

MAPAS TURÍSTICOS DE BUSES COMO APOORTE AL DESPLAZAMIENTO DEL TURISTA EN GUAYAQUIL

Lic. Alba Caicedo Barreth, Mgs¹

Lic. Yara Fun Sang²

Lic. Sergio Torres Quiroga, Mgs³

Resumen:

El desplazamiento del turista en un destino es un aspecto fundamental a considerar cuando se busca concebir su bienestar. Ciudades con un desarrollo turístico eminente brindan las facilidades al visitante en cuestión de movilidad interna, no así el caso de Guayaquil que a pesar de contar con un transporte organizado y un desempeño turístico en crecimiento, se evidencia el desconocimiento de los turistas en cuanto a movilizarse mediante un transporte público en el centro de la ciudad, donde la mayor cantidad de atractivos turísticos se agrupan. El objetivo de esta investigación fue analizar la conectividad entre el transporte público y los atractivos turísticos de Guayaquil para la propuesta de un mapa turístico de buses. Esta investigación presenta una metodología mixta (Hernández et al, 2010) porque se empleó métodos teóricos y métodos empíricos, a través de encuestas a turistas para obtener su opinión de mejoras necesarias en movilidad, necesidad de mapas, elementos necesarios en ellos, lugares de exposición, entre otros; entrevistas a actores involucrados, y observación directa que destacó las distancias, frecuencias, paradas y accesos a los atractivos turísticos involucrados. Los resultados de la encuesta permitieron organizar los criterios de inclusión y diseñar un mapa turístico de buses del centro de Guayaquil que contribuya a la movilidad de los turistas en transporte público, cuyos pasos de proceso se incluyen en las aplicaciones prácticas de este trabajo.

Palabras claves: Conectividad, transporte público, mapa turístico, atractivos turísticos

¹ Carrera de Turismo, Universidad de Guayaquil, Tlf. 593 984857385, E-mail: alba.caicedob@ug.edu.ec

² Carrera de Turismo y Hotelería, Universidad de Guayaquil, Tlf. 593 997851100, E-mail: yarafunsang@hotmail.com

³ Carrera de Turismo, Universidad de Guayaquil, Tlf. 0985142087, E-mail: sergio.torresq@ug.edu.ec

TOURIST BUS MAPS AS CONTRIBUTION TO TOURIST MOVEMENTS IN GUAYAQUIL

Abstract:

The movement of tourists at a destination is a fundamental aspect to consider when looking to conceive their welfare. Cities with an eminent tourist development provide facilities to the visitor in terms of internal mobility, but not the case of Guayaquil, who despite having an organized transport and a growing tourism performance, it is evident the lack of knowledge of the tourists in terms of mobilizing by public transport in the centre of the city, where the greatest number of tourist attractions are grouped. The main aim of this research was to analyze the connectivity between public transport and the tourist attractions of Guayaquil for the proposal of a tourist bus map. This research presents a mixed methodology (Hernández et al, 2010) because theoretical methods and empirical methods were used, through surveys to tourists to obtain their opinion of necessary improvements in mobility, the need of maps, necessary elements in them, exhibition places, among others; interviews with involved actors, and direct observation that highlighted the distances, frequencies, stops and accesses to the tourist attractions involved. The results of the survey allowed us to organize the inclusion criteria and design a tourist bus map of the centre of Guayaquil that contributes to the mobility of tourists in public transport, whose process steps are included in the practical applications of this work.

Keywords: Connectivity, public transport, tourist map, tourist attractions

1. INTRODUCCIÓN

La relación turismo-transporte surge desde el siglo XIX cuando en Estados Unidos y Europa aparece el ferrocarril como medio de transporte, los cuales eran utilizados para poder asistir a museos y realizar visitas a los monumentos y sitios de esparcimiento e incluso sitios de recreación. Más adelante surgen los primeros vehículos de combustión interna que sirvieron como medios de desplazamiento y después de años se convirtieron en uno de los transportes con características turísticas por excelencia. (Cedeño, 2012)

Cooper (2007) y Hernández (2007) consideran al transporte como un factor determinante del producto turístico porque es parte de las infraestructuras e involucra los desplazamientos dentro del destino visitado, criterio que coincide con lo expuesto por Cedeño (2012) que refiere una conexión ineluctable entre ambas áreas, resultado de la dependencia que los medios de transporte tienen con las empresas oferentes de servicios turísticos y por tanto que involucra el desarrollo de un destino. (Cedeño, 2012)

La infraestructura vial en el cantón de Guayaquil, provincia del Guayas se ha mejorado sumado a que en los últimos quince años, se ha realizado la regeneración urbana en muchas zonas de la ciudad por parte del cabildo, lo cual ha permitido que Guayaquil sea una ciudad más ordenada y que mejore sus servicios públicos.

Al Terminal Terrestre de Guayaquil y al Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo llegan todos los días miles de turistas de diferentes localidades, muchos nacionales así también como extranjeros queriendo disfrutar distintos sitios turísticos de la Perla del Pacífico. Lamentablemente, algo que perjudica de forma directa al turista, y en general al turismo que se puede realizar en la zona, son las pocas facilidades al momento de tomar un bus de transporte urbano, la reducida imagen de confianza que reflejan los transportes y el no saber los horarios ni paraderos en los que se puede tomar estas unidades de transporte, lo cual ocasiona que el turista opte por usar el taxi, pese a que su diferencia en costo es mayor, y que en algunos casos les impide recorrer la ciudad a su propio ritmo.

Es por esto, que el presente trabajo de investigación pretende responder a la interrogante: ¿De qué manera se puede contribuir con la movilidad de los turistas y promover el desarrollo turístico de Guayaquil?, tomando como problema central el desconocimiento de los turistas en cuanto a movilizarse mediante un transporte público en el centro de la ciudad de Guayaquil, limitando el estudio a la zona con mayor cantidad de atractivos turísticos, las parroquias: Rocafuerte, Olmedo, Roca, Urdaneta y Pedro Carbo.

El objetivo general de la investigación fue analizar la conectividad entre el transporte público y su correlación con los atractivos turísticos de Guayaquil para la propuesta de un mapa turístico de buses, para lo cual se realizó la identificación de los atractivos con mayor visita en el sector seleccionado, recopilación de información de las líneas de buses que conecten dichos atractivos, evaluar la opinión de los turistas de la utilidad de un mapa turístico.

Cabe indicar que esta investigación inició en Septiembre del 2017, efectuándose la recolección de datos entre los meses de Octubre y Marzo 2018, sin embargo el proceso de análisis y actualización de información se ha realizado hasta Enero de 2019.

2. MÉTODOS Y MATERIALES.

En consideración al objetivo principal del estudio, previamente expresado, los métodos y materiales utilizados para la presente investigación se declaran a continuación:

A partir del punto de vista del pragmatismo, se consideró aplicar un diseño investigativo mixto cuali-cuantitativo (Hernández-Sampieri, Hernández & Baptista 2010) de alcance descriptivo para esta investigación. Se utilizaron métodos teóricos y empíricos, con la finalidad de analizar las necesidades y preferencias del turista que visita Guayaquil, métodos de transporte y problemas al momento de movilizarse en la ciudad.

