



Universidad del Azuay

Maestría en Planificación Turística, versión I

Título del trabajo de graduación

Puerto Bolívar, realidad y prospectiva en el ámbito turístico

Trabajo de graduación previo a la obtención del título de  
Máster en Planificación Turística

Autor: Lcdo. Freddy Ernesto Aguilar González

Directora: Lcda. Narcisa Ullauri Donoso Mg.

Cuenca, Ecuador

2013

## Dedicatoria

A Dios, a mi esposa la Dra. Fernanda Lemari, a mis padres María Jesús González y Luis Benigno Aguilar (+).

## Agradecimientos

De manera especial a mis padres políticos el Dr. Arturo Lemari y la Lcda. Consuelo Moreno por su apoyo y palabras de aliento, a la Ms. Narcisa Ullauri en conjunto con los docentes de este proceso de Maestría, por compartir sus conocimientos que me ha permitido hacer realidad este trabajo, y a la Universidad del Azuay por abrirme sus puertas para forjarme como profesional en la fascinante Área del Turismo.

## Índice de contenidos

<b>Dedicatoria</b> .....	<b>ii</b>
<b>Agradecimientos</b> .....	<b>ii</b>
<b>Índice de contenidos</b> .....	<b>iii</b>
<b>Índice de anexos, ilustraciones y cuadros</b> .....	<b>ix</b>
<b>Índice de tablas</b> .....	<b>ix</b>
<b>Índice de gráficos</b> .....	<b>ix</b>
<b>Índice de fotografías</b> .....	<b>x</b>
<b>Resumen</b> .....	<b>xiii</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>xiv</b>

### **Puerto Bolívar, realidad y prospectiva en el ámbito turístico**

<b>Caso: Puerto Bolívar</b> .....	<b>1</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>1</b>

### **Capítulo I**

<b>Puerto Bolívar, de antiguo muelle a puerto turístico</b> .....	<b>2</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>3</b>
<b>Historia</b> .....	<b>4</b>
Inauguración del Puerto de Bolívar .....	<b>6</b>
Auge Cacaotero .....	<b>6</b>
Categoría de Puerto Mayor de la República .....	<b>9</b>
El Muelle de Hierro para el Puerto .....	<b>10</b>
Se inaugura ferrocarril Puerto Bolívar-Machala.....	<b>12</b>
Motonave Jambelí.....	<b>16</b>
Batalla de Jambelí.....	<b>16</b>
Nombre para el Malecón del Puerto .....	<b>19</b>
Mercado funcional de abastos .....	<b>19</b>
El “Boom” bananero.....	<b>20</b>
La tragedia del Faraón .....	<b>22</b>
Los barcos de cabotaje.....	<b>23</b>

Pesca Artesanal .....	24
Transición Socio-económica de Puerto Bolívar .....	24
Evolución de las actividades comerciales.....	27
Creación de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB .....	29
Acuerdo de paz entre Ecuador y Perú, su influencia en Puerto Bolívar .....	31
Certifican a Puerto Bolívar como puerto seguro .....	31
Construcción del nuevo “Muelle 5 multipropósito” .....	32
Enfoque turístico de Puerto Bolívar .....	34

## **Capítulo II**

<b>Tres alternativas a desarrollar</b> .....	37
Introducción.....	37
Mapa técnico de estaciones de muestreo de Uso de Suelos en Puerto Bolívar y el Archipiélago de Jambelí .....	40

### **Primera alternativa a desarrollar:**

<b>Servicios turísticos de Puerto Bolívar</b> .....	41
Actividad turística .....	41
Registro Catastral Turístico del Ecuador .....	42
Planta turística, capacidad instalada y capacidad de acogida .....	43
Servicios turísticos de Puerto Bolívar.....	43
Servicio de alojamiento .....	44
Servicio de alimentación.....	45
Servicio de recreación diversión y esparcimiento .....	47
Servicio de guía .....	48
Servicio de acogida.....	49
Servicio de información.....	49
Servicio de intermediación.....	49

### **Segunda alternativa a desarrollar:**

<b>Atractivos turísticos</b> .....	51
El Archipiélago de Jambelí .....	51

Avifauna .....	55
Otra flora y fauna .....	55
Protección .....	56
Problemas de conservación.....	56
Isla Jambelí.....	59
Isla del amor .....	63
Isla Santa Clara (Isla el Muerto).....	67
Isla de Costa Rica o Isla Tembleque.....	74
Isla San Gregorio.....	77
Isla Saca Mano .....	78
Manglares .....	80
Antiguo Muelle de Cabotaje.....	83
Visita a las camaroneras .....	86
Gastronomía con sus jardines comedores .....	88
Pesca artesanal .....	90
Locomotora.....	91
Monumento al Gral. Rafael Morán Valverde (Héroe del combate de Jambelí). .....	94
Fiestas .....	95
El Malecón de Puerto Bolívar.....	103
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB .....	103
Estadísticas .....	116
Proyectos Portuarios .....	118

### **Tercera alternativa a desarrollar:**

<b>Infraestructura</b> .....	123
Transporte.....	123
Transporte Terrestre.....	124
Transporte Marítimo .....	126
Transporte aéreo .....	131
Comunicación .....	131
Servicios provistos por el servicio móvil marítimo .....	132

Sanidad .....	133
Recolección de Basura.....	133
Eliminación de Aguas Servidas .....	134
Abastecimiento de Agua.....	134
Salud.....	134
Energía.....	135
Red Eléctrica.....	135
Combustible.....	135

### **Capítulo III**

<b>Propuesta de gestión con prospectiva en el ámbito turístico para Puerto Bolívar.....</b>	<b>136</b>
Introducción.....	137

#### **Primera parte de la propuesta:**

<b>Fomentar un medio ambiente adecuado para el turismo en puerto bolívar.....</b>	<b>139</b>
a) Facilitación turística .....	139
Actividades y servicios a desarrollar dentro de la facilitación turística: .....	143
Servicio de Información Turística .....	143
Servicios Higiénicos .....	144
Alquiler de Equipos para realización de Deportes Acuáticos .....	144
Promoción del proyecto .....	145
b) Desarrollo social, económico y cultural. ....	146
c) Desarrollo Sustentable.....	149
d) Calidad .....	151
Descripción y requisitos para cada puesto y función .....	153
Capacitación y toma de conciencia para el personal.....	154
e) Competitividad .....	156
f) Accesibilidad.....	157

### **Segunda parte de la propuesta:**

<b>Aplicación de la gestión ambiental en el turismo para puerto bolívar .....</b>	<b>159</b>
Actores.....	160
Evaluación de Impactos Ambientales.....	160
Determinación de la capacidad de carga .....	161
Medidas de Mitigación .....	162
a) Gestión de residuos sólidos.....	162
b) Gestión de aguas residuales .....	170
c) Construcciones.....	170
d) Abastecimiento de agua.....	170
e) Suelos.....	170
f) Flora y Fauna .....	165
g) Transporte.....	170
Educación ambiental.....	170
Temas de capacitación ambiental.....	170
Regulaciones legales .....	169
Monitoreo .....	170
Beneficios de la Gestión Ambiental.....	170

### **Tercera parte de la propuesta:**

<b>Aplicar una proyección de calidad para la prestación de servicios, atractivos, y productos turísticos de Puerto Bolívar .....</b>	<b>173</b>
Destino.....	174
Sectores.....	174
Productos .....	174
Seguridad en zona de baño y de actividades de deporte acuático .....	175
Seguridad Náutica.....	176
Seguridad de las Personas .....	177
Seguridad Alimentaria.....	178
Seguridad del Personal .....	178
Seguridad en las Instalaciones.....	179

### **Cuarta parte de la propuesta:**

<b>Uso del malecón de puerto bolívar, e incursión de turismo de crucero.....</b>	<b>180</b>
Análisis del uso y estado actual del Malecón .....	182
Turismo de Crucero para Puerto Bolívar .....	185
Itinerarios para el turismo de Crucero en Puerto Bolívar .....	191
1.- Itinerarios para tours Half Day (mediodía, 4 horas).....	191
Opción 1 Ruta de los Manglares .....	191
Opción 2 Puerto Bolívar, comercio, cultura y gastronomía.....	191
Opción 3 Turismo de Buceo .....	191
Opción 4 Cascadas de Manuel.....	191
2. Itinerarios para tpurs full day.....	191
Opción 1 Ruta de las Islas del Archipiélago de Jambelí.....	191
Opción 2 Tour al Bosque Petrificado de Puyango y Hacienda Bananera de Producción Orgánica.....	191
Opción 3: Tour a la localidad de Zaruma y Jocotoco .....	191
Opción 4 Tour Puerto Bolívar-Machala .....	191
3. Itinerario para la modalidad de Tours Shuttles.....	191
Conclusiones.....	201
Recomendaciones .....	200
Bibliografía.....	201
Web grafía .....	204

## **Anexo: Índice de ilustraciones y cuadros**

### **Tablas**

Tabla 1: Registro Catastral Turístico del Ecuador. 2012. Centros de alojamiento .....	45
Tabla 2: Registro Catastral Turístico del Ecuador. 2012. Establecimientos prestadores del servicio de alimentos y bebidas.....	47
Tabla 3: Registro Catastral Turístico del Ecuador. 2012. Establecimientos prestadores del servicio de entretenimiento. ....	48
Tabla 4: Muelles internacionales .....	110
Tabla 5: Bodegas especializadas .....	112
Tabla 6: Principales Productos de Exportación, Consolidados Año 2011. ....	116
Tabla 7: Principales Productos de Importación, Consolidados Año 2011. ....	117
Tabla 8: Buques arribados de Tráfico Internacional. ....	118
Tabla 9: Distancias desde Puerto Bolívar a los Principales Cantones de la Provincia de El Oro. ....	125
Tabla 10: Terminal Marítimo Internacional. ....	126
Tabla 11: Horario de Salida y Retorno de las Cooperativas de Transporte Turístico Marítimo. ....	128
Tabla 12: Promedio de Personas por hogar, según Cantón .....	143
Tabla 13: Promedio de Personas por Hogar, según parroquia, caso Puerto Bolívar .....	143
Tabla 14: Datos importantes de la parroquia Puerto Bolívar .....	147
Tabla 15: Actividades Económicas en la parroquia Puerto Bolívar.....	148
Tabla 16: Temas de capacitación ambiental.....	167
Tabla 16: Promedio de visitantes que acuden a Puerto Bolívar .....	181

### **Gráficos**

Gráfico 1: Ubicación geográfica de Puerto Bolívar en la Provincia de El Oro.....	5
Gráfico 2: Crecimiento del Eje Urbano Machala-Puerto de Bolívar en 1968.....	25
Gráfico 3: Crecimiento del Eje Urbano Machala-Puerto de Bolívar en 1983 .....	26
Gráfico 4: Localización estratégica de Puerto Bolívar en el Continente Americano. ....	37

Gráfico 5: Mapa técnico de estaciones de muestreo de Uso de Suelos en Puerto Bolívar y el Archipiélago de Jambelí .....	40
Gráfico 6: Ubicación geográfica del Archipiélago de Jambelí .....	53
Gráfico 7: Isla Jambelí, Imagen: Google Earth 2013. ....	59
Gráfico 8: Isla del amor, Imagen: Google Earth 2013. ....	63
Gráfico 9: Isla Santa Clara (Isla el Muerto), Imagen: Google Earth 2013. ....	67
Gráfico 10: Isla de Costa Rica o Isla Tembleque, Imagen: Google Earth 2013. ....	74
Gráfico 11: Isla San Gregorio, Imagen: Google Earth 2013. ....	77
Gráfico 12: Manglares, Imagen: Google Earth 2013. ....	80
Gráfico 13: Antiguo Muelle de Cabotaje, Imagen: Google Earth 2013. ....	83
Gráfico 14: Visita a las camaroneras, Imagen: Google Earth 2013. ....	86
Gráfico 15: Division de los sectores en el malecón de Puerto Bolívar. ....	102
Gráfico 16: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB, Google Earth 2013. ....	103
Gráfico 17: Croquis del Esquema Portuario. ....	105
Gráfico 18: Los cuatro Puertos Marítimos del Ecuador. ....	113
Gráfico 19: Trazado de la Hidrovía que conecta a Puerto Bolívar con Iquitos. ....	121
Gráfico 20: Importancia del eje multimodal Amazonas para la navegación mundial. ....	122
Gráfico 21: Ubicación y conectividad vía terrestre de Puerto Bolívar .....	126
Gráfico 22: Ubicación dónde se propone establecer el centro de facilitación turística en el malecón de Puerto Bolívar. ....	142
Gráfico 23: Puerto Bolívar y su canal de acceso de formación natural .....	186

### **Fotografías**

Fotografía 1: Vista aérea del Frente de Atraque de los Muelles, y la Parroquia de Puerto Bolívar. ....	3
Fotografía 2: Muelle Municipal de Cabotaje .....	11

Fotografía 3: Muelle Municipal de Cabotaje .....	12
Fotografía 4: Ferrocarril transporta pasajeros y carga de Puerto de Bolívar a Machala .....	13
Fotografía 5: Puerto Bolívar, 1938.....	17
Fotografía 6: El Cañonero “Calderón” .....	18
Fotografía 7: Embarque de banano en el Muelle Municipal, década de 1950 .....	21
Fotografía 8: Muelle de Espigón, 1964 .....	23
Fotografía 9: Panorámica aérea del Frente de Atraque de los 5 muelles de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. ....	33
Fotografía 10: Vista aérea de la dársena natural y el canal de ingreso de embarcaciones al frente de atraque de los 5 muelles, se puede apreciar la zona de influencia. ....	39
Fotografía 11: Playa turística de la Isla de Jambelí.....	57
Fotografía 12: Situación actual de las Playas de Jambelí.....	58
Fotografía 13: Población cercana a la Punta de El Faro, Isla de Jambelí.....	61
Fotografía 14: Iguana, especie presente en la Isla de Jambelí. ....	62
Fotografía 15: Vista aérea de la Isla del amor, frente a la zona de desarrollo de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. ....	64
Fotografía 16: Panorámicas de la Isla El Muerto. ....	68
Fotografía 17: Peñascos adyacentes a la Isla El Muerto. ....	69
Fotografía 18: Observación de Cetáceos, Ballenas Jorobadas. ....	71
Fotografía 19: Pelicanos pardos. ....	72
Fotografía 20: Izquierda: Piqueros de patas azules. Derecha: Fragata. ....	73
Fotografía 21: Manglares del Archipiélago de Jambelí. ....	82
Fotografía 22: Entrada al Antiguo Muelle de Cabotaje desde el Malecón. ....	84
Fotografía 23: Panorámica del Antiguo Muelle de Cabotaje y su Museo Marino Geomer García.....	85
Fotografía 24: El camarón, uno de los principales productos de la economía Orense. ....	87
Fotografía 25: Comedores y sus Jardines situados frente al Malecón de Puerto Bolívar. ..	89

Fotografía 26: Canal del estero de Santa Rosa donde se encuentran los Pescadores del sector. ....	91
Fotografía 27: Locomotora localizada en el interior de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. ....	93
Fotografía 28: Monumento Gral. Rafael Morán Valverde localizado frente a la Capitanía de Puerto.....	95
Fotografía 29: Panorámica del Malecón de Puerto Bolívar en toda su extensión.....	97
Fotografía 30: Panorámica del Malecón de Puerto Bolívar, desde el Muelle de Cabotaje. ....	99
Fotografía 31: Estado actual del Malecón de Puerto Bolívar, visto desde el corredor del Antiguo Muelle de Cabotaje. ....	100
Fotografía 32: Estado actual del Malecón de Puerto Bolívar, hacia la parte sur, visto desde el corredor del Antiguo Muelle de Cabotaje frente a la Capitanía del Puerto. ....	101
Fotografía 33: Vista aérea de las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, al fondo su canal marítimo de acceso. ....	104
Fotografía 34: Espacio del Muelle 5 Multipropósito. ....	106
Fotografía 35: Patios en fase de terminación en el Sector del Muelle 5 Multipropósito. Al fondo: Bodegas y área de paletizado de banano.....	111
Fotografía 36: Panorámica aérea de la Autoridad Portuaria de puerto Bolívar y la Parroquia con su Malecón y sus muelles. ....	114
Fotografía 37 Entrada al Muelle de Cabotaje con acceso a sus dos Cooperativas de Transporte Marítimo: Cooperativa Rafael Morán Valverde y Cooperativa 31 de Julio. ....	127
Fotografía 38: Boletería de la Cooperativa 31 de Julio. ....	128
Fotografía 39: Vista aérea del Muelle de Cabotaje de Transporte Marítimo Turístico. ....	129
Fotografía 40: Llegada y salida de Transporte Marítimo Turístico en el Muelle de Cabotaje. ....	130
Fotografía 41: Situación actual del Muelle de Cabotaje, acceso de entrada y salida de turistas. ....	130

## **Resumen**

Mediante este caso de estudio en Puerto Bolívar, describimos su transición histórica hasta la actualidad con su importancia como el segundo Puerto Marítimo del Ecuador y destino de afluencia turística, identificando sus potencialidades en servicios turísticos, atractivos e infraestructura, diseñando una propuesta con alternativas de prospectiva turística enfocadas al mejorando la calidad ambiental del destino, imagen, capacitación de talento humano con participación de la comunidad, incentivar modalidades de turismo diferentes a las habituales mediante la creación de productos para la actividad, lo que en conjunto logrará la satisfacción del turista y el desarrollo sustentable de esta parroquia porteña.

## **Palabras clave**

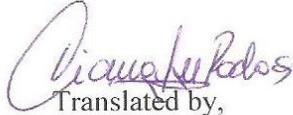
Puerto Bolívar, coyuntura turística, desarrollo local, espacio público, vinculación, concienciación, motivación.

## ABSTRACT

Through this study case in Puerto Bolivar, we describe its historical transition up to the present day and its importance as the Second Marine Port in Ecuador and tourist destination. We identify its touristic possibilities, attractions, and infrastructure so as to design a proposal with prospective touristic alternatives focused on environmental quality improvement, image, training of human resources, and community participation. We encourage different types of tourism through the creation of products for this endeavor in order to accomplish tourist satisfaction and a sustainable development activity for this coastal parish.

**Key words:** Puerto Bolivar, touristic conjuncture, local development, public area, connection, awareness, motivation.



  
Translated by,  
Diana Lee Rodas

Lcdo. Freddy Ernesto Aguilar González

Trabajo de graduación

Lcda. Narcisa Ullauri Donoso Mg.

Julio 2013

## **Puerto Bolívar, realidad y prospectiva en el ámbito turístico.**

### **Caso: Puerto Bolívar**

#### **Introducción**

Puerto Bolívar, se encuentra localizado en las costas de la Provincia de El Oro, de fácil accesibilidad, cuenta con componentes que lo catapultan como un destino tradicional en el Ecuador, ya que a él llegan turistas con diversos motivos de visita ya sea de ocio, entretenimiento, gastronomía, o para viajar a través de este Puerto a las Islas del Archipiélago de Jambelí. El motivo del desarrollo de este documento es identificar la realidad actual del año 2013 en este destino con prospectiva en el ámbito turístico, ya que siendo el segundo puerto más importante del Ecuador, posee potencialidades que le permiten crecer dentro del ámbito turístico, económico, social y ambiental mediante una propuesta de desarrollo de actividades que cambiarían la realidad actual, mejorando la calidad de vida de la población local, y a la vez lograr la satisfacción de los visitantes durante su estadía a través de la diversificación de actividades turísticas ya sea desde la parte continental mediante el flujo de turistas locales o un turismo de crucero efectuado por visitantes procedentes de otros destinos.

## **CAPÍTULO I**

### **PUERTO BOLÍVAR, DE ANTIGUO MUELLE A PUERTO TURÍSTICO**

## CAPÍTULO I

### PUERTO BOLÍVAR, DE ANTIGUO MUELLE A PUERTO TURÍSTICO

#### Introducción

En este capítulo describimos la transición de Puerto Bolívar a través de su historia y sus principales acontecimientos desde su inicio hasta el período contemporáneo como segundo Puerto más importante del Ecuador, siendo eje comercial importante en el Austro Ecuatoriano, y constituyéndose como destino de visita con potencialidad y posibilidad en el desarrollo de actividades turísticas.



Vista aérea del Frente de Atraque de los Muelles, y la Parroquia de Puerto Bolívar.

Fuente: Ing. Mario Rivas-Comercialización Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.2013.

