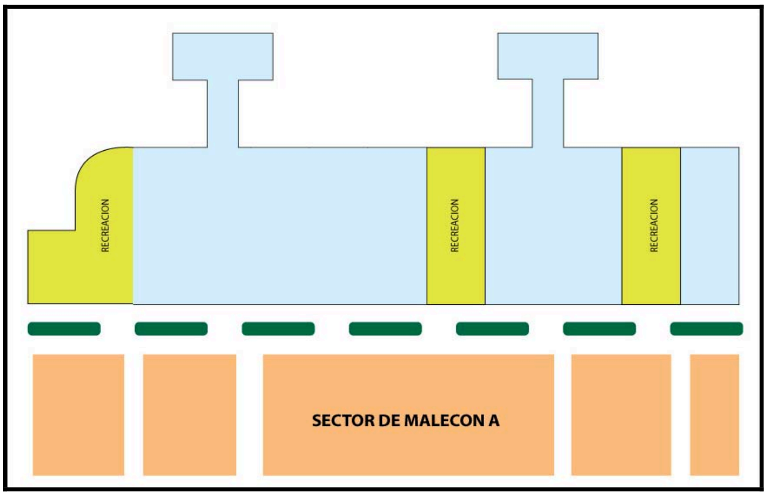
Tabla Nº 26
Zonificación del Malecón de Puerto de Bolívar
Sector B

ZONA 2
TIPO DE ZONA : Recreación **INTENSIDAD DE USO:** Intensivo
DESCRIPCIÓN DE LA ZONA
La zona recreativa estará dividida en tres subzonas, las cuales estarán ubicadas en la parte norte, central y sur del malecón. Las subzonas norte y central tienen como objetivo la recreación infantil, para lo que se necesitará realizar una reubicación del espacio que actualmente ocupan los juegos infantiles y la diversificación de los mismos. La subzona sur estará destinada para todo público y ocupará el espacio de áreas verdes que en la actualidad posee el malecón con el objetivo de mejorar y aprovechar el área actual. Contando a su vez con un mirador turístico a forma de faro que permita visualizar el paisaje del archipiélago de Jambelí y el malecón en si.
ACTIVIDADES PERMITIDAS Y POLITICAS
❖ Todos los juegos infantiles que se establezcan en este sector no tendrán costo alguno. ❖ Los juegos infantiles podrán ser utilizados únicamente por niños de 2 a 10 años. ❖ Las subzonas que están dedicadas a la recreación infantil estarán a cargo de dos personas capacitadas que controlen el acceso, la seguridad de los niños y el cuidado físico de cada juego. ❖ A las subzonas de recreación podrán tener acceso el público en general sin restricción alguna ❖ El horario de atención de las subzonas de recreación será de lunes a domingo de 07h00 hasta las 21H00. ❖ No podrán maltratar las plantas, además de cuidar del aseo y orden del lugar. ❖ Al mirador turístico podrán ingresar las personas menores de 10 años únicamente bajo supervisión de un adulto. ❖ Cada subzona de recreación contará con la presencia de guardias de seguridad que custodien la integridad física de las personas.
INFRAESTRUCTURA Y PLANTA TURÍSTICA
❖ En la subzona norte de recreación infantil se instalarán 3 juegos infantiles de funcionamiento eléctrico, que son: gusanito, carrusel y carros chocones; y 2 juegos inflables gigantes tales como: la cama elástica y resbaladera inflable.

❖ En la subzona central se instalarán 10 juegos infantiles tales como: columpios, sube y baja, resbaladera, llantas para saltar, pasamanos, escalera china, mini carruseles, etc. ❖ En la subzona sur se incorporará un mirador tipo faro con larga vistas mecánicos y mapas interpretativos que permitan visualizar el paisaje que ofrece el Archipiélago de Jambelí y yodo el largo del malecón. ❖ Tachos de recolección basura en todas las subzonas de recreación. ❖ Reflectores eléctricos ❖ Bancos y sillones metálicos para cada subzona. ❖ Un kiosco de venta de abarrotes en cada subzona de recreación infantil. ❖ Letreros informativos que indiquen horarios de atención, información básica para la utilización de cada juego y restricciones para las diferentes subzonas.
SERVICIOS A OFRECER
❖ Mirador turístico dirigido a la recreación de público de toda edad. ❖ Recreación infantil ❖ Venta de helados y bebidas

Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

Figura Nº 14
Zona de Recreación



Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

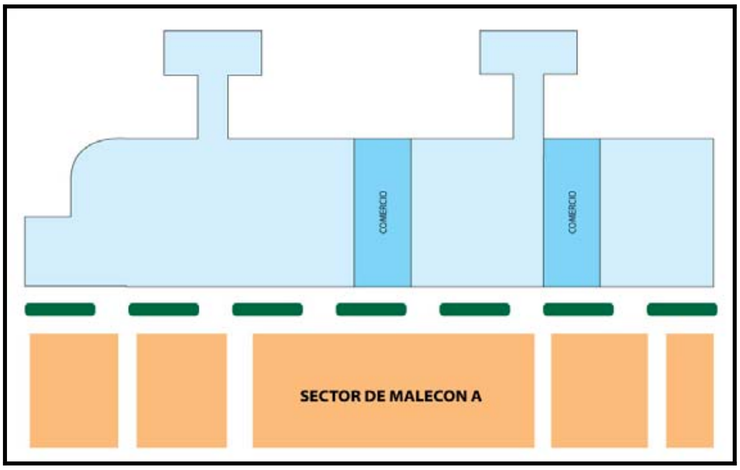
Tabla Nº 27
Zonificación del Malecón de Puerto de Bolívar
Sector B

ZONA 3
TIPO DE ZONA : Comercio **INTENSIDAD DE USO:** Intensivo
DESCRIPCIÓN DE LA ZONA
Debido a la falta de planificación territorial en el malecón de PB, la zona comercial no se encuentra definida ni ordenada en el sector de malecón B, por lo que se propone la organización y diversificación de acuerdo a las actividades comerciales. Para lo cual, la zona comercial se dividirá en dos subzonas que estarán comprendidas en las partes norte y central del malecón. La subzona norte estará destinada únicamente a la venta de artesanías y recuerdos de la visita a Puerto de Bolívar y atractivos aledaños. La subzona central estará comprendida por la venta de artículos varios, dentro de los cuales se destacarán los de temporada playera, gracias a su condición de centro de distribución hacia la Isla Jambelí y otras islas del archipiélago. Dentro de esta zona se incorporarán baños públicos con lavamanos y que servirán tanto para esta zona como para la zona de recreación.
ACTIVIDADES PERMITIDAS Y POLITICAS
❖ Se encuentra estrictamente permitida la venta de artesanías y artículos varios dentro de las subzonas. ❖ Los comerciantes deberán limitar la venta de sus productos dentro de las áreas alquiladas ya que está prohibido ocupar los espacios destinados para los usuarios. ❖ Los locales comerciales deberán cancelar el alquiler de un valor de $100 mensuales, contrato que será renovado cada año bajo las cláusulas estipuladas por la administración. ❖ Los horarios de atención al público regirán de lunes a domingo de 07h00 a 21h00. ❖ Cada subzona de comercio contará con la presencia de guardias de seguridad que custodien la integridad física tanto de los comerciantes como de las personas. ❖ Todos los locales comerciales deberán de utilizar focos ahorradores de energía eléctrica.
INFRAESTRUCTURA Y PLANTA TURÍSTICA
❖ Locales parra arrendamiento de tipo comercial de estructura uniforme. ❖ Letreros informativos y diferenciales que indiquen horarios de atención, nombres del local y actividad comercial que se ofrece. ❖ Instalación de servicios higiénicos con división para hombres y mujeres.

❖ Letreros interpretativos para los servicios higiénicos que identifiquen la sección de caballeros y damas. ❖ Tachos recolectores de basura ❖ Extintores de incendios ❖ Baterías sanitarias y lavamanos ❖ Bancos y sillones metálicos para cada subzona.
SERVICIOS A OFRECER
❖ Venta de artesanías ❖ Venta de artículos varios

Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007

Figura Nº 15
Zona de Comercio



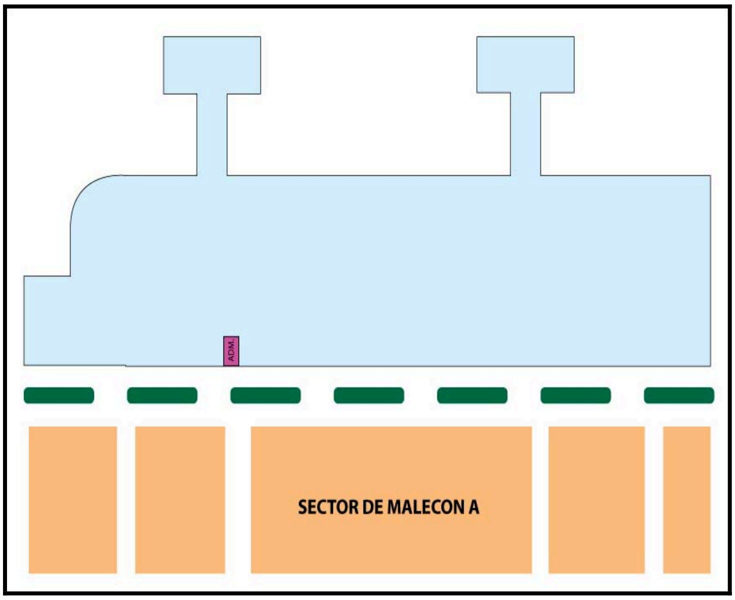
Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

Tabla Nº 28
Zonificación del Malecón de Puerto de Bolívar
Sector B

ZONA 4
TIPO DE ZONA : Administrativa **INTENSIDAD DE USO**: Restringido
DESCRIPCIÓN DE LA ZONA
Debido a la falta de organización, cuidado de la limpieza y ornamentación del malecón, por causa del estado actual en el que se encuentra; consideramos necesario incluir un área administrativa que se encargue de estos elementos, además del cobro de tasas e impuestos que se recaudarán por los diferentes servicios que prestará el malecón de PB. Esta zona estará como un elemento estático en la parte sur del malecón y tendrá un espacio de $20m^2$ a manera de oficina y por ser de orden administrativo es de uso restringido. Además de esto se incluirá en el área norte una caseta de información turística, cerca del actual muelle de cabotaje, también será de uso restringido y permitirá brindar orientación a los turistas sobre los atractivos turísticos más importantes de la región y del país; e incluso darán información del malecón prestando servicios de guianza turística. Se instalará además una caseta de primeros auxilios.
ACTIVIDADES PERMITIDAS Y POLITICAS
❖ Área restringida, se permitirá el ingreso solo de personal autorizado. ❖ Zona altamente segura, dispondrá del cuidado exclusivo de dos guardias de seguridad en cada caseta. ❖ Horarios laborables para personal administrativo es de lunes a viernes de 08h00 a 13h00 y de 15h00 a 18h00.
INFRAESTRUCTURA Y PLANTA TURÍSTICA
❖ Instalación de una oficina administrativa ❖ Instalación de una caseta de información turística y de primeros auxilios ❖ Dos cámaras de seguridad ❖ Extintores de incendios ❖ Iluminación a través de focos internos y de reflectores externos
SERVICIOS A OFRECER
❖ Información turística ❖ Guianza turística ❖ Primeros Auxilios

Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007

Figura Nº 16
Zona Administrativa



Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

Tabla Nº 29
Zonificación del Malecón de Puerto de Bolívar
Sector B

ZONA 5
TIPO DE ZONA : Servicios
INTENSIDAD DE USO: Intensivo
DESCRIPCIÓN DE LA ZONA
El sector de malecón B en la actualidad brinda dos importantes servicios que son el de transportación marítima a través del muelle de cabotaje y el de alimentación ambulante, ambos servicios como quedó demostrado en el anterior capítulo deben de ser mejorados y reestructurados con el fin de que puedan mejorar la satisfacción de los usuarios. En lo que respecta al servicio de transportación marítima se realizará la ampliación, incorporación de nuevas instalaciones y ornamentación del muelle y se cree conveniente la eliminación de la batería sanitaria que actualmente se encuentra en pésimo estado, procediendo a su readecuación. En cuanto al servicio de alimentación ambulante se refiere, se procederá a la incorporación de dos patios de comidas que sustituirán a las carpas ambulantes que prestan este servicio. Los patios de comidas estarán ubicados de la siguiente manera: el primero se encontrará en la parte norte del malecón junto al muelle de cabotaje y el segundo se localizará en la parte sur del malecón, entre la zona de cultural, administrativa y la zona de estacionamiento y ambos se deberán de encontrar en una modalidad de espacio cubierto. Las zonas de A & B contarán con baterías sanitarias y lavamanos que ocuparán un área específica y semi – aislada del patio de comidas. La zona de A & B que se ubicará en el sector norte tendrá mayor superficie que el que se localizará en el sector sur, debido a que se encontrará junto al muelle de cabotaje, donde existe mayor afluencia de visitantes. El patio de comidas de la zona norte tiene como fin la readecuación de los vendedores ambulantes, por lo que se continuará ofreciendo la venta de comida criolla y se diversificará la venta de comidas rápidas. El patio de comidas de la zona sur ofertará la gastronomía de productos derivados del mar.
ACTIVIDADES PERMITIDAS Y POLITICAS
Usuarios: ❖ Todo visitante se regirá a los horarios y precios establecidos por los proveedores el servicio de transportación marítima.

- Toda persona que utilice el servicio de transportación marítima está obligado a respetar las normas de seguridad como el uso de chalecos salvavidas.
- En temporada alta que es cuando existe mayor demanda del transporte marítimo, es importante que los visitantes respeten las filas y esperen su turno sin causar disturbios.
- Cuidar las lanchas de transporte y las instalaciones del muelle de cabotaje.
- Mantener el orden y aseo de los patios de comidas y sus instalaciones.
- Los horarios de atención del servicio de A & B será de 09h00 a 22h00.
- Los usuarios de los servicios de A & B y de transportación marítima deberán de cancelar su ticket para hacer uso del servicio.