El método analítico-sintético permitió tener una visión de las facilidades que tiene el turista en la ciudad para su movilización y mediante el método inductivo-deductivo se generó la información de lo que se puede ofrecer para mejorar el servicio al visitante en cuanto a movilidad se refiere.

Como métodos de trabajo, se incluyeron: (a) la investigación documental, basado en teorías y estudios del transporte público, movilidad, desarrollo turístico y mapa turístico; y (b) la investigación de campo, a través de las técnicas de encuesta a visitantes, entrevista a involucrados y observación del objeto investigativo y la unidad muestral.

Es así que los instrumentos de recolección de datos incluyeron: (a) La observación, (b) la entrevista y c) la encuesta. Para realizar la observación se realizó los recorridos en transporte turístico urbano que conduzcan hacia los atractivos, así mismo como visitar lugares frecuentados altamente por turistas. La Ing. Zharife Kure, Coordinadora de Proyectos turísticos y de calidad de la Empresa Pública Municipal de Turismo, Relaciones Internacionales, y Promoción Cívica de Guayaquil, al Sr. Enrique Maldonado, jefe de proyectos de transporte en la Autoridad de Tránsito Municipal ATM y un docente de la Universidad de Guayaquil en la cátedra de turismo fueron entrevistados, consultando los temas de la conectividad pública terrestre, rutas de buses de la ciudad, planos de autobuses y su conexión con los atractivos turísticos. En cuanto a la encuesta, se realizó un cuestionario de preguntas dirigidas a los visitantes del cantón de Guayaquil, con el fin de obtener información precisa que sirva para determinar las necesidades de los turistas al momento de movilizarse de forma autónoma por la ciudad y su apreciación sobre los sistemas de transporte público. Dichas preguntas aplicando la escala de Likert con los criterios no es de interés a indispensable, se realizaron en el Terminal Terrestre de Guayaquil, Aeropuerto José Joaquín de Olmedo y el Malecón Simón Bolívar, lugares altamente transitados por turistas nacionales y extranjeros. Las preguntas utilizadas fueron validadas en su contenido bajo la modalidad de

criterio de expertos, y la fiabilidad del cuestionario se la dio a través de la técnica test-retest en una muestra de 50 personas.

Considerando el número de turistas extranjeros que visitaron Guayaquil, que fueron 546.856 y 1'739,662 de turistas nacionales en el 2015, alcanzaron un total de 2'286,518 (INEC, 2015), por lo cual se aplicó la fórmula de población infinita con un resultado de 384 encuestas por realizar.

3. REVISIÓN DE LITERATURA

3.1 Transporte público urbano

Como base investigativa se realizó una revisión de los términos: transporte público urbano, movilidad, desarrollo turístico y mapa turístico, identificando sus dimensiones, clasificaciones y variables que lo componen con el fin de poder realizar los análisis de la situación planteada en esta investigación.

Según Carner (2001), son dos las clasificaciones del transporte terrestre: especializado y local, siendo en su totalidad el que une la parte peatonal de los turistas que arriban por avión o que viajan en cruceros. El primer tipo es el que se dedica al turismo colectivo e individual y el segundo es el que puede ser utilizado por los turistas, los proveedores de servicios turísticos y sus empleados, y obviamente por los residentes del destino.

Molinero (1998) por su parte manifiesta que el transporte público urbano es un sistema de movilización que opera con rutas fijas y horarios predeterminados y que puede ser utilizado por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida. De igual manera el mismo autor afirma que es un servicio de pasajeros primordial para la comunidad y que puede definirse como el enlace entre las personas y el lugar en el que estas personas quieran o necesiten estar. Acorde a Molinero las características del transporte público urbano son: Capacidad de operar casi en cualquier calle, costos de inversión bajos y unidades de transporte con capacidad limitada.

Coincidiendo con lo antes mencionado, Ilich (citado por Schettino, 2007) define al transporte público como un sistema de medios (infraestructura y vehículos) para llevar a personas de un lugar a otro de la ciudad, y según sus criterios el sistema de transporte público está caracterizado por la motorización (transporte) y la colectividad.

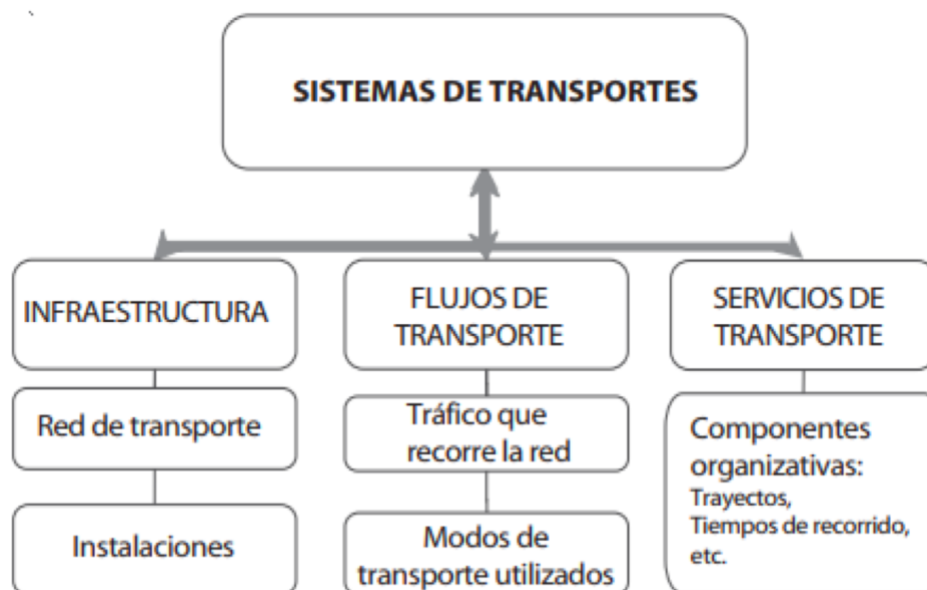


Figura 1. Estructura de los sistemas de transportes. Tomado de Millan Mercedes (2010), Basado en Ptrykowski (1984)

Cuando se habla del buen servicio en el transporte, es oportuno mencionar lo expresado por Suárez Falcón (2016) quien refiere que “los indicadores de la calidad del transporte público urbano” conforman la categoría “capital físico” del índice de competitividad global de una ciudad, lo cual significa la capacidad de la misma para atraer capital, negocios, talento y visitantes.”

En conclusión, se puede decir que el uso del transporte público es necesario y primordial para los residentes de una ciudad, así también como para los turistas tanto locales como extranjeros. El hecho de tener un sistema eficiente de transporte público en las ciudades no solo mejora la ciudad como tal, sino que atrae más visitantes a la misma. Estos medios de transporte que operan con rutas fijas y horarios predeterminados pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio de una tarifa preestablecida. Cabe mencionar que los buses por lo general suelen ser los medios de transporte más económicos de todos, lo cual para la aplicación del presente proyecto ayudaría al turista a economizar en transportación y que pueda a su vez acceder a más lugares turísticos de la ciudad de Guayaquil.