## Historia

La historia relata la primera utilización del estero llamado Puerto Pilo, después Puerto Machala (1783-1860) que sirvió como antiguo atracadero de embarcaciones que sirvió para los primeros comerciantes entre Machala y Guayaquil. (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013). Este puerto nació con el nombre de Puerto Huaylá o Guaylá que en español significa “entrada” a mediados del año de 1869, en el estero marino conocido en ese entonces como Estero Pilo o Puerto Pilo, siendo la puerta de entrada y salida principalmente de la producción agrícola. (Salcedo, 2002, pág. 3)

Los barcos de cabotaje que hasta finales de la década de los años 70 del siglo XX, la comunicación de la provincia de El Oro y el austro ecuatoriano hacia los pueblos de la región costa de país, utilizó exclusivamente la vía marítima. Los barcos de cabotaje cubrían la ruta Guayaquil-Puna-Puerto Pilo (Machala) Puerto Pital (Santa Rosa), en el año de 1880, dichas embarcaciones fueron el enlace entre la región sur del país y el puerto principal, incluso a nivel internacional. (Silva Reyes, 2011, pág. 19)

El primer vapor que cubrió la ruta antes mencionada, fue la Motonave Olmedo. Aún no se fundaba Puerto Bolívar (1883), sin embargo esta embarcación ya cruzaba la bahía porteña hacia Pilo y Pital; el lugar del actual Puerto Bolívar en ese tiempo se denominó Puerto Huaylá y no disponía de las facilidades portuarias para acoderaje de naves de cabotaje. Las características de su máquina a vapor le proporcionaron rapidez y mayor capacidad para cargar; su combustible era leña, le restó cierto espacio para acomodar mercadería. Por tradición se decía que la Motonave Olmedo, era un pedazo de suelo oreense sobre el mar. (Silva Reyes, 2011, pág. 21)

## UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE PUERTO BOLÍVAR



Ubicación geográfica de Puerto Bolívar en la Provincia de El Oro

Elaborado por: Freddy Aguilar

## **Inauguración del Puerto de Bolívar**

El 18 de diciembre de 1883 se inauguró definitivamente el Puerto de Bolívar, bajo una ceremonia de orden cívico-religiosa preparada para inaugurar el Primer Puerto Marítimo de Machala, designándose el nombre de Bolívar en honor al libertador Simón Bolívar, cuya fecha bien coincide con el día de su fallecimiento.(Salcedo, 2002, págs. 17, 18). La cruz de madera fue el símbolo que se utilizó para bendecir la inauguración del Puerto de Bolívar, colocada ahí como un símbolo para la prosperidad de la provincia de El Oro. 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.(Santacruz, 2009, pág. 3)

## **Auge Cacaotero**

Trajo consigo 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. Ante el auge cacaotero y por la sedimentación de Puerto Pilo, "el desarrollo portuario de Machala era una necesidad imperiosa" pues sus autoridades consideraron buscar otro lugar para un nuevo puerto que brindara mejores facilidades para el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías desde y hacia la Isla Puná y Guayaquil. El advenimiento del "Progresismo", con el gobierno del Dr. José María Plácido Caamaño, provoca cierta transformación junto a la Constituyente de 1884. Se hicieron cambios en lo

económico, comercial e instrucción pública, estableciéndose incluso un nuevo sistema monetario.

Los ingleses llegaron con sus convenios comerciales y sus cláusulas obligatorias, estos procedieron en nuestro país estableciendo un Banco Anglo Ecuatoriano, que importó 400.000 sucres en plata acuñados en Birmingham, cuyo efecto de cambio instituye tributo a la exportación del cacao, que sigue siendo beneficio para Guayaquil y no para la reciente Provincia de El Oro. El Tratado de Amistad, Comercio, Navegación suscrito en 1886, sirve de marco a la agro-exportación, el cacao se encontraba cultivado en esta provincia en una extensa zona.

El "Auge Cacaotero" de la naciente Provincia de El Oro favorecía relativamente a su desarrollo, siendo necesario un puerto con su respectivo muelle, el mismo que fuera construido asociándose el Ilustre Consejo Municipal de Machala y el Banco Agrícola y Comercial cuya denominación anterior fue Banco Internacional y la inicial del Banco "Anglo Ecuatoriano", operando en esta agentes bancarios y navieros.

Machala es parte de la "hacienda cacaotera más grande del mundo". Lo que producían las huertas de toda la parte baja se lo denominaba el "Cacao de Machala", más barato y aromático que el de Babahoyo, apreciado así desde tiempos coloniales. En la década de los 1880, en pleno auge cacaotero, proponen algunos autores que de los trescientos noventa mil quintales de cacao que se exportan desde Guayaquil a los mercados de Panamá y Acapulco y que posteriormente eran llevado a España, corresponden a las huertas de Machala, más del 30% de esta cifra.

Dicho sector productivo estaba indirectamente bajo la influencia de las variables económicas que generaba esta actividad. En Machala se afincaron pequeños propietarios y comienza a aparecer el cambio de las relaciones serviles de la producción por una incipiente y nueva relación salarial. Su estructura social y económica empieza a general efectos más dinámicos en los sectores de Machala, Pasaje, El Guabo, Buenavista y Santa Rosa. Esta actividad creó un ambiente de prosperidad y desarrollo.

Aparece el jornalero, peón o montubio como una clase en la cadena de producción y exportación de cacao. Los cacaoteros machaleños coordinaban actividades de carácter social y filantrópico con la Municipalidad de Machala. En un acuerdo Patriótico suscrito el 4 de Enero de 1884, ofrecen pagar al Concejo de Machala, una "gabela" de seis y medio centavos por quintal de cacao, a partir de la fecha, por dos años consecutivos, con el fin de adquirir bombas contra incendios; es así como la clase cacaotera local exportaba este producto a Guayaquil desde donde transpoló y emitió algunos conceptos típicos de pequeñas oligarquías como la filantropía, la actividad social y política pública, posibilidad de enviar a sus hijos a estudiar a Lima o Valparaíso; incluso, los bailes, como la polca, se convirtió en una manifestación folklórica local ya que, al sincerarse con los bailes montubios origino una nueva manifestación artística y musical que la tradición después la adjetivo como la "Polca Orense".

El Ministro de Hacienda Pública mantenía la Tesorería Fiscal en Guayaquil, impidiendo las gestiones para desarrollo de las obras públicas, mientras los parlamentarios orenses pugnaban por reformar una serie de Decretos que seguían grabando con impuestos a los productos, especialmente el cacao ocupaba el primer lugar en los indicadores de exportación y en dar divisas al país. Consecuentemente, el centralismo impedía que se de

paso a una serie de conquistas con respecto a los recursos provenientes de los impuestos gravados al cacao, fenómenos y características propias del proceso de formación social pre capitalista que enmarcó a toda esta época inicial de la Provincia de El Oro y de sus nacientes instituciones como la Aduanas, Capitanías y Resguardo de Puerto Bolívar, el Colegio Nueve de Octubre, Junta de Ferrocarril, y otras. (Poma Mendoza, 2010)

### **Categoría de Puerto Mayor de la República**

El anhelo de la Municipalidad de Machala era lograr que el Congreso de la República eleve a Puerto Bolívar a la categoría de Puerto Mayor. Para este objetivo era requisito indispensable disponer de oficinas para aduana y un muelle con características que permitan el embarque y desembarque de pasajeros y carga, pero esas obras estaban atrasadas por falta de financiamiento. Sesionó el Concejo el 17 de octubre de 1886 y acordó organizar una comisión que viajó a la ciudad de Quito para solicitar al Soberano Congreso, aplazar la aprobación del decreto que convertiría a Puerto Bolívar en Puerto Mayor de la República, pues, hasta esa fecha aún no se lograba cumplir con los pedimentos de ley. (Silva Reyes, 2011, pág. 18).

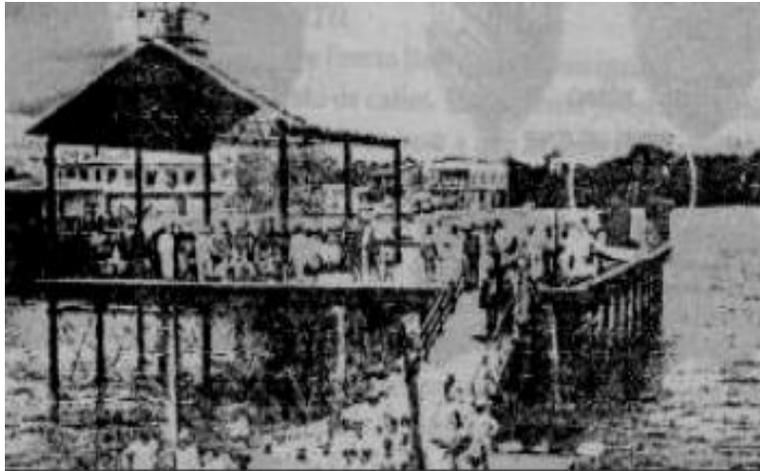
El 26 de noviembre de 1888, el Municipio de Machala expide una ordenanza, estableciendo el impuesto de diez centavos por cada quintal de cacao que salga por este cantón, para así poder financiar diferentes obras para Puerto de Bolívar. La creación del impuesto fue por decreto legislativo acordado por el Congreso Nacional en ese año y entró en vigencia a partir del 10 de enero de 1889. (Maldonado Santacruz, 2007, pág. 29)

El 13 de Abril de 1897, el Municipio de Machala cumplió con los requisitos de ley ante el Congreso Nacional, y se obtuvo la expedición del decreto mediante el cual se logró habilitar a Puerto Bolívar como Puerto Mayor de la República, sin embargo, la inauguración como tal se realizó el 24 de julio de 1898, siendo el 01 de enero de 1899 fecha en la que se inicia las labores de aduana para importaciones y exportaciones por ese lugar, complementadas con la construcción de un muelle provisional de madera. (Silva Reyes, 2011, pág. 18)

### **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. 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.

El 02 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.



Muelle Municipal de Cabotaje

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

El 07 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.(Maldonado Santacruz, 2007, págs. 30,31,32)

El 09 de mayo de 1902 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, junto con el ferrocarril se encargaron de unir económica y socialmente a varios pueblos aledaños abandonados hasta entonces, abriéndose un nuevo capítulo orientado hacia un nuevo futuro promisorio. (Silva Reyes, 2011, pág. 19)



### Muelle Municipal de Cabotaje

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Machala, 2013.  
Puerto Bolívar - Ecuador, Terminal Marítimo Internacional

Actualmente se lo conoce como el Antiguo Muelle de Cabotaje y es administrado por la Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo El Oro.

### **Se inaugura ferrocarril Puerto Bolívar-Machala**

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.

Para octubre de 1885, habían transcurrido dos años desde la inauguración de 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 por las dificultades que presentaba el terreno como el manglar, la marisma y por los obstáculos económicos, fueron serias barreras para concluir la obra en menor tiempo. 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 célebre acto y fue considerando como una pre-inauguración del ferrocarril.

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 “Machala” que había sido utilizada para el tendido de la vía.(Maldonado Santacruz, 2007, págs. 33,34,35)



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.

De esta forma, 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, la inauguración del ferrocarril constituyó un acto de gran trascendencia para los pueblos aledaños que se servirían de este medio de transporte. El acontecimiento en sí, contó con la presencia de las autoridades del Gobierno Central, provinciales, e invitados especiales. El Gral. Manuel Serrano Renda, aprovechando la influencia política con el gobierno liberal del Gral. Eloy Alfaro, respaldó las acciones de la Municipalidad de Machala ya sea como Presidente del Consejo en 1884-1885 y 1899-1900, luego como Diputado de la Provincia de El Oro al Congreso Nacional a partir del 14 de febrero de 1900. (Salcedo, 2002, pág. 34) 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.

En el año de 1934 el sistema ferroviario 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. (La Provincia de El Oro en 1934). 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 N° 971 en el cual, la administración del muelle de hierro y del ferrocarril pasaba a manos del Estado. (Salcedo C. , 2002, pág. 74). 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 (La Provincia de El Oro en 1934) y luego a la Terminal Ferroviaria de Pasaje por el año de 1908, 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.(Salcedo C. G., VIAJANDO AL PUERTO DE BOLÍVAR, 2002, pág. 50).

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 denominado Piedras en el Cantón Piñas dentro de la misma provincia de El Oro pero que originalmente debió haber llegado hasta Loja, (La Provincia de El Oro en 1934) mismo que sirvió especialmente para el traslado de pasajeros y carga hasta Portovelo. (IDRC, 1992, pág. 28)

En la construcción de este ferrocarril 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. (Salcedo C. , 2002, pág. 53). 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.

## **Motonave Jambelí**

En el año 1917 los hermanos Terán, construyeron un barco al que llamaron Félix que con sus motores a gasolina resultó muy veloz para destinarlo a la ruta de El Oro.

Se le cambió los motores de gasolina por una máquina a vapor y lo rebautizó con el nombre de Jambelí en 1918. La motonave Jambelí, caracterizada por su rapidez, sin embargo el 23 de diciembre de 1973, dejó para siempre una estela de muerte al naufragar repleta de pasajeros y carga en su mayoría procedentes del puerto de Hualtaco hacia Guayaquil. (Silva Reyes, 2011, pág. 20). Avanzó en el tiempo y finalmente se ganó la categoría de parroquia urbana del cantón Machala. Hecho suscitado el 21 de junio de 1930.

## **Batalla de Jambelí**

Fue durante una de las etapas históricas del Ecuador en que la guerra civil y armada con el Perú, pasó por esta batalla siendo la gloria para la armada ecuatoriana.

El 5 de julio de 1941 se concretó definitivamente la invasión peruana a la provincia de El Oro, que sistemáticamente mediante la labor de hostigamiento desde años atrás ya se venía dando. Uno de los lugares que recibió de forma directa el ataque sureño fue Puerto Bolívar.



Puerto Bolívar, 1938

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Machala, 2013.

Puerto Bolívar - Ecuador, Terminal Marítimo Internacional

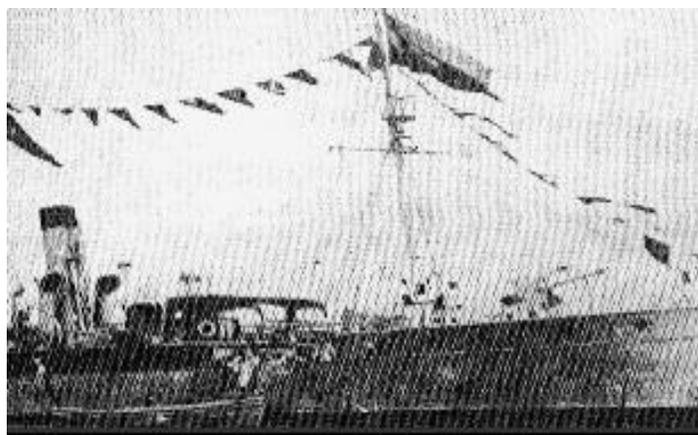
Las páginas históricas relacionadas con la invasión peruana, datan que el 24 de julio de 1941, se encontraba en la rada de Puerto Bolívar el buque de la Armada Nacional llamada Aviso Atahualpa comandada por el Alférez de Navío Víctor Naranjo Fiallos. A mediodía, aviones peruanos volvieron a incursionar sobre Puerto Bolívar. Ante esto el comandante del Aviso Atahualpa, enfrentó a la aviación peruana, repeliendo el ataque y protegiendo a las embarcaciones llenas de civiles, procuraban partir en éxodo, impartiendo órdenes precisas para abandonar el muelle de cabotaje y enfrentar a los aviones en mar abierto.

Los aviones peruanos dispararon, lanzando además muchas bombas, luego de 15 minutos de ataque incesante se retiraron sin causar daño alguno. La nave ecuatoriana regresó airosa al muelle del Puerto pero a las 14h00 más o menos, nuevamente aparecieron los aviones invasores pero en esta vez realizaron vuelos rasantes. El comandante del Atahualpa, Naranjo Fiallos, volvió a repetir la misma estrategia del ataque anterior pero

navegando en zigzag. El enfrentamiento no acobardó a la tripulación que soportó la embestida durante 25 minutos.

Siendo las 15h30, una nueva escuadrilla de aviones peruanos retornó para realizar vuelos rasantes sobre Puerto Bolívar y atacar el Atahualpa. La táctica aplicada para resistir el fiero ataque peruano tuvo buenos resultados, pues, el combate duró más de 45 minutos. La aviación contraria regresó, pero, la tripulación del Aviso Atahualpa resultó victoriosa. (Silva Reyes, 2011, pág. 21)

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, 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. (Santacruz, 2009, pág. 4)



El Cañonero “Calderón”

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

## **Nombre para el Malecón del Puerto**

Tratando de reordenar la situación en Puerto Bolívar, el Consejo Municipal de Machala presidió por aquel gran maestro pasajero don Bolívar Madero Vargas, en sesión del 21 de enero de 1943, acordó expedir la Ordenanza mediante la cual se puso para la posteridad al Malecón porteño el nombre de Víctor Naranjo Fiallos, quien fuera Comandante del Aviso Atahualpa, buque de la Armada Nacional que defendió a Puerto Bolívar del Bombardeo Peruano el 5 de julio de 1941.

A la Plaza o parque principal se la denominó Rafael Morán Valverde, otro de los héroes nacionales que se distinguió en el combate de Jambelí comandando la cañonera Calderón del 25 de julio de 1941 contra los buques de la armada peruana y al Subteniente Alfonso Negrete, miembro del Ejército Nacional que luchó a bordo del Aviso Atahualpa. Éste nombre se lo puso a la primera calle transversal en el mismo Puerto. Sin embargo, ha transcurrido el tiempo y nadie se ha preocupado de hacer respetar dicha Ordenanza y actualmente al Malecón se le pone cualquiera de estos nombres. (Silva Reyes, 2011, pág. 22)

## **Mercado funcional de abastos**

Como consecuencia del poco terreno firme que tuvo Puerto Bolívar en sus inicios, el suministro de productos de primera necesidad, virtualmente fue ambulante, resultando difícil establecer un lugar para expendio de víveres. Esta molestia fue solucionada cuando el 12 de noviembre de 1944, en sesión del Ayuntamiento siendo Presidente el Dr. José

Ugarte Vega, resolvió construir el Mercado de Abastos en el centro del poblado siendo necesario rellenar el terreno que estuvo ubicado al lado derecho de la vía férrea.

El 24 de julio de 1948, como parte de las festividades porteñas, la Municipalidad de Machala inauguró el primer mercado Municipal de Abastos como una de las obras que realizó el Lcdo. Diego Minuche Garrido, Primer Alcalde de Machala. (Silva Reyes, 2011, pág. 22)

### **El “Boom” bananero**

En el Ecuador comienza entre los años 1944 y 1948. A consecuencia de un furioso huracán que azotó la costa del Caribe destruyendo las plantaciones de esta fruta en los países productores de Centro América. Clemente Yerovi, posteriormente Presidente de la República, vio la oportunidad para los agricultores del Litoral y tuvo el acierto de solicitar al gobierno del presidente en funciones, Galo Plaza, la concesión de un préstamo de 22 millones de sucres para el cultivo de la fruta. Y fueron ambos, Yerovi Indaburu y Plaza Lasso quienes con esta visión promovieron activamente la expansión de los cultivos y el desarrollo de este nuevo rubro de exportación.

Plaza Lasso logró que el Ecuador se convierta en el más importante exportador de banano en el mundo. En 1948, Ecuador ocupaba el puesto 27. Para el año 1951 Ecuador se convirtió en el primer exportador del mundo.(Ledesma García, 2011, págs. 1,2)



Embarque de banano en el Muelle Municipal, década de 1950

Foto: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

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. El sector bananero ecuatoriano exportó en el año 2009 la cantidad de 271'793.000 cajas que representa un ingreso de aproximado de un \$1.900 millones de dólares por concepto de divisas y de alrededor de \$90 millones de dólares por concepto de impuestos al Estado, constituyéndose en el primer producto de exportación del sector privado del país y uno de los principales contribuyentes. Estas cifras representan el 32% del Comercio Mundial del Banano, el 3.84 del PIB total; el 50% del producto interno bruto Agrícola y el 20% de las exportaciones privadas del país. Los principales mercados que importan nuestro banano son Estados Unidos, Unión Europea, seguidos por Rusia, Cono Sur y otros mercados. (Ledesma García, 2011, págs. 2,4)

Los competidores directos de la industria bananera Ecuatoriana en la actualidad son Colombia y Costa Rica; quienes acceden a los mercados más importantes que son: EE.UU y la Unión Europea en proporciones diferentes a las de nuestro país. Filipinas, el segundo exportador mundial, nos ha desplazado del mercado de China por precio y cercanía geográfica. Un hecho preocupante a mencionar es que la productividad de estos países es mayor que la nuestra, la misma que se basa en la relación de estabilidad de los productores con exportadores, mediante la suscripción de contratos a largo plazo. La única excepción ocurrió en el año 2003, cuando el invierno de ese año fue muy fuerte, hubo un verano caluroso en la zona norte del planeta, la guerra en el Golfo Pérsico, precios del Bunker elevados, sobreproducción de banano y otros factores afectaron los mercados y los precios a nivel internacional se redujeron drásticamente. (Ledesma García, 2011, págs. 7,8)

### **La tragedia del Faraón**

En Puerto Bolívar el trágico incendio y naufragio de la lancha Faraón, sucedió el 17 de abril de 1949. A la madrugada el día domingo llegó a Puerto Bolívar la Motonave Jambelí, siguiendo luego viaje hacia Santa Rosa con la recomendación de parte de la Capitanía del Puerto para que investigue qué pudo sucederle a la nave aparentemente perdida. Al regresar el Jambelí, su armador manifestó que había avanzado hasta la Pitahaya pero no encontró indicios de la embarcación siniestrada. Ante la incertidumbre y preocupación de algunos familiares de los pasajeros que venían en el Faraón, el sargento Guillermo Montenegro, Jefe del destacamento de Puerto Bolívar, salió inmediatamente a la zona donde supuestamente habría naufragado la embarcación. Al llegar al presunto lugar

del desastre, efectivamente confirmó la tragedia, siendo el único auxilio prestado, más la ayuda particular de la balandra a motor Reina Laurita. (Silva Reyes, 2011, pág. 23)

### **Los barcos de cabotaje**

Tuvieron su época de pleno funcionamiento durante el auge de la comunicación vía marítima de El Oro, el Austro y pueblos de la Región costa del Ecuador, sobre todo con la ruta Guayaquil-Puná-Puerto Pilo (Machala) Puerto Pital (Santa Rosa), allá por el año de 1880, para posteriormente desarrollar un enlace entre la región sur del país y los países del extranjero hasta los presentes días con embarcaciones modernas acorde a la época.