Proveedores de servicios:

- Cada cooperativa debe poseer 30 lanchas de transporte para cubrir las necesidades de los visitantes especialmente en temporada alta.
- Cada lancha debe de contar con una batería sanitaria y 20 salvavidas.
- El costo del servicio ofertado será estipulado anualmente.

En cada zona de A & B y en el muelle de cabotaje se contará con la presencia de guardias de seguridad que custodien la integridad física tanto de los proveedores del servicio como de los usuarios.

INFRAESTRUCTURA Y PLANTA TURÍSTICA

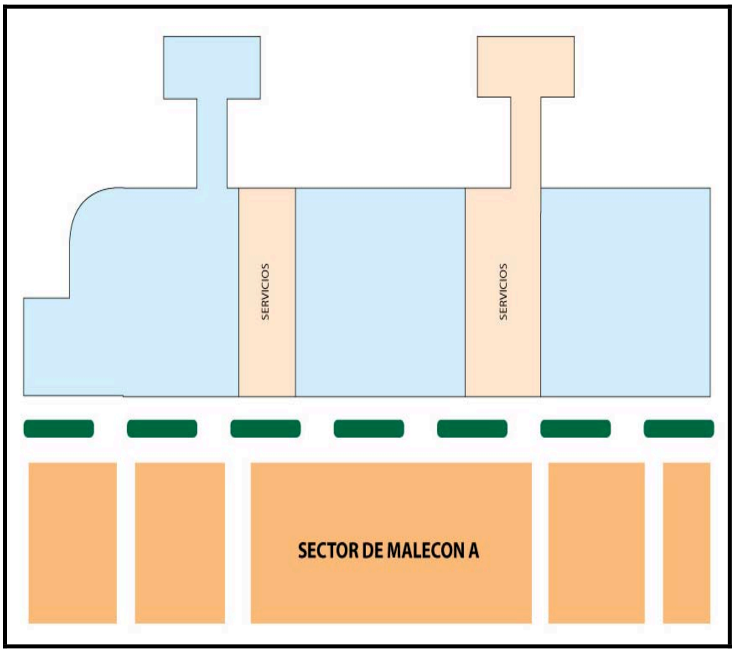
- Establecimientos cerrados de concreto para la oferta de A & B.
- Iluminación a través de reflectores eléctricos en los patios de comida y muelle de cabotaje.
- Instalación de pasamanos en el muelle de cabotaje para poder determinar las filas de espera para la utilización de este servicio.
- Se incorporarán baños públicos con lavamanos y que servirán tanto para la zona de alimentación norte como para el muelle de cabotaje. En la zona de alimentación sur también se incluirán baños públicos con lavamanos que prestarán servicios tanto para esta zona como para la zona cultural.
- Cada zona de A & B contará con un número de 40 mesas con 4 sillas cada una.
- Tachos recolectores de basura.
- Letreros informativos tanto en las zonas de A & B como en el muelle de cabotaje.
- Cada establecimiento de comida contará con un podio que contendrá a vista de todo el público la lista de precios.

SERVICIOS A OFRECER

- Oferta gastronómica de gran variedad.
- Servicio de transporte marítimo hacia el Archipiélago de Jambelí.

Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007

Figura Nº 17
Zona de Servicios



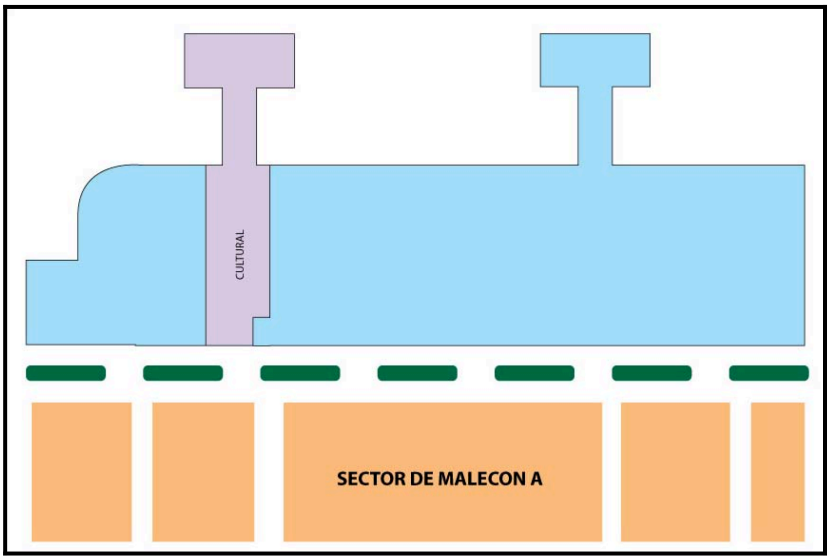
Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

Tabla Nº 30
Zonificación del Malecón de Puerto de Bolívar
Sector B

ZONA 5
TIPO DE ZONA : Cultural **INTENSIDAD DE USO**: Intensivo
DESCRIPCIÓN DE LA ZONA
Para la incorporación de la zona cultural del malecón se ha aprovechado la ubicación estratégica del antiguo muelle de cabotaje, mismo que se encuentra en la parte sur del malecón de PB y cuya importancia ya ha sido mencionada en los capítulos anteriores. Esta zona incluirán monumentos de orden histórico – socioeconómico que rescaten el valor cultural de la parroquia.
ACTIVIDADES PERMITIDAS Y POLITICAS
❖ Los monumentos y objetos arqueológicos de preservación no podrán ser tocados o manipulados por los visitantes. ❖ Los costos por la entrada al antiguo muelle de cabotaje y al museo marino que se encuentra dentro del mismo, serán estipulados por la administración del malecón y los precios podrán ser cambiados cada año, haciendo diferenciación de costos para niños, estudiantes, adultos y tercera edad. ❖ Los visitantes deberán de mantener el orden y aseo de la zona cultural. ❖ El antiguo muelle de cabotaje dispondrá de un horario de atención de 09h00 a 16h00 horas, mientras que el espacio donde se incluirán los monumentos serán de entrada libre y permanecerán abiertos al público sin restricciones durante el mismo horario de apertura y cierre del malecón. (07h00 a 21h00)
INSFRAESTRUCTURA Y PLANTA TURÍSTICA
❖ Monumentos que representen los elementos históricos –socioeconómicos. ❖ Podio con letreros informativos que describan brevemente el significado de cada monumento u objeto arqueológico. ❖ Señales de reglamentación que indican la existencia de prohibiciones o restricciones como: silencio, no arrojar basura, etc.
SERVICIOS A OFRECER
❖ Oferta cultural que permitirá a los visitantes y a la comunidad local disfrutar de los hechos históricos y socioeconómicos de esta parroquia. ❖ Museo Marino dentro del antiguo muelle de cabotaje. ❖ Sitio de Convenciones.

Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

Figura Nº 18
Zona Cultural



Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

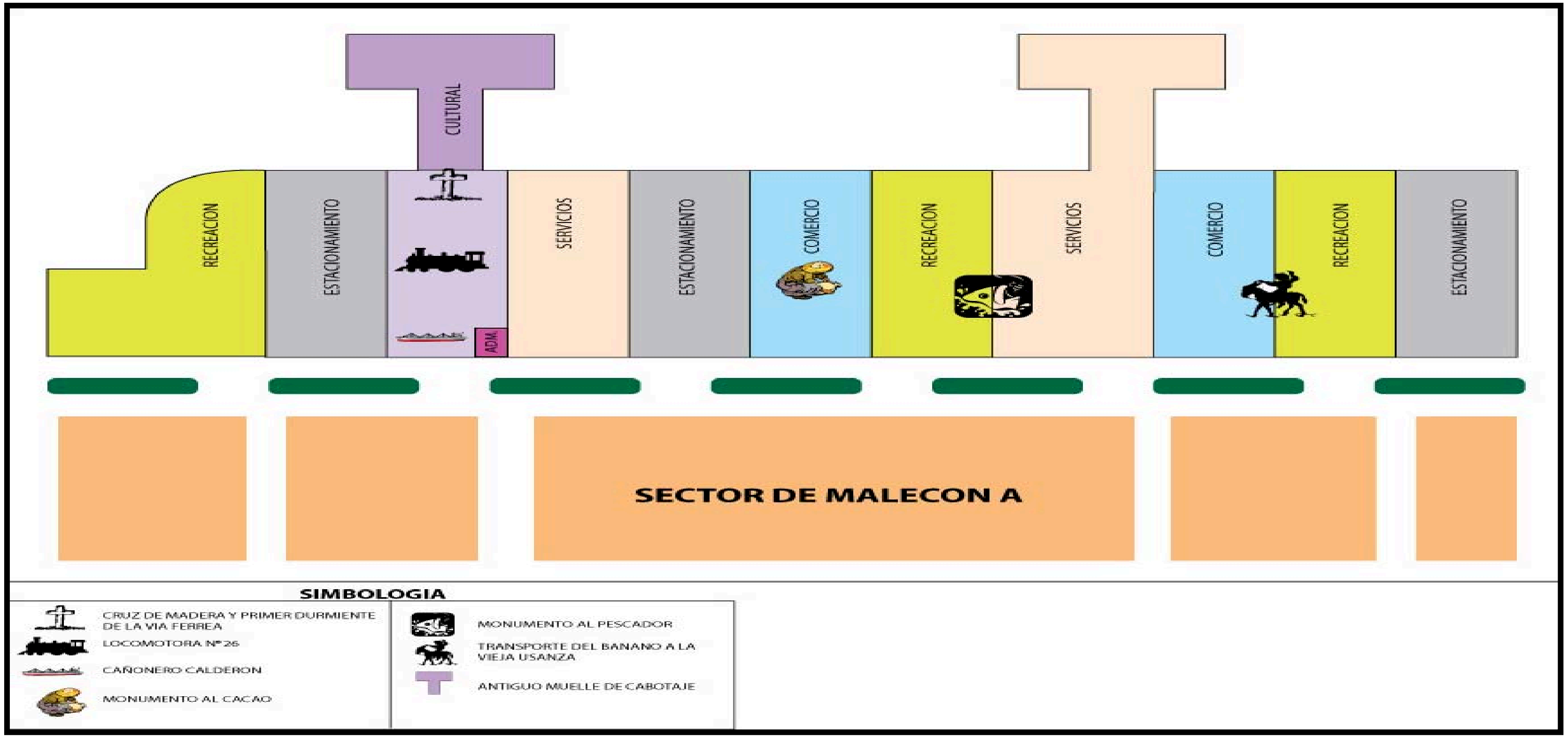
5.2 Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos que se incluirán en cada área.

Con el fin de rescatar los valores culturales de la parroquia de Puerto de Bolívar, consideramos necesario incorporar en el malecón ciertos elementos de orden histórico y cultural, que rememoren hechos importantes y que se hayan destacado por la influencia que tuvieron en el desarrollo de la vida portuaria de esta parroquia.

Para sustentar la propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos que se incluirán en el malecón, nos hemos basado en el capitulo II de este trabajo investigativo, en el cual se detallaron los principales hechos históricos y económicos que ocurrieron desde la fundación del puerto hasta la actualidad. Para lo cual, hemos determinado resaltar los siguientes hechos: Inauguración del puerto, Muelle de hierro para el puerto, ferrocarril en el Puerto de Bolívar, Batalla de Jambelí, auge cacaotero, auge bananero y Pesca artesanal.

A continuación, se indicará que elementos histórico-socioeconómicos se incluirán en las diferentes zonas ya antes mencionadas a través de una tabla que contendrá la información sobre el valor representativo y el símbolo con el que se destacará cada hecho ocurrido en la parroquia de PB.

Figura Nº 19
PROPUESTA DE LOS ELEMENTOS HISTÓRICOS-SOCIOECONÓMICOS SECTOR DE MALECÓN B DE PUERTO DE BOLÍVAR



Fuente: Elaborado por autores. Octubre 2007.

Tabla Nº 31
Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos en el Malecón de PB

HECHO HISTÓRICO: Inauguración de Puerto de Bolívar

ELEMENTO: Monumento "Cruz de Madera y Primer durmiente de la vía férrea"
ZONA: Cultural

VALOR REPRESENTATIVO

El 18 de diciembre de 1883 se inauguró definitivamente el que hasta ese entonces se llamaba Puerto Huaylá. La ceremonia fue de orden cívico-religiosa preparada para inaugurar el Primer Puerto Marítimo de Machala, designándose el nombre de Bolívar como un grato y digno recuerdo al Padre de la Patria, cuya fecha bien coincide con el día de su fallecimiento.

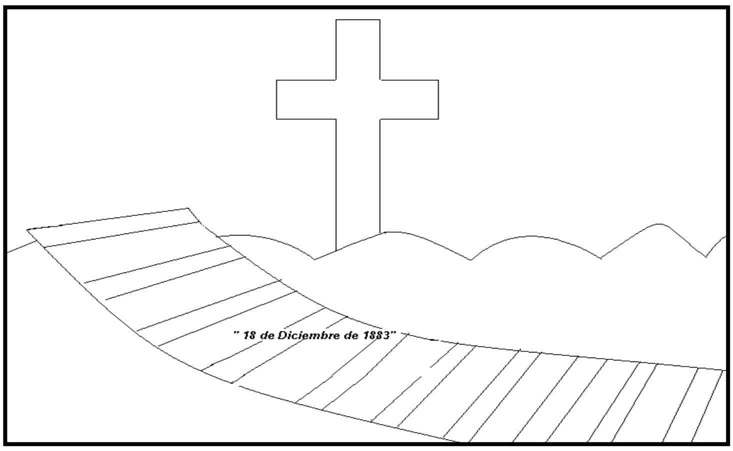
La cruz de madera fue el símbolo que se utilizó para bendecir la inauguración del Puerto de Bolívar, momentos antes fue colocada ahí como un símbolo de bienaventuranza para la prosperidad de la provincia

En el mismo acto, se inauguró también el inicio del tendido de la línea férrea, colocando el primer durmiente de la vía, el cual tenía tallado en el centro la inscripción "*18 de diciembre de 1883",* desde donde partiría la locomotora hasta Machala y posteriormente al Guabo y a Pasaje

SIMBOLO Y UBICACIÓN

Para representar este hecho histórico, se propone ubicar un monumento en forma de una cruz de madera y que a sus pies se encuentre un fragmento de riel que contenga la inscripción "18 de diciembre de1883"; mismo que se encontrará en la zona cultural del malecón de Puerto de Bolívar.