3.2 Movilidad

La definición de movilidad para Miralles (citado por Campos, 2013) es “la necesidad de todo individuo a moverse de un sitio a otro, con el objetivo de cumplir sus necesidades, como puede ser el ocio, negocio, recreación, trabajo, entre otros.”

Tomando lo antes expresado y desde la óptica precisa del turismo, Suarez Falcón (2016) afirma que dicha actividad toma ventaja del tiempo y el paisaje como factores esenciales, siendo la movilidad el elemento que los conecta y contribuye a la satisfacción en el cumplimiento de un itinerario o recorrido.

La movilidad, en sus distintas formas, está fundamentalmente determinada por la ordenación territorial y urbanística. Algunas realidades urbanas no serían posibles sin los sistemas de transporte conocidos y por otro lado se ha demostrado que la morfología de las ciudades determina las formas de moverse.

Schettino (2007) demuestra que hay varios factores con una importante influencia sobre la movilidad urbana:

- La disposición sobre el territorio de la población, del empleo y demás actividades cotidianas
- La densidad y la dispersión
- La mayor o menor segregación social y de usos
- Las redes de conexión
- El diseño urbano

La combinación de la movilidad sostenible en la ciudad con el turismo competitivo es una cuestión esencial (Suárez Falcón, 2016), porque un planteamiento adecuado facilitará la mejora ambiental además de brindar ventaja económica en el sector turístico que es muy sensible a las condiciones del entorno, que a su vez repercute en la percepción y satisfacción del visitante.

Sin embargo no solo el sector turístico recibe beneficios, sino también de forma global el destino, ya que contribuye al desarrollo y mejoramiento de las ciudades.

3.3 Desarrollo turístico

Las exigencias del desarrollo de un territorio abarcan las dimensiones económica, social y ambiental. Los transportes forman parte de estas exigencias ya que necesitan de vías de acceso y constituyen a su vez un fenómeno multidimensional, en la Tabla 1 se puede observar el detalle de lo antes referido.

Tabla 1

Dimensiones del desarrollo de un territorio

Dimensión Social	Enfatiza la importancia de las consideraciones de equidad, adaptación a los cambios demográficos, estabilidad de los sistemas sociales, los aspectos culturales, el empleo y la efectiva participación de los tomadores de decisiones.
Dimensión Económica	Directamente vinculado a los modelos de desarrollo adoptados, porque lleva implícita una carga positiva o negativa respecto a la competitividad de unos territorios respecto a otros.
Dimensión Ambiental	Por cuanto la elección de una modalidad de transporte escasamente contaminante supone la mayor estabilidad de los sistemas biológicos y físicos y la preservación de un ambiente más saludable con mayores garantías de mantener la integridad ambiental para las presentes y futuras generaciones.
Nota: Elaborado por Yara Funsang en base al artículo de Millán (2010)	

Desde la definición que diera Pearce en 1991, hasta los últimos tiempos, desarrollo turístico está ligado al bienestar social. Para Pearce (1991) consiste en “la provisión y el mejoramiento de las instalaciones y servicios idóneos para satisfacer las necesidades del turista (...) y que a su vez puede también incluir los efectos asociados, tales como la creación de empleos o a la generación de ingresos económicos”. Dicha referencia es muy acorde a lo expresado por Viñals (2002), quien afirma que en el desarrollo de un lugar no solo se debe considerar la afluencia turística de visitantes sino el bienestar generado por la actividad turística.

Viñals (2002) también expresa que los factores que demuestran el desarrollo turístico de un destino son:

- Número óptimo de visitantes de acuerdo con los recursos ambientales de la zona.
- La capacidad de la población local de organizar y orientar el desarrollo turístico.
- Poseer productos y servicios que se adapten a la cualificación de las necesidades de la población local, que ha de ser la máxima beneficiaria del proceso turístico, considerando además los intereses de generaciones futuras.

3.4 Mapa turístico

Como documento cartográfico, un mapa en términos generales representa extensiones de un territorio (Johnston, Gregory & Smith, 2005). Cuando se trata de mapas temáticos, se trata de la compilación de ciertas características específicas en dicha representación (geología,

clima, población, transporte, etc.) se dibuja sobre un conjunto de capas de datos que se van añadiendo paulatinamente. (Voženílek, 2015)

Los mapas constituyen herramientas excelentes para llegar a conocer un entorno, para tener una idea sobre las distancias o para planificar un viaje, muestran cómo la localización en el planeta influye en el clima y otros elementos. Pero solo pueden mostrar esa información siempre y cuando lleven nombres geográficos asociados (Ormeling, 2015)

Siguiendo los consejos de Pornprasertchai (2001), la elaboración de un mapa turístico es una de las herramientas más útiles y necesarias para el turista, ya que provee información relevante sobre atractivos turísticos, servicios, lugares de entretenimiento y los recursos con los que cuenta la ciudad.

Junco Cabrera, Robledo Arteaga, & Ricaurte Quijano (2009), citan a Novo (1981) refiriendo que el mapa turístico es un mapa de una zona o región específica que por medio de símbolos y relieves localiza los sitios de interés turístico. En realidad, en el turismo muchas veces al elaborar los mapas, sus diseñadores se toman ciertas “libertades”, en ocasiones porque el objeto a representar así lo amerita o porque en nada importa el respeto por las normas cartográficas para elaborar mapas, y se apuesta a una representación atractiva. (Gambett, 2012)

Dentro de la Clasificación de los Mapas temáticos se encuentran los mapas turísticos en los cuales se debe destacar los sitios de interés culturales, históricos, y de entretenimiento así también como hoteles, sitios de restauración y vías de comunicación. (Portal Educativo, 2012)