Muelle de Espigón, 1964

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Machala, 2013.

Puerto Bolívar - Ecuador, Terminal Marítimo Internacional

## **Pesca Artesanal**

Mientras la producción bananera iba en auge y la camaronera se introducía en el mercado de Machala, Puerto Bolívar comenzaba a crecer, no solo económicamente, sino que su población se trasladaba a orillas de los esteros ya que se necesitaba mucho personal para trabajar en el Puerto y la gente era atraída por la facilidad de trabajo que se les daba en este sitio, no obstante esta migración no solo colaboraba con el crecimiento de la ciudad, sino favorecía al país entero; pero las consecuencias eran que se comenzaba a invadir tierras o apropiarse de las orillas del mar.

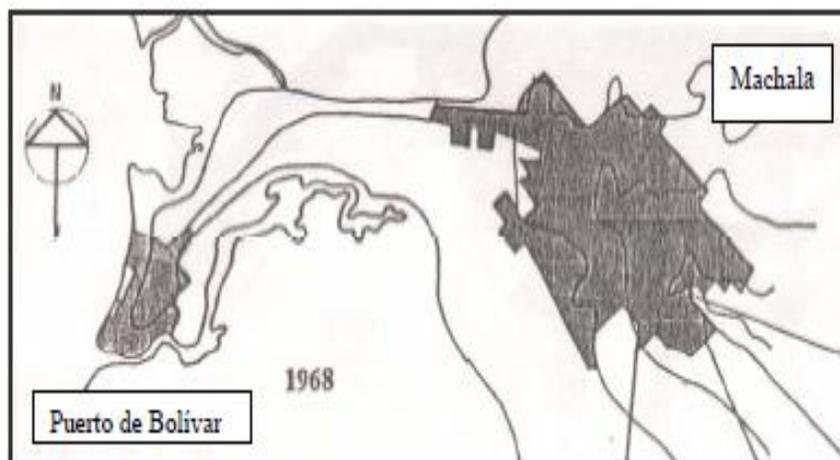
Esto provocó que en Puerto Bolívar se marquen las clases sociales de forma drástica; por un lado, en la principal avenida se construían enormes casas por parte de la gente adinerada, mientras que en los alrededores se levantaban casas de caña por parte de los trabajadores. La gente de los alrededores también se comenzó a dedicar a la pesca y es desde entonces que los mejores mariscos se los puede encontrar en casas que están a orillas de los esteros.

## **Transición Socio-económica de Puerto Bolívar**

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”. (Benalcázar, 1989)

Puerto de Bolívar ha sido la clave del desarrollo económico del cantón Machala y todo el sur del litoral ecuatoriano gracias a sus facilidades portuarias y 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. (IDRC, 1992, pág. 41)

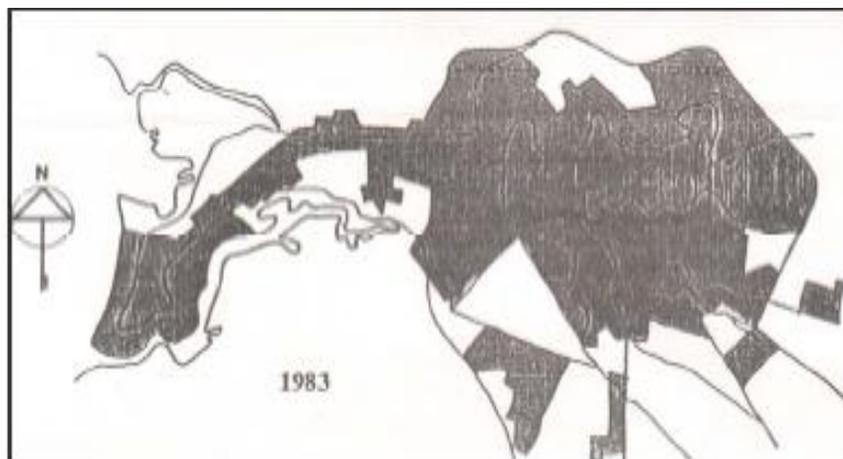
La Parroquia Urbana de Puerto de Bolívar se constituyó en un polo de desarrollo económico y de atracción de inmigrantes nacionales especialmente provenientes de las provincias de Esmeraldas, Manabí y del sur de la provincia del Guayas para laborar en trabajos derivados de la producción de la fruta.



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 Pre inversión 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.



Crecimiento del Eje Urbano Machala-Puerto de Bolívar en 1983

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

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.

## **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, ello 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 con la crisis del cacao, caracteriza a El Oro, por una ocupación agrícola dispersa que depende del comercio fluvial con Guayaquil”. (IDRC, 1992, pág. 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.(UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA, 1984, págs. 22,24)

Entre otros beneficios derivados del auge cacaotero mencionamos: el proceso de urbanización del cantón Machala con todas sus parroquias, dentro de ellas el 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. (IDRC, 1992, págs. 27,28)

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 poniendo en serias dificultades a los comerciantes no sólo de la región, sino de todo el país. Por este motivo, se crean alternativas que permitieran seguir el proceso de acumulación de una clase terrateniente y comercial, que había echado raíces durante el auge cacaotero.

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 agro exportación en el litoral sur, 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.

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.

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 el ente regulador de las actividades comerciales de importación y exportación que se da en esta provincia hasta la actualidad.

### **Creación de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB**

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

Por ello, se consideró que el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar, adquiriría nueva denominación, pasando a llamarse Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, denominada en forma abreviada APPB.

El progreso de Puerto Bolívar se debió a dos factores importantes dentro del campo agrícola: el renglón cacaotero y luego el bananero, obviamente con el respaldo del sistema ferroviario de El Oro y el transporte marítimo nacional e internacional, éste último incrementado con la creación de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en el año de 1970, para que se encargue de la operación y administración del Puerto Marítimo Internacional, mediante decreto ejecutivo No. 1043 del 28 de Diciembre de 1970, firmado por el entonces presidente Constitucional Dr. José María Velasco Ibarra y publicado en el Registro Oficial 147 de Enero 22 de 1971. Las operaciones se inician en Marzo 5 de 1971.

En el año 1984, se incrementan las líneas de atraque con el nuevo muelle marginal de 360 metros de largo, que junto al antiguo, permite el atraque simultáneo de cuatro naves. (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013)

El Puerto Marítimo de Puerto de Bolívar es el pilar fundamental en el comercio ya que por el volumen de su carga moviliza el 85% 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.

## **Acuerdo de paz entre Ecuador y Perú, su influencia en Puerto Bolívar**

En la ciudad de Brasilia, el 26 de Octubre de 1998, los señores Jamil Mahuad Witt, Presidente de la República del Ecuador y Alberto Fujimori Fujimori, Presidente de la República del Perú, se reunieron para dejar constancia formal de la conclusión definitiva de las diferencias que durante décadas han separado a sus dos países. (AFESE, pág. 252). Tras la firma del acuerdo de paz entre Ecuador y Perú, se incrementó el intercambio comercial entre los dos países, desde ese entonces se acrecentó la carga en tránsito por los muelles de Puerto Bolívar, provenientes especialmente del norte peruano, para los mercados norteamericano y europeo.

El Grupo Binacional para la promoción Inversión Privada GBPIP en el marco del Plan Binacional Ecuador-Perú incentiva la creación de un eje portuario binacional de complementariedad de los puertos de Paita en Perú y de Puerto Bolívar en Ecuador para acrecentar el comercio marítimo y terrestre entre los dos países.

## **Certifican a Puerto Bolívar como puerto seguro**

En el acto de recertificación que se cumplió en junio de 2009 la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos DIRNEA y la Secretaría de Protección Marítima SEPROM, entregaron la recertificación como puerto seguro hasta julio de 2014, a las instalaciones de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB.

De acuerdo a la resolución, la APPB cumplió las disposiciones del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, que señalan que para lograr nuevamente la certificación debía cumplir con el Plan de Protección

que involucra las gestiones de administración portuaria, comunicaciones, capacitación, ejecución de procedimientos para evitar accidentes en las instalaciones portuarias, procesos de mejora continua, entre otras.

El Director Nacional de los Espacios Acuáticos, CPNV-EMC Jaime Ayala Salcedo, explicó durante el acto que se desarrolló en el auditorio de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, provincia de El Oro, que la aplicación de la PBIP fue el eje para que sus instalaciones logren la recertificación.(Ecuador, 2009)

### **Construcción del nuevo “Muelle 5 multipropósito”**

Con la apertura del muelle 5 de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB, se ha dinamizado el despacho de banano. Actualmente se atienden de 35 a 40 buques por mes, cinco más que en meses anteriores. Pese a que la obra aún no está terminada en su totalidad, desde que el muelle 5 multipropósito entró en operaciones el 14 de diciembre del 2012, ya ha despachado a varios buques que llegan a cargar banano.

Desde este puerto se exportan cerca de 2 millones de cajas semanales. Los directivos de APPB, han calificado a la construcción del muelle multipropósitos, como una de las obras más emblemáticas para empujar y dinamizar el desarrollo del Sur del país. (Puebla, 2013)



Panorámica aérea del Frente de Atraque de los 5 muelles de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Foto: Ing. Mario Rivas, Comercialización-Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013.

El Muelle 5 del terminal marítimo internacional de Puerto Bolívar tiene 240 metros de largo por 98 de ancho, apunta a ser uno de los más eficientes de América Latina, con calado de 12.5 metros en la marea más baja, para el atraque de naves de gran envergadura, de última generación. En la actualidad es una de las obras emblemáticas de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, presidido por el Prefecto Montgomery Sánchez y gerenciada por Wilmer Encalada. Su costo es de 51 millones de dólares, financiados por el gobierno y una contraparte de la entidad.

Según el gerente portuario, Wilmer Encalada Ludeña, esta obra apuesta a competir con infraestructura y eficiencia, rompiendo los esquemas que durante 25 años limitaron el desarrollo del puerto orense. Las provincias de Azuay, Cañar, El Oro, Loja y Zamora tienen grandes expectativas de desarrollo con la ampliación de los servicios portuarios, que se

suman al mejoramiento del sistema vial regional, que permite al austro del país disponer de una salida marítima a distancias menores a otros puertos ahora utilizados. Puerto Bolívar, basa sus ingresos en el movimiento de exportaciones liderado por la actividad bananera y otros productos agroexportables y las importaciones provenientes de Estados Unidos y la Unión Europea en automotores, maquinaria, equipos y materia prima para industrias, entre las que sobresale la cartonera que durante los últimos años ha evolucionado positivamente. (AVANCE, 2011)

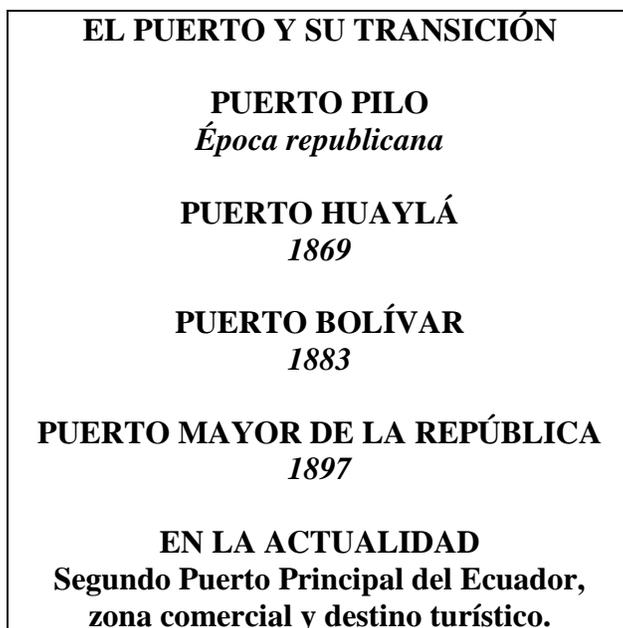
### **Enfoque turístico de Puerto Bolívar**

Actualmente, Puerto Bolívar, es la puerta que conecta a la provincia de El Oro con el mundo entero ya que desde sus 5 muelles se exportan aproximadamente el 85% de la producción bananera de todo el país hacia diferentes destinos. A medida que ha pasado el tiempo, Puerto Bolívar ha cambiado en su ámbito urbanístico, encontramos una gran variedad de restaurantes y bares que ofreciendo sus productos, posee sitios de alojamiento. En esta parroquia se disfruta la brisa marina, sus paisajes, atardeceres y platos elaborados a base de mariscos, lugares que están al alcance del área de su Malecón.

El antiguo Muelle de Cabotaje hoy en día se ha convertido en uno de los sitios de atracción turística en Puerto Bolívar donde se ha creado un museo marino con la exhibición de especies marinas y breves descripciones sobre la historia del muelle y sus primeras embarcaciones que transportaban gente y mercadería desde Machala hacia Guayaquil y Santa Rosa.

El muelle de cabotaje turístico es un punto de influencia turística del malecón donde encontramos actividad comercial en el sitio a parte es el punto de partida y llegada de embarcaciones pesqueras y pangas con destino a las diferentes islas e islotes del Archipiélago de Jambelí.

Luego de haber descrito la transición de Puerto Bolívar desde su inicio concluimos que es un lugar con historia y acontecimientos que han impulsado a un desarrollo económico de esta zona del Litoral y el Austro del Ecuador, un Puerto Marítimo de importaciones y exportaciones, turísticamente acoge a visitantes de su parroquia, Machala, y todo El Oro, de otras ciudades del país y turistas extranjeros. El acceso a Puerto Bolívar es por vía terrestre y marítima, lo que motiva al uso y aprovechamiento de recursos, atractivos, servicios e infraestructura.



## **CAPÍTULO II**

### **TRES ALTERNATIVAS A DESARROLLAR**

## CAPÍTULO II

### TRES ALTERNATIVAS A DESARROLLAR

#### **Introducción**

Las alternativas a desarrollar se basan en las potencialidades que dispone Puerto Bolívar siendo su clima uno de los principales factores para generar actividades turísticas, en el área de estudio el clima se halla influenciado por la corriente fría de Humboldt, pero sufre alteraciones, especialmente cuando se acerca la época invernal, debido a la presencia de la corriente Cálida de El Niño, que en ciertas ocasiones se adelanta o atrasa en dicho periodo.

#### **La Parroquia de Puerto Bolívar**



Localización estratégica de Puerto Bolívar en el Continente Americano.

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Machala, 2013.

Puerto Bolívar - Ecuador, Terminal Marítimo Internacional

<p><b>Localización geográfica</b>, con referencia a la iglesia El Templo Faro de Puerto Bolívar, Localizada en su Malecón.</p> <p><b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84</p>	
<p><b>Latitud</b> 610804,64 m E</p> <p><b>Longitud</b> 9628684,83 m S</p>	<p><b>Elevación</b> 2 m.s.n.m.</p> <p><b>Zona</b> 17 M</p>
<p><b>Extensión</b> 293 km<sup>2</sup> = 29.300 has</p>	<p><b>Temperatura promedio</b> 24°C a 26 °C, llegando a máximas entre 32 °C y 34 °C</p>
<p><b>Región</b> Costa</p>	<p><b>Provincia</b> El Oro</p>

Debido a que esta parroquia se encuentra cerca del mar, delicados vientos marinos circulan en el lugar.

Velocidad del viento entre 1,7 hasta 3,7 metros por segundo.

Velocidad de corrientes marinas de 0,5 a 1,0 metros por segundo.

Variante de marea 2,25 y 3,75 metros.

Calado permitido en el canal de acceso, hasta 10,50 metros.

Calado en los muelles 12,50 metros. A la más baja marea.

Con localización estratégica, situado en la costa de Sudamérica, al sur de Ecuador en la provincia de El Oro, es el segundo puerto de la República por el movimiento de carga en el Sistema Nacional Portuario. La corriente de marea es de 1,5 nudos al eje del canal y los vientos máximos de 10 nudos. El ingreso de las naves a los 5 sitios de atraque, se

realiza por un corto canal de acceso de 4,5 millas náuticas con mar tranquilo por el rompeolas natural de su Isla Jambelí y con un tiempo máximo de media hora, sin interrupciones las 24 horas y los 365 días al año. (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013)

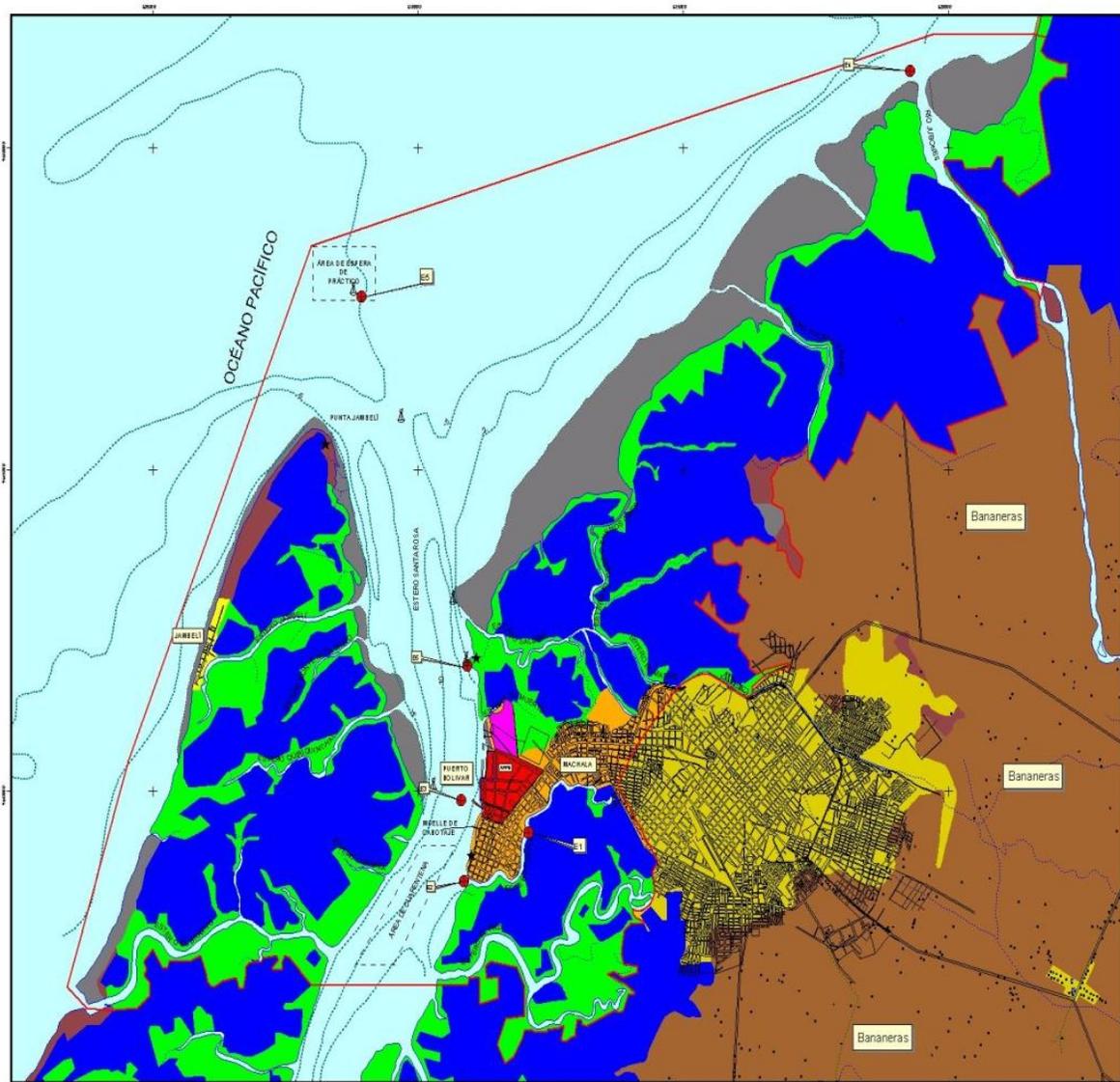


Vista aérea de la dársena natural y el canal de ingreso de embarcaciones al frente de atraque de los 5 muelles, se puede apreciar la zona de influencia.

Foto: Ing. Mario Rivas, Comercialización Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Año 2013.

## Mapa técnico de estaciones de muestreo de Uso de Suelos en Puerto Bolívar y el Archipiélago de Jambelí



Fuente: CRIR SEN-PATRIA 1999 “Estudio de cobertura de camaroneiras, manglar y áreas salinas (imagen en satélite)” IGM: Mapas Topográficos (1:50000) Asociación DIPLAN-ASTEC 2000: Estudio de pre factibilidad del proyecto “Via de congestionamiento y acceso directo a Puerto Bolívar” INOCAR: Cartas batimétricas del Golfo de Guayaquil IOA 10811 FUENTES DE DATOS: PLANISOC/AAPB 2014. AREA DE ESTUDIO MAPA 1:50.000 Hurtado et al. 2004 Caracterización biofísica del Área de Influencia de la APPB en diagnóstico Ambiental de la zona de influencia de la APPB. Componente biótico, febrero del 2004.