FIGURA SIMBOLICA



Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007

Tabla Nº 32
Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos en el Malecón de PB

HECHO HISTÓRICO: Muelle de hierro para el puerto

ELEMENTO: Antiguo Muelle de Cabotaje
ZONA: Cultural

VALOR REPRESENTATIVO

El 9 de mayo de 1902 es la fecha en la que se inaugura el Muelle Municipal de Cabotaje, obra que permitió la unión y progreso económico no sólo del lugar, sino también de los pueblos del austro ecuatoriano, pues junto con el ferrocarril se encargaron de unir económica y socialmente a varios pueblos aledaños.

La creación de este muelle de hierro fue de vital importancia para la parroquia por muchos años desde su inauguración, pues a través del mismo se constituía el principal movimiento económico de la región orense, gracias a las exportaciones que inicialmente fueron de cacao y debido a que conectaba socialmente a esta parroquia con otras ciudades del país y del mundo.

SIMBOLO Y UBICACIÓN

Para representar este hecho histórico se aprovechará lo que actualmente es el Antiguo Muelle de Cabotaje, que está ubicado en la zona cultural del malecón de PB, espacio estratégico que da origen a que se proponga dicha zona.

Recalcando que el Antiguo Muelle de Cabotaje se encuentra ubicado exactamente en el mismo lugar donde se inauguró el muelle de hierro, el 9 de mayo de 1902 y que en la actualidad ha sido reconstruido y presta las funciones de centro de convenciones y museo marino.

FIGURA SIMBOLICA

Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 33
Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos en el Malecón de PB

HECHO HISTÓRICO: Ferrocarril en el Puerto de Bolívar

ELEMENTO: Locomotora Nº 26
ZONA: Cultural

VALOR REPRESENTATIVO

Uno de los principales hechos históricos para la vida de Puerto de Bolívar y Machala fue la inauguración del ferrocarril, hecho de trascendencia para los pueblos aledaños que se servirían de este medio de transporte. Con la incorporación del ferrocarril en Puerto de Bolívar se da impulso a la actividad comercial, la cual se desarrolló de forma rápida, gracias a la facilidad que ofrecía el lugar; lógicamente acorde con la época.

Fueron dos ferrocarriles que a su paso atravesaron las poblaciones de Machala, Pasaje, Santa Rosa, Bellavista, San Antonio, Jovo, Arenillas, Zaragoza, Mates, Tahuín, Playas y finalmente Piedras, uniendo los principales poblados de la provincia de El Oro en esa época.

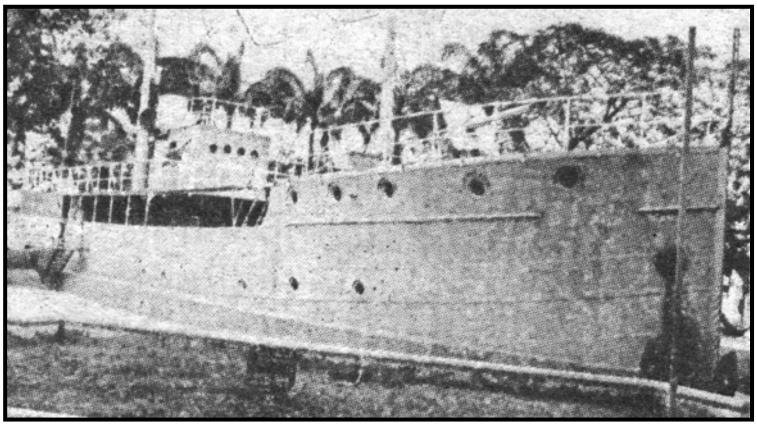
SIMBOLO Y UBICACIÓN

Para representar este hecho histórico se propone desplegar la locomotora Nº 26 (original) que se encuentra ubicada en las instalaciones de la APPB hacía la zona cultural del malecón de Puerto de Bolívar.

FIGURA SIMBOLICA

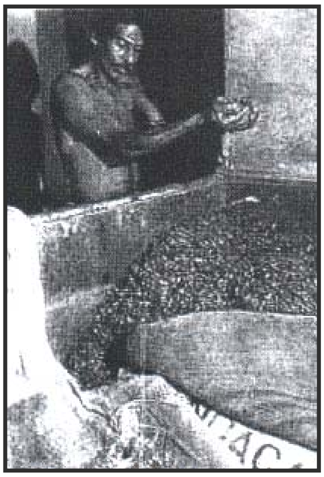
Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007

Tabla Nº 34
Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos en el Malecón de PB

HECHO HISTÓRICO: Batalla de Jambelí
ELEMENTO: Monumento al Cañonero Calderón **ZONA:** Cultural
VALOR REPRESENTATIVO
El cañonero "Abdón Calderón" inscribió su nombre en las historia de la Armada del Ecuador, el 25 de julio de 1941, cuando averió al destructor "Almirante Villar", nave que superaba en todos los sentidos al cañonero ecuatoriano, comenzando por el tamaño, armamento, velocidad, características y número de personas, ya que este último era un buque moderno de guerra, equipado con material naval actualizado para esa época.
SIMBOLO Y UBICACIÓN
Para representar este hecho se propone construir un monumento tipo réplica del original cañonero "Calderón", mismo que se encuentra ubicado en el parque de la Armada de la ciudad de Guayaquil.
FIGURA SIMBOLICA


Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 35
Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos en el Malecón de PB

HECHO SOCIOECONÓMICO: Auge Cacaotero
ELEMENTO: Monumento al Cacao **ZONA:** Comercial
VALOR REPRESENTATIVO
El auge cacaotero trae consigo un sinnúmero de consecuencias positivas para la región de El Oro. Entre ellas tenemos la conformación de la provincia de El Oro y que la ciudad de Machala se haya convertido en su capital, debido a su localización estratégica dentro de la expansión cacaotera. Entre otros beneficios derivados del auge cacaotero podemos mencionar: el proceso de urbanización del cantón Machala y con él todas sus parroquias como Puerto de Bolívar, la creación de nuevas obras a través de impuestos obtenidos por la comercialización del cacao que permitieron impulsar proyectos de desarrollo urbano como: el muelle de Puerto de Bolívar, carros urbanos, ferrocarril, imprenta municipal del cantón Machala, bombas contra incendios, agua potable, entre otros. Además con el auge cacaotero, la actividad comercial del cantón Machala se dinamiza y se multiplica, especialmente con ciudades como Guayaquil, Loja y Cuenca, a donde se comercializan productos de consumo doméstico.
SIMBOLO Y UBICACIÓN
Para representar este hecho se propone la construcción de un monumento que represente al cacao, mismo que estará ubicado en la subzona central de comercio del malecón de Puerto de Bolívar
FIGURA SIMBOLICA


Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 36
Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos en el Malecón de PB

HECHO SOCIOECONOMICO: Auge Bananero
ELEMENTO: Monumento “ Transporte del banano a la vieja usanza” **ZONA:** Entre la subzona norte de comercio y recreación
VALOR REPRESENTATIVO
La importancia del banano en la economía orense permitió no solo la superación de una prolongada crisis originada por la debacle del cacao, sino también el restablecimiento del comercio internacional de la provincia y del país. Gracias a las facilidades que ofrecía la provincia por contar con un puerto que permitía el embarque y desembarque de la fruta, esto dio lugar a que se instalarán las principales compañías fruteras con agencias en la ciudad de Machala. Así fue como Puerto de Bolívar durante el denominado “Boom Bananero” que tuvo una vigencia aproximadamente de 20 años (1950-1970); tuvo un gran crecimiento urbano y poblacional al igual que la ciudad de Machala gracias a las migraciones de costeños.
SIMBOLO Y UBICACIÓN
Para representar este hecho se propone construir un monumento del banano a la vieja usanza, en el que predominaba el transporte de racimos de la fruta en acémilas hasta llegar al ferrocarril que llevaría los racimos hasta el puerto para posteriormente ser exportados a otros países. La ubicación de este monumento estará entre la subzona norte de comercio y de recreación.
FIGURA SIMBOLICA


Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 37
Propuesta de los elementos histórico-socioeconómicos en el Malecón de PB

HECHO SOCIOECONOMICO: Pesca Artesanal (actual)
ELEMENTO: Monumento al Pescador **ZONA:** Servicios (A & B)
VALOR REPRESENTATIVO
La actividad generada por las labores pesqueras y marisqueras, influyen en el sector comercial de Puerto de Bolívar, por que se han desarrollado gracias a que a lo largo de la franja costanera existe un ecosistema muy importante como lo constituye el manglar; es decir, una integración e interacción armónica de plantas, animales, luz, calor, agua y hombre que forma una larga y compleja cadena de vida. A la vez, estas actividades se han caracterizado por ser desarrolladas por familias, contando con la colaboración ocasional de otros miembros de la comunidad, situación que no favoreció a la estructuración de agrupaciones pesqueras de mayor capacidad, con inversión de capitales capaz de innovar formas y procedimientos extractivos. Es decir, esta actividad permitió el desarrollo de una economía artesanal doméstica y que ha servido para el auto consumo de la región y que en la actualidad forma parte de las principales actividades comerciales de esta parroquia.
SIMBOLO Y UBICACIÓN
Para representar este hecho se proponer construir un monumento al pescador que simbolizará lo importante que es en la actualidad esta actividad para la parroquia y la diversidad gastronómica de productos derivados del mar. Por lo tanto, se encontrará ubicado en el patio de comidas de la zona norte del malecón de Puerto de Bolívar
FIGURA SIMBOLICA


Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007.

5.3 Propuesta de uso turístico y recreativo del malecón.

Una vez determinada la planificación de las zonas que se incluirán en el malecón de PB con sus elementos históricos-socioeconómicos; es necesario tomar en consideración el uso turístico y recreativo de los sitios por parte de los visitantes y de la comunidad local, con el fin de que la atracción cumpla su finalidad teórica de satisfacer las necesidades recreativas y turísticas.

Según Abreu (2004:31), la recreación es el desenvolvimiento placentero y espontáneo del hombre en el tiempo libre, con tendencia a satisfacer motivaciones psicosociales de descanso, entretenimiento, expresión, aventura y socialización.

Es importante destacar que las necesidades de orden recreacional que tienen los visitantes cuyo destino es la Isla de Jambelí y que utilizan al malecón de PB como un centro de distribución, son completamente distintas a las que tienen la comunidad local y los visitantes cuyo fin es permanecer en el malecón, puesto que para los primeros las actividades recreativas que se desarrollan en este lugar son complementarias durante su viaje; mientras que para los otros las actividades recreativas son prioritarias ya que motivan su desplazamiento y permanencia en el lugar.

Resumiendo los conceptos de actividad turística y recreacional de Boullón (1990:143), además de los principales factores que motivan al turista a escoger su lugar de destino como tiempo disponible, el costo del transporte, el costo de la estadía y la voluntad de realizar un viaje; existen otras causas que motivan el desplazamiento y que dependen de los gustos y preferencias del turista en cuanto a las formas de consumir el *tiempo libre*.

Con la finalidad de determinar una propuesta eficaz de uso turístico y recreativo se han establecido diferentes actividades que se pueden desarrollar en el malecón de PB una vez realizada la reconstrucción. Para determinar dichas actividades nos hemos basado en el libro de Boullón "Las actividades Turísticas y Recreacionales. El hombre como protagonista" (1990:188), las mismas que han sido clasificadas y acopladas a las necesidades de este trabajo investigativo.

Las propuestas de actividades turísticas y recreativas en el malecón han sido clasificadas de acuerdo a la categoría de actividad turística que describe Boullón (Ibidem:145) las cuales se clasifica en: esparcimiento, visitas culturales, visitas a sitios naturales, deportivas y asistencia a acontecimientos programados. Por lo cual en cada tabla se incluirá el tipo al que pertenece según el desarrollo de la actividad; es decir si es al aire libre o bajo espacio cubierto, y por último la zona en la que se propondrá desarrollar dicha actividad.

Es necesario aclarar que la metodología que utiliza el autor para clasificar las actividades turísticas y recreativas, permite incorporar nuevas actividades que pueden ser descubiertas por los elaboradores de trabajos investigativos como este, y que llegan a descubrir nuevas modalidades de recreación. Por lo que en las siguientes tablas existirán actividades propuestas, las cuales no se podrán identificar en el anexo correspondiente a dicha clasificación.

Tabla Nº 38
Propuesta de Actividades Turísticas y Recreativas en el Malecón de PB

CATEGORIA		
ESPARCIMIENTO		
ACTIVIDAD	**TIPO**	**ZONA A PROPONER**
Paseos Peatonales	Al aire libre	Recreación, Cultural, Servicios y Comercial
Juegos Infantiles	Al aire libre	Recreación
Uso de parques para Recreación	Al aire libre	Recreación
Pinturas para Niños	Al aire libre	Recreación

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 39
Propuesta de Actividades Turísticas y Recreativas en el Malecón de PB

CATEGORIA VISITAS CULTURALES		
ACTIVIDAD	**TIPO**	**ZONA A PROPONER**
Visita a Museos	Bajo espacio cubierto	Cultural
Visita a Monumentos Históricos	Al aire libre	Cultural, Servicios, Comercio y Recreación
Compra de Artesanías	Al aire libre	Comercio (Subzona norte)
Comidas Típicas	Bajo espacio cubierto	Servicios
Exposiciones	Al aire libre	Cultural (Antiguo Muelle de Cabotaje)

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 40
Propuesta de Actividades Turísticas y Recreativas en el Malecón de PB

CATEGORIA DEPORTIVAS		
ACTIVIDAD	**TIPO**	**ZONA A PROPONER**
Motonáutica	Al aire libre	Zona de servicios (Muelle de Cabotaje)
Remo	Al aire libre	Zona de servicios (Muelle de Cabotaje)

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 41
Propuesta de Actividades Turísticas y Recreativas en el Malecón de PB

CATEGORIA ACONTECIMIENTOS PROGRAMADOS		
ACTIVIDAD	**TIPO**	**ZONA A PROPONER**
Presentaciones Artísticas*	Al aire libre	Zona Cultural

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.
* Nota: Música, teatro, títeres.