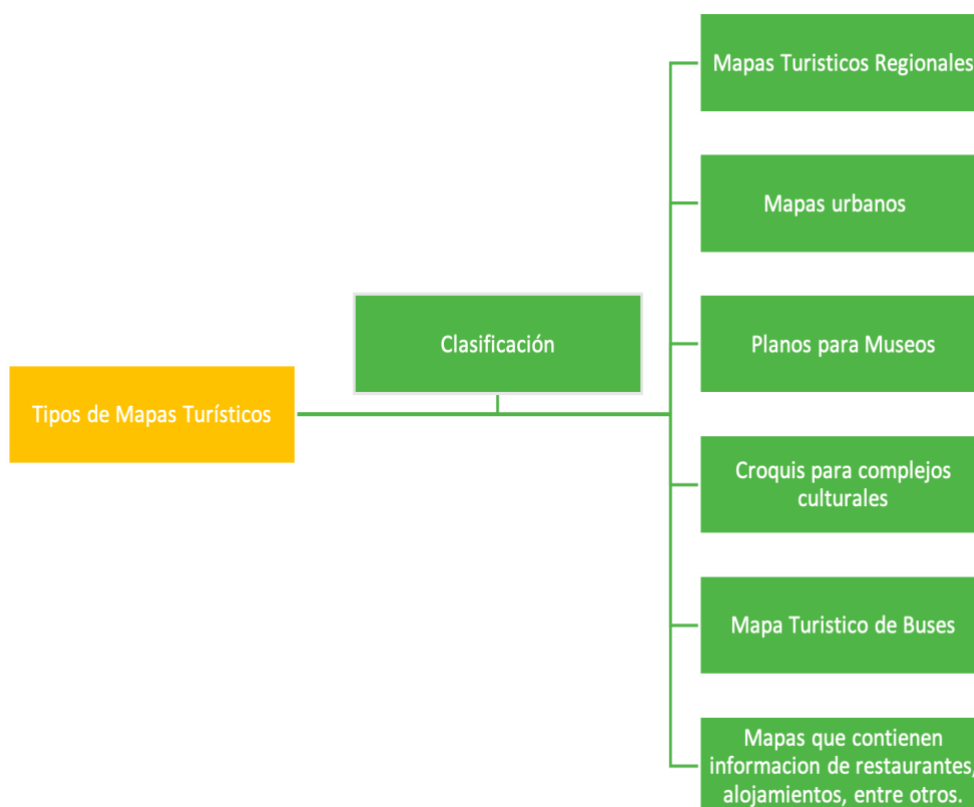


Figura 2. Tipos de Mapas Turísticos. Elaboración propia basada en Portal Educativo (2012)

En la revisión de los aportes realizados en el 2009 por Junco Cabrera, Robledo Arteaga, & Ricaurte Quijano, el manual para hacer mapas turísticos urbanos debe tener los siguientes aspectos técnicos:

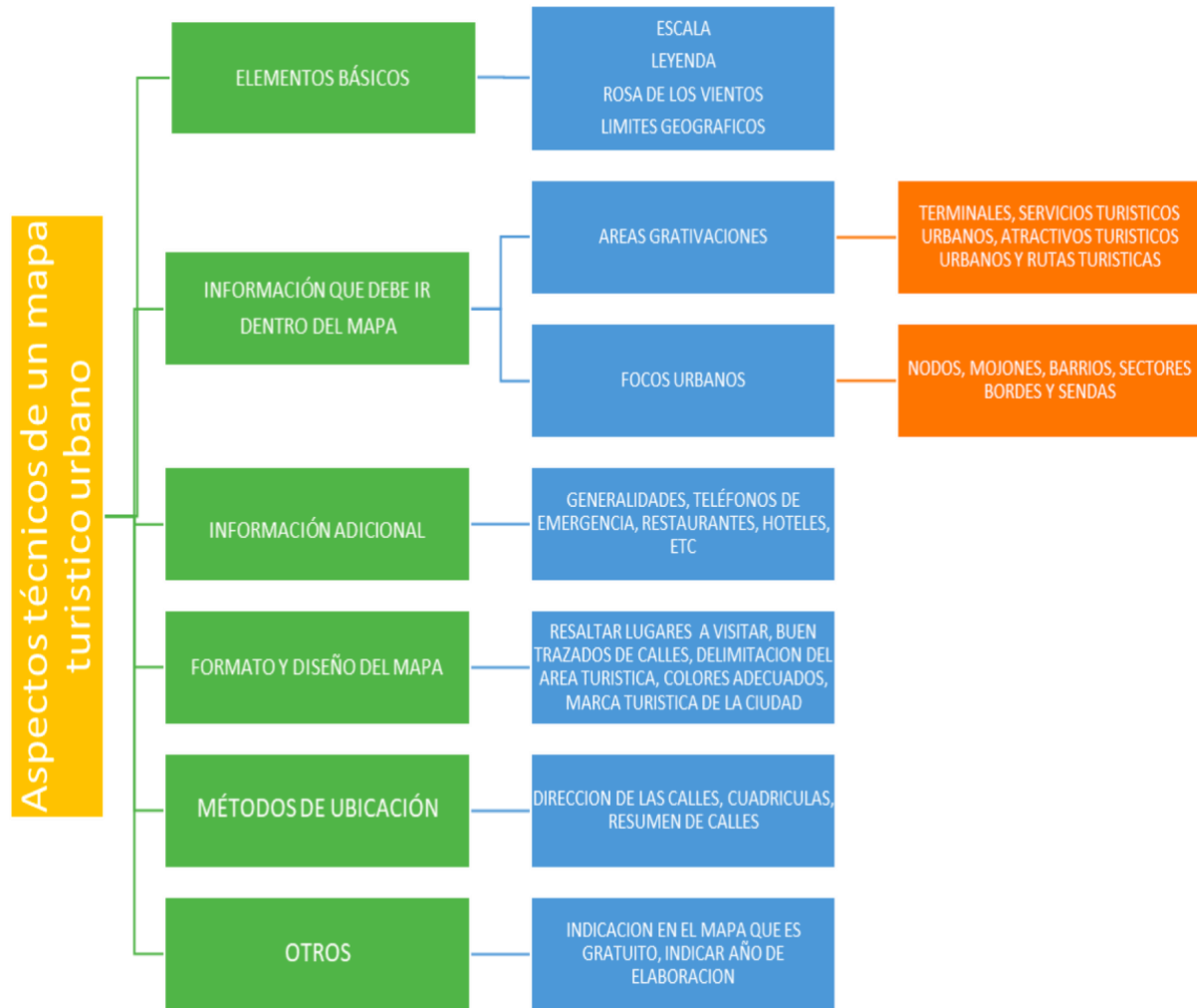


Figura 3. Aspectos técnicos de un mapa turístico urbano. Tomado de Junco Cabrera, Robledo Arteaga, & Ricaurte Quijano (2009)

En aporte a lo antes mencionado, y a manera de síntesis, Valero (2012) citando a Casino (2000) menciona que la cartografía turística es una herramienta que le permite al turista ubicar sitios de interés o actividades en un mapa, que no siempre se somete a estrictas normas de cartografía, pero resalta los sitios de interés del turista y debería integrar vías, hoteles, restaurantes u otros servicios de utilidad para el visitante.

4. RESULTADOS

El transporte público en Guayaquil está organizado por buses urbanos y el sistema de autobús de tránsito rápido Metrovía. El primer grupo posee la más grande expansión de conexiones desde diferentes puntos de la ciudad y el segundo grupo se encuentra integrado por tres rutas, dos de norte a sur y otra que conecta el centro con el noroeste.

Mediante la técnica de observación se pudo realizar en cruce de información entre los atractivos más visitados que pertenecen al área del presente estudio y las líneas de transporte que permiten la conectividad, dicho detalle se incluye a continuación en las siguientes tablas:

Tabla 2.