Uso de Suelo			
	Arenales		BOYAS
	Camaronera		FAROS
	Urbano		AMANZANAMIENTO
	Manglar		BAJOS DE ARENAS
	Cuerpos de Agua		QUEBRADAS
	Matorral		PERFIL COSTERO
	Rural		VÍA DE PRIMER ORDEN
	Muestreo comprobatorio 02/2004		VÍA DE SEGUNDO ORDEN
			BATIMETRÍA
			INSTALACIONES APPB
			INFANTERÍA DE MARINA

**PRIMERA ALTERNATIVA A DESARROLLAR:  
SERVICIOS TURÍSTICOS DE PUERTO BOLÍVAR**

Debemos entender por servicio turístico al conjunto de recursos o medios materiales o inmateriales destinados siempre a satisfacer las necesidades de los turistas, donde los primeros están constituidos por los atractivos, infraestructura, instalaciones y los equipos que conforman lo que denominamos el producto turístico. Mientras que los inmateriales están constituidos por las actitudes que tenemos y las acciones que tomamos, para hacer sentir a nuestros turistas que realmente interesados en satisfacer sus expectativas.

Son actividades enfocadas a la actividad económica del hombre que genera el turismo ofreciendo comodidad y confiabilidad, se entrelazan y operan como una estructura organizada permanente y especializada en ofertar servicios al turista. Entre los aspectos que representa el turismo moderno, destaca lo referente a los servicios turísticos. Esta afirmación tiene su fundamento en estudios realizados entre diversos factores o elementos que constituyen lo que hemos denominado turismo.

**Actividad turística**

Se consideran actividades turísticas las desarrolladas por personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación remunerada de modo habitual a una o más de las siguientes actividades:

- a. Alojamiento;

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

### **Registro Catastral Turístico del Ecuador**

Es la inscripción del prestador de servicios turísticos, sea persona natural o jurídica, previo al inicio de actividades y por una sola vez en el Ministerio de Turismo del Ecuador, cumpliendo con los requisitos que establece el Reglamento de la Ley de Turismo del Ecuador. En el registro se establece la clasificación y categoría que le corresponda. En él debe registrarse toda persona natural o jurídica que realicen actividades turísticas que están contempladas en la Ley de Turismo del Ecuador y su Reglamento, este registro catastral nos facilitó información sobre establecimientos de servicios turísticos que están legalmente registrados, debemos indicar además que en la parroquia de Puerto Bolívar, su Malecón e Islas del Archipiélago de Jambelí existen prestadores de servicios de manera informal. (MINISTERIO DE TURISMO DEL ECUADOR, 2009)

## **Planta turística, capacidad instalada y capacidad de acogida**

En este artículo se extraen algunos aspectos de interés sobre la situación actual de la planta turística existente en Puerto Bolívar. La interpretación de datos obtenidos en el estudio para determinar la situación de la planta turística actual en la Parroquia de Puerto Bolívar, resulta del cruce y conciliación entre el levantamiento de información en el campo a través de constatación física y entrevistas a los operadores de servicios turísticos directos que están dentro de registros institucionales operativos en la actualidad.

Con toda esta información recolectada y cruzada entre las diferentes fuentes (primarias y secundarias; registros y catastros de instituciones oficiales MINTUR, Cámara Provincial de Turismo de El Oro y Gobiernos Municipales) se realizó una depuración y clarificación sobre la situación de la planta turística actual de Puerto Bolívar. Estos datos se levantaron durante el año 2012 e inicios del 2013.

Una vez analizada la planta; utilizando los datos específicos receptados en las entrevistas de cada subsector analizado, se realiza el artículo sobre la capacidad instalada y de acogida del Puerto, los beneficiarios directos de las principales actividades del sector, la ocupación de los servicios de hospedaje en tierra firme, mar, e islas.

## **Servicios turísticos de Puerto Bolívar**

El universo total de servicios investigados sumaron 30 establecimientos de servicios Turísticos Directos catastrados, cabe señalar que en el destino y sus lugares de visita se encuentran establecimientos de alojamiento, entretenimiento, alimentos y bebidas.

## **Servicio de alojamiento**

Ofrece al turista no solo un sitio para alojarse, ser recibido y atendido como huésped. Satisface al turista una necesidad básica. Las condiciones mínimas que deben de tener los establecimientos para su registro son:

Hoteles ( mínimo 30 habitaciones)

Hostales (de 12 a 29 habitaciones)

Pensiones (de 6 a 11 habitaciones)

Hosterías, moteles, refugios y cabañas (mínimo 6 habitaciones)

Albergues (de 6 a 11 habitaciones)

Extra hoteleros.- Se clasificarán y registrarán en atención a sus instalaciones y servicios

Los establecimientos turísticos de Alojamiento deberán contener estas condiciones:

Servicio de recepción

Servicio de pisos

Servicio telefónico

Botiquín primeros auxilios

**En nuestra área de estudio encontramos catastrados los siguientes centros de alojamiento:**

NOMBRE	ACTIVIDAD/TIPO	CATEGORÍA	LOCALIZACIÓN
<b>CABAÑAS DEL MAR</b>	ALOJAMIENTO / CABAÑA	TERCERA	JAMBELI
<b>MARIA SOL</b>	ALOJAMIENTO / HOSTAL	SEGUNDA	JAMBELI
<b>EL FARO PLAYA SPA</b>	ALOJAMIENTO / HOSTERIA	PRIMERA	PUNTA EL FARO, ISLA JAMBELI
<b>LA GAVIOTA AZUL</b>	ALOJAMIENTO / HOSTAL	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>HOSTAL TORRES</b>	ALOJAMIENTO / HOSTAL	TERCERA	AV. BOLIVAR MADERO VARGAS VÍA A PTO.BOLIVAR
<b>HOTEL RESIDENCIA ALBORADA</b>	ALOJAMIENTO / HOTEL RESIDENCIA	TERCERA	AV. BOLIVAR MADERO VARGAS VÍA A PTO.BOLIVAR

Fuente: Registro Catastral Turístico del Ecuador. 2012

### **Servicio de alimentación**

Los servicios de alimentación ocupan dentro de la estructura general de los servicios turísticos una destacada posición, ya que estas satisfacen las necesidades vitales y primarias del turista: alimentarse.

Es proporcionado por: restaurantes, cafeterías con servicio de cocina, máquinas con alimentos preparados. De estas se derivan los autoservicios, los restaurantes de comida rápida y los restaurantes de carretera.

Condiciones mínimas que deben de tener los establecimientos de Alimentos y Bebidas para su registro como:

Restaurantes

Bares

Cafeteras

Fuentes de soda

Drive inn

Los establecimientos turísticos de Alimentos y Bebidas deberán contener estas condiciones:

Carta de platos y bebidas

Comedor independiente de la cocina y adecuado al servicio y categoría

El personal en contacto con el público se presentara aseado y limpio y usando prendas apropiadas que le identifiquen como tal.

Cocina con elementos acordes a su capacidad, frigoríficos, fregaderos y bodegas

**En nuestra área de estudio encontramos catastrados los siguientes establecimientos prestadores del servicio de alimentos y bebidas.**

NOMBRE	ACTIVIDAD/TIPO	CATEGORÍA	LOCALIZACIÓN
<b>OTELLO SODA BAR Y HELADERIA</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / BAR	PRIMERA	PTO.BOLIVAR
<b>BAR COPAS Y RECUERDOS</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / BAR	SEGUNDA	PTO.BOLIVAR
<b>BAR REST. PEPES</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / BAR	SEGUNDA	PTO.BOLIVAR
<b>COCTELITOS EL BARMA</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / BAR	SEGUNDA	PTO.BOLIVAR
<b>DISCO BAR STATUS</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / BAR	SEGUNDA	PTO.BOLIVAR
<b>THE SPRINGS N.Y.</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / BAR	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>FOUR BROTHERS</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	PRIMERA	PTO.BOLIVAR
<b>LA GAMBITA DE ORO</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	PRIMERA	PTO.BOLIVAR
<b>LA BARCA</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	SEGUNDA	PTO.BOLIVAR
<b>SARITA</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	SEGUNDA	PTO.BOLIVAR
<b>WAIKIKI</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	SEGUNDA	PTO.BOLIVAR
<b>MARISQUERIA AZUL AZUL</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>NIÑO TURISTA</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>PARRILLADA MARLITO</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>PICANTERIA NUEVO EDEN</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>ACUARIO BEACH</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>EL BUCANERO</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	TERCERA	PTO.BOLIVAR
<b>EL PINGÜINO PLAYERO</b>	COMIDAS Y BEBIDAS / RESTAURANTE	TERCERA	PTO.BOLIVAR

Fuente: Registro Catastral Turístico del Ecuador. 2012.

### **Servicio de recreación diversión y esparcimiento**

Puerto Bolívar cuenta con un espacio apto para recreación en su área continental donde es posible realizar actividades de esparcimiento variado, además, su ubicación estratégica con salida al mar, nos permiten idealizar actividades recreativas diferentes a las convencionales, tal es el caso de los deportes acuáticos paralelos a la zona de su malecón.

La recreación y el esparcimiento constituyen un área fundamental en la vida del ser humano. Estas actividades permiten que las personas gocen de salud emocional, tenga un mayor rendimiento, fortalece las relaciones y vínculos con su entorno.

La complejidad de la vida moderna exige que la recreación y el trabajo se complementen a fin de que el individuo pueda recuperar las energías empleadas durante la jornada laboral mediante el oportuno descanso y el desarrollo de actividades recreativas que traigan consigo bienestar, disfrute y placer, para contribuir al desarrollo y logro de un equilibrio físico, mental, emocional, espiritual y social del individuo.

#### **Establecimientos prestadores del servicio de entretenimiento.**

<b>NOMBRE</b>	<b>ACTIVIDAD/TIPO</b>	<b>CATEGORÍA</b>	<b>LOCALIZACIÓN</b>
<b>KARAOKE AZUL AZUL</b>	RECREACION, DIVERSION, ESPARCIMIENTO / DISCOTECA	EGUNDA	PUERTO BOLIVAR
<b>SALSOTECA MADDISON SQUARS</b>	RECREACION, DIVERSION, ESPARCIMIENTO / DISCOTECA	PRIMERA	PUERTO BOLIVAR
<b>PEPES KARAOKE</b>	RECREACION, DIVERSION, ESPARCIMIENTO / DISCOTECA	SEGUNDA	PUERTO BOLIVAR
<b>SECRET´S</b>	RECREACION, DIVERSION, ESPARCIMIENTO / DISCOTECA	SEGUNDA	PUERTO BOLIVAR
<b>SEUL KARAOKE</b>	RECREACION, DIVERSION, ESPARCIMIENTO / DISCOTECA	SEGUNDA	PUERTO BOLIVAR
<b>PEPE´S</b>	RECREACION, DIVERSION, ESPARCIMIENTO / DISCOTECA	SEGUNDA	PUERTO BOLIVAR

Fuente: Registro Catastral Turístico del Ecuador. 2012

#### **Servicio de guía**

El servicio de guía consta de guía turístico; el cual es la persona que proporciona al turista nacional o internacional información profesional sobre el patrimonio turístico, cultural y de atractivos relacionados con el turismo. Así como: servicios de asistencia; el cual puede prestar sus servicios como guía general o especializado en un tema o lugar

específico con respecto a la cultura. Pero en Puerto Bolívar no se cuenta con guías especializados, durante los recorridos en lancha las personas que trabajan en el servicio de transporte marítimo pueden guiar pero de una manera empírica ya que no están plenamente capacitados para ejercer esta actividad.

### **Servicio de acogida**

Este servicio consiste en recibir en una casa o cualquier otro lugar, ofreciéndole algunos de los servicios que ofrecen en un hotel, como es la alimentación, el hospedaje, entre otros servicios, Puerto Bolívar carece de estos espacios.

### **Servicio de información**

La información turística es el conjunto que se ofrecen la turista con el objetivo de informante, orientarle, facilitarle y atenderle durante su viaje o estancia vacacional en oficinas de información turística a través de informadores turísticos, de guías, intérpretes, correos de turismo, acompañantes de grupo, videos, entre otros materiales para brindar información. En Puerto Bolívar actualmente no existe un punto referencial para la difusión de material promocional sobre sus atractivos, actividades o de la parroquia.

### **Servicio de intermediación**

Consiste en la prestación de cualquier tipo de servicio turístico susceptible de ser pedido en gran cantidad por usuarios de estos, e intervienen personas como medio para facilitarles tal servicio demandado. En Puerto Bolívar no encontramos intermediarios

turísticos registrados catastralmente, sin embargo, en Machala encontramos 30 establecimientos de servicio de Agencia de Viajes y Tour operadoras. (e-REGitur, 2012)

Realizando un análisis final de esta primera alternativa a desarrollar, tenemos que el servicio turístico es el conjunto de actividades perfectamente diferenciadas entre sí, pero íntimamente relacionadas. Unas características principales de los servicios son que se producen y que se consumen al mismo tiempo y no se pueden separar de sus proveedores ya sean estas personas o máquinas, no se pueden almacenar para utilizarlos después.

La calidad de los servicios turísticos puede variar mucho, dependiendo de quién los ofrezca y cuándo, dónde y cómo los ofrezca.

## SEGUNDA ALTERNATIVA A DESARROLLAR:

### ATRACTIVOS TURÍSTICOS

Los atractivos turísticos son bienes patrimoniales de carácter material e inmaterial que conforman un territorio determinado, su nivel de potencialidad con sus características relevantes las podemos ofertar al mercado turístico local, nacional e internacional, en el caso Puerto Bolívar encontramos un conjunto de atractivos que son su componente clave para desarrollar una propuesta de alternativa para la actividad turística.

#### El Archipiélago de Jambelí

<b>Localización geográfica</b> , con referencia a la punta de El Faro. Se localiza frente a la costa de la provincia de El Oro, al sur del golfo de Guayaquil, y forma parte de la Zona Especial de Manejo (ZEM) definida por el Programa de Manejo de Recursos Costeros.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>Latitud</b> 607928,06 m E	<b>Elevación</b> 2 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9645132,20 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 293 km <sup>2</sup> = 29.300 has	<b>Temperatura promedio</b> 23°C y 26 °C Clima tropical Cálido
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

## **Descripción**

El conjunto de islas e islotes que conformaban el archipiélago de Jambelí, a través del tiempo se han constituido en la barrera natural de la costa orense, dando además el toque ideal para convertir las islas en un emporio de turismo aunque mal explotado y conservado. Diecisiete islas son el conjunto que la conforman en total, el nombre castellanizado de Jambelí, de acuerdo a los estudios realizados por la Sociedad Ecuatoriana de Estudios Históricos Americanos pertenecen a un vocablo de la lengua Colorado Han-Bili que significa Va pescado o Entrada de pescado. (Banco Central del Ecuador, 1986, pág. 236). Dentro de las principales islas e islotes tenemos: Bocas, Callejones, Chupadores, Costa Rica, De los Ojos, El Gato, Jambelí, La Plata, Pangol, Patria, Payana, Playón, Pollos, San Gregorio, Del Amor, Santa Clara.

# ARCHIPIÉLAGO DE JAMBELÍ



Ubicación geográfica del Archipiélago de Jambelí

Mapa: Freddy Aguilar

Pertenece políticamente a la jurisdicción del cantón Santa Rosa desde Abril 24 de 1897. Su temperatura oscila entre 20 a 22°C.

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

El Archipiélago de Jambelí tiene una extensión de 293 Km<sup>2</sup>, 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. (Maldonado Santacruz, 2007, pág. 94)

El Archipiélago está dominado por manglares y otras especies asociadas a hábitat salobres, es decir, bancos de lodo, estuarios. El mar entre las islas de Jambelí y la porción continental de El Oro es poco profundo y tiene una fuerte influencia de aguas fluviales continentales.

La isla Jambelí y la costa de Puerto Bolívar presentan áreas abiertas en las cuales se han establecido piscinas camaroneras. Existe continuidad entre estos manglares y aquellos localizados en la zona de Tumbes, en Perú. No se han realizado proyectos específicos de investigación en el área de Jambelí. (Bird Life International, 2005)

La información ornitológica proviene de visitas ocasionales de observadores de aves y ornitólogos. Existe una iniciativa de las autoridades provinciales por implementar un programa eficiente de turismo de naturaleza en la provincia, incluyendo las playas y manglares de Jambelí. Adicionalmente, el Programa de Manejo de Recursos Costeros PMRC, ha identificado algunas actividades prioritarias para la conservación de la Zona

Especial de Manejo de Machala-Puerto Bolívar-Jambelí, entre las que se incluye reforestación de manglares, vedas en la explotación de conchas de manglar, plan de ordenamiento territorial para Jambelí y recolección y manejo de desechos sólidos. Además, en la actualidad está en ejecución un proyecto binacional de desarrollo sostenible, que involucra a la comunidad de Costa Rica y a su par del Santuario Nacional Manglares de Tumbes, de Perú. Este proyecto es ejecutado por la Fundación Ecológica Arcoíris en Ecuador y Pro-Naturaleza en Perú. (Bird Life International, 2005)

### **Avifauna**

El área del archipiélago de Jambelí no ha recibido suficiente atención en estudios de ornitología, por lo que existe escasa información. Se han registrado alrededor de 75 especies, entre las que se cuentan 42 acuáticas o playeras congregatorias, entre las que destacan *Aramides axillaris*, *Botaurus pinnatus* y *Sterna nilotica*. (Bird Life International, 2005)

Los manglares, estuarios y bancos de lodo son sitios importantes para especies congregatorias, pero no existe información de sus tamaños poblacionales. Más de 20000 aves acuáticas están presentes regularmente en el sitio.

### **Otra flora y fauna**

Existe escasa información sobre otros grupos de fauna. Hasta hace pocos años existía el Cocodrilo de la Costa (*Crocodylus acutus*, VU), pero la presión de cacería

posiblemente ha exterminado estas poblaciones. Además, en los brazos de mar es probable que existan algunas especies de delfines, principalmente *Tursiops truncatus* (DD). (Bird Life International, 2005)

### **Protección**

No existen áreas de protección oficial para los manglares y estuarios del área. Sin embargo, la comunidad de Costa Rica se encarga del manejo y conservación de alrededor de 600 ha de manglar. La Parroquia rural de Costa Rica, perteneciente al cantón Santa Rosa, provincia de El Oro, es una de las islas que conforman el Archipiélago de Jambelí. La Isla se encuentra ubicada a 1 hora aproximadamente desde el puerto Hualtaco (Cantón Huaquillas).

### **Problemas de conservación**

Aunque no se han identificado amenazas puntuales sobre los manglares y playas del área; se asume que la pesca y extracción no sustentable de recursos marinos de los manglares son las principales amenazas.

El turismo carente de un control estricto puede representar una amenaza seria principalmente por la contaminación con desechos domésticos. Asimismo, la construcción de obras de infraestructura y la expansión de las piscinas camaroneras pueden alterar los manglares de manera irreversible. Adicionalmente, el área se encuentra dentro de la zona de explotación de gas de la compañía EDC-Canadá. (Bird Life International, 2005) (Hilgert, 1998)

## Las playas del Archipiélago de Jambelí



Playa turística de la Isla de Jambelí. 2012.

Foto: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

Las motivaciones de los turistas son dinámicas, y por tanto también lo serán los atractivos y recursos que se presenten en el Litoral. Los recursos básicos del turismo convencional, el clima o la playa, se van diversificando de modo que el litoral acoge nuevos productos basados, entre otros en la náutica recreativa o deportiva, el turismo de salud, etc. La conclusión inmediata es que Puerto Bolívar nos da el acceso a un espacio del litoral que dispone distintos atractivos, que deben conocerse y valorarse para posibilitar la modalidad turística más acorde a sus recursos. (Yépes, 1999, pág. 97)



Situación actual de las Playas de Jambelí.