Tabla Nº 42
Propuesta de Actividades Turísticas y Recreativas en el Malecón de PB

CATEGORIA OTRAS		
ACTIVIDAD	**TIPO**	**ZONA A PROPONER**
Alimentación en restaurantes	Bajo espacio cubierto	Servicios
Alimentación en kioscos	Al aire libre	Recreación

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

De todas las actividades turísticas y recreativas propuestas anteriormente, consideramos importante describir las actividades más significativas con respecto a este trabajo investigativo como son: pinturas para niños, visita a museos y monumentos históricos, presentaciones artísticas y por último remo y motonáutica.

Tabla Nº 43
Descripción de las actividades turísticas y recreativas en el Malecón de PB

ACTIVIDAD TURISTICA Y RECREATIVA

PINTURAS PARA NIÑOS

INFORMACION GENERAL

CATEGORIA: Esparcimiento
TIPO: Al aire libre
UBICACIÓN: Zona de Recreación

DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD

Esta actividad comprende la pintura de rostros para niños con motivos o figuras animadas representativas de la historia de Puerto de Bolívar como barcos, cruces, cacao, banano, etc. Durante el proceso de la pintura del rostro, el pintor va a relatar al niño a modo de cuento y de forma breve el significado de dicha pintura.

Se realizará también concursos de pintura manual en lienzos que deberán representar hechos históricos de la parroquia de PB.

RECOMENDACIONES

- Las pinturas utilizadas deberán de ser no toxicas.

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 44
Descripción de las actividades turísticas y recreativas en el Malecón de PB

ACTIVIDAD TURISTICA Y RECREATIVA
VISITA A MUSEOS Y MONUMENTOS HISTORICOS
INFORMACION GENERAL
CATEGORIA: Visitas Culturales **TIPO**: Al aire libre y bajo espacio cubierto **UBICACIÓN**: Zona cultural, Servicios, Comercio y Recreación
DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD
Las visitas culturales se realizarán en dos modalidades: guiadas o libres. En las visitas con guía, el recorrido se lo realizará por los monumentos que estarán en ubicados en cada zona, explicando su valor representativo y finalizará en el ingreso al museo marino que está ubicado en el antiguo muelle de cabotaje.  
RECOMENDACIONES
❖ Los guías turísticos que se contratarán deberán de ser nativos de la parroquia de PB y de preferencia con conocimientos intermedios del idioma inglés.

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 45
Descripción de las actividades turísticas y recreativas en el Malecón de PB

ACTIVIDAD TURISTICA Y RECREATIVA
MOTONAUTICA Y REMO
INFORMACION GENERAL
CATEGORIA: Deportivas **TIPO:** Al aire libre UBICACIÓN: Zona de Servicios (Muelle de Cabotaje)
DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD
El desarrollo de estas actividades deportivas tendrá como fin el esparcimiento de jóvenes y adultos, mismos que podrán alquilar motonaves o botes en el muelle de cabotaje. La actividad deportiva de remo estará destinada únicamente para visita hacia las islas del archipiélago de Jambelí y contará con la presencia de un guía. Mientras que para el desarrollo de la actividad deportiva de motonáutica se podrá realizar recorridos únicamente a lo largo del malecón.  
RECOMENDACIONES
❖ Se deberá exigir el uso de chalecos salvavidas ❖ Es necesario que las actividades de motonave y remo sea realizado estrictamente cuando haya marea alta.

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

Tabla Nº 46
Descripción de las actividades turísticas y recreativas en el Malecón de PB

ACTIVIDAD TURISTICA Y RECREATIVA
PRESENTACIONES ARTISTICAS
INFORMACION GENERAL
CATEGORIA: Acontecimientos Programados **TIPO**: Al aire libre **UBICACIÓN**: Zona Cultural
DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD
En esta zona se podrá realizar presentaciones artísticas programadas ya sea por la administración del malecón o por el Municipio de Machala. Dichas presentaciones podrán ser de diferentes ámbitos tales como: música, teatro, títeres, danza, etc.  
RECOMENDACIONES
❖ Las presentaciones artísticas deberán de ser estrictamente de orden cultural.

Fuente: Elaboración propia de autores. Noviembre 2007.

Figura Nº 20
Logo recomendado para el Malecón de Puerto de Bolívar

Fuente: Elaborado por autores. Noviembre 2007.

Conclusiones

- Con el desarrollo y análisis de esta tesis, se determinó que la hipótesis planteada es verdadera ya que "Los sucesos históricos, culturales y las actividades comerciales que se originaron en la Parroquia Puerto de Bolívar, sustentan el desarrollo de una propuesta temática histórico-socioeconómica en la reconstrucción de su malecón".

- En el desarrollo del capítulo II del presente trabajo investigativo se pudo identificar y rescatar un importante hecho histórico del lugar, como lo es el nombre de la parroquia, que normalmente es conocida como *Puerto Bolívar*. Sin embargo se pudo determinar que desde la fecha de su fundación fue inaugurada como **"Puerto de Bolívar"** en honor al libertador Simón Bolívar.

- Durante el proceso y análisis de los datos estadísticos recopilados en las encuestas realizadas a las personas que visitan el malecón de PB, se pudo determinar que conceptualmente el malecón no recibe turistas sino "visitantes del día"; es decir, no permanecen más de 24 horas en el lugar.

- Otro factor importante que se consideró para la elaboración de esta propuesta, es que durante los días en que se realizaron las encuestas en el malecón de PB, no se encontró ningún visitante extranjero; por lo que se considera que el porcentaje de visita anual es mínimo.

- La comunidad local considera necesario ejecutar mejoras en el malecón de PB, a través de una reconstrucción y la debida promoción turística para atraer un mayor número de visitantes.

- Del total de las encuestas realizadas a las comunidad local, se vio reflejado que el 84% de la muestra esta de acuerdo con la reconstrucción ya que estos los beneficia directa o indirectamente en su economía.

- La incorporación de elementos históricos- culturales que rememoren el origen del puerto y los sucesos más importantes que influyeron en la vida portuaria de Puerto de Bolívar, ayudarán a la comunidad local a revalorar y refortalecer la cultura y tradiciones de la parroquia.

- La determinación de propuestas de actividades turísticas y recreativas que permitirán a los visitantes y comunidad local disfrutar de las mismas de forma sana y segura, a su vez permitirán diversificar la oferta y hacer más atractivo el lugar.

Recomendaciones

- Incentivar el ordenamiento estructural de los otros usos que en especial los comerciantes le dan al malecón de PB, mediante una propuesta organizativa y de readecuación de espacios, con el fin de brindar a los visitantes una imagen ordenada del lugar, sin afectar a las personas cuya fuente de empleo es el comercio y alimentación ambulante, dándoles la preferencia de alquilar los nuevos locales que se construirán en el nuevo sector de malecón B de Puerto de Bolívar.

- Determinar la capacidad de carga turística, física y real de cada zona propuesta antes de ejecutar la reconstrucción del malecón de PB.

- Desarrollar un previo estudio de suelo en las zonas del Malecón de Puerto de Bolívar para futuras construcciones de cualquier tipo de edificación.

- Establecer políticas de uso recreativo y turístico para el malecón de Puerto de Bolívar con el fin de aprovechar dichos servicios y garantizar su sostenibilidad como recurso turístico.

- Establecer precios módicos que sean asequibles tanto para la comunidad local como para los visitantes en la utilización de los diferentes servicios que se ofrecerán en el malecón de PB.

- Promover la armonía visual garantizando el mismo estilo arquitectónico entre los dos sectores que conforman el malecón de PB.

- Dar el respectivo mantenimiento a las instalaciones y áreas verdes que se encuentren en el malecón una vez reconstruido.

- Desarrollar fuentes de empleo para la comunidad local de la parroquia, siendo ellos mismos los destinados a brindar los servicios que se ofrecerán en el malecón.

- Desarrollar y ejecutar un proyecto de marketing turístico para la región, que promueva e incentive el incremento de visitantes tanto nacionales como internacionales.

- Desarrollar un programa de imagen para darle identidad al malecón de PB y así logre reconocimiento a nivel nacional, para lo cual se propone la creación de un logo representativo de uno de los sucesos históricos de la parroquia.

- Incentivar en mayor escala del turismo nacional e internacional hacia la zona incluyendo dentro de la propuesta tours organizados hacia las islas del Archipiélago de Jambelí.

- Se recomienda la adecuación de jardineras en el parterre que divide el sector de malecón A y B.

- Realizar una propuesta de mejoramiento y reconstrucción del Puerto Huaylá, en el que se rescate el desembarque de la pesca artesanal así como el mercado de mariscos frescos. Cuyo equipamiento e instalación debe garantizar la armonía visual de los dos sectores presentados en este trabajo investigativo.

BIBLIOGRAFÍA

- ARIOSEMENA, Guillermo. El fruto de los dioses. Volumen I. Editorial Graba de Guayaquil - Ecuador. Edición mes de agosto de 1991.

- ARCHIVO MUNICIPAL DE MACHALA, Copiador 5.

- AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR. Hacia la concesión!!. Folletería 2006

- ABREU, Pedro Pablo. La animación es algo más que… Manual de animación turística. Región empresa periodística. La Pampa – Patagonia. 2004

- AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR. 2006 Página Web. www.appb.gov.ec.

- BENALCAZAR, René. Análisis del desarrollo económico del ecuador. Ediciones del Banco Central del Ecuador. Primera Edición. Quito-Ecuador.1989

❖ BOULLON, Roberto C. "Planificación del espacio turístico" Editorial Trillas. México. 2006.

❖ BOULLON, Roberto C. "Las actividades turísticas y recreacionales. El hombre como protagonista". Editorial Trillas. México. 1990.

❖ CERG – IDRC. Los procesos urbanos de cuenca y Machala 1890-1990. Primera Edición. Guayaquil-Ecuador. 1992.

❖ DIRECCION PROVINCIAL DE LA PROVINCIA DE EL ORO. Inventarios Turísticos de la Provincia de El Oro. 2007

❖ INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI, Bases Conceptuales y Guía metodológica para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, Bogotá, 1997.

❖ MADERO, Mauro. Monografías de la provincia de El Oro 1934.

❖ MÁRQUEZ, Raúl. Panorámica productiva de la actividad camaronera 1981 - 1995. Documento de trabajo final del proyecto la economía orense. UTM.

- ❖ MUNICIPIO DE MACHALA. Guía de la ciudad de Machala. Edición 2007 - 2009.
- ❖ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Entrada de extranjeros. Año 2006 – 2007. Página Web. www.mmrree.gov.ec
- ❖ PUBLICACIONES ECUATORIANAS. Monografía descriptiva del cantón Machala. Quito- Ecuador.
- ❖ RICAURTE, Carla M.Sc. Zonificación Turística. Archivo de la materia de Planificación turística. 2007
- ❖ SALCEDO, César D. Galo. Viajando al Puerto de Bolívar, Ensayo Histórico Porteño. Machala-Ecuador. 2002.
- ❖ SERRANO, Alberto. "El banano". Asociación de Bananeros Orenses. 1994.

ANEXOS

ANEXO A

Equipamiento de la parroquia de Puerto de Bolívar
Alojamiento

A. Hostales

Nombre	Dirección	Categoría	Hab.	Plaza	Mesas	Pax
Acosta	Municipalidad y Gonzalo Córdova	Primera	14	26	10	40
Bolívar Internacional	Municipalidad y Gonzalo Córdova	Primera	25	26	10	40

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007. Elaborado por autores.

B. Hostal Residencia

Nombre	Dirección	Categoría	Hab.	Plaza
La Gaviota Azul	Sucre E/ Apolinario Gálvez y Malecón	Tercera	15	27

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007.Elaborado por autores.

C. Hotel Residencia

Nombre	Dirección	Categoría	Hab.	Plaza
Pacífico	General Páez y Gonzalo Córdova	Tercera	30	56

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007. Elaborado por autores.

ANEXO B

Equipamiento de la parroquia de Puerto de Bolívar Alimentación

A. Restaurantes

Nombre	Dirección	Categoría	Mesas	Plazas
Parrillas Bar Tour Brother	2da.Norte y Apolinario Gálvez	Primera	35	140
La Barca	Ave. Madero Vargas	Segunda	10	40
Pepe's	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	20	80
Sarita	Municipalidad y Apolinario Gálvez	Segunda	42	168
Waikiki	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	18	72
Ladisiar	Ave. Madero Vargas	Tercera	8	32
Laurita	Municipalidad y Apolinario Gálvez	Tercera	10	40
Marisquería Azul Azul	Malecón Pto. Bolívar	Tercera	10	40
Nuevo Edén	Apolinario Gálvez S/N y Bolívar	Tercera	25	100
Sarita	Municipalidad y Apolinario Gálvez	Tercera	8	32
Portezuelo	Rocafuerte y Gonzalo Córdova	Segunda	8	32
Picantería Lolita	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Piquelandia	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	30
Picantería La Bodeguita	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería ElGato	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	30
Picantería La Gordita	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	30
Picantería Langostino	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	30
Picantería Viña del Mar	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	30
Picantería Manabí	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	30

Picantería El Dorado	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	30
Picantería Marianita	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería El Conchal	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Caribe Line	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Lolita es lolita#1	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería El nuevo Babahoyo	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Rocío	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería El Nuevo Edén	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Atlántida	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Reina del Mar	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Voluntad de Dios	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40
Picantería Reina del Cisne	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	10	40

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007/ Investigación de Campo. Elaborado por autores.