Relación entre atractivos turísticos y medios de transporte público

ATRACTIVOS TURÍSTICOS	DIRECCIÓN	PARROQUIA	LINEAS DE BUSES
Parque Seminario	Av. Chimborazo y calle Clemente Ballén	Rocafuerte	41 - 2 -11 - 45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Plaza de la Administración: Palacio de la Gobernación & Palacio Municipal	Calle Clemente Ballén y avenida Pichincha	Rocafuerte	41 - 2 -11 - 45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Plaza del Centenario	Boulevard 9 de octubre y avenida Lorenzo de Garaycoa	Rocafuerte	10-50-85-119-137-33-47-41-62.1-135 Metrovía
Catedral Metropolitana San Pedro Apóstol	Avenida Chimborazo y calle 10 de Agosto.	Rocafuerte	41 - 2 -11 -45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Museo Municipal	Calle Sucre entre la avenida Chile y la avenida Pedro Carbo.	Rocafuerte	41 - 2 -11 -45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Museo Nahím Isaías	Avenida Pichincha y calle Clemente Ballén, Plaza de la Administración.	Rocafuerte	41 - 2 -11 -45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Plaza e Iglesia San Francisco “Nuestra Señora de los Ángeles”	Boulevard 9 de Octubre y avenida Pedro Carbo.	Rocafuerte	Metrovía 41 - 2 -11 -141 - 55 - 32A - 85 - 52

Biblioteca Municipal	Calle 10 de Agosto y avenida Pedro Carbo.	Rocafuerte	41 - 2 -11 -45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Jefatura del Cuerpo de Bomberos	Boulevard 9 de Octubre y calle Escobedo.	Rocafuerte	Metrovía
ATRATIVOS TURÍSTICOS	DIRECCIÓN	PARROQUIA	LINEAS DE BUSES
Edificio Martin Avilés “Antiguo Hotel Crillón”	Avenida Pichincha y calle Clemente Ballén.	Rocafuerte	41 - 2 -11 - 45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Diario “El Telégrafo”	Avenida Boyacá y calle 10 de Agosto	Rocafuerte	41 - 2 -11 - 45 -141 - 55 - 32A - 85 Metrovía
Malecón Simón Bolívar La Perla Hemiciclo de la rotonda Palacio de Cristal Plaza de Olmedo Mercado Artesanal Museo antropológico y de arte contemporáneo (MAAC) Museo en Miniatura “Guayaquil en la Historia” Museo del Bombero	Avenida Simón Bolívar, al pie del Río Guayas. En dirección del sur al norte: desde la calle Cuenca hasta el Barrio Las Peñas.	Tarqui, Carbo, Rocafuerte y Olmedo.	11 32A 50 55 41 52 Metrovía
Barrio “Las Peñas” El Faro Museo Naval El fortín del Cerro Santa Ana Capilla del cerro Sta Ana	Numa Pompilio Llona, faldas del Cerro Santa Ana, noreste de la ciudad.	Tarqui	Metrovía

Puerto Santa Museo de la cerveza· Museo de los equipos del Astillero Museo de la música popular “Julio Jaramillo Laurido”	Numa Pompilio Llona, faldas del Cerro Santa Ana, noreste de la ciudad.	Tarqui	Metrovía
Cementerio General	Avenida Julián Coronel y calle Pedro Menéndez Gilbert.	Tarqui	33 - 135 - 55 - 52- 81(P) - 42 Metrovía

Nota: Realizado por Alba Caicedo, Sergio Torres & Yara Fun Sang (2019)

En cuanto a las encuestas realizadas, el mayor género de turistas encuestados fue femenino (62%), con un tiempo promedio entre 3 a 6 días (41%) y de 0 a 3 días (32%). Se pudo confirmar que el medio de transporte de preferencia en Guayaquil fue el taxi (45%), solo un 29% eligió la Metrovía. Los visitantes arriban en grupo, el número de acompañantes varía de 3 a 6 personas en su mayoría (48%).

En la consulta de los aspectos de la ciudad que se debían mejorar, con la escala desde indispensable a no es de interés, la opción de los medios de transporte obtuvo la calificación de indispensable con el mayor resultado (63%); la opción de accesibilidad a los destinos fue considerada como sumamente importante para un 43% de los encuestados; la mejora de atractivos turístico fue considerada medianamente importante para el 58%; las redes de conexión, sumamente importante (61%) y las instalaciones de terminales el 54% contestó que era medianamente importante.

El 58% de los encuestados refirieron una conexión entre el transporte y el atractivo turístico como sumamente importante. En cuanto a la necesidad de disponer de un mapa turístico de buses para visitar los atractivos el 49% refirió ser indispensable.

Para identificar los componentes de un mapa turístico que el visitante considera de utilidad, se consultó utilizando la misma escala la importancia de los siguientes elementos: Indispensable (85%) los atractivos, nombre de las calles (64%) y 30% los teléfonos importantes. Sumamente importante (46%) los límites geográficos, (73%) la referencia de instalaciones de terminales, 40% los restaurantes y hoteles. La delimitación de la zona turística solo consiguió un 40% en la escala media.

También se consultó bajo la misma medición de escala, cuáles eran los sitios idóneos para obtener los mapas turísticos de buses, obteniendo un 61% de respuestas en la opción indispensable en los terminales, sitios turísticos (38%) refirieron era sumamente importante y el 37% dijeron que en restaurantes y hoteles lo consideraban medianamente importante

De las entrevistas realizadas se obtuvieron los siguientes análisis:

Tabla 4.

Análisis cruzado de entrevistas realizadas

TEMA	RESPUESTAS
Ordenamiento de transporte terrestre	<ul style="list-style-type: none"> · Es fundamental porque responde a las necesidades sociales, políticas y económicas que son producto de la globalización. · Es importante que exista un orden en la ciudad, como por ejemplo rutas con paradas específicas, lo cual también facilita la mejora del servicio, reorganiza el desorden que puede haber en la ciudad y fomenta el uso del transporte urbano para que las personas y los turistas que visiten la ciudad vean viable el uso del transporte público como sucede en otros destinos del mundo.

TEMA	RESPUESTAS
Movilidad en Guayaquil	<ul style="list-style-type: none"> · Las circunstancias, el tiempo y el espacio son factores determinantes que pueden contribuir con la movilidad de los turistas en la ciudad de Guayaquil. · La Autoridad de Tránsito Municipal (ATM) ha integrado en sus objetivos el de impulsar el uso del bus para los turistas y para la comunidad en general; por eso se encuentra realizando diversos cambios en la actualidad: poner señaléticas, tótems, mapas con rutas de buses, tener paradas oficiales para que el usuario se pueda guiar de forma fácil y amigable. · Los Guayaquileños deben tomar el papel de anfitriones cada vez que un turista se encuentra de visita. Hay que mostrarles los diferentes medios de transporte que existen, la conectividad, el buen uso, la seguridad y la constante supervisión a la que son sometidos esos transportes.
Medios de transporte	<ul style="list-style-type: none"> · La ciudad de Guayaquil actualmente ofrece diversos medios de transportación aptos para los turistas. · Se han realizado varios trabajos en conjunto con diversas terminales de transporte como el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo, el Terminal Terrestre de Guayaquil y estaciones de la Metrovía, los mismos que cuentan con seguridad privada. · El uso de los medios de transporte es primordial y debe considerarse importante que los turistas puedan acceder a los mismos, se puede incluso incluir una tarifa diferenciada para los turistas para impulsar el uso de los mismos, como en otros destinos.