Foto: Freddy Aguilar.2013

Siendo un recurso natural, la playa en la actualidad es quizá la localidad que mayor atracción ejerce sobre la demanda, logrando ser el principal factor de producción turística, siendo por tanto su gestión esencial en el éxito de cualquier área receptora que quiera mantener su ventaja competitiva, este espacio singular, de forma directa o indirecta, se convierte en una fuente de ingresos para el sector, por lo que se hace imprescindible buscar su ordenación y eficiencia. Es un bien económico escaso, complejo e irreproducible, un elemento natural, un espacio de equilibrio ecológico y ambiental, frágil en sí mismo. Considerar la playa como factor productivo implica concebirla como una circunstancia limitante del crecimiento turístico de un destino. La buena gestión de este recurso condiciona la marcha del negocio turístico, su calidad y pervivencia en el tiempo. Esta enorme capacidad de atracción del recurso playa, junto con la ineludible necesidad de planificación a causa de su uso masivo, ha estimulado el estudio de su potencial turístico. (Yépes, 1999, pág. 97)

## Isla Jambelí

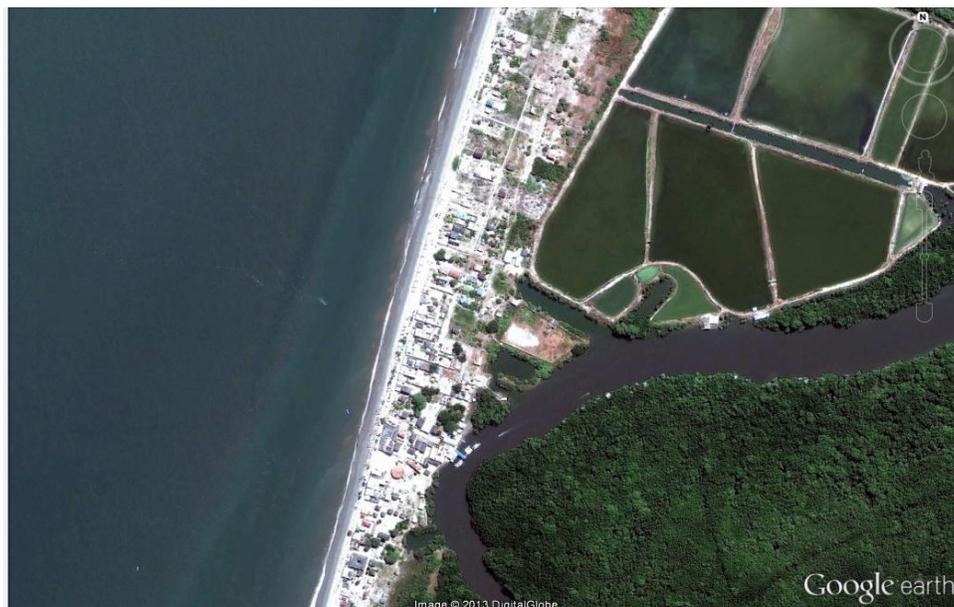


Imagen: Google Earth 2013.

**Localización geográfica**, con referencia al muelle de cabotaje turístico en la isla y su acceso a la playa principal en el Océano Pacífico.

**Sistema de coordenadas geográficas:** WGS 84

<b>Latitud</b> 605734,16 m E	<b>Elevación</b> 3 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9641555,93 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 417.06 Km <sup>2</sup> = 41.706 has	<b>Temperatura promedio</b> 23°C y 26 °C Clima tropical Cálido
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

## **Descripción**

A través de Puerto Bolívar podemos acceder a la acogedora isla de Jambelí, ubicada a 30 minutos en lancha desde Puerto Bolívar. Es la playa de mar abierto más grande del archipiélago de Jambelí y también la más poblada; en ella se cuenta con varios restaurantes, lugares de hospedaje, recreación y deportes acuáticos; con clima acogedor y paisajes, Jambelí cuenta con un museo marino, conocido como Geo-Mer, espacio muy interesante donde se puede conocer la fauna marina en una muestra que incluye corales, moluscos, crustáceos, entre otros.

La parroquia Jambelí fue creada el 25 de julio de 1878, es la parroquia con mayor extensión en relación al resto de parroquias del cantón Santa Rosa. (Administrador, Jambelí-Costa Rica, 2011)

La parroquia rural de Jambelí se encuentra ubicada geográficamente al Sur Oeste de la Provincia de El Oro con sus islas principales como son: Costa Rica, Bellavista, Las Huacas, Las Casitas y Pongalillo. Por el año 1860 una oleada de familias llegaron a habitar las Islas que hoy son las familias descendientes y en el año de 1859 Santa Rosa es elevada a la categoría de Cantón con el nombre de Cantón Jambelí y con sus principales parroquias Arenillas, Chacras y Jambelí y fue en el 1878 por acuerdo del gobierno Nacional se creó con vida jurídica la Parroquia Rural de Jambelí con su centro parroquial Isla Tembleque hoy conocida como Isla Costa Rica. (Administrador, Jambelí-Costa Rica, 2011)



Población cercana a la Punta de El Faro, Isla de Jambelí

Foto: Freddy Aguilar 2013

La Parroquia Jambelí, abarca la gran mayoría del Archipiélago de Jambelí ubicado al occidente de la provincia de El Oro en el Océano Pacífico.

Sus límites son:

Norte: Océano Pacífico

Sur: Arenillas, Huaquillas y Perú

Este: Machala y Santa Rosa

Oeste: Océano Pacífico



Iguana, especie presente en la Isla de Jambelí

Foto: Freddy Aguilar. 2013

Es una zona donde predomina el ecosistema de manglar asociado a pequeños remanentes de bosque seco, salitrales y playas. Con una precipitación promedio anual inferior a los 200 mm.

En su franja costanera la influencia de la corriente de Humboldt es muy marcada, la que se traduce en una menor temperatura y en menor densidad de las lluvias.

La cabecera parroquial es la Isla Tembleque, más conocida como Isla Costa Rica, se halla asentada en una pequeña isla a unos 40 minutos en bote desde Puerto Hualtaco. La parroquia está conformada por cinco islas pobladas conocidas como: Bellavista, Costa Rica, Las Huacas.

Las Casitas y Pongalillo lugares habitados por personas que se dedican principalmente a las faenas artesanales de pesca, recolección de conchas y cangrejos.

(Administrador, Jambeli-Costa Rica, 2011)

## Isla del amor

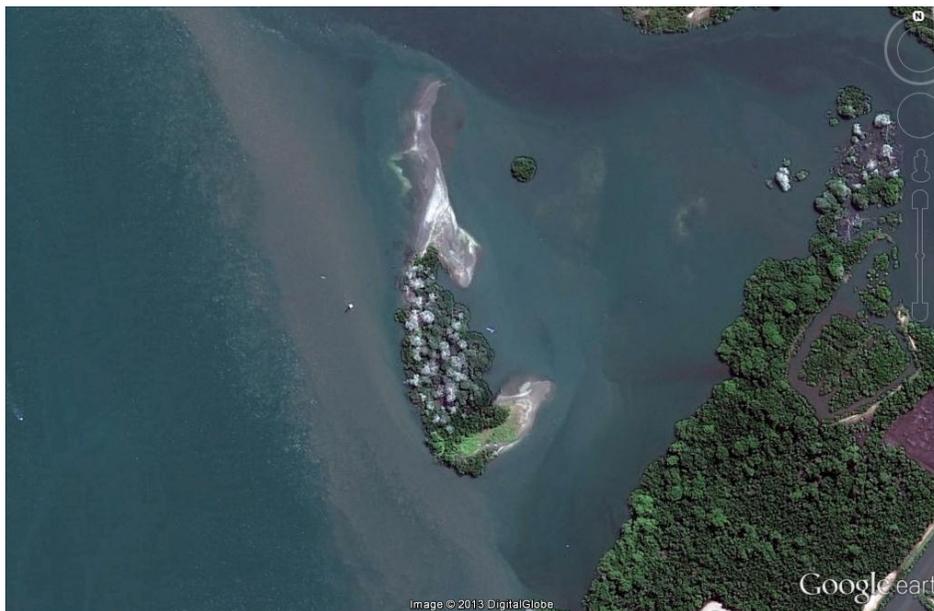


Imagen: Google Earth 2013.

<b>Localización geográfica</b> , con referencia en su ubicación en el estero Huaylá.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84.	
<b>Latitud</b> 6108885,56 m E	<b>Elevación</b> 5 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9641788,25 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 0.010002 Km2 = 1 hectárea	<b>Temperatura promedio</b> 22°C Clima tropical Cálido
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

## Descripción

La Isla del Amor se encuentra localizada en el canal de Jambelí, entre Puerto Bolívar y el Balneario de El Coco, a 20 minutos en lancha desde Puerto Bolívar.



Vista aérea de la Isla del amor, frente a la zona de desarrollo de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Foto: Ing. Mario Rivas, Comercialización Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. 2013.

Es un lugar ideal para los amantes de la naturaleza, ya que en ella se desarrollan variedad de especies de aves, mismas que anidan y se reproducen en ésta isla. Adicionalmente hay un sendero y espacios para acampar y disfrutar de los manglares y de la fauna marina.

La isla del Amor, una isla ecológica poblada de aves marinas que acuden al lugar para anidar. Pelícanos, fragatas, garzas blancas, garzas grises y piqueros de patas azules forman parte de la isla. (Marketsupport, 2006-2013)

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, 0.8 hectáreas de su territorio corresponden a bosque de manglar.

Su bosque de manglar es un bosque de diversas poblaciones de mangle, entre los que podemos encontrar es el mangle rojo, mangle soldado 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 mts. de arena, cuya dimensión es variable de acuerdo a la marea, cuando hay agujeros 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.

La isla puede ser visitada, 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. (Maldonado Santacruz, 2007, págs. 97,98,99)

La flora comprende el mangle rojo, mangle salado y mangle negro. El bosque de manglar es un bosque de diversas poblaciones de mangle de diferentes edades por lo cual la densidad estimada es de 80 árboles por hectárea.

La Isla del Amor, una isla ecológica poblada de aves marinas que acuden al lugar para anidar: pelícanos, fragatas, garzas blancas, garzas grises y piqueros de patas azules forman parte de la isla.

Es un refugio permanente de diversas especies de aves como pelícanos, garzas, gaviotas, piqueros de patas azules, fragatas e infinidad de aves. En este lugar las aves descansan, se aparean, se abastecen y finalmente mueren.

Puede pasear en bote por los alrededores de la isla. (Viajando X ECUADOR, 2011)

## Isla Santa Clara (Isla el Muerto)

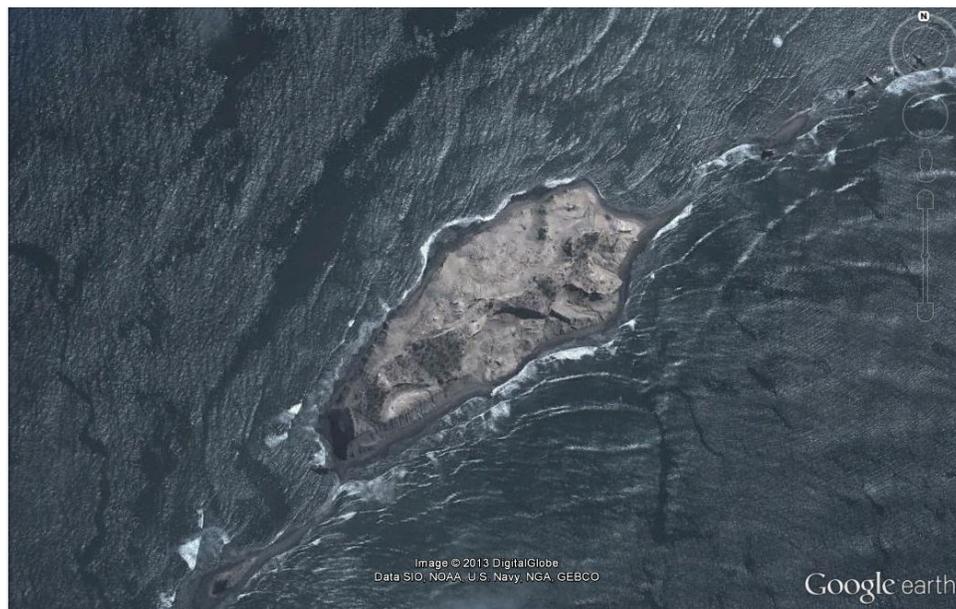


Imagen: Google Earth 2013.

<b>Localización geográfica, con referencia en su centro de control y monitoreo.</b>	
<b>Sistema de coordenadas geográficas: WGS 84</b>	
<b>Latitud</b> 562651,69 m E	<b>Elevación</b> 16 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9649209,69 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 0,05km <sup>2</sup> =5hectáreas	<b>Temperatura promedio</b> 22°C hasta los 32°C Clima tropical semi árido.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

## Descripción

Ubicada a la entrada del Golfo de Guayaquil a 43 kilómetros al oeste de Puerto Bolívar, y 25 kilómetros del suroeste de la isla Puná, provincia de El Oro. Es el mayor refugio de aves marinas de la costa continental ecuatoriana. La única vía de acceso es la marítima, partiendo desde Puerto Bolívar, en una travesía que dura dos horas. Es una pequeña isla rocosa con acantilados que se asienta sobre la zona de transición entre las aguas marinas y fluviales del golfo.

Conocida también como la Isla de los Muertos, debido a que a lo lejos se puede apreciar una figura semejante a la de un hombre anclado, como “muerto”, fue declarada como refugio de vida silvestre, por el acuerdo ministerial el 3 de junio de 1999.



Panorámicas de la Isla El Muerto

Imágenes: Costa Aventura, Ecuador, 2012.

Entre su flora se destaca: la cortadera, gramínea, capparís, 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 ubicadas en el muelle de cabotaje de Puerto de Bolívar y sus costos varían dependiendo del tiempo que se la contrata. (Maldonado Santacruz, 2007, págs. 99,100)

Es un sistema transicional marino-costero al que convergen las principales corrientes y masas de aguas frías; como la corriente de Humboldt y la extensión de la sub corriente ecuatorial o corriente de Cromwell; aguas cálidas tropicales del norte como las de El Niño y Frente ecuatorial. También la incidencia de las aguas dulces de la cuenca del Río Guayas, es el mayor sistema hidrográfico de la costa ecuatoriana, que corresponde a la bio región del Golfo de Guayaquil. El medio marino circundante a la Isla Santa Clara es una mezcla donde confluyen especies estuarinas y neríticas costeras afinidades biogeográficas mixtas.



Peñascos adyacentes a la Isla El Muerto

Imágenes: Costa Aventura, Ecuador, 2012.

En su relieve posee una playa alrededor de 2 millas de extensión con una arena compacta, la misma que es producto de los cerros del desmoronamiento existentes, que son de material fangoso, y de las rocas, que forman un cinturón alrededor de toda la isla.

La isla tiene paredes, playas y acantilados rocosos, y en sus partes altas se encuentra cubierta por vegetación de matorral seco. Se pueden observar algunas especies como: cortadera, gramínea, capparís, muyuyo y cactus.

Se han registrado 58 especies de peces, correspondientes al 14% de las reportadas en el país. En el área se han identificado 15 especies de importancia comercial, de las 45 reportadas dentro de esta categoría en el Golfo de Guayaquil, 8 de las 11 de crustáceos en el Golfo de Guayaquil, y 6 de las 20 de moluscos.

En las 5 hectáreas de los ambientes terrestres de las islas y los costeros, se han confirmado la presencia de 6 especies de flora y 47 de fauna. El registro de la fauna en la isla y sus aguas adyacentes, revela un total de 30 especies de vertebrados, 4 de mamíferos, incluidos la ballena jorobada, el delfín nariz de botella, 21 especies de aves, 5 de reptiles y 17 especies de invertebrados del ámbito insular y costero.

El mayor rasgo de la isla, es la presencia masiva de avifauna, con un estimado de 23.000 individuos de especies de aves marinas que incluye a 14.000 fragatas, 4.000 pelícanos pardos y 5.000 piqueros patas azules.

En las cercanías marinas de la isla. Se han registrado la presencia de dos especies de cetáceos como la ballena jorobada, el delfín común y el lobo chuzco de Perú, una especie de pinnípedo migrante ocasional en aguas ecuatoriana, asociado con los cambios de patrones de distribución y las anomalías térmicas como las de El Niño.

La ballena jorobada es observada regularmente entre los meses de junio y agosto y en mayor número durante el mes de julio. Los delfines han ido llegando, ocasionalmente,

en manadas de hasta 50 individuos, durante el período comprendido entre los meses de junio y agosto.

La *Lepidochelys olivácea*, es una especie de tortuga marina cuya presencia se ha confirmado en las aguas contiguas a Santa Clara, la que usualmente es posible localizar, en gran número, desde la Puntilla de Santa Elena hacia el norte. En el decurso de las cíclicas anomalías térmicas, es notorio el cambio en los patrones de distribución hacia el sur que alcanza las aguas peruanas. Desafortunadamente, la Isla Santa Clara no es un hábitat apropiado para la anidación de tortugas marinas.

Entre los mamíferos migratorios de la isla se encuentran:

Ballena jorobada, observada entre los meses de junio y agosto, mayormente en el mes de junio.



Observación de Cetáceos, Ballenas Jorobadas.

Imágenes: Costa Aventura, Ecuador, 2012.

Delfín, con llegada ocasional en manadas de hasta 50 individuos durante los meses de junio y agosto.

Lobo chuzco de Perú, especie de pinnípedo migrante ocasional en aguas ecuatorianas, asociado con las anomalías térmicas como las de El Niño.

Lepidochelys olivácea, tortuga marina cuya presenciase ha confirmado en las aguas contiguas a la Isla Santa Clara, la que usualmente es posible localizar, en gran número, desde la Puntilla de santa Elena hacia el Norte, desafortunadamente, la isla no es un hábitat apropiado para la anidación de tortugas marinas.



Pelicanos pardos

Imagen: Costa Aventura, Ecuador, 2012.

La isla es un hábitat crítico para la reproducción y supervivencia de estas especies, porque en el cuerpo principal de la isla, en los bancos de arena cercanos realizan el cotejo, anidan y descansan. El cortejo y anidación se cumple en la terraza superior de la Isla Santa Clara, seriamente afectada por el fenómeno de El Niño, que causó grandes derrumbes en varios sectores de la terraza, que han facilitado el establecimiento de áreas de reproducción en los sectores bajos.

El medio ambiente marino adyacente es un hábitat de excepción ya que posee los recursos pesqueros necesarios para la alimentación de las aves marinas. Es el hábitat de aves, lobos marinos, iguanas, piqueros patas azules, fragatas, pelícanos pardos, entre otras

especies. Es un área extraordinaria, con un valor natural, cultural, científico y educativo que justifica totalmente su inclusión en el Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Estado.



Izquierda: Piqueros de patas azules. Derecha: Fragata

Imágenes: Costa Aventura, Ecuador, 2012.

De diciembre a mayo es la temporada de lluvias de Machala y Costa Sur. El clima es más fresco y menos húmedo de junio a septiembre. En septiembre todo el derredor de la isla es un espectáculo, la zona es la ruta escogida por las ballenas jorobadas que llegan desde la Antártida a aguas ecuatoriales a tener sus crías. Desde Puerto Bolívar, se puede acceder al sitio mediante una embarcación con un recorrido de 1h30 a 2h00 horas de viaje marítimo. (Ecuador, Costa Aventura, 2011)

## Isla de Costa Rica o Isla Tembleque

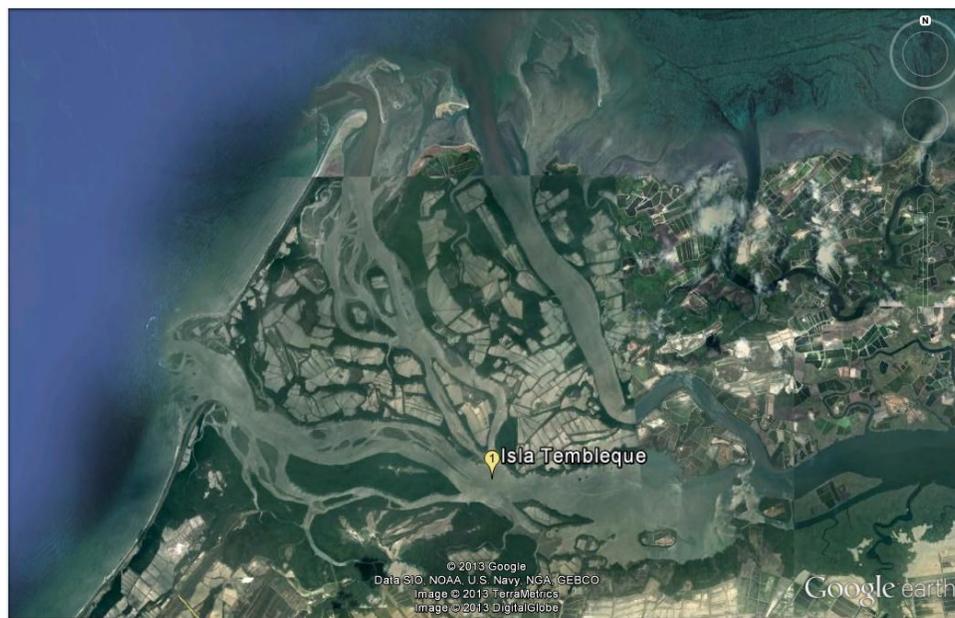


Imagen: Google Earth 2013.

**Localización geográfica**, con referencia a su ubicación en el Archipiélago de Jambelí.

**Sistema de coordenadas geográficas:** WGS 84

<b>Latitud</b> 585160,56 m E	<b>Elevación</b> 9 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9622443,98 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 5,2 Km <sup>2</sup> = 519, 79 hectáreas	<b>Temperatura promedio</b> 22°C hasta los 28°C Clima tropical costanero.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

Ubicada en el Archipiélago de Jambelí, en la provincia de El Oro, cuenta con extraordinarios manglares en los que se puede observar diversidad de aves marinas, además de disfrutar la aventura de pescar y recolectar conchas junto a los guías locales.

La Parroquia rural de Costa Rica, perteneciente al cantón Santa Rosa, provincia de El Oro, es una de las cinco islas que conforman el Archipiélago de Jambelí. Se halla a 8.6 km. al norte de Puerto Hualtaco.