B. Fuentes de Soda

Nombre	Dirección	Categoría	Mesas	Plazas
Ritzi Bar	Municipalidad y Malecón	Segunda	8	32

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007. Elaborado por: Autores

ANEXO C

Equipamiento de la parroquia de Puerto de Bolívar Esparcimiento

A. Discotecas

Nombre	Dirección	Categoría	Mesas	Plazas
Salsoteca Maddison Square	Ave. Madero Vargas	Primera	10	40
Ántrax	Barrio Simón Bolívar	Segunda	10	40
Karaoke Azul Azul	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	15	60
Lunati-K	Tnte. Héctor Chica E/ 8ava y 9na.	Segunda	13	42
Pepe`s	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	12	50
Secret's	2da. Norte y Apolinario Gálvez	Segunda	40	150
Seúl Karaoke	Gonzalo Córdova e intersección	Segunda	15	60
El Beso	Gral. Córdova y Olmedo	Segunda	25	100

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007. Elaborado por: Autores

B. Bares

Nombre	Dirección	Categoría	Mesas	Plazas
Otello	Municipalidad y Apolinario Gálvez	Primera	14	56
Pepe's Restaurante	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	22	88
Coctelitos El Barman	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	14	56
Disco Bar	Avenida Madero Vargas	Segunda	20	80
The Springs	Apolinario Gálvez y Malecón	Tercera	7	28
Night Train	Malecón y 1era.Norte	Tercera	10	40

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007. Elaborado por autores.

C. Salas de Bailes

Nombre	Dirección	Categoría	Mesas	Plazas
Hamburgo	Gonzalo Córdova	Segunda	13	48
Pepe`s Karaoke	Malecón Pto. Bolívar	Segunda	14	52
Silotil	Gral. Córdova	Segunda	25	100

Fuente: Dirección Provincial de Turismo de El Oro, febrero del 2007. Elaborado por autores.

ANEXO D
Caracterización del Atractivo Turístico del Archipiélago de Jambelí

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Archipiélago de Jambelí	Sitios Naturales	Tierras Insulares	Archipiélagos

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Santa Rosa **Parroquia:** Jambelí

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Puerto de Bolívar
Distancia: 2 horas en recorrer toda la isla

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:
Descripción General.-El Archipiélago de Jambelí tiene una extensión de 293 Km2, conformado por 5 islas. El archipiélago esta constituido por un conjunto de 5 islas en las

cuales existen extensiones de playas de diferentes tamaños. Las mismas que quedan expuestas en toda su extensión en baja marea. En estas playas existe el cambio gradual tradicional de mar a tierra, en contándose en la sucesión en tierra: playas, manglar, arenas elevadas y salitrales. Al momento se práctica ganadería en pequeña escala, existiendo en

mayor proporción el desarrollo de la infraestructura correspondiente a camaroneras la cual ha talado el manglar de borde, dejando frágil los bordes de las islas, siendo susceptible a los reflujos de marea alta erosionando estos bordes.

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

Navegación por los diferentes canales del Archipiélago de Jambelí. Las islas que forman parte del Archipiélago actualmente enfrentan un desarrollo de instalaciones de camaroneras. Los deportes a vela, dependen de los vientos. Además que se puede realizar la pesca artesanal En esta isla encontramos nichos y anidación de aves marinas. Recreación en las playas de las diferentes islas. Valor científico (diversidad de aves marinas); etnográfico (poblaciones vernácula res); arqueológico (jambelímanteño); histórico (batalla de Jambelí).

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado	☐	No Alterado	☐	Conservado	☐
Deteriorado	☐	En proceso de deterioro	x		

CAUSAS

Deforestación de los manglares existentes en las islas para dar paso a la infraestructura de camaroneras.

ENTORNO

Conservado	☐	En proceso de deterioro	x
Deteriorado	☐		

CAUSAS

Contaminación de aguas residuales sin tratamiento alguno, producto de la actividad camaronera. Lo cual produce baja en la calidad de las aguas del Archipiélago, diezmando la fauna ictiológica principalmente.

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30días
Horas al día: 10 horas

OBSERVACIONES
El muelle de llegadas y salidas de Puerto Bolívar, lugar donde se puede alquilar una embarcación para realizar los recorridos, siendo sus costos variables; los permisos son concedidos por la Capitanía de Puerto de Bolívar.
INFRAESTRUCTURA BASICA
Agua: Si existe Energía Eléctrica: Si Existe Alcantarillado: Si existe
ASOCACION CON OTROS ATRACTIVOS
Isla del Amor : 1km Isla San Gregorio: 15km Plato Típico Concha Asada: 4,6km
SIGNIFICADO
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO Local [ ] Provincial [ ] Nacional [x] Internacional [ ]

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO E

Caracterización del Atractivo Turístico de la Isla Jambelí

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Isla Jambelí	Sitios Naturales	Costas o Litorales	Playa

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Santa Rosa **Parroquia:** Jambelí

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Puerto de Bolívar
Distancia: 30 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:
Descripción General.- sus dimensión es aproximadamente de 20 km. De formación aluvial con rocas de basamento metamórfico de posible edad del Precámbrico. Presencia de playas

y manglar. Su calidad de agua es de color verde oliva transparente. Su temperatura oscila de 20ºC aproximadamente. Posee una salinidad de 18/1000 (partes por mil), con una transparencia de 30cm. Posee una playa con pendiente de 5 grados con una extensión de 20m de ancho, arena color gris clara de hojas de palmas, así como torres salvavidas. Desde el punto en que la persona se ubique se un amplio panorama lo que permite ver un hermoso paisaje natural en contraste con la infraestructura arquitectónica.

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

Balnearios
Recreación
Deportes y Esparcimiento

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado	☐	No Alterado	☐	Conservado	x
Deteriorado	☐	En proceso de deterioro	☐		

CAUSAS

Conservado por la inversión privada y municipal, para mejorar la imagen del balneario.

ENTORNO

Conservado	☐	En proceso de deterioro	x
Deteriorado	☐		

CAUSAS

Por la falta de un plan de manejo y por el impacto de desarrollo urbano

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30 días
Horas al día: 11 horas

OBSERVACIONES

El acceso a la isla se lo realiza en embarcaciones de una Coop. que sale cada media hora desde Puerto de Bolívar a Jambelí y viceversa, iniciándose a las 07h00 siendo la última a las 18h00. Los muelles se encuentran conservados y mantenidos en PB y en Jambelí y las embarcaciones están equipadas con boyas salvavidas.

INFRAESTRUCTURA BASICA			
Agua: Otros Energía Eléctrica: Generador Alcantarillado: Tanques Séptico			
ASOCACION CON OTROS ATRACTIVOS			
Isla Santa Clara : 2km	Isla San Gregorio: 15km	Plato Típico: Concha Asada: 4,6km	
SIGNIFICADO			
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO			
Local ☐	Provincial ☐	Nacional ☐	Internacional x

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO F

Caracterización del Atractivo Turístico de la Isla del Amor

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Isla del Amor	Sitios Naturales	Tierras Insulares	Isla Continental

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Machala **Parroquia:** Puerto de Bolívar

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Puerto de Bolívar
Distancia: 20 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:

Descripción General.- La isla comprende casi 1 Ha con aproximadamente 0,8 Ha de bosque de manglar. De origen aluvial, las rocas del basamento metamórfico de posible edad

del Precámbrico, estuvo unida al continente. Suelo limoso-arcillo arenoso. Se encuentra ubicado en el canal de Jambelí entre Puerto de Bolívar y el Balneario el Coco. El bosque de manglar es un bosque de diversas poblaciones de mangle de diferentes edades por lo cual la densidad estimada es de 80 arb/ha. El agua que rodea la isla no puede ser utilizada directamente para consumo humano ni para baño, por tanto se recomienda ser utilizada para riego agrícola ya que son aguas salobres de salinidad aproximadamente de 20/1000 (partes por mil) Transparencia: 10 cm. Análisis de colimetría: colimetría 2200 gérmenes/ml (alto) coliformes 1 gérmenes (leve).
La playa tiene aproximadamente 20*8m de arena, cuya dimensión es variable de acuerdo a la marea, cuando hay aguajes fuertes no queda despejada la playa nada de playa, siendo difícil desli- zarse por el lodo que queda en ciertas partes de la playa después de la bajada de la marea.
En su flora podemos encontrar el Mangle rojo (Rhizophora harrisonii),Mangle salado (Laguncularia),Mangle negro (Avicennia germinans). Y en su fauna podemos encontrar : Garza blanca (Casmerodius albus), Fragata (Fregata magnificens), Piqueros de patas azules (Sula sula) y la Garza blanca pequeña (Egretta thula).

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

La isla del Amor se la considera una isla de refugio y anidación de aves marinas. Dicha isla debe ser visitada por turistas pero tomando las debidas precauciones para no interrumpir la anidación de las aves marinas, por el cual deberán diseñarse senderos e identificarse los sitios y épocas de anidación, a fin de que no se interrumpa este proceso por impacto humano. Ref. bibliografía: R Navarrete.1992 Aves de los Manglares adyacentes a Puerto de Bolívar. PMRC.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado	☐	No Alterado	☐	Conservado	x
Deteriorado	☐	En proceso de deterioro	☐		

CAUSAS

Es una Isla solitaria no existe ningún desarrollo humano al momento.

ENTORNO

Conservado	☐	En proceso de deterioro	x
Deteriorado	☐		

CAUSAS

Por impacto turístico sobredimensionado.

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30 días

OBSERVACIONES

El acceso marítimo depende de las mareas. El muelle que se utiliza para las salidas es el de Puerto de Bolívar, cuyo estado es bueno.

INFRAESTRUCTURA BASICA

Agua: No existe
Energía Eléctrica: No existe
Alcantarillado: No existe

ASOCACION CON OTROS ATRACTIVOS

Archipiélago de Jambelí: 1 km.
Balneario El Coco: 15 km.
Isla Santa Clara: 43 km.
Isla Jambelí: 40 km.

SIGNIFICADO

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Local	Provincial	Nacional	Internacional
		x	

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO G

Caracterización del Atractivo Turístico de la Isla Santa Clara

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Isla Santa Clara	Sitios Naturales	Tierras Insulares	Islotes

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007.

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Machala **Parroquia:** Puerto de Bolívar

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Puerto de Bolívar
Distancia: 43 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:

Descripción General.- Se encuentra ubicada a 43 km. De la Costa Ecuatoriana saliendo desde Puerto de Bolívar tiene un área aproximada de 5 Ha. con una altura promedio de 40 a 60 m. sobre el nivel del parte alta y unos 80m. a nivel de pleamar. Posee una playa de aproximadamente 2 km. de extensión con arena compacta, la misma que es producto del desmoronamiento de los cerros existente que son de material fangoso, y de las rocas, las mismas que forman un cinturón alrededor de la isla. Estos obstáculos no permiten que la playa sea totalmente lisa. Cuando la marea esta en su nivel más bajo permite observar la playa en su extensión, siendo su pendiente de 30ºde inclinación suave

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

Ecoturismo
Refugio de Aves
Observatorio de ballenas
Pesca Submarina

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado	☐	No Alterado	☐	Conservado	x
Deteriorado	☐	En proceso de deterioro	☐		

CAUSAS

Constituye una isla de difícil acceso por las corrientes marinas y la pleamar.

ENTORNO

Conservado	☐	En proceso de deterioro	x
Deteriorado	☐		

CAUSAS

Influencia de las aguas de descarga del Golfo de Guayaquil.

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30 días

OBSERVACIONES

La autorización para el zarpe y la contratación de la embarcación se la realiza en Puerto Bolívar, desde donde se cuenta con un muelle en buen estado. Sus costos son variables, dependiendo del tiempo que se la contrata.

INFRAESTRUCTURA BASICA
Agua: No existe Energía Eléctrica: No existe Alcantarillado: No existe
ASOCIACION CON OTROS ATRACTIVOS
Isla del Amor : 43km Isla Jambelí: 2km Camaroneras: 2km Balneario EL Coco: 43km
SIGNIFICADO
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO Local [x] Provincial [ ] Nacional [ ] Internacional [ ]

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO H

Caracterización del Atractivo Turístico de la Isla San Gregorio

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Isla San Gregorio	Sitio Natural	Tierras Insulares	Isla Continental

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Santa Rosa **Parroquia:** Jambelí

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Puerto de Bolívar
Distancia: 15 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:
Descripción General.- Esta isla es una formación aluvial de basamento metamórfico de posible edad del Precámbrico por depósitos aluviales de río y estero. Su calidad de agua es de color verde- oliva con una temperatura de 28ºC y con una transparencia de 20 cm.

Su agua no es dulce como para el consumo humano. Cuando se realizan aguajes fuertes quedan depositados en la playa troncos y algas pardas (Cianofíceas) lo que da un aspecto sucio y verdoso respectivamente. Pero con las lluvias han proliferado rastreras como Cannavallia marítima, que le dan un aspecto verde y exhuberante a la zona de arena pasiva.

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

Balneario en temporada alta.
Recreación

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado	☐	No Alterado	☐	Conservado	x
Deteriorado	☐	En proceso de deterioro	☐		

CAUSAS

La isla al momento está abandonada no existen habitantes establecidos.

ENTORNO

Conservado	x	En proceso de deterioro	☐
Deteriorado	☐		

CAUSAS

El impacto humano es producto de pescadores o personas itinerantes que acceden a la isla por la pesca

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30 días

OBSERVACIONES

La embarcación se alquila en el muelle de Puerto de Bolívar, siendo su costo variable.

INFRAESTRUCTURA BASICA
Agua: No existe Energía Eléctrica: No existe Alcantarillado: No existe
ASOCIACION CON OTROS ATRACTIVOS
Plato Típico Concha Asada: 4,6km Archipiélago de Jambelí: 15 km Saca la Mano: 30 km Isla Jambelí: 15 km.
SIGNIFICADO
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO Local ☐ Provincial ☒ Nacional ☐ Internacional ☐

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO I

Caracterización del Atractivo Turístico Saca Mano

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Saca Mano	Sitios Naturales	Costas o Litorales	Esteros

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Machala **Parroquia:** Puerto de Bolívar

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Puerto de Bolívar
Distancia: 15 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:
Descripción General.- Desde el atractivo se puede divisar la entrada del canal de Jambelí y la formación de manglar en toda su extensión presente en este estero. Desde el atractivo se puede ver un panorama compuesto de varios ramales de agua que conducen diferentes

esteros formando una enmarañada red hídrica en donde sólo loa pescadores conocedores de esta intrínseca maraña de esteros pueden navegar sin perderse. En el recorrido hacia el atractivo se pueden observar las poblaciones de manglar en diferentes estados de crecimiento lo cual sobrecoge al visitante con una sensación de siniestro.