TEMA	RESPUESTAS
<p>Mapa turístico de buses</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Los mapas turísticos de buses son necesarios para el desarrollo turístico de las ciudades y deben ajustarse a la realidad actual, es decir los mismos pueden encontrarse de forma digital mediante aplicaciones o software. Así también contribuye con el medio ambiente y puede ahorrar en el turista tiempo y dinero. · Dentro de las competencias de la ATM no se encuentra el desarrollar un mapa turístico de buses, se enfoca más en la aplicación que se está creando para que el usuario se ubique y pueda conocer cuáles son las rutas y recorridos de los buses y el ordenamiento terrestre a través de los recorridos del corredor que se están implementando en la actualidad. · Cualquier tipo de información que ayude y motive al turista a pasear por la ciudad de Guayaquil de forma segura es importante y necesaria. Todo lo relacionado al turismo y el transporte se lo coordina con la ATM ya que es la forma correcta de obtener buenos resultados y desarrollar el turismo en la ciudad de Guayaquil. · En la actualidad la Empresa Pública Municipal de Turismo, promoción cívica y relaciones internacionales de Guayaquil entrega mapas de la ciudad de forma física a los turistas que se acercan a las oficinas.
<p>Integración de los atractivos en los mapas de transporte urbano</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Es importante y necesario que se integren los atractivos en los mapas de transporte urbano ya que estos, según el tiempo de recorrido, grado de dificultad y facilidades de acceso puedan guiar al turista y que los mismos puedan tener una idea más clara de los lugares a los que deseen llegar. · Se pueden integrar los atractivos a los mapas turísticos, pero este es un trabajo que sería en conjunto por parte de la ATM con la Dirección de turismo del Municipio de Guayaquil, pero hasta el momento no es algo que se tiene planificado realizar.
<p>Sistema integral de transporte urbano</p>	<ul style="list-style-type: none"> · SITU es un proyecto actual grande que abarca desde el control de las unidades de transporte público (que no vayan a exceso de velocidad, que viajen con las puertas cerradas y que únicamente se abran en las paradas oficiales, que no salgan de su recorrido establecido, hasta monitorear que cumplan frecuencias establecidas) además se tendrá mapas con corredores viales y con todas las líneas de buses para poder llegar al servicio de la comunidad por medio de una aplicación para que el usuario pueda guiarse y pueda saber que buses utilizar, en que paradas y por cual rutas los lleva.

**Guayaquil es
mi destino**

· La marca Guayaquil es mi destino creada en el año 2014, vende la ciudad de Guayaquil como un destino con diversas áreas para realizar turismo, ofrece arte, cultura, gastronomía, etc. Además, incentiva a los residentes locales a que reciban siempre con los brazos abiertos y de forma amable a los turistas nacionales y extranjeros.

Nota: Realizado por Alba Caicedo & Yara Fun sang (2017)

5. DISCUSIONES

En la revisión de destinos que manejan exitosamente la representación de mapas para sus zonas turísticas, se consideraron las ciudades de Madrid, New York y Londres, con los siguientes aportes:

En el caso de Madrid, el consorcio regional de transporte diseñó en el 2016 un mapa turístico del centro de Madrid con diferentes medios de transportes: el metro de Madrid, Autobuses de la EMT de Madrid, Ferrocarril de Renfes-cercanías, metro ligero y tranvía de parla y autobuses interurbanos, cada uno con sus respectivos horarios de operación. Además se observa los buses que se encuentran cercanos a la terminal de buses y del Aeropuerto Internacional Madrid-Barajas. El mapa está compuesto por terminales, servicios turísticos y urbanos, atractivos turísticos y rutas turísticas. Además, cuenta con una sección que le sirve de ayuda al turista que se llama “Museos y lugares imperdibles de Madrid” en la cual enlistan todos los lugares al que los turistas deberían ir. (Madrid, 2016)

New York, por su parte, debido a su extensión posee varios mapas sectorizados por zonas: Zona norte, zona sur, zona este y oeste. El que se describe a continuación es solo de Manhattan, ya que es el lugar más visitado por los turistas en New York. Este mapa se presenta una forma sencilla para que el turista lo pueda entender fácilmente, consta de límites geográficos, la rosa de vientos, el nombres de las calles, nombres de todos los atractivos turísticos que se encuentran en la zona de Manhattan, tiene el número de todas las líneas de buses y el sector de Manhattan pasan los mismos, además, tiene un identificador de direcciones. En este mapa también se encuentran los horarios en los que trabajan los buses, y cuales son de tiempo completo y cuales realizan medio tiempo. Los turistas pueden acceder a estos mapas por medio de internet o de forma física se encuentran en ciertas terminales de buses y aéreas. (Metropolitan Transportation Authority, 2017)

En cuanto a Londres se refiere, desde la página web del gobierno de Londres se pueden descargar mapas turísticos de buses de toda la ciudad, para lo cual se debe ubicar la ciudad o localidad actual, lugar de destino y se descarga el mapa de buses. Estos mapas que tienen los nombres de “spider maps” poseen todos los componentes básicos que deben ir en un mapa, pero como valor agregado tiene también información acerca de los diferentes métodos de pagos, adicional, además diferencia los recorridos de buses matutinos y nocturnos. (Transport for London, 2017)

Cabe indicar que la mayoría de las ciudades con grandes flujos de visitantes, a través de la aplicación GoogleMaps de mostrar al turista interactivamente y en tiempo real el

transporte público disponible para movilizarse de un punto a otro, sin embargo esta característica no está disponible para la ciudad de Guayaquil.

En el año 2017, fecha que se realizó la recolección de datos en campo no se contaba con una aplicación móvil, ni diseño físico que brindara información del transporte urbano en la ciudad, solo se expresaba como una idea a realizarse en el futuro. A medida que se fue desarrollando esta investigación, se pudo evidenciar los primeros pasos hacia la generación de mapas con utilidad turística en Guayaquil, que se mencionan a continuación:

a) En la página web del sistema de transporte Metrovía aparece el mapa de las rutas disponibles y sobre ellas una capa de íconos con atractivos representativos de la ciudad, material que puede ser descargado desde la dirección: <https://www.metrovia-ge.com.ec/mapaderutas> (Fundación Metrovía, 2017).

b) De igual forma desde el año 2017, el Municipio de Guayaquil junto con la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM) ha iniciado un proceso de ordenamiento del transporte urbano, ha integrado un corredor y se encuentran realizando unos mapas de buses llamados “Recorridos del corredor”, donde han colocado las líneas de buses que pasan por dos avenidas importantes de la ciudad: Los Ríos (N-S) y Esmeraldas (S-N), dichos gráficos de guía de recorrido y alcance de buses han sido integrado en los paraderos que también fueron insertados en el año 2018. Estas dos calles paralelas a su vez atraviesan aproximadamente 54 calles (E-O y O-E): José de la Cuadra, Dr. Arturo Serrano Armijos, Av. Aurora Estrada, Calle B, Oriente, José Blacio Potes, Francisco Segura, Dr. Michael Connor, Ma Yolanda Baquerizo, Chambers, Rosendo Avilés, Domingo Savio, Nicolás A. González, Modesto Chávez Franco, Maracaibo, Carlos Guevara Moreno, Pedro Robles, El Oro, Bacas Galindo, Bolivia, García Goyena, Camilo Destruge, Colombia, Venezuela, Portete de Tarqui, Gral. José Gómez, Argentina, Calicuchima, Carlos Gómez Rendon, Cuenca, Capitán Najera, Ayacucho, Sucre, Diez de Agosto, Clemente Ballén, Aguirre, Luque, Hurtado, 9 de Octubre, Primero de Mayo, Quiquis, Urdaneta, Alejo Lascano. (ATM, 2017). Sin embargo las calles antes mencionadas no son exactamente de uso turístico, por lo cual no interfirieron en la presente investigación.