A inicios esta isla era más conocida como Tembleque. Su nombre se debía a que a la gente que vivía en esta isla le denominaban los temblecosos, apodos puestos por los pobladores de San Gregorio con quienes tenían constantes enfrentamientos. Posteriormente se empezó a denominar Costa Rica, esto debido a la visita de un obispo de Loja a quien le gusto la isla sugiriendo que se le denomine “Costa Rica” por la riqueza natural del sitio. A partir de 1930 las inscripciones en el Registro Civil se empiezan a dar con este nuevo nombre. Cabe indicar que en los mapas no consta el nombre de Costa Rica porque la parroquia se creó como Jambelí – Tembleque. (Administrador, Jambelí-Costa Rica, 2011)

La Isla se encuentra ubicada a 60 minutos desde el puerto Hualtaco, Cantón Huaquillas. }

### **Avifauna**

Durante el viaje a la Isla Costa Rica se puede observar una variedad de avifauna marina como: Negro manglero, huaco, garza cangrejera, martín pescador, gaviotas, pelícanos, fragatas, gallineta de mangle, cigüeñuela, garza blanca chica, garza azul, garza

blanca grande, garza pechiblanca. En el mar encontramos: Concha negra, concha pata de mula, jaibas, cangrejo violinista, cangrejo rojo, cangrejo araña, cangrejo sastre.

## **Flora**

En el lugar encontramos la misma gran variedad de flora que en el archipiélago siendo ésta el coco, mangle negro, canavalia marítima, mangle rojo, muyuyo, entre otros.

Básicamente tenemos Playa, Ecosistema de manglar, Recolección de concha, captura de cangrejo, transporte en lancha; gastronomía a base de mariscos como conchas, peces, cangrejo, se puede realizar caminatas cortas de poco esfuerzo, identificar especies de flora salobre, como: mangle rojo, mangle negro, mangle blanco y bosque, en los corrales de cría de Concha negra, es una opción económica rentable en armonía con la naturaleza. Aquí se crían las conchas pequeñas, de este modo no existe desperdicio y se tiene concha en forma permanente. (Viajando X ECUADOR, 2011)

## Isla San Gregorio



Imagen: Google Earth 2013.

<b>Localización geográfica</b> , con referencia a su ubicación en el Archipiélago de Jambelí.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>Latitud</b> 575903.53 m E	<b>Elevación</b> -1 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9625351.80 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 0,02 Km <sup>2</sup> = 2 hectáreas	<b>Temperatura promedio</b> 22°C hasta los 28°C Clima tropical costanero.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

Esta isla está ubicada geográficamente a 3°21' de latitud sur y a 80°17' de longitud oeste. Su temperatura oscila entre los 22°C 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. (Maldonado Santacruz, 2007, pág. 100)

### **Isla Saca Mano**

Este atractivo se encuentra ubicado geográficamente a 3°18' de latitud sur y a 80°01' de longitud oeste. Su temperatura oscila entre 25°C y 27°C.

Desde este atractivo se puede ver un panorama compuesto de varios ramales de agua que conducen a diferentes esteros formando una 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 Acuicultura, 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 el año 2005, ya que fue entregado en custodia a la asociación de concheros “Venecia del Mar” por la UCV-Unidad de caminos vecinales 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. (Maldonado Santacruz, 2007, págs. 100,101,102)

## Manglares



Imagen: Google Earth 2013.

<b>Localización geográfica</b> , con referencia a los ubicados en el canal que conduce a la parroquia de Jambelí en su Archipiélago.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>Latitud</b> 607399,97 m E	<b>Elevación</b> 8 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9642233,56 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> Variable según su ubicación	<b>Temperatura promedio</b> 22°C Clima tropical.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

Considerados inmensamente importantes para la salud de las poblaciones de peces silvestres, moluscos, crustáceos, y otras especies, en función de sus características naturales únicas que permiten altos niveles de biodiversidad. Están compuestos por especies vegetales que toleran la sal y que crecen en zonas inter mareales de costas tropicales protegidas, islas invadidas por el agua marina y estuarios que alojan una variedad enorme de vida marina, de plantas y de pájaros.

En la actualidad en este ecosistema, producto de las actividades antropogénicas, se están registrando un descenso en las capturas de camarón, cangrejos y moluscos bivalvos; ocasionando pérdidas económicas y alimenticias a los usuarios tradicionales que habitan en las zonas de manglar. Este es un claro ejemplo para adoptar con urgencia nuevos enfoques para la ordenación de la pesca que comprendieran la conservación y los aspectos ecológicos, así como los sociales y económicos.

Las actividades de los habitantes de las zonas de manglar están relacionadas con el aprovechamiento de los recursos bio acuáticos, entre ellos: concha, cangrejo, camarón y peces; cuya importancia radica por ser fuente alimenticia y generadora de ingresos para las familias de pescadores y comerciantes de la zona. (J. Moreno, 2008, págs. 1,2)

A pesar de que la isla de Jambelí y sus manglares pertenecen al cantón Santa Rosa, se los considera parte de los atractivos turísticos circunvecinos de Puerto Bolívar por su íntima conexión marítima.

A Jambelí sólo podemos acceder con una de las barcas que salen de Machala diariamente. Jambelí es una isla rodeada de manglares en la que el turismo es la principal fuente de ingresos. En toda la isla hay casas que alquilan habitaciones, restaurantes y bares

a pie de playa. El turismo es tranquilo, no hay masificación pero carece de seguridad para el visitante.



Manglares del Archipiélago de Jambelí

Foto: Visita Ecuador 2010

Dirigiéndonos a lo largo de la ruta de navegación desde Puerto Bolívar hacia todas las islas aledañas, se encuentra poca diversidad de especies de aves marinas, tales como: La Fragata Magna, Gaviotas Reidoras, los Pelícanos Peruanos, Gaviota de Franklin, Gaviotín común, Gaviotín del Inca, Gaviota Gris, Gaviota de cabeza Gris, Gaviotín de Sándwich, y el Petrel de las tormentas o Patiño de Wilson.

En estos manglares podemos desarrollar programas de Ecoturismo dentro de un recorrido de ruta. Ya que contamos con la comunidad del Archipiélago de Jambelí, de Santa Rosa, la comunidad de pescadores y concheros, en este caso 75 familias conformadas por 300 personas manejan un área de 579.20 ha.

## Antiguo Muelle de Cabotaje



Imagen: Google Earth 2013.

<p><b>Localización geográfica</b>, con referencia al Malecón de la Parroquia Puerto Bolívar, con su Museo Marino Geomer García.</p> <p><b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84</p>	
<p><b>Latitud</b> 610629,27 m E</p> <p><b>Longitud</b> 9638540,01 m S</p>	<p><b>Elevación</b> 0 m.s.n.m.</p> <p><b>Zona</b> 17 M</p>
<p><b>Extensión</b> 60 m. y un ancho de 5 m.</p>	<p><b>Temperatura promedio</b> 22°C Clima tropical.</p>
<p><b>Región</b> Costa</p>	<p><b>Provincia</b> El Oro</p>

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



Entrada al Antiguo Muelle de Cabotaje desde el Malecón.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

Entre los centros urbanos más cercanos al atractivo tenemos a Machala y la Isla Jambelí. Esta pequeña 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. Se convirtió en el muelle principal del sur del Ecuador, siendo único que cuenta con desembarque en seco y en el cual se puede observar el desembarque de la pesca típica, este muelle a más de prestar salida de productos como el cacao, café, 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. 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.



Panorámica del Antiguo Muelle de Cabotaje y su Museo Marino Geomer García.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

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 la actualidad está a cargo de La Casa de la Cultura de El Oro.

En el interior del viejo muelle, 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. (Maldonado Santacruz, 2007, págs. 102,103,104)

### **Visita a las camaroneras**



Imagen: Google Earth 2013.

<b>Localización geográfica</b> , con referencia a las ubicadas entre los Manglares y Estuarios del Archipiélago de Jambelí, junto al estero Huaylá.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>SCG</b> WGS 84 <b>Latitud</b> 608270,82 m E <b>Longitud</b> 9640866,84 m S	<b>Elevación</b> 1 m.s.n.m. <b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> Variable	<b>Temperatura promedio</b> 22°C a 28°C Clima tropical.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro



El camarón, uno de los principales productos de la economía Orense.

Fuente de la imagen: <http://www.andes.info.ec/es/economia/departamento-comercio-eeuu-falla-favor-camaroneros-ecuatorianos.html>

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.

### Gastronomía con sus jardines comedores

<b>Localización geográfica</b> , con referencia al Malecón de la Parroquia Puerto Bolívar, con su corredor gastronómico local.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>SCG</b> WGS 84	<b>Elevación</b> 0 m.s.n.m.
<b>Latitud</b> 610629,27 m E	<b>Zona</b> 17 M
<b>Longitud</b> 9638540,01 m S	
<b>Extensión</b> 90 metros de largo aproximadamente en su recorrido.	<b>Temperatura promedio</b> 22°C Clima tropical.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

Es una incidencia en la diversificación y la cualificación del turismo en esta zona litoral. Los Platos típicos de este lugar son sin duda, los mariscos. Aquí destacan todas las riquezas que nos ofrecen el mar como son el camarón, concha en sus distintas variedades,

calamar, pescado de diversas clases, cangrejo rojo, azul, en otros. En la actualidad los ceviches que se elaboran en la zona son conocidos como “Los mejores ceviches del mundo”.



Comedores y sus Jardines situados frente al Malecón de Puerto Bolívar.

Foto: Freddy Aguilar

Al “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, se lo puede encontrar en cualquiera de los establecimientos de alimentación ubicados en la calle malecón de la Parroquia de Puerto Bolívar.

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.

## Pesca artesanal

<b>Localización geográfica</b> , con referencia a la ubicación de los puestos de trabajo de los pescadores en el estero Puerto Bolívar.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>Latitud</b> 610811,19 m E	<b>Elevación</b> 3 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9638208,81 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 4 km aproximadamente en el estero	<b>Temperatura promedio</b> 22°C a 28°C Clima tropical.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

Actividad caracterizada por ser desarrollada 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. Permitió el desarrollo de una economía artesanal doméstica y que ha servido para el auto consumo de la región, en la actualidad forma parte de las principales actividades comerciales de esta parroquia.

Los ancianos que hoy habitan los alrededores comentan que no era necesario navegar grandes distancias ya que a orillas del puerto existían una gran población de peces pero a medida que se fue construyendo Puerto Bolívar, los pescadores debían dirigirse a mar abierto para poder obtener los productos del mar, lo que antes solo lo hacían a las orillas y así comercializarlos en la misma zona.

Desde ahí son transportados para que los restaurantes de la zona, los preparen, así, Puerto Bolívar se ha ganado el título de preparar Los Mejores Ceviches del Mundo. Esta parroquia es la principal expositora de toda la Gastronomía que posee Machala. Los primeros pobladores de Puerto Bolívar se dedicaban netamente a la pesca artesanal, situaban sus barcas a orillas del estero de Santa Rosa, el cual rodea a este Puerto, y desde ahí todas las mañanas salían en busca de peces.



Canal del estero de Santa Rosa donde se encuentran los Pescadores del sector.

Foto: Freddy Aguilar. 2013

### **Locomotora**

La locomotora se halla en el interior de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar como reliquia, que forma parte de la transición de este Puerto.

<b>Localización geográfica</b> , con referencia a su ubicación dentro de las instalaciones de la Autoridad Portuaria junto a las oficinas de Comercialización.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>Latitud</b> 611121,81 m E	<b>Elevación</b> 6 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9639316,01 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b>	<b>Temperatura promedio</b> 22°C a 28°C Clima tropical.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

Haciendo un poco de historia, el 18 de diciembre de 1883 se colocó la primera durmiente de la línea férrea Puerto Bolívar-Machala-Pasaje. En 1930, el ferrocarril llegó a Arenillas, importante ciudad fronteriza dedicada al comercio y tabacalera; el ramal Santa Rosa-Piedras se convirtió en una zona muy productiva, en su trayecto se levantaron ocho estaciones para carga y pasajeros, y bodegas de carga y descarga. El pueblo denominó al ferrocarril Santa Rosa-Arenillas-Piedras, el ferrocarril “amarillo” pues tenía un vagón lujoso que lo ocupaban los norteamericanos y que en Piedras tenía su propia estación.



Locomotora localizada en el interior de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Foto: Freddy Aguilar

En cuanto a operatividad el ferrocarril Puerto Bolívar-Piedras fue óptimo, con extensión de 75 kilómetros, ruta plana de Machala a Santa Rosa hasta el kilómetro 36 antes de Arenillas; luego hay terrenos ligeramente quebrados y accidentados. Piedras y Saracay se convirtieron en puntos obligados de carga y descarga donde convergía todo tipo de mercadería. Tuve la oportunidad de hacer maravillosos viajes de Piedras a Puerto Bolívar, de Piedras a Arenillas, unas atractivas tierras, con varios puentes y ríos donde se puede apreciar gran variedad de paisajes muy característicos de la región. (Gallardo Moreno, 2010)

## Monumento al Gral. Rafael Morán Valverde (Héroe del combate de Jambelí).

<b>Localización geográfica</b> , con referencia a la ubicación Frente al Malecón de Puerto Bolívar y la Capitanía del Puerto.  <b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>Latitud</b> 611121,81 m E	<b>Elevación</b> 6 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9639316,01 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 19 metros de largo	<b>Temperatura promedio</b> 22°C a 28°C Clima tropical.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

Está dedicado a este marino y héroe nacional nacido en Guayaquil el 5 de abril de 1904, En julio de 1941 estaba destinado al mando del cañonero **Calderón**, cuando las aspiraciones expansionistas del Perú iniciaron ataques a nuestras fronteras del sur.

En esa histórica jornada del 25 de julio, conocida como el Combate Naval de Jambelí, bajo su atinada conducción el pequeño Calderón enfrentó, derrotó y obligó a huir a la poderosa escuadra peruana.



Monumento Gral. Rafael Morán Valverde localizado frente a la Capitanía de Puerto.

Bolívar Foto: Freddy Aguilar, 2013.

El 16 de septiembre de ese mismo año en reconocimiento a su heroica actuación, mediante decreto ejecutivo expedido por el gobierno del Dr. Carlos Alberto Arroyo del Río fue ascendido al grado de Capitán de Corbeta. Pocos años más tarde, y luego de haber pertenecido al servicio activo durante dieciocho años, voluntariamente solicitó la baja que le fue concedida el 13 de mayo de 1944.

Posteriormente, durante nueve años sirvió a la Marina Mercante como capitán de algunos buques, luego de lo cual se retiró a la vida privada, hasta el día de su muerte ocurrida en Guayaquil el 2 de mayo de 1958. (Pino, 2012)

## **Fiestas**

Cada 24 de julio Puerto Bolívar celebra su aniversario por haber sido declarado como Puerto Mayor de la República, por lo que sus habitantes programan varios actos para celebrar estas fiestas patronales, donde se celebra con pregones y programas festivos con la

participación de las principales autoridades del cantón y de la parroquia, así como representantes de sectores sociales, educativos y la comunidad en general.

Vale recordar que Puerto Bolívar fue creado por decreto legislativo el 13 de abril de 1897 y se lo declaró Puerto Mayor de la República el 24 de julio de 1898. (OPINION, Diario Moderno y Profesional, 2008)

Han pasado algunos meses y nuevamente la parroquia se encuentra de fiesta, ha llegado el día 18 de Diciembre y es la fiesta de la Fundación de Puerto Bolívar.

### **El Malecón de Puerto Bolívar**

<b>Localización geográfica</b> , con relación a su muelle turístico de cabotaje.	
<b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84	
<b>Latitud</b> 610849,68 m E	<b>Elevación</b> 0 m.s.n.m.
<b>Longitud</b> 9639068,37 m S	<b>Zona</b> 17 M
<b>Extensión</b> 500 metros de largo	<b>Temperatura promedio</b> 22°C a 28°C Clima tropical.
<b>Región</b> Costa	<b>Provincia</b> El Oro

A principios, 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.



Panorámica del Malecón de Puerto Bolívar en toda su extensión.

Foto: Ing. Mario Rivas-Comercialización Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013.

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”.

El establecimiento del muelle de madera en 1883, no dio 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 los años anteriores lo que se

entendía por malecón era un relleno de cascajo, conchas y piedras tratando 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 de trascendencia histórica debido que los principales medios de comunicación eran la fluvial y marítima por 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; 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 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 de importancia del malecón del puerto es el “boom bananero” 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 las exportaciones e importaciones estaban obligadas a ser realizadas por medio del muelle de autoridad portuaria.



Panorámica del Malecón de Puerto Bolívar, desde el Muelle de Cabotaje.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

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.(Parrales, 2013)

En la actualidad el malecón tiene un considerable uso turístico y recreativo por parte de visitantes y la comunidad residente de la Parroquia Puerto Bolívar, por lo que en la propuesta de este documento consideramos las necesidades y opiniones de los usuarios, referente al actual estado físico del malecón y los diferentes servicios que se ofrecen en el lugar, se debe además tomar en cuenta que no solo los turistas que están en la parte continental pueden acceder a este tipo de uso recreativo sino también los que accedan al sitio por vía marítima. De la Parroquia Puerto Bolívar la arteria principal es el malecón.



Estado actual del Malecón de Puerto Bolívar, visto desde el corredor del Antiguo Muelle de Cabotaje.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.



Estado actual del Malecón de Puerto Bolívar, hacia la parte sur, visto desde el corredor del Antigua Muelle de Cabotaje frente a la Capitanía del Puerto.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

Otros usos que se le dan al malecón a más de ser la conexión entre el continente y las islas del archipiélago de Jambelí, es utilizado para la distracción y recreación de la comunidad local y visitantes de distintas zonas del Ecuador, lo que origina diversas actividades comerciales y recreativas con fines lucrativos de acuerdo a los intereses de sus propietarios, durante los fines de semana existe mayor movimiento de estas actividades por el índice de visitantes. Ocasionalmente se realizan eventos de carácter culturales o gastronómicos en el área del malecón o el antiguo muelle de cabotaje.

Para determinar las actividades de uso del malecón, lo hemos dividido en dos sectores, como lo indica la siguiente figura:

## Division de los sectores en el malecón de Puerto Bolívar.

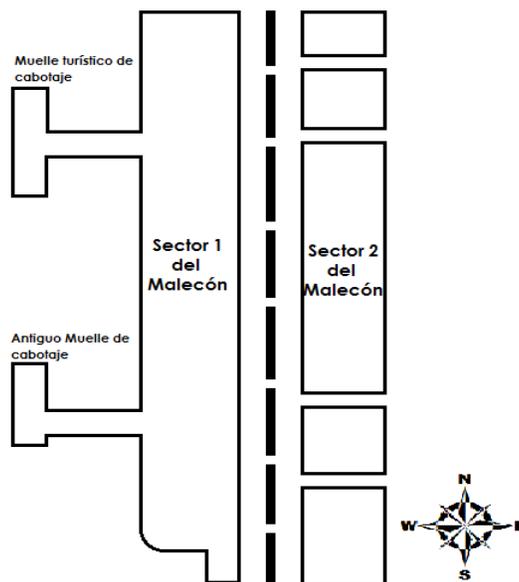


Imagen: Freddy Aguilar.2013

### **Sector 1**

Es la parte Oeste del lugar, donde no existe un orden físico y espacial definido para las distintas actividades que se suscitan en este sector, lo que da lugar a ideas de uso que determinaremos en la propuesta del presente estudio

### **Sector 2**

Es 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.

De acuerdo a las diferentes actividades que se desarrollan en el malecón de Puerto de Bolívar, se pudieron identificar los siguientes usos: recreativo, alimentación ambulante, comercial, de estacionamiento público.

## Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB



Google Earth 2013.

<p><b>Localización geográfica</b>, con relación a sus oficinas de administración general y comercialización.</p> <p><b>Sistema de coordenadas geográficas:</b> WGS 84</p>	
<p><b>Latitud</b> 611286,28 m E</p> <p><b>Longitud</b> 9639456,73 m S</p>	<p><b>Elevación</b> 4 m.s.n.m.</p> <p><b>Zona</b> 17 M</p>
<p><b>Extensión</b> 75,51 has</p>	<p><b>Temperatura promedio</b> 22°C a 28°C Clima tropical.</p>
<p><b>Región</b> Costa</p>	<p><b>Provincia</b> El Oro</p>

El Puerto cuenta con 5 líneas de atraque distribuidas en un muelle de espigón. En las instalaciones del Puerto se pueden realizar el manejo de todo tipo de cargas, funcional infraestructura que ha sido históricamente utilizada para todo tipo de buques. (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013)



Vista aérea de las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, al fondo su canal marítimo de acceso.

Foto: Ing. Mario Rivas-Comercialización-Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013.

Las instalaciones de APPB, se hallan ubicadas al costado derecho del estero Huaylá, sobre la plataforma continental a  $31^{\circ} 15' 55''$ , latitud sur y a  $80^{\circ} 00' 01''$ , 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.

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.)

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 1° transversal que llega al Malecón; al este con la calle Principal de Puerto DE Bolívar y al oeste frente a la Isla Jambelí.



Croquis del Esquema Portuario

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Machala, 2013.

Puerto Bolívar - Ecuador, Terminal Marítimo Internacional

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. 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.

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.



Espacio del Muelle 5 Multipropósito.