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

Conchal

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado	☐	No Alterado	☐	Conservado	x
Deteriorado	☐	En proceso de deterioro	☐		

CAUSAS

Conservado desde hace 2 años, ya que fue entregado en custodia a la asociación de concheros Venecia del Mar por la UCV de El Oro el 26 de Marzo de 1996.

ENTORNO

Conservado	x	En proceso de deterioro	☐
Deteriorado	☐		

CAUSAS

Ambiente natural rodeado de ramales de manglar en buen estado.

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30 días

OBSERVACIONES

Para visitar el atractivo denominado Saca la Mano, se debe coordinar con el Presidente del grupo de concheros.

INFRAESTRUCTURA BASICA

Agua: No existe Energía Eléctrica: No existe Alcantarillado: No existe
ASOCIACION CON OTROS ATRACTIVOS
Isla Jambelí: 50 Km. Isla San Gregorio: 30 Km.
SIGNIFICADO
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO Local [x] Provincial [ ] Nacional [ ] Internacional [ ]

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO J

Caracterización del Atractivo Turístico del Antiguo Muelle de Cabotaje

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Antiguo Muelle de Cabotaje	Manifestaciones Culturales	Histórica	Zona Histórica

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Machala **Parroquia:** Puerto de Bolívar

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Jambelí
Distancia: 15 Km.

Nombre del poblado: Machala
Distancia: 14 Km.

CALIDAD
VALOR INTRÍNSECO
CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO: **Descripción General.**Esta pequeña pero importante obra de ingeniería se destaca por ser la única en su tipología. Construida a principios de siglo e inaugurada en 1903 sirvió de puerta de salida para el comercio en el austro ecuatoriano. Según los anales de la provincia fue Gastón Thoré quien instaló el muelle, levantado originalmente íntegramente en hierro, como ningún otro en la República. Se convirtió en el muelle principal del sur, debido al servicio que prestaba no solo para la salida de productos como el cacao, el café, sino toda clase de materiales necesarios para el trabajo. Pronto sirvió también de llave para el turismo interno. El desarrollo febril de estas dos importantes actividades ha puesto de manifiesto la trascendencia como bien público y actualmente como bien cultural, perteneciente al patrimonio de la nación. Su capacidad como obra de ingeniería fue probada durante los 67 años que operó. El hundimiento de la embarcación nominada Jambelí, cerca de sus instalaciones, propició el cierre como muelle en funcionamiento. El antiguo muelle de cabotaje es como un brazo que forma una L, se extiende desde el malecón hacia el mar, a través del andén de ingreso a la zona cubierta donde el espacio construido sirve como sala de espera abierta. De 60 metros de largo por un ancho de 5, este amplio acceso invita a admirar el paisaje que brinda el entorno en ese lugar, hasta llegar a la zona donde el espacio se divide en área cubierta y otra abierta, permitiendo el disfrute de la vista que presenta la entrada del mar. Entre los materiales utilizados el piso del muelle es originalmente construido con tablas de mangle, que ha sido sustituido por una losa de hormigón armado sostenida por vigas y pilares, éstos se hunden en piso firme bajo el mar, estando arriostrados con templadores de hierro en forma horizontal y diagonal. Los pilares presentan doble zunchamiento de hierro para evitar fisuramientos. Este sistema constructivo cubre una superficie aproximada de 1300 metros cuadrados que tiene el embarcadero. El perímetro de todo el muelle está protegido por una barrera de pequeños pilares de hormigón armado, levantados cada tres metros y unidos con tubo metálico.
VALOR EXTRINSICO
USOS (SIMBOLISMO)
La importancia que tiene la conservación de este bien cultural ha despertado un afán conjunto en diferentes instituciones por acudir en pos de su restauración y puesta en valor. Muy recientemente ha sido publicada la noticia de su intervención, tanto en su infraestructura e instalación como en su ornamentación, con el propósito de convertirlo en un centro cultural que incluya un sitio para café literario, sala de exposiciones y servicios complementarios. De rehabilitarlo, se convertirá en un atractivo turístico único en su tipología, que ofrezca el país, con plena seguridad para consumo interno.
ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO
Alterado [ ] No Alterado [x] Conservado [ ] Deteriorado [ ] En proceso de deterioro [ ]
CAUSAS

La falta de uso como muelle u otra función a la que se le pudo destinar, acorde con sus características, pueden ser causas que hayan originado cierto deterioro existente, sin embargo, es de resaltar que existe el cuidado suficiente por parte de la Capitanía del puerto, acantonada en el lugar y el interés institucional (del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural) por restaurarlo.
ENTORNO
Conservado [x] En proceso de deterioro [ ] Deteriorado [ ]
CAUSAS
Tanto el malecón como sitio de paseo y los servicios de alimentación, asentados en los alrededores, presentan un aceptable nivel de protección del entorno ambiental.
INFRAESTRUCTURA BASICA
Agua: Potable Energía Eléctrica: Sistema Interconectado Alcantarillado: Red Pública
SIGNIFICADO
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO Local [ ] Provincial [ ] Nacional [x] Internacional [ ]

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO K

Caracterización del Atractivo Turístico de Camaroneras

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Camaroneras	Manifestaciones Culturales	Realización Científica- Técnica	Explotación Industriales

Fuente: Fotografía tomada por autores. Octubre 2007

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Machala **Parroquia:** Puerto de Bolívar

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Puerto de Bolívar
Distancia: 12 Km.

Nombre del poblado: Machala
Distancia: 2 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:

Descripción General.- El paisaje de una camaronera responde a un conjunto de piscinas de forma rectangular de varios tamaños. Dependiendo si so piscinas de crecimiento o engorde. El agua de las piscinas por lo regular es de color verdoso-transparente con una temperatura de 22ºC, la c columna de agua tiene una transparencia aprox. de 15 cm. En la columna de agua existen algas cianofíceas propias para la alimentación del camarón. Las piscinas visitadas se encuentran ubicadas por lo regular al sureste de Machala y el oeste del Puerto Bolívar. El área misma de la camaronera está constituida por piscinas de engorde del camarón y pre criaderos para aclimatar la semilla del camarón hasta los 3 gr. Además cada piscina tiene sus propios muros los mismos que han sido hechos del mismo suelo pero apisonado a los cuatro lados de cada piscina (préstamo) y canales de absorción de agua de mar y canales de desfogue del agua de cada piscina, para este fin se ha utilizado tubos de pvc.

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

Camaronera en donde se cría y cosecha camarón de la especie Pennaeus vanamei.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado [x] No Alterado [ ] Conservado [ ]
Deteriorado [ ] En proceso de deterioro [ ]

CAUSAS

La camaronera aunque ha sido construida en el área de salitrales, la cual queda detrás de la franja de manglar, en igual manera ha talado el manglar que quedaba en el frente de la playa.

ENTORNO

Conservado [ ] En proceso de deterioro [x]

Deteriorado [ ]

CAUSAS

La explotación industrial de camarón necesita la utilización de fertilizantes para nutrir las aguas donde vive el camarón y las mismas son desalojadas luego al estero sin ningún tratamiento.

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30días
Horas al día: 11 horas

OBSERVACIONES
LASTRADO.- 800 mts. Desde la vía hasta las piscinas.
INFRAESTRUCTURA BASICA
Agua: Potable Energía Eléctrica: Sistema Interconectado
ASOCIACION CON OTROS ATRACTIVOS
Isla Santa Clara : 2km Balneario El Coco: 2 km
SIGNIFICADO
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO Local [ ] Provincial [ ] Nacional [--] Internacional [x]

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO L

Caracterización del Atractivo Turístico del Plato Especial de la Casa

Nombre del Atractivo	Categoría	Tipo	Subtipo
Plato Típico Concha Asada Crassostrea Virginica	Manifestaciones Culturales	Etnografía	Comida-Bebida Típica

Fuente: Fotografía tomada por autores.

UBICACIÓN

Provincia: El Oro **Cantón:** Machala **Parroquia:** Puerto de Bolívar

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

Nombre del poblado: Machala
Distancia: 30,6 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERISTICAS FISICAS DEL ATRACTIVO:

Descripción General.- La calidad del plato es excelente, por la bondad de los ingredientes y la sazón en la preparación. La presentación va de buena a excelente de acuerdo al establecimiento donde el plato es realizado. Se lava la concha y se coloca en una plancha calentada a vapor durante 10 minutos hasta que la concha se abra ; se elimina una tapa de

la concha y lo que queda con la pulpa se la coloca en una bandeja adornada con salsa y limón. Para el plato se escoge la concha "prieta" (anadara tuberculosa) de mayor tamaño, se acompañaron chifles y salsa. Los ingredientes son concha, limones, cebolla, culantro, hierbita, aceite, ají, pimienta al gusto, sal y verde.
Otra especialidad de la casa es el arroz marinero, el cual es presentado en una bandeja de vidrio, que está colocado en el centro rodeado de diferentes tipos de mariscos que componen el plato, dando un aspecto colorido y exquisitez gastronómica. El arroz y los mariscos son preparados y cocinados de manera independiente y luego se los va juntando en el plato de acuerdo a una decoración determinada. Los ingredientes son concha, cangrejo, pescado, camarón. almeja, calamar, arroz, lechuga, salsa de cebolla y verde frito. Es un local de cemento de dos pisos de alrededor de 500 metros cuadrados de construcción. El área de las mesas esta abierto, tanto en la parte baja como alta.

VALOR EXTRINSICO

USOS (SIMBOLISMO)

La tradición se inicia en 1995 cuando el lugar se forma como puerto de cabotaje, el turismo se intensifico desde 1976, pero hay una tradición pre-hispánica de consumo de productos provenientes del manglar circundante

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO

Alterado	☐	No Alterado	☐	Conservado	x
Deteriorado	☐	En proceso de deterioro	☐		

CAUSAS

Es una tradición compartida por gente local y visitantes

ENTORNO

Conservado	x	En proceso de deterioro	☐
Deteriorado	☐		

CAUSAS

Es un medio urbano, que tiene inversión privada y municipal en sus servicios básicos.

TEMPORALIDAD DE ACCESO

Meses del Año: 365 días del año
Días del Mes: 30días
Horas al día: 4 horas

OBSERVACIONES
Bus o taxis, desde la Ciudad de Machala.
INFRAESTRUCTURA BASICA
Agua: Entubada Energía Eléctrica: Sistema Interconectado Alcantarillado: Red Pública
ASOCIACION CON OTROS ATRACTIVOS
Nombre del poblado: Machala Distancia: 14 Km. Nombre del poblado: Jambelí Distancia: 15 Km.
SIGNIFICADO
DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO Local [ ] Provincial [ ] Nacional [x] Internacional [ ]

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO M

Cooperativas de Transporte Intercantonal e Interprovincial de la Ciudad de Machala

Cooperativas	Dirección	Teléfono	Destino
Cifa	Guayas y Bolívar	072-933735	Santa Rosa, Arenillas y Huaquillas
Azuay	Sucre entre Junín y Tarqui	072-930539	Cuenca, Pasaje, Huaquillas
Ecuatoriano Pullman	Colón y 9 de Octubre	072-931163	Guayaquil, Huaquillas
Esmeraldas	Colón entre Pichincha y Bolívar	072-960170	Huaquillas, Quito, Santo Domingo, Esmeradas
Rutas Orenses	Tarqui y Bolívar Esq.	072-937661	Guayaquil y Cuenca
Panamerica Internacional	Colón y Bolívar	072-930141	Santa Rosa, Pasaje, Quito, Tulcán, Huaquillas
El Oro	Junín entre Rocafuerte y Bolívar	072-932739	Guabo, Santa Rosa
Loja	Tarqui entre Rocafuerte y Bolívar	072-932030	Lago Agrio, Shushufindi, Coca, Sacha, Zamora, Yanzatza, Cariamanga,
Occidental	Buenavista entre Sucre y Olmedo	072-930820	Esmeraldas, Quito y Santo Domingo.
TAC	Tarqui entre Bolívar y Rocafuerte	072-930119	Guayaquil, Zaruma, Quito, Santa Rosa Huaquillas, Santo Domingo, Loja, Piñas y Portovelo

Fuente: Guía Telefónica de la Ciudad de Machala 2007. Elaborado por autores.

ANEXO N

Entrevista Caracterización del Uso Histórico del Malecón de Puerto de Bolívar

Caracterización del Uso Histórico del Malecón de Puerto de Bolívar
Matriz de Entrevista

Proyecto : Propuesta temática Histórico-Socioeconómica para la reconstrucción del Malecón de la Parroquia de Puerto de Bolívar.
Objetivo : Recopilar informacion histórica acerca del uso que se le ha dado al Malecón de Puerto de Bolívar desde su fundación hasta la actualidad.

Datos Generales :

Sexo Masculino ☐ Femenino ☐

Edad

23 - 27	☐	38 - 42	☐
28 - 32	☐	43 - 47	☐
33 - 37	☐	48 o más	☐

Estudios Realizados :

1.- Magisterio	☐	6.- Medicina	☐
2.- Ciencias	☐	7.- Odontología	☐
3.- Ingeniería	☐	8.- Ciencias Agronómicas	☐
4.- Derecho	☐	9.- Psicología	☐
5 .-Economía	☐		

Experiencia Docente :

1.- Menos de 4 años	☐	5.- De 20 a 24 años	☐
2.- De 5 a 9 años	☐	6.- De 25 a 29 años	☐
3.- De 10 a 14 años	☐	7.- De 30a más	☐
4.- De 15 a 19 años	☐		

Preguntas :

1.- ¿ Cúales fueron las personas que mentalizaron la idea de crear un muelle donde actualmente está establecido el malecón de la Parroquia de Puerto de Bolívar ?
2.- De acuerdo a sus investigaciones, desde la fundación del malecón de Puerto de Bolívar, cuales fueron los principales intereses (sociales o económicos) que tuvieron estas personas para la creación del puerto ?
3.- ¿ Cree usted que el muelle de madera da lugar a la creación del malecón de PB ?
4.- ¿ Qué clase de actividades comerciales se dieron en el malecón desde su fundación ?
5.- Enfoquemonos en el ambito social, las personas como y para qué utilizaban principalmente el malecón en los primeros años desde su fundación
6.- La creación de Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar, de qué manera cree usted que influyó en las actividades económicas y sociales que se venían dando a lo largo del malecón de esta parroquia.
7.- Qué uso cree usted que se le está dando actualmente al malecón de Puerto de Bolívar ?