c) A finales del año 2018, ATM presenta la app Moovit (presente en 2.500 ciudades de 83 países) como una solución para ofrecer información del transporte público de la ciudad, con una forma parecida al trabajo que se realiza en Google Maps, luego de un contrato suscrito entre directivos de la aplicación, el cabildo de Guayaquil y la ATM, indicando que es necesario que los ciudadanos descarguen la aplicación y empiecen a nutrir de datos y rutas en la red, por lo cual al momento se encuentra en fase de prueba alimentándose de información de la herramienta SITU Guayaquil.

Basado en lo expuesto, en virtud que los turistas necesitan desplazarse de un lugar a otro, llegar a los atractivos de forma fácil, gestionar bajo presupuesto, que Guayaquil debe estar en vanguardia con las facilidades de la competencia y en aporte al desarrollo turístico, la creación de un mapa turístico de buses impulsaría el desarrollo turístico de la ciudad, porque lo que se pretende alcanzar es que el turista se pueda orientar, de igual forma persuadirlos para que recorran más la ciudad y obtener como resultado la satisfacción de los visitantes.

Por lo tanto, a manera de aplicación práctica a continuación se muestran los pasos del proceso de elaboración de mapas que puede ser de utilidad para destinos que desean fomentar la movilidad autónoma del turista y facilitar su desplazamiento entre los atractivos.



Figura 5. Pasos para realizar mapas turísticos de un destino. Elaborado por Alba Caicedo

6. CONCLUSIONES

Por todo lo antes expuesto se ha llegado a las siguientes conclusiones:

A los turistas tanto nacionales como extranjeros se les dificulta el uso de buses públicos en Guayaquil, debido a que desconocen las paradas oficiales, donde tomarlos, las líneas que pasan por las paradas y los horarios de circulación. Al tomar un bus y no saber si los está llevando al lugar correcto, muchos de los turistas se extravían, pierden tiempo y dinero que puede ser utilizado para visitar los sitios turísticos, lo que perjudica el turismo y al turista en general.

Este estudio se limitó a sustentar la necesidad de información de los modos de transporte de Guayaquil para el turista, describiendo los últimos avances en este campo que se han dado en la ciudad y proporcionando una guía para destinos que estén en situaciones paralelas, concluyendo que la difusión y uso de los medios de transporte público puede ayudar a incrementar y desarrollar el turismo de un destino, porque el transporte forma parte fundamental del desarrollo turístico de las ciudades.

Por medio de la recolección de datos realizada se puede indicar que los turistas consideran necesario y factible que se implemente un mapa turístico de buses en la ciudad de Guayaquil, y de ser aplicado ellos utilizarían el bus como medio principal de transporte. Así mismo consideran que se deben continuar las mejoras del sistema de transportación que existe en la actualidad.

Por último, a pesar de la introducción de herramientas digitales, para el caso de la ciudad de Guayaquil, estas no constan con la información completa, por lo cual la elaboración de un mapa turístico de buses en el centro de Guayaquil servirá como guía a los turistas para poder movilizarse de forma autónoma e independiente y tener acceso hacia los atractivos, el mismo también podría ser integrado en sitios turísticos y paraderos de las Metrovía con el apoyo de las entidades correspondientes, de manera que puede contribuir a la mejora de los servicios de transportación que se ofrecen en la ciudad y a la satisfacción del turista.

7. REFERENCIAS

- Arleco producciones. (2013). Blogitravel. Obtenido de <http://www.blogitravel.com/2010/03/mapa-turistico-folletos-sobre-sitios-de-interes/>
- Asamblea Constituyente. (2017). Plan Nacional del Desarrollo. Ecuador. Obtenido de http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf
- Asamblea Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Ecuador. Obtenido de http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf
- Asamblea Nacional. (2012). Reglamento general para la aplicación de la ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Quito. Obtenido de <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/1519/1/Reglamento%20General%20para%20la%20Aplicaci%C3%B3n%20de%20la%20Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Transporte%20Terrestre%20Tr%C3%A1nsito%20y%20Seguridad%20Vialactualizaci%C3%B3n.pdf>
- Autoridad de Tránsito Municipal. (2016). Reglamento y Norma técnica Buseta urbana. Guayaquil. Obtenido de <https://drive.google.com/file/d/0B6HSQTYj662xdjBmQUZfblc3Sk0/view>
- Autoridad Nacional de Tránsito. (2012). Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre y de tránsito vial. Obtenido de http://www.usfq.edu.ec/sobre_la_usfq/servicios/autoclub/consultoria/Documents/reglamento_ley_de_transito.pdf
- Banco Interamericano de Desarrollo BID. (2007). PLANDETUR 2020. Ecuador: Tourism&Leisure. Obtenido de

- <http://www.turismo.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2013/02/PLANDETUR-2020.pdf>
- Benites, M. (2012). Factores determinantes del Desarrollo Turístico de Yura. Tur y Des, 12. Obtenido de <http://www.eumed.net/rev/turydes/12/mbc2.pdf>
- Bunge, M. (1967). La investigación científica: Su estrategia y su filosofía. Obtenido de <http://www.salgadoanoni.cl/wordpressjs/wp-content/uploads/2010/03/labservacion.pdf>
- Bunge, M. (1967). La investigación científica: su estrategia y su filosofía. Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores.
- Campos, E. (2013). Movilidad Urbana y cobertura del servicio de transporte público local en el Municipio de Rayon, estado de Mexico 2010-2013. Mexico: Universidad Autónoma del estado de México.
- Carner, C. F. (2001). Transporte y turismo en Centroamérica y el Caribe. México: CEPAL.
- Carrasco-Díaz. (2015). Informe anual del observatorio de costes y financiación del transporte urbano colectivo. Malaga: GEOCOSOL.
- Casino, V. H. (2012). Representations and identities in tourism map spaces." Progress in Human Geography. Academic Search complete.
- Cedeño, N. V. (2012). Desarrollo Turístico y su relación con el transporte. Venezuela: Universidad Experimental Nacional Libertador Venezuela.
- CEPAL. (2001). Transporte y turismo en Centroamérica y Caribe. En F. Carner. Mexico: CEPAL.
- Congreso Nacional. (2014). Ley de Turismo. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/LEY-DE-TURISMO.pdf>
- Cooper, C. F. (2007). El turismo: Teoría y práctica. España: Síntesis.
- Denzin, N., & Lincoln, Y. (1994). Handbook of Qualitative Research. Obtenido de <http://nersp.nerdc.ufl.edu/~ufruss/documents/ryanandbernard.pdf>
- Diario El Telégrafo. (2015). El 54% de los turistas son extranjeros. Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/10/el-54-de-turistas-en-guayaquilson-extranjeros>
- Diario El Universo. (2003). Especial infografico: Evolución del transporte Terrestre de Guayaquil. pág. 8.
- Diario El Universo. (2006). La transportación masiva en la historia de la ciudad. El Gran Guayaquil. Obtenido de