Foto: Freddy Aguilar.2013

Autoridad Portuaria actualmente cuenta con las siguientes instalaciones:

- Un Muelle de espigón puesto en servicio desde 1962, dos atracaderos, son el muelle 1 y muelle 2.
- Un Muelle marginal, que es el muelle 3, 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 Toneladas de Peso Muerto.
- Existe otro espigón llamado de Cabotaje, es el muelle 4, dedicado especialmente al turismo con 60 metros de extensión y 5.7 metros de profundidad
- El muelle 5 multipropósito, obra entregada para operaciones en diciembre del 2012, Bolívar tiene 240 metros de largo por 98 de ancho, apunta a ser uno de los más eficientes de América Latina, con calado de 12.5 metros en la marea más baja, para el atraque de naves de gran envergadura, de última generación.
- Áreas de Almacenamiento, Puerto Bolívar cuenta con 27.104 m<sup>2</sup> de bodegas y patios con servicio para el almacenamiento de mercancías. 6 bodegas para carga general con un total de 10.152 m<sup>2</sup>, 6 bodegas para paletizado de banano con un total de 14.592 m<sup>2</sup> 1 bodega de 2.360 m. para graneles.
- Áreas de parqueaderos Parqueadero para vehículos pesados, especial para bananeros con una área de 50.318 m<sup>2</sup> Parqueadero para vehículos livianos en el área operativa con una superficie de 1.530 m<sup>2</sup> Parqueadero en el área administrativa y bancaria 2.290 m<sup>2</sup>.
- Edificio antinarcóticos con 1.600 metros de instalaciones para el control de narcóticos, con dotación de scanner y perros adiestrados para detección de estupefacientes y sustancias psicotrópicas."(Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013)

- 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.

La zona de influencia de Puerto de Bolívar está determinada por los puntos de origen y destino, de la carga manejada a través del puerto y movilizada por la red de transporte terrestre. 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 500.000Toneladas Marítimas, 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 Puerto 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.

En los muelles internacionales de la Autoridad Portuaria, las líneas de atraque constan de un muelle de espigón, para dos naves de hasta 130 metros de eslora, muelle marginal, siguiendo la línea de costa de 360 metros por 25 metros de ancho, unidos a la parte continental por 3 pasarelas, para 2 buques adicionales.

La estructura es losa sobre pilotes y capacidad de carga de 5Ton/m<sup>2</sup>. Los calados permitidos al filo del muelle son de 12,50 metros en la más baja de las mareas. La

capacidad permite maquinaria operativa que desarrolla su actividad que incluye montacargas de todo tipo y una grúa móvil para contenedores.

La especialidad es el manejo de todo tipo de mercancías, sin embargo para operar contenedores y carga paletizada, se da preferencia en el muelle marginal, por la cercanía de las bodegas especializadas y patio para contenedores *reefer*.

Los muelles exteriores están al servicio del turismo a las playas de la isla Jambelí y en la Pitahaya para apoyo a la seguridad de los esteros por parte de la Infantería de Marina y Capitanía del Puerto.

### Muelles internacionales

MUELLES	ATRAQUE	LARGO	ANCHO	CALADO	USOS
Espigón	N. 1	130 m.	130 m.	12,50 m.	Carga granel
Espigón	N. 2	130 m.	30 m.	12,50 m.	Carga granel
Marginal	N. 3	180 m.	25 m.	12,50 m.	Paletas, contenedores
Marginal	N. 4	180 m.	25 m.	12,50 m.	Contenedores
Marginal	N. 5	240 m.	98 m.	12,50 m.	Multipropósito

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB. 2013

**Plataformas de respaldo.-** Los terminales del muelle de espigón y marginal, cuentan para la atención a las mercancías con bodegas de todo tipo y patios para contenedores secos y refrigerados, enlazados con amplias calles y avenidas pavimentadas, iluminadas y con señalética horizontal y vertical.

**Bodegas especializadas para paletizado de banano:** De estructuras metálicas, cubiertas y abiertas en su entorno para dar ambiente fresco a la fruta en su proceso de empaquetado y posterior traslado al buque.

**Bodegas cubiertas cerradas:** En estructuras de hormigón armado, pisos de pavimento flexible, para el almacenamiento de todo tipo de mercancías.

**Patios cerrados y al aire libre:** Pavimentados para contenedores, vehículos, maquinarias, bobinas de papel, tuberías, etc. Patios para contenedores refrigerados y para estacionamiento de vehículos pesados.

**Áreas de reserva:** El Puerto cuenta con una importante explanada de reserva de 235.323 m<sup>2</sup> destinadas a futuras ampliaciones o la implementación de proyectos vinculados a la prestación de servicios portuarios.



Patios en fase de terminación en el Sector del Muelle 5 Multipropósito. Al fondo: Bodegas y área de paletizado de banano.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

### Bodegas especializadas

BODEGA	TIPO	ÁREA TOTAL	USOS
8	Cubiertas cerradas	10.560.00 m2	Carga granel
6	Cubiertas cerradas	8.623.00 m2	Carga granel
PATIOS	TIPO	ÁREA TOTAL	PALETAS, CONTENEDORES
7	Cerrados con malla	101.659.00 m2	Contenedores, otros
3	En fase de terminación	89.171.00 m2	Vehículos, equipos

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB. 2013

Con lo referente a la situación actual en los temas de importación y exportación, Puerto Bolívar es uno de los cuatro puertos de cargas generales de titularidad estatal del Ecuador. Está administrado por una Autoridad Portuaria que lo representa legalmente y gestiona su actividad económica. Situado en la parte Sur del país tiene un área natural de influencia económica correspondiente a todo el austro ecuatoriano, con extensión al norte del Perú.

Es el segundo puerto de importancia del país después del puerto de Guayaquil, este puerto es bananero por excelencia ya que moviliza el 80% de la producción bananera Ecuatoriana.

# Los 4 Puertos Marítimos del Ecuador



Escalas: 1:3.581.010

0 60.000 120.000 240.000 360.000 480.000 Meters

Los cuatro Puertos Marítimos del Ecuador  
 Mapa: Freddy Aguilar. 2013.

Puerto Bolívar constituye la puerta de salida de los productos de exportación de la rica región de influencia ubicada básicamente en la provincia de El Oro y parte de Azuay, Cañar, Guayas y Zamora. Dada esta especial ubicación geográfica, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar ha priorizado su gestión administrativa en la promoción del comercio exterior relacionado con el transporte marítimo de su zona de influencia, la pesca y la recreación, así como actividades industriales y comerciales.

El crecimiento del puerto está garantizado para los próximos años puesto que depende del desarrollo regional en sus áreas de producción agrícola e industrial, el movimiento comercial, proyectos especiales como zonas francas, parques industriales, explotación del gas del Golfo, desarrollo binacional fronterizo y por supuesto vías de comunicación terrestre.



Panorámica aérea de la Autoridad Portuaria de puerto Bolívar y la Parroquia con su Malecón y sus muelles.

Foto: Ing. Mario Rivas-Comercialización-Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013.

La globalización del comercio exterior incrementará el volumen de carga a ser manejada por la vía marítima y la firma del Acuerdo de Paz con el Perú tendrá como uno de sus efectos positivos más importantes, proporcionar un medio de financiamiento de proyectos de desarrollo regional de las zonas fronterizas.

En Puerto Bolívar se encontraron algunas industrias de importancia sobresaliendo lógicamente los derivados de la pesca, trabajan algunas empacadoras de camarón para la exportación, especialmente al mercado de los Estados Unidos.

La fábrica de plásticos que produce varios implementos que son utilizados en la industria, la agricultura y en el hogar. También es importante la fabricación de canoas, lanchas y otros tipos de embarcaciones. En la rama artesanal trabajan sastres, zapateros, peluqueros, carpinteros y constructores en general.

## Estadísticas

### Principales productos de exportación

#### Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

#### Principales Productos de Exportación

#### Consolidados Año 2011

PRODUCTOS	CARGA GENERAL TONS. MTS.	CARGA CONTENEDORA TONS. MTS.	TOTAL TONS. MTS.
BANANO	1.689.948	186.370	1.876.318
PLATANOS		30.497	30.497
MANGOS FRESCOS		2.380	2.380
PAPAYAS		1.824	1.824
PIÑA CONGELADA		1.760	1.760
BANANO ENTERO SIN CÁSCARA		343	343
CAMARONES CONGELADOS		246	246
BANANO EN RODAJAS		170	170
PURÉ DE BANANO		136	136
CPNCENTRADO DE BANANO		59	59
SANDÍAS		44	44
PURÉ DE MANGO		37	37
CAMOTE		31	31
PALETAS	30		30
SLINGS	29		29
FUNDAS DE AIRE	25		25
FLORES		22	22
GENERADOR		14	14
PESCADO CONGELADO		11	11
TAPAS DE CARTÓN	11		11
VALCULAS	3		3
REPUESTOS PARA BUQUES			
DISPOSITIVOS PARA FUNDAS			1
MERCADERÍA GENERAL	1		1
<b>TOTAL</b>	<b>1.690.049</b>	<b>223.945</b>	<b>1.913.994</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB. 2013

## Principales productos de importación

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

### Principales Productos de Importación

Consolidados Año 2011

PRODUCTOS	CARGA GENERAL TONS. MTS.	CARGA CONTENEDORA TONS. MTS.	TOTAL TONS. MTS.
BOBINA LINER	91.246	348	91.594
CARTON PARA RECICLAR		6.742	6.742
MERCADERÍA GENERAL	14	3.763	3.777
TRACTO-CAMIÓN	2.606		2.606
UVAS FRESCAS		1.733	1.733
PERAS FRESCAS		1.068	1.068
FRUTAS VARIAS		940	940
NARANJAS		903	903
MANZANAS FRESCAS		731	731
REPUESTOS PARA BUQUE	672		672
VEHÍCULOS	666		666
DRAGA	281		281
RECHAZO DE BANANO		242	242
CHASIS SIN CABINA		212	212
HIDRATANTES	184		184
FERTILIZANTES		151	151
NUECES		136	136
TUBERIAS	102		102
CARBONATO DE MAGNESIO		100	100
DURAZNOS		72	72
REPUESTOS	2	52	54
FRUTILLAS CONGELADAS		52	52
MULTIBOND	52		52
TUBOS DE ACERO	50		50
SOLUCIÓN HIDRATANTE	38		38
PENETRANTE	28		28
RECHAZO DE PLÁTANOS		26	26
GENERADOR	7	6	13
CILINDRO	9		9
FUNDAS DE AIRE	9		9
STICKERS	8		8
SLINGS	5		5
EQUIPOS DE COMPUTACIÓN		3	3
EQUIPOS DE REFRIGERACIÓN		2	2
ADHESIVES	1		1
CAJAS DE CARTÓN	1		1
DISPOSITIVOS PARA FUNDAS DE AIRE			1
SET DE REPUESTOS PARA ATMÓSFERA CONTROLADA	1	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>95.982</b>	<b>17.283</b>	<b>113.265</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB. 201

## Tráfico de naves

**Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar**  
**Buques arribados de Tráfico Internacional**  
**Consolidados**

	BUQUES											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2010	2011
Enero	61	62	46	45	40	45	49	54	43	44	43	39
Febrero	47	42	37	41	37	40	41	49	43	46	43	34
Marzo	56	50	41	46	42	44	45	52	41	51	47	32
Abril	56	46	43	43	37	46	41	51	47	51	38	33
Mayo	56	48	28	35	36	46	45	40	41	45	43	32
Junio	42	33	41	43	38	37	37	45	38	46	38	32
Julio	42	33	41	43	33	38	42	46	41	41	32	32
Agosto	34	34	36	38	39	27	40	40	35	39	37	27
Septiembre	43	39	40	36	35	37	36	43	43	45	31	25
Octubre	50	36	38	37	37	43	42	49	44	45	41	32
Noviembre	50	33	38	39	41	42	45	42	42	42	44	29
Diciembre	50	46	52	50	44	43	46	46	42	41	42	33
TOTAL BUQUES	588	502	471	496	462	488	509	557	500	536	479	380
PROMEDIO/BUQUE/MENSUAL	49	42	39	41	39	41	42	46	42	45	40	32

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar APPB. 2013

## Proyectos Portuarios

Puerto Bolívar, es un importante centro de desarrollo Regional de su entorno, constituyéndose en el enlace logístico más destacado en la cadena de suministros de origen a destino de las mercancías. Esta conceptualización ha servido de incentivo y fundamento para grandes proyectos de desarrollo vinculantes al Puerto y de trascendental importancia para La Provincia de El Oro, La Región y el País. Por lo que a continuación detallamos 6 proyectos a ejecutarse en el destino Puerto Bolívar:

#### **a) Expansión Portuaria**

Se está concluyendo la construcción de un moderno atracadero de 400 metros lineales por 100 metros de plataforma y un patio de contenedores mediante grúas de pórtico y equipos de respaldo para la manipulación, esta nueva terminal está en capacidad de atender naves de un calado de hasta 14 metros En la más baja marea; esta obra está en proceso de conclusión en la actualidad.

#### **b) Planta de Generación Térmica de Gas**

Una planta de generación térmica a gas, dará el sustento energético para el crecimiento progresivo de la ampliación de tomas refrigeradas en la contenerización del banano como solución al problema de la calidad de la fruta y la posibilidad de manejar otras cargas de productos frutícolas, camarón y pescado fresco.

#### **c) Dique seco y Astillero Naval**

Este Proyecto está destinado a cubrir la demanda del servicio para reparación de naves *feeder* de hasta 240 mts. de eslora de barcos mercantes, pesqueros y turísticos que operan en las Islas Galápagos. La demanda actual es grande y los talleres más cercanos están en Panamá al Norte, El Callao en Perú y Valparaíso en Chile al Sur. Esta es una obra de carácter estratégico para el País, así como la generación de empleo y nueva tecnología.

#### **d) ZAL, Zona de Actividad Logística de Apoyo al Puerto**

Localizada en terrenos adyacentes al Terminal Marítimo Internacional en un área de 44 hectáreas y con acceso directo a la Avenida Principal Bolívar Madero Vargas. En esta zona se realizará principalmente la consolidación y des consolidación de contenedores, instalación de empresas para dar valor agregado a las mercancías tanto de exportación

como importación, almacenamiento, ensamblaje, embalaje, etiquetado, entre otros. De igual manera se incluirán servicios de aduana, transitorios, banca, zona de parqueos, talleres y toda clase de servicios complementarios.

La inversión inicial en la primera etapa, se estima en 23 millones de dólares y puede ser realizada con la participación de empresas de capitales privados y estatales. La segunda fase se implementará en la medida del desarrollo de las cadenas logísticas regionales y nacionales. El puerto participará activamente en el desarrollo e implementación del mismo.

La generación de nuevas empresas y negocios relacionados, aportará positivamente al desarrollo y crecimiento económico de la Región y el País, con la ocupación de mano de obra directa e indirecta y el aporte al bienestar de los habitantes del sector.

#### **e) Nueva Vía de Ingreso al Recinto Portuario**

La nueva vía de ingreso directo y descongestionamiento inicia en la Circunvalación Norte y se constituye en el acceso norte al Puerto y conecta la Zona de Actividad Logística con el Terminal Portuario.

#### **f) La Hidrovía del Amazonas, Puerto Bolívar-Puerto Morona**

Cabe destacar que este proyecto no está a cargo de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, pero se lo toma en cuenta en este *paper*, ya que Puerto Bolívar forma parte de la ruta establecida en esta Hidrovía.



Trazado de la Hidrovía que conecta a Puerto Bolívar con Iquitos.

Fuente: Ing. Mario Rivas, Comercialización Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. 2013

La limitación de la capacidad de la infraestructura del Canal de Panamá frente a la magnitud del comercio mundial. El crecimiento productivo del Asia que obliga a la definición de nuevas rutas que la vinculen a Europa y África con menores distancias y en mejores condiciones de competitividad.

La necesidad de incluir la producción nacional en el mercado global. La integración de los países sudamericanos como única estrategia para enfrentar con posibilidades de éxito los intereses multinacionales establecidos.



## **TERCERA ALTERNATIVA A DESARROLLAR:**

### **INFRAESTRUCTURA**

El turismo náutico puede configurarse como un elemento importante dentro del proceso de diversificación del producto turístico porteño, así mismo y dadas las excelentes condiciones para su práctica en cualquier época del año puede ser utilizado también como un elemento de neutralización de la aún considerable estacionalización que sufre esta comunidad

Puerto Bolívar posee una importante longitud de Costa con acceso directo al mar que ofrece alternativas de tipo turístico, económico y comercial, que pueden darse a través de su malecón que es atractivo para desarrollar programas de turismo ecológico, natural y cultural. Pese a esta potencialidad presente, existe un limitado desarrollo con escasa atención pública para aprovechar y fortalecer los atractivos existentes en el área.

### **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.

Básicamente el Transporte y vías de acceso a la Parroquia de Puerto Bolívar son posibles mediante la vía terrestre, aérea, fluvial y marítima.

### **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 está 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 inter cantonal 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.

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.

**Distancias desde Puerto Bolívar a los Principales Cantones de la  
Provincia de El Oro**

Cantones	Distancia en kilómetros
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: Folletería “Machala más turismo, más desarrollo”. Mapa Turístico. Ilustre Municipalidad de Machala. Departamento de Turismo. Elaborado por el autor. Febrero 2013

Puerto Bolívar goza con una eficiente conectividad gracias a su estratégica localización, las conexiones terrestres con las zonas de producción promedian los 35 Kms., y las distancias a Guayaquil, Cuenca y Loja los 198 Kms., por vías de primer orden y con la frontera de Perú los 65 kms. en el eje de Machala a Guayaquil y Tumbes Piura.



Ubicación y conectividad vía terrestre de Puerto Bolívar.

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Machala, 2013.

### Terminal Marítimo Internacional

Puerto Bolívar		
Distancias	Kms	Tiempo
Guayaquil	195	02H45
Manta	390	05H24
Quito	478	07H00
Cuenca	166	02H21
Loja	217	03H04
Tumbes	101	01H25
Piura	390	05H27

Distancias de conectividad vía terrestre con Puerto Bolívar.

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Machala, 2013. Puerto Bolívar - Ecuador, Terminal Marítimo Internacional.

### Transporte Marítimo

Con el mundo se conecta en forma directa con los países de Asia en la costa del Pacífico y con Norte América y Sur América en la misma. Por el canal de Panamá países

del Golfo de México, USA, Canadá, Brasil y La Unión Europea y del Mediterráneo con una concepción Global de rutas marítimas de enlace. (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2013)

Actualmente el transporte marítimo de Puerto de Bolívar, se basa en el muelle de cabotaje que fue construido por la entidad de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 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).



Entrada al Muelle de Cabotaje con acceso a sus dos Cooperativas de Transporte Marítimo:  
Cooperativa Rafael Morán Valverde y Cooperativa 31 de Julio.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

Las embarcaciones situadas en el lugar, sirven como únicos medios de transporte marítimo al servicio de la población y de los visitantes, mismas que laboran todos los días, con una tarifa de \$4.00 por persona desde Puerto de Bolívar hasta Jambelí y viceversa, esto

en ida y vuelta, cada embarcación tiene capacidad de 40 personas. El horario de atención al público (Puerto Bolívar – Jambelí – Puerto Bolívar).



Boletería de la Cooperativa 31 de Julio.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

### **Horario de Salida y Retorno de las Cooperativas de Transporte Turístico Marítimo**

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

Fuente: Cooperativas de Transporte Marítimo del Muelle de cabotaje

Elaborado por el Autor. Enero 2013



Vista aérea del Muelle de Cabotaje de Transporte Marítimo Turístico.

Foto: Ing. Mario Rivas-Comercialización Autoridad Portuaria. 2013

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.



Llegada y salida de Transporte Marítimo Turístico en el Muelle de Cabotaje.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.



Situación actual del Muelle de Cabotaje, acceso de entrada y salida de turistas.

Foto: Freddy Aguilar, 2013.

## **Transporte aéreo**

En la localidad de Puerto Bolívar no se dispone de un aeropuerto, sin embargo, el lugar más cercano a este destino que posee aeropuerto es la localidad del cantón Santa Rosa, el Aeropuerto Regional Santa Rosa inaugurado el 21 de diciembre del 2010, se encuentra a 33 Kilómetros de distancia de Puerto Bolívar. Las rutas aéreas son cubiertas por dos aerolíneas: Tame y Saéreo. Es un aeropuerto civil con operación nacional e internacional.

Este aeródromo se encuentra administrado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), es un aeropuerto de carga y también destinado a turistas para enlazar rutas comerciales hacia el Perú y viceversa, se conoce que va a haber vuelos a nivel nacional entre Santa Rosa hacia Quito - Guayaquil - Loja - Galápagos - y Piura, la tarifa a Piura tiene valor de tarifa nacional para fomentar el turismo.

La pista comprende una longitud de 2500 metros de largo y 60 metros de ancho, lo suficiente para que aterricen aviones de gran envergadura

## **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 Claro, 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.

A parte en Puerto Bolívar se cuenta con la cobertura del Servicio Móvil Marítimo; que es un servicio móvil entre estaciones costeras y estaciones de barco, entre estaciones de barco, o entre estaciones de comunicaciones a bordo asociadas; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros. Es un servicio móvil por satélite en el que las estaciones terrenas móviles están situadas a bordo de barcos; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros (EPIRB).