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO O

Encuesta a la Comunidad Local de la parroquia de Puerto de Bolívar

Matriz de encuesta a Comunidad Local

Parroquia de Puerto de Bolivar

¿Su residencia habitual es Puerto de Bolívar?
Si ☐ No ☐

Datos Personales

Sexo Masculino ☐ Femenino ☐
Edad Entre 18-25 ☐ Entre 26 - 35 ☐ Más de 55 ☐
Entre 36-45 ☐ Entre 46 -55 ☐

Por favor conteste las siguientes preguntas:

1.- ¿Cuál es su nivel de instrucción ?
Ninguno ☐ Primario ☐ Secundario ☐ Superior ☐

2.- Su actividad principal es:
Pesca ☐ Educación ☐ Inst. Públicas ☐ Otros (Mencione) ______
Comercio ☐ Agrícola ☐ Salud ☐

3.- ¿ Cuál es el motivo de su presencia en el Malecón de Puerto de Bolívar ?
Recreación ☐ Alimentación ☐ Trabaja en el Malecon ☐ Otros (Mencione) ______
Traslado a otros lugares por visita ☐ Traslado a otros lugares por trabajo ☐

4.- ¿Con qué frecuencia visita este malecón?
veces al día ______ veces a la semana ______ veces al mes ______

5,- ¿Cómo considera usted el estado de las siguientes partes del Malecón?

	Excelente	Muy Bueno	Bueno	Regular	Malo
Muelle					
Plantas					
Limpieza					
Asientos					

6.-¿Cree usted que el malecón necesita ser mejorado?
Si ☐ No ☐

7.- ¿Qué considera usted que necesita el Malecón de Puerto de Bolívar para brindar una mejor atención a sus visitantes?
Seguridad ☐ Iluminación ☐ Agua ☐ Señalización ☐
Alimentación ☐ Serv. Telefónico ☐ Baños ☐ Otros (Mencione) ______

8.- ¿Considera usted que es necesario que el Municipio de Machala reconstruya el malecón?
Si ☐ No ☐
¿Por qué? ______

9.- ¿Considera usted que es necesario promocionar el malecón con el fin de atraer mas visitantes ?
Si ☐ No ☐
¿Por qué? ______

10.- Usted cree que la visita de personas de otros lugares contibuye progreso de este lugar?
Si ☐ No ☐
¿Por qué? ______

11.- ¿Considera usted que la visita de personas lo beneficia económicamente?
Si ☐ No ☐
¿Por qué? ______

Gracias por su colaboración

Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO P

Encuesta a los Visitantes del Malecón de Puerto de Bolívar

Matriz de encuesta a Visitantes
Malecon Puerto de Bolivar

Proyecto : Propuesta temática Histórico-Socioeconómica para la reconstrucción del Malecón de la Parroquia de Puerto de Bolívar.
Objetivo : Recopilar información que permita determinar el uso turístico y recreativo que le dan los turistas nacionales e internacionales al malecón de Pto. de Bolívar.

Información General

Sexo Masculino ▭ Femenino ▭
Edad Entre 18-25 ▭ Entre 26-35 ▭
Entre 36-45 ▭ Entre 46-55 ▭ Más de 55 ▭

¿ Donde vive habitualmente?

País ____ Provincia ____ Cantón/Ciudad ____

¿Cuál es su Nivel de Instrucción?
Ninguno ▭ Primario ▭ Secundario ▭ Superior ▭

¿Trabaja actualmente?
Si ▭ No ▭

¿Cuál es su principal ocupación?

Estudiante ▭ Jubilado ▭ Empl. dependiente ▭ Empl. Ind ▭ Persona Independiente ▭

Por favor conteste las siguientes preguntas:

1, ¿Usted vino con ?

Solo ▭ (Pase a preg 3) Solo con pareja ▭ Esposa e hijo ▭ Amigos ▭ Otros ▭ ____

2.- ¿Cuántas personas lo acompañan?

____ niños (De 0 a 8 años) # ____ Adultos (De 9 -64 años) # ____ Ancianos (De 65 años en adelante)

3.- ¿ Cuál fue el motivo principal de su visita al Malecón de Puerto de Bolívar?
Tomar una lancha ▭
Juegos infantiles ▭
Alimentación ▭
Paseo /Distracción ▭
Compra de Artesanías ▭
Otros (Cítelos) ▭ ____

Continue hasta pregunta 9

4.- ¿Cuál es su opinión con respecto a los servicios que utilizó en el malecón de Puerto de Bolívar?

			Excelente	Muy Bueno	Bueno	Regular	Malo
Alim. en Locales	Si ▭	▭ No					
Alim. Ambulante	Si ▭	▭ No					
Transp. Maritima	Si ▭	▭ No					
Juegos infantiles	Si ▭	▭ No					

5.- ¿Cuánto tiempo permaneció en el Malecón de Puerto de Bolívar ?
Menos de 1 hora ▭ Entre 1 a 2 horas ▭ Entre 2 a 4 horas ▭ De 5 a más horas ▭

6.- Usted considera que los alrrededores del malecón son ?
Muy seguros ▭ Seguros ▭ Poco Seguros ▭ Nada Seguros ▭

7.- Cómo considera usted el estado de las siguientes partes del Malecón?

8.- ¿Qué considera usted que necesita el Malecón de Puerto de Bolívar para brindar una mejor atención a sus visitantes?
Seguridad ▭ Iluminación ▭ Agua ▭ Señalización ▭ ____
Alimentación ▭ Serv. Telefónico ▭ Baños ▭ Otros (Mencione) ▭ ____

19 ¿Qué lugares visitó tomando como partida el Malecón?
Isla Jambeli ▭ Camaroneras ▭ Otros (Mencione) ▭ ____

10.-¿ Cuánto tiempo permaneció en el lugar que visitó?

Horas ____ Dias ____ Semanas ____

11.- ¿Cuál es su opinión con respecto al estado en que se encuentran los lugares que visitó?

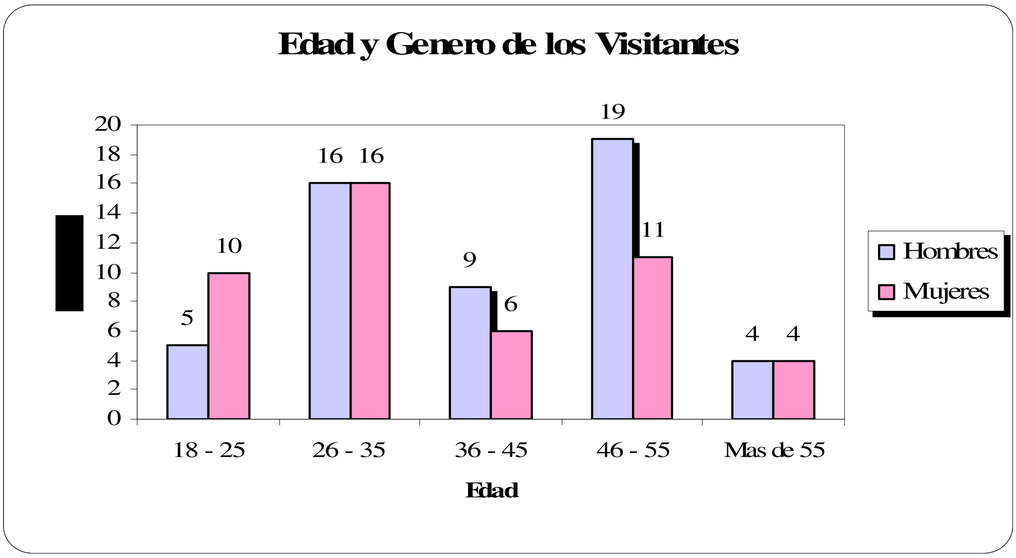
Excelente ▭ Muy Bueno ▭ Bueno ▭ Regular ▭ Malo ▭

Gracias por su colaboración

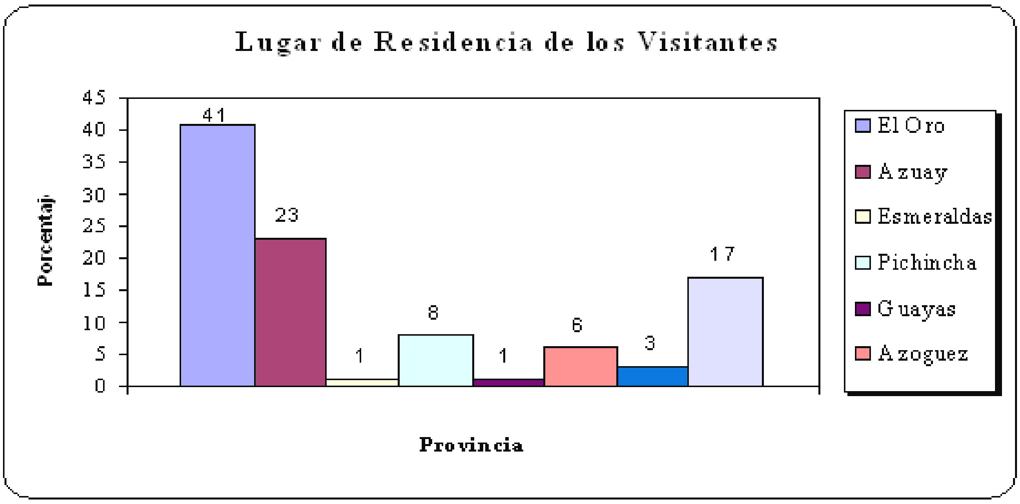
Fuente: Elaborado por autores. Agosto 2007.

ANEXO Q

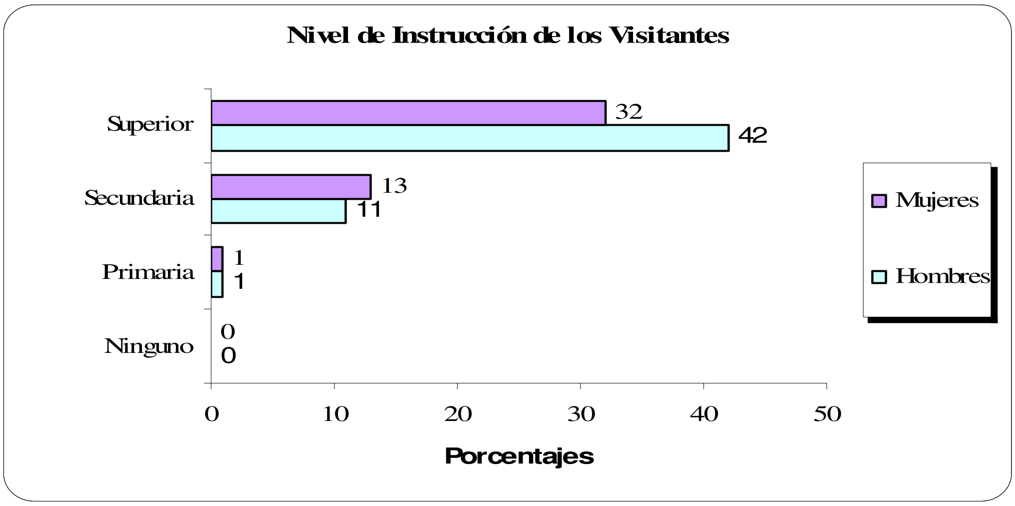
Gráficos de los resultados de las encuestas realizadas a los visitantes del malecón de PB.