Tourism and Heritage Research (2020), vol, n° 3, n° 3 pp. 455-477, Caicedo Barreth, A; Fun Sang, Y & Torres Quiroga, S “Tourist bus maps as contribution to tourist movements in Guayaquil”

<https://www.eluniverso.com/2006/07/30/0001/18/6558F1B2644E49BB9BF4B0D535B23C6B.html>

Diario El Universo. (2014). Sitios preferidos por los turistas en Guayaquil. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/15/nota/3236141/sitios-preferidosvisitantes>

Empresa Municipal De transporte EMT Madrid. (2016). Es Madrid. Obtenido de https://www.esmadrid.com/sites/default/files/documentos/planoturisticoodelosautobusesdemadrid_0.pdf

Exceltur (2017). Monitor de competitividad turística de los destinos urbanos Españoles. 2016 Urbantur , 134.

Fundación Metrovía (2018). Mapa de rutas. Obtenido de: <https://www.metrovia-ge.com.ec/mapaderutas>

Gambett, L. P. (2012). Universidad de la República de Uruguay. Obtenido de http://eva.universidad.edu.uy/pluginfile.php/486500/mod_resource/content/1/Mapas_Turistico.pdf

Gobierno Ecuatoriano. (2012). Reglamento a la ley de Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial. Ecuador.

Hernández, J. Á. (2007). Turismo de masas y transporte: El gran reto del turismo del siglo XXI. Scripta Nova.

INEC. (2015). Anuario de entradas y salidas nacionales e internacionales 2014 y 2015. Guayaquil: Observatorio Turístico Guayaquil.

Junco Cabrera, M., Robledo Arteaga, D., & Ricaurte Quijano, M. (2009). Manual para hacer Mapas turísticos Urbanos, a partir del diagnóstico de Areas gravitacionales y focos urbanos. Guayaquil: ESPOL.

Lincoln, D. y. (2005). Manual de Investigación Cualitativa. España: Gedisa Editorial.

Lois, C. (2015). El mapa, los mapas. Propuestas metodológicas para abordar la pluralidad y la inestabilidad de la imagen cartográfica. Obtenido de <http://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/5913>

Luis, J. A. (2008). Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del siglo XXI. Scripta Nova, 258.

Major of London. (17 de 11 de 2017). Transport for London. Obtenido de <http://content.tfl.gov.uk/bus-route-maps/abbey-wood-a4.pdf>

Metropolitan Transportation Authority. (09 de 2017). Manhattan Bus Map. Obtenido de <http://web.mta.info/nyct/maps/manbus.pdf>

Tourism and Heritage Research (2020), vol, nº 3, nº 3 pp. 455-477, Caicedo Barreth, A; Fun Sang, Y & Torres Quiroga, S “Tourist bus maps as contribution to tourist movements in Guayaquil”

Metropolitan Transportation Authority. (Septiembre de 2017). Manhattan Bus Map. Obtenido de <http://web.mta.info/nyct/maps/manbus.pdf>

Millán, M. (2010). Planificación: Transportes, Turismo & Territorio. Grand Tour: Revistas de investigaciones científicas N1, 98.

Millán, M. (2010). Planificación: Transportes, Turismo y territorios. Gran tour: Revistas de investigaciones Turísticas N°1, 102.

Molinero, A. (1998). Transporte Público: Planeación, diseño y administración. México: Universidad Autónoma de México.

Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil. (2015). Guayaquil es mi destino. Obtenido de <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/descubre-guayaquil/como-transportarse>

Novo, G. (1981). Diccionario General de Turismo, Primera edición. México: Diana.

Organización de Estados Americanos OEA. (1978). Obtenido de <http://www.oas.org/es/temas/turismo.asp>

Organización Mundial de Turismo OMT. (2008). Organización Mundial de Turismo OMT. Obtenido de <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>

Ormeling, F. (2015). El mundo de los mapas. En I. G. Association. Países Bajos: ICA y los autores.

Pearce, D. (1991). Desarrollo Turístico: su planificación y ubicación geográfica. México: Trillas.

Pornprasertchai. (2001). Global Information System. Singapore : National University of Singapore; Singapore Institute of Surveyors and Valuers.

Portal Educativo. (06 de 04 de 2012). Portal Educativos: Conectando neuronas. Obtenido de <https://www.portaleducativo.net/tercero-basico/776/Tipos-de-mapas> Pozueta, J. (2005). Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid. Madrid: Cuadernos de investigación Urbanística.

R. J. Johnston; Derek Gregory; David M. Smith. (2005). Glosario de Términos Geográficos. Castelló de la plana: Unidad de soporte educativo, Universidad Jaume I. Obtenido de www.agh.uji.es/GLOSARIO.doc

Real Academia Española. (s.f.). Rae. Obtenido de <http://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=conectividad>

Sampieri, H. (2010). Metodología de la Investigación 5ta Edición. México: Mc Graw Hill .

Schettino, M. P. (2007). Transporte Público Urbano. En M. P. Schettino. Madrid. SERNATUR. (2008). Glosario de Términos técnicos relacionados con la actividad turística habitualmente empleados en Chile. Obtenido de

Tourism and Heritage Research (2020), vol, nº 3, nº 3 pp. 455-477, Caicedo Barreth, A; Fun Sang, Y & Torres Quiroga, S “Tourist bus maps as contribution to tourist movements in Guayaquil”

http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008SERATUR.pdf

Sistema de Transporte Urbano; Autoridad de Tránsito Municipal; Alcaldía de Guayaquil. (13 de 10 de 2017). Recorrido del Corredor 2. Obtenido de [http://www.atm.gob.ec/Suarez-Falcon, H. \(2016\). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. Gran Canaria: Universidad de las Palmas de Gran Canaria.](http://www.atm.gob.ec/Suarez-Falcon, H. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. Gran Canaria: Universidad de las Palmas de Gran Canaria.)

Tamayo, M. T. (2007). Tipos de Investigación. Obtenido de https://trabajodegradoucm.weebly.com/uploads/1/9/0/9/19098589/tipos_de_investigacion.pdf

Todd, Z. (2005). The integration of qualitative and quantitative methods in theory and practice. Psychology Press.

Valero, M. F. (2012). Evaluación de la cartografía turística disponible en internet en Colombia. Revista electrónica de recursos en internet, 4.

Viñals, M. (2002). Turismo en espacios naturales y rurales II. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.

Visauta. (1989). Técnicas de Investigación Social I. Promociones y Publicaciones Universitarias.

Voženílek, V. (2015). Diseño de Mapas. En Grupo de trabajo del año internacional del mapa, El mundo de los mapas (pág. 16). España: F. Ormeling y B. Rystedt.