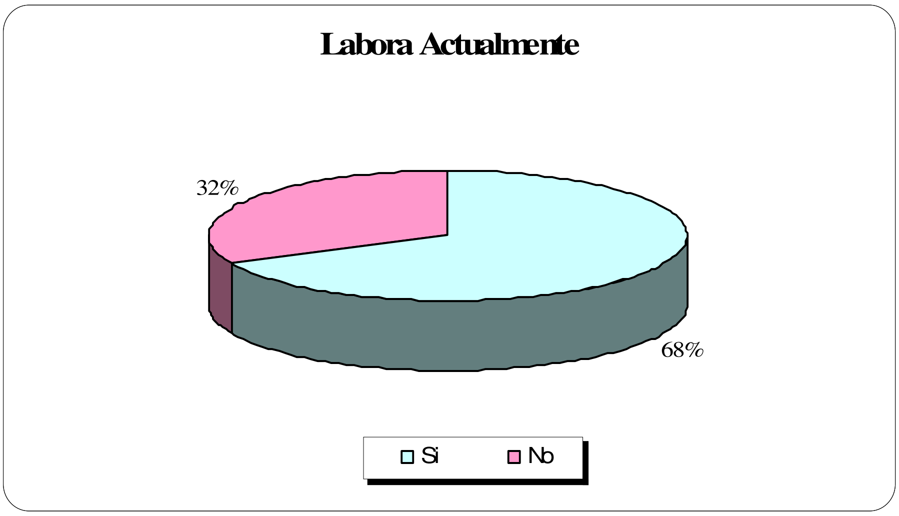
Elaborado por autores. Agosto 2007



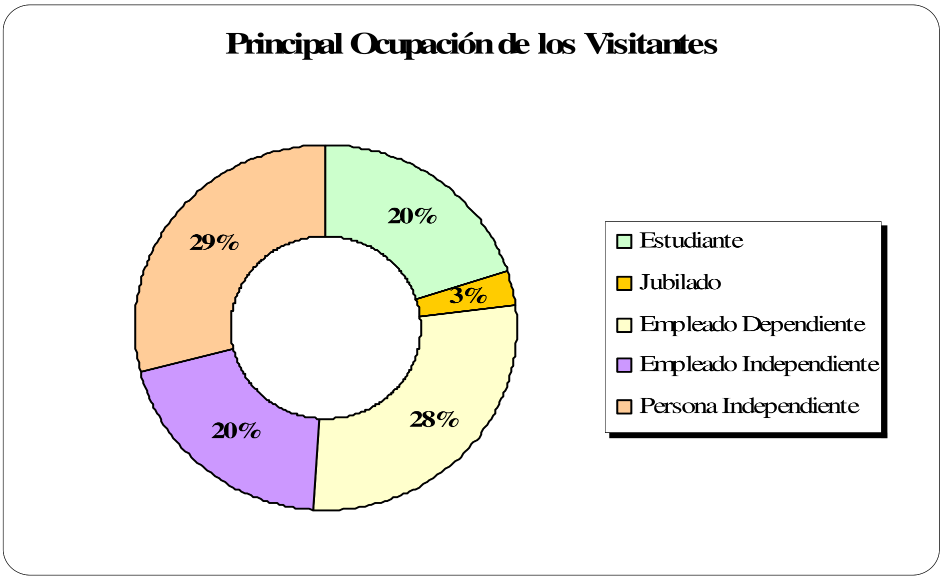
Elaborado por autores. Agosto 2007



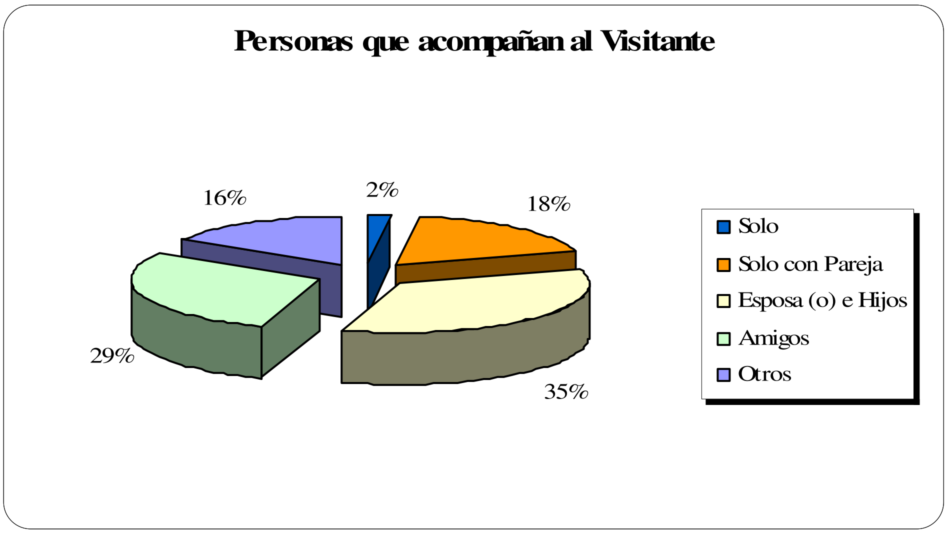
Elaborado por autores. Agosto 2007.



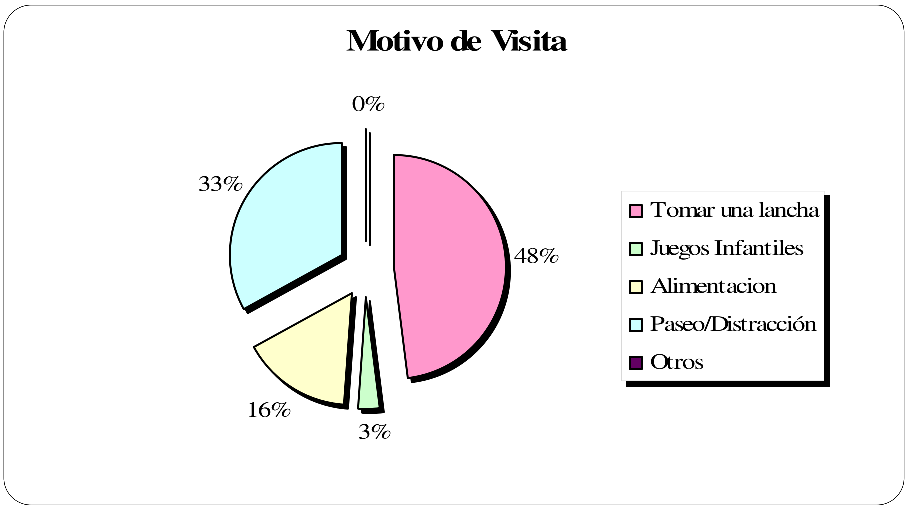
Elaborado por autores. Agosto 2007.



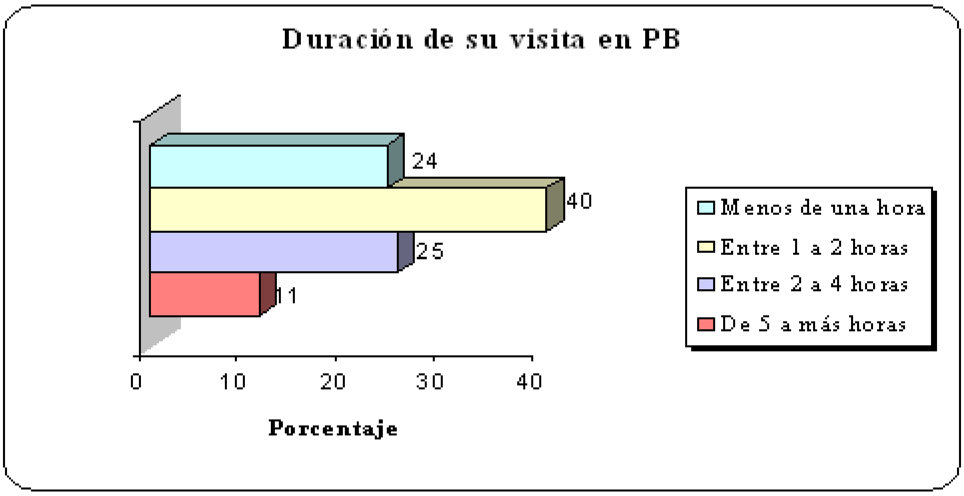
Elaborado por autores. Agosto 2007.



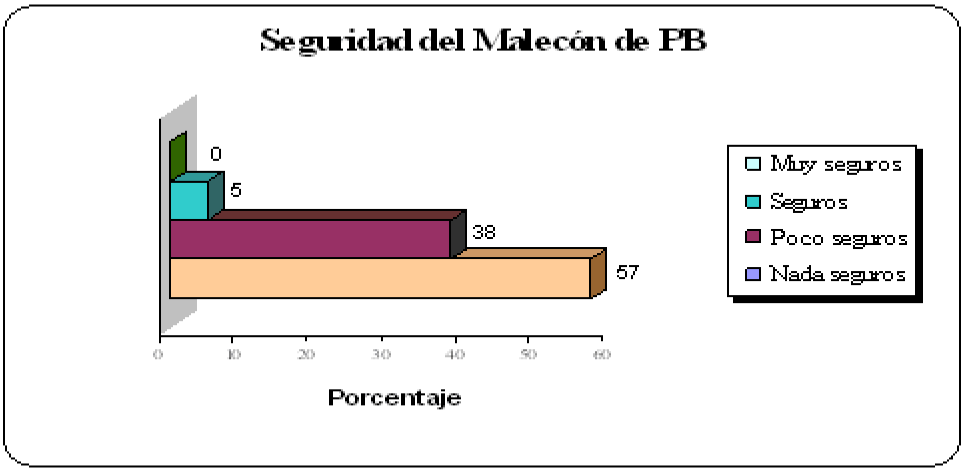
Elaborado por autores. Agosto 2007



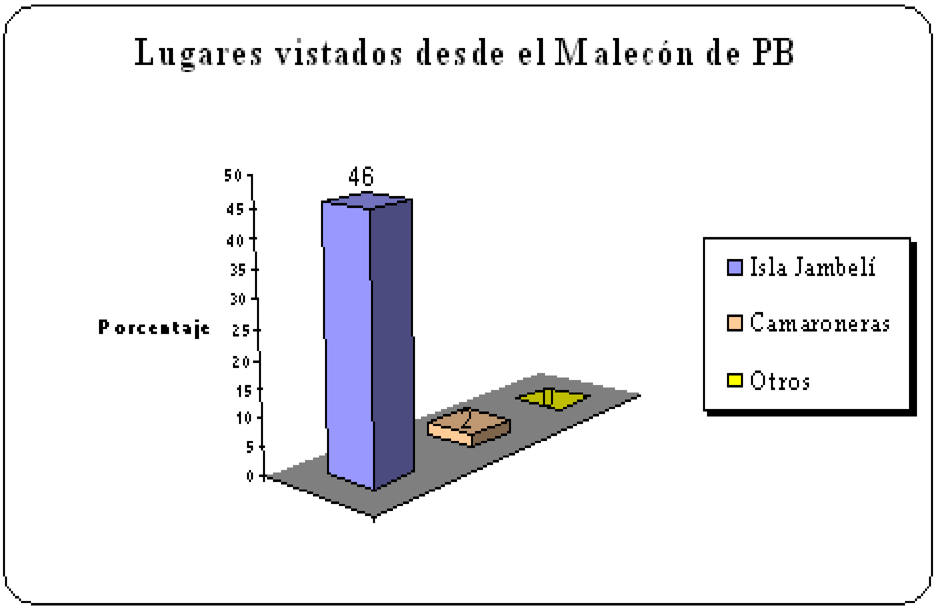
Elaborado por autores. Agosto 2007.



Elaborado por autores. Agosto 2007.

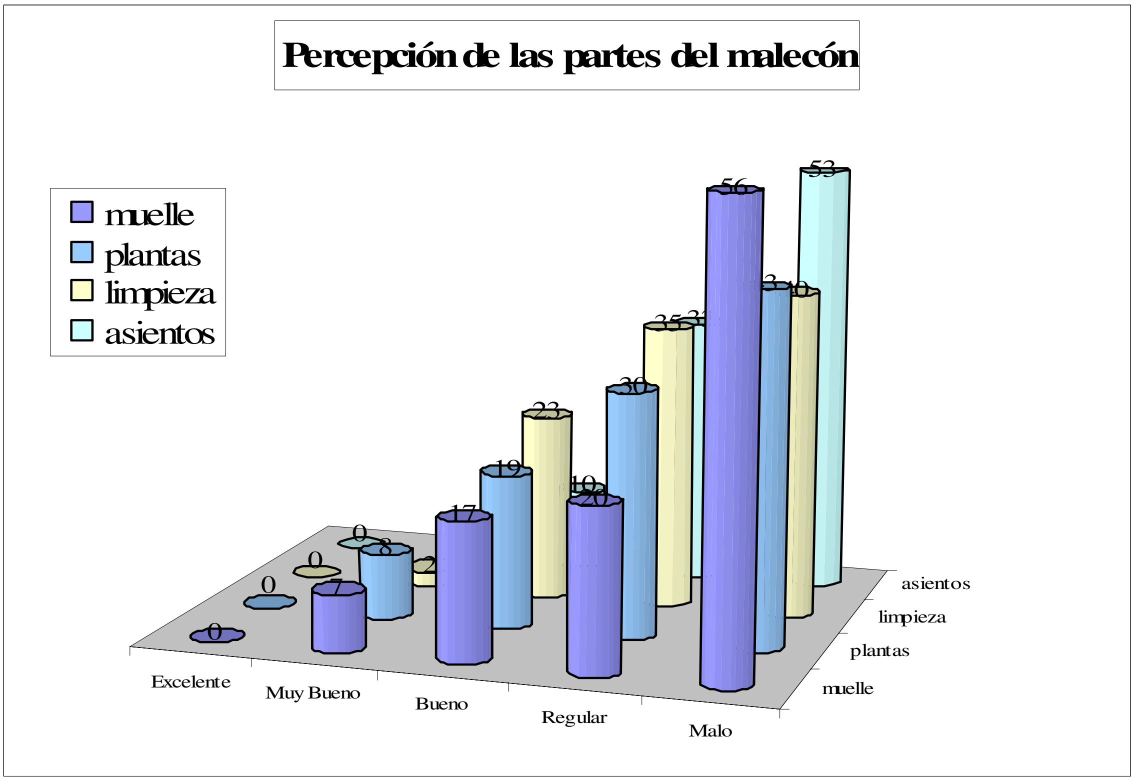


Elaborado por autores. Agosto 2007.

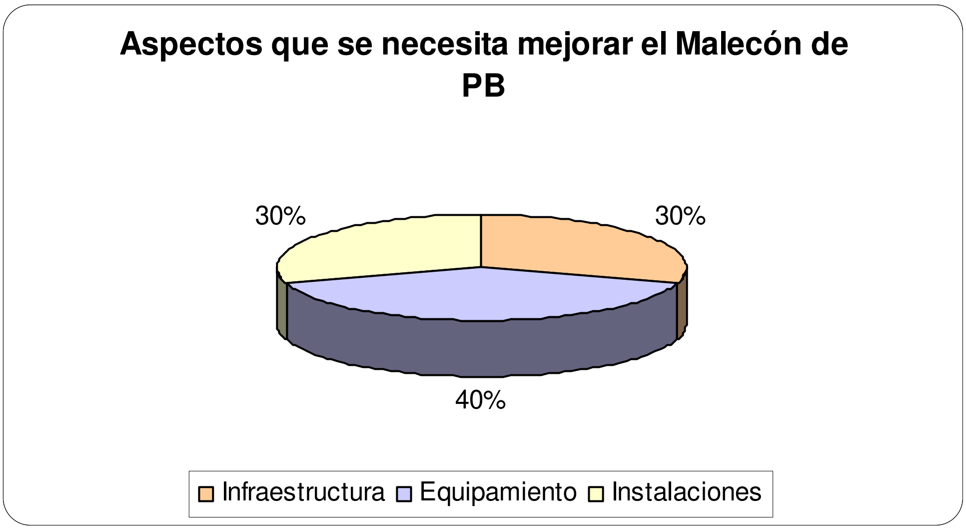


Elaborado por autores. Agosto 2007.

Elaborado por autores. Agosto 2007.



Elaborado por autores



Elaborado por autores. Agosto 2007.