El servicio móvil es un servicio de radiocomunicación entre estaciones móviles y estaciones terrestres o entre estaciones móviles.

Los servicios provistos por el servicio móvil marítimo son:

**a) Seguridad de la Vida Humana en el Mar.**

- Escucha en las frecuencias internacionales de Socorro, Urgencia y seguridad.
- Coordinación de las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

**b) Difusión de Informaciones sobre Seguridad Marítima**

- Avisos a los navegantes.
- Avisos meteorológicos.

- Alertas de Búsqueda y Rescate.
- Señal horaria.
- Navtex para área costera NAVAREA XII.

(Autoridad de Policía Marítima Nacional, 2010)

## **Sanidad**

Los sistemas sanitarios son las organizaciones que prestan servicios sanitarios (hospitales, centros de salud, funcionarios profesionales y servicios de salud pública) así como otros sectores, instituciones, ministerios y organizaciones que tiene una influencia definida en el objetivo último de la salud. Importantes a este respecto son la educación, el transporte, los servicios sociales, la vivienda, la industria alimentaria, etc.

También se puede definir como todas las organizaciones, instituciones y recursos públicos y privados con el mandato de mejorar (promover, restaurar o mantener) la salud en el marco político e institucional de cada país.

## **Recolección de Basura**

Según datos del INEC, 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, 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 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 está 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.

## **Energía**

La energía es un tópico de enorme relevancia para la actividad humana, en la medida en que permite el desarrollo de la vida en la tierra y sostiene la actividad económica.

## **Red Eléctrica**

La población está servida por la Empresa Eléctrica Regional de 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.

## **CAPÍTULO III**

### **PROPUESTA**

## **CAPÍTULO III**

### **PROPUESTA DE GESTIÓN CON PROSPECTIVA EN EL ÁMBITO TURÍSTICO PARA PUERTO BOLÍVAR**

#### **Introducción**

Los datos levantados que detallan la transición de Puerto Bolívar en su historia, la identificación de potencialidades de sus recursos y atractivos turísticos, su infraestructura y planta turística, nos han facilitado el determinar el estado de su situación actual y enfocarnos a su prospectiva en el ámbito turístico; para desarrollar la propuesta tomaremos la metodología propuesta por Casanova y Bibiloni, afirmando que la diversidad y el gran potencial de recursos y atractivos, convierten al turismo en una alternativa de desarrollo económico para países como el nuestro. Ello obliga a plantearse políticas de Estado y un compromiso de trabajo efectivo del mismo, de los habitantes de la parroquia Puerto Bolívar y del empresariado privado prestador de servicios complementarios, conforme al nuevo papel que la economía tiene asignado para ellos, a la vez se cuenta con el espacio y componentes necesarios para diversificar la actividad turística de esta zona del litoral ecuatoriano.

Ahora bien, si del Turismo solemos afirmar que se trata de una temática transversal, interdependiente, interdisciplinaria evidentemente y a la luz, en Puerto Bolívar encontramos problemas por resolver como la carencia de facilitación turística, la ausencia de la diversificación de actividades turísticas, la falta de participación, inclusión y vinculación de la colectividad de Puerto Bolívar en el ámbito turístico, la no existencia de nuevas modalidades de turismo en el sector complementadas con sitios innovadores, la falta

de aplicación de Sistemas de Gestión de Calidad y Sistemas de Gestión Ambiental, y el no aprovechamiento, manejo y uso adecuado de los recursos.

Para proyectar a Puerto Bolívar en el ámbito turístico hemos diseñado la siguiente propuesta que se divide en cuatro parámetros que son:

- a) Fomentar un medio ambiente adecuado para el turismo en Puerto Bolívar.
- b) Aplicación de la gestión ambiental en el turismo para Puerto Bolívar.
- c) Aplicar una proyección de calidad para la prestación de servicios, atractivos, y productos turísticos de Puerto Bolívar.
- d) Uso del malecón de Puerto Bolívar, e incursión de turismo de crucero.

Para aplicar esta propuesta de gestión con prospectiva en el ámbito turístico para Puerto Bolívar se pretende coordinar acciones entre actores y jurisdicciones diversas a partir de herramientas como: el ordenamiento del territorio, la evaluación de impacto ambiental, los sistemas de control y monitoreo, la educación ambiental, el sistema de diagnóstico e información ambiental, la participación ciudadana y el régimen económico de promoción del desarrollo sostenible. Todas estas acciones se materializan en programas comunes o bien en cooperaciones políticas o técnicas en los programas de cada organismo o institución. (Bibiloni, 2008)

En el plan de acción de la propuesta, nos proyectamos a la diversificación de la actividad turística en Puerto Bolívar, creando productos innovadores e incursionando un turismo de crucero, involucrando en estas acciones a los habitantes de la parroquia generando rentabilidad y sostenibilidad, cambiando la realidad actual de esta parroquia con sus componentes, poniendo especial énfasis en la creación de empleos y actividades propias

que puede desarrollar la actividad turística para el mejoramiento de este propósito, que es mejorar la calidad de vida de todos los involucrados.

### **PRIMERA PARTE DE LA PROPUESTA:**

#### **FOMENTAR UN MEDIO AMBIENTE ADECUADO PARA EL TURISMO EN PUERTO BOLÍVAR**

El desarrollo turístico que se propone para la parroquia de Puerto Bolívar deberá basarse fundamentarse sobre criterios de sostenibilidad, es decir, ha de ser soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para esta comunidad local, a través de:

##### **a) Facilitación turística.**

Acción o medida que al incursionarse, está destinada a: simplificar, agilizar y viabilizar todo trámite relacionado con la actividad turística, que se puede definir como las medidas que toman los estados y las empresas, con el fin de aumentar tanto el flujo de visitantes, como la inversión turística.

En el Ecuador los destinos de sol y playa continúan siendo el primer icono del turismo interno, pero a pesar de esto los organismos gubernamentales no le han dado suprema importancia a la planificación territorial en las zonas de costa y playa, razón por la cual los destinos han evolucionado empíricamente, presentándose así ciertos factores negativos que afectan el desarrollo turístico, tal es el caso de Puerto Bolívar que si bien es cierto su evolución empírica en el ámbito turístico se ha forjado partiendo de ser conocida esta parroquia como puerto de cabotaje y embarque o importaciones, por su gastronomía,

así también por ser punto de partida a las islas del archipiélago de Jambelí, y por estar localizado en una zona estratégica de la provincia de El Oro de fácil accesibilidad, convirtiéndose en la primera parroquia urbana del cantón Machala.

Hoy en día los turistas que visitan Puerto Bolívar requieren de ciertas facilidades imprescindibles para disfrutar a plenitud de este destino, y busca además del turismo de sol y playa, la práctica de actividades innovadoras, por lo que para Puerto Bolívar se propone la implementación de un centro de facilitación turística y actividades de entretenimiento como podría ser la práctica de deportes acuáticos, rutas y visitas temáticas en la zona y al Archipiélago de Jambelí u otros destinos a modalidad de circuitos o paquetes turísticos, con la finalidad de resaltar las características del atractivo.

En la actualidad, no existe un centro de facilitación turística, ni de información turística en esta parroquia, por lo que resulta importante la creación de un centro que facilite al viajero su visita y le provea de la información necesaria durante su estadía.

Un centro de estas características además de proporcionarle al turista las ventajas anteriormente mencionadas también es conveniente para los pobladores del lugar, ya que a partir del mismo se crearían diversas líneas de negocios tales como venta de souvenirs mediante un mercado artesanal, el alquiler de equipos de playa, instrucción de deportes acuáticos y renta de los equipos necesarios para practicarlos, así como el servicio de guías locales que faciliten el desenvolvimiento del turista.

Estas actividades son las que coadyuvarán a que la comunidad receptora perciba más ingresos a partir de la actividad turística, dichas opciones constituyen una oportunidad para que se genere fuentes de trabajo y por ende mejore su calidad de vida.

Muchas personas consideran a Puerto Bolívar simplemente como un paradero turístico en el que no existe mayor atractivo que la degustación de platos típicos más un recorrido por su malecón y la visita a la Isla de Jambelí, por lo que con este centro se diversificaría la oferta turística y se convertiría a este destino en una opción diferente para los visitantes.

La práctica de deportes acuáticos como el *jet ski*, la banana y el *parasailing*, constituyen alternativas diferentes de entretenimiento que junto a las características que posee el puerto y sus atractivos circunvecinos como el archipiélago de Jambelí, conformando un destino con potencial suficiente para posicionarse en el mercado objetivo.

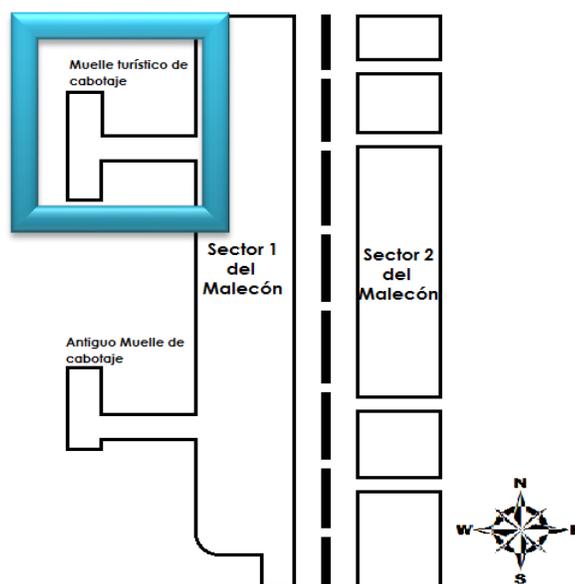
La implementación del centro daría paso a una nueva etapa del turismo de sol y playa en esta parroquia porteña y por ende para el país, significaría dejar atrás años de estancamiento para continuar con las nuevas tendencias del turismo en las que el visitante siempre será lo más importante.

Un centro de estas características construido en Puerto Bolívar para servir incondicionalmente al turista no sólo es una ventaja, es una necesidad. El sector turístico requiere de nuevas ideas.

Los involucrados directos en esta actividad serán los habitantes de la parroquia, quienes se encargarán de gestionar el uso y manejo de este centro de facilitación turística con una previa capacitación de directrices, participarán miembros de la junta parroquial de Puerto Bolívar, pescadores, las dos cooperativas y servicio de transporte marítimo existente en el sector, prestadores de servicio de alojamiento, alimentos, bebidas y entretenimiento,

personas con capacidades especiales y de la tercera edad, así como la población joven y demás miembros de las familias que habitan el sector.

Para asegurar la accesibilidad por parte del turista a este centro, se propone adecuarlo en el sitio donde actualmente se opera como muelle de cabotaje turístico con las cooperativas de transporte marítimo, localizado en el malecón de Puerto Bolívar.



Ubicación dónde se propone establecer el centro de facilitación turística en el malecón de Puerto Bolívar.

Para proyectarnos a una participación comunitaria dentro de la facilitación turística podemos guiarnos en los siguientes datos estadísticos sobre la población de la parroquia de Puerto Bolívar con relación a la población del Cantón Machala:

### Promedio de Personas por hogar, según Cantón

Nombre del Cantón	Total de personas	Total de hogares	Promedio de personas por hogar
MACHALA	243.360	65.943	3,69

### Promedio de Personas por Hogar, según parroquia, caso Puerto Bolívar

Nombre de la Parroquia	Total de personas	Total de hogares	Promedio de personas por hogar
PUERTO BOLIVAR	1.057	297	3,56

Fuente: Censo de Población y Vivienda (CPV) 2010  
Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

#### Actividades y servicios a desarrollar dentro de la facilitación turística:

**Servicio de Información Turística.** Se proveerá material de apoyo como: trípticos, mapas de la provincia de El Oro, mapas de Puerto Bolívar y el Archipiélago de Jambelí, CD's de información turística, afiches, volantes de los restaurantes de comidas, del mercado artesanal que se va a crear, de los atractivos circunvecinos y todo lo que se pueda proveer de los atractivos de Puerto Bolívar e información de los servicios que proporcionará el Centro de Facilitación Turística. Las personas podrán obtener este servicio gratuitamente, así como la folletería, se exhibirán videos de los atractivos de Puerto Bolívar, el Archipiélago de Jambelí y demás atractivos, que pueden ser visitados tomando a Puerto Bolívar como punto de partida.

**Servicios Higiénicos.** Se quiere proporcionar al turista todas las comodidades necesarias para que su visita sea placentera, por ello que es imprescindible que además de

baños, los visitantes cuenten con un espacio donde ducharse y vestirse, por lo tanto se incorporará también este tipo de servicio.

**Alquiler de Equipos para realización de Deportes Acuáticos.** Considerando las características de la zona de playa, los deportes acuáticos propicios para practicar en la misma, son:

**Motos Acuáticas.** Puerto Bolívar posee una amplia costa, sin obstáculos hacia la parte del Archipiélago de Jambelí que está cercano; los turistas podrán disfrutar de un paseo en moto por la franja del puerto, los manglares y playas, se delimitará con boyas inflables la zona en donde se pueda practicar este deporte, para no causar molestias a los pescadores, áreas de embarque y bañistas.

El tiempo de alquiler de equipos tendrá un mínimo de 30 minutos, de costo variable ya que puede prolongarse el tiempo de alquiler e incluye un chaleco salvavidas.

**Parasailing.** Práctica que combina mar y viento, se necesita una lancha con al menos 50 HP (*horse power*), o una moto de agua con la misma potencia, además de una cuerda y un arnés, principales componentes del equipo. Puerto Bolívar es propicio para la práctica de dicho deporte, debido a que el despegue no debe tener obstrucciones, característica con la que cumple dicha zona.

**Pesca Artesanal.** Actividad pesquera que utiliza técnicas tradicionales con poco desarrollo tecnológico. En Puerto Bolívar los pescadores llevan a cabo su faena en uno de los esteros y otros a una distancia de 500 metros o más desde el sector del malecón. Los turistas acompañarán a los pescadores durante toda la jornada de trabajo para experimentar

por sí mismos el proceso de pesca, recolección y distribución del producto adquirido, al mismo tiempo que se deleitan escuchando vivencias y leyendas del pueblo

**Servicio de Seguridad.** En esta área se contará con casilleros ubicados en el centro de facilitación turística para que los turistas dejen seguras sus pertenencias mientras disfrutan de las actividades de entretenimiento. El servicio podría durar desde las 08h00 hasta las 18h00, por lo que los usuarios podrán retirar sus pertenencias máximo hasta la hora establecida, sólo con su documento de identificación, de esta manera se evitará entregar un ticket que podría perderse mientras se realizan las múltiples actividades.

### **Promoción del proyecto**

Luego de conocer las especificaciones técnicas del proyecto surgen las pautas para identificar las estrategias más idóneas para la promoción y comercialización del producto turístico propuesto, ya que es importante que el centro sea conocido por los visitantes, por lo que la difusión será una herramienta indispensable para darlo a conocer, pero además se busca que una vez visitado, se genere una impronta positiva en el turista haciendo que su experiencia y el lugar se quede en su mente y sea considerado como un icono turístico de la provincia de El Oro, para lo cual se deben emplear diversas estrategias.

Establecer alianzas estratégicas con agencias de viajes y operadoras, entregar volantes, hacer un envío masivo de emails, aparecer en ciertas páginas Web visitadas con mayor grado de frecuencia, entregar *brochures* y folletos, participar en ferias turísticas y por supuesto organizar eventos en fechas claves, son parte de la gama de estrategias que se deben poner en práctica para posicionar el centro como un recurso turístico importante.

Finalmente es importante mencionar que la factibilidad de esta propuesta, se concluye que a pesar de que se está incurriendo en un proyecto totalmente nuevo, la implementación de un centro con las características propuestas sería totalmente rentable y contribuiría a un mejor desarrollo económico para la parroquia de Puerto Bolívar.

#### **b) Desarrollo social, económico y cultural.**

Se ocupará de la contribución del desarrollo y la promoción de esta localidad mediante el desarrollo de actividades turísticas encajando la parte social, económica y cultural de la parroquia que a través de su evolución y su progreso social han hecho que tenga variaciones en la convivencia humana, este desarrollo está vinculado con el proceso productivo y la cultura de las sociedades.

El turismo es un agente de cambio social y de desarrollo. El desarrollo es un cambio técnico y científico.

El turismo es una estrategia para la creación de empleo y crecimiento y oportunidad de incorporación a las culturas. Es una transformación de las estructuras económicas y sociales que implica un empoderamiento de quienes se involucran de una u otra manera en esta actividad y pre supone que en sus inicios deberá dedicarse el ciento por ciento de esfuerzo para salir adelante.

<b>Datos Importantes</b>	
Número de habitantes	1.057
Idioma	Español
Raza	Mestizo 90%
Religión	Católica y evangélica

Datos importantes de la parroquia Puerto Bolívar  
Fuente: Censo de Población y Vivienda (CPV) 2010  
Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Puerto Bolívar tiene una población aproximada de 1.057 habitantes, se caracteriza por ser una parroquia de pescadores, por lo que la mayoría de sus habitantes se dedican a dicha actividad. Otra de las actividades de importancia es el trabajo que se realiza en los muelles de embarque de importación y exportación de productos en los que sobresale el banano, así como también la venta de comidas típicas en el sector del malecón porteño, la cual representa un ingreso considerable para muchas familias del sector, especialmente en épocas vacacionales (temporada playera).

La cultura es el contexto general en que se desarrolla la actividad turística, en cualquier clase de turismo que se realiza siempre hay un tipo de contacto con la cultura receptora, contacto que se incrementa a medida que el patrimonio, las costumbres y las actividades de las comunidades rurales y urbanas se asumen como recurso para el despliegue de actividades turísticas, por lo que en este aspecto se propone rescatar los valores culturales y tradicionales de la parroquia Puerto Bolívar a través de campañas de concienciación a la población y a la vez del uso de productos y recursos vinculándolos con

prácticas vivenciales de tradiciones y costumbres como la pesca artesanal, la elaboración de *souvenirs* con materia prima de la zona, con la elaboración de platos típicos con recetas ancestrales.

Esto hará que la cultura de Puerto Bolívar , los bienes muebles e inmuebles, usos y costumbres, gastronomía, ritos y la vida cotidiana, se perfilen como activos que pueden contribuir al desarrollo socioeconómico de esta comunidad, empresas o individuos que participen de ella; esto aporta elementos para la distinción que se hace de la cultura como un medio (recurso para mejorar las condiciones de vida): pero también como un fin en sí mismo, en el sentido que los actos humanos nos identifican, nos otorgan sentido tanto individual como colectivo.

<b>Aspectos económicos</b>	
Pesca	90%
Agricultura	2%
Comercio	3%
Jornaleros	5%

Actividades Económicas de parroquia Puerto Bolívar  
 Fuente: Censo de Población y Vivienda (CPV) 2010  
 Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Sabiendo que turismo y cultura son interdependientes, para Puerto Bolívar conseguiremos que su cultura otorgue entonces, un valor agregado al producto turístico convirtiéndolo también en una industria cultural en la cual libros, revistas, espectáculos de luz y sonido, videos reinventan sus paisajes culturales.

### **c) Desarrollo Sustentable.**

El desarrollo económico y social que permite hacer frente a las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades.

Un problema que se presenta cuando se trata de elevar el desarrollo sustentable o sostenible es el de la distribución desigual de los recursos. Por ejemplo, el agua, el carbón o el petróleo no están distribuidos homogéneamente en todo el planeta. Tampoco la intensidad del consumo de estos recursos es homogénea, y existen grandes diferencias entre los países e incluso entre habitantes de un mismo país.

La propuesta de generar desarrollo sostenible en Puerto Bolívar se acoge a los planteamientos hechos por la Organización Mundial de Turismo (OMT), argumentando la necesidad de desarrollar una modalidad de aprovechamiento turístico que sea capaz de satisfacer las necesidades del ámbito económico, social y cultural, siendo respetuoso a la vez de la identidad cultural y los procesos ecológicos esenciales, como la diversidad biológica y los sistemas de apoyo a la vida, presentes en el área y el Archipiélago de Jambelí.

Una alternativa al turismo masivo que acogerá Puerto Bolívar en base a esta propuesta, se busca ofrecer soluciones a la medida adecuados a los intereses individuales de los visitantes que deseen una interacción más íntima con el medioambiente.

De esta manera con la participación directa de la comunidad local con atención al turista y el desarrollo de diversas actividades se proporcionará al visitante experiencias únicas, ensalzando la conservación de los recursos naturales, respetando la idiosincrasia

sociocultural local, aportando a su sustentabilidad socio-económica. Estas experiencias deben ser proporcionadas por los productos que dispone Puerto Bolívar y como destino debe activarlos dentro del marco de proyectos turísticos vinculando a esta comunidad porteña.

Para la cooperación en la ejecución de esta propuesta sugerimos la participación y apoyo por parte de organismos como La Ilustre Municipalidad de Machala, el Gobierno Provincial Autónomo de El Oro, el Ministerio de Turismo Regional 7 y el Ministerio del Ambiente, para que por intermedio de ellos se promueva la facilitación de recursos para participación, capacitación y promoción turística de Puerto Bolívar en conjunto con sus habitantes, esto implica instrumentar propuestas integrales elaboradas con decisión política, así como promover la formación de profesionales con capacidades técnicas avanzadas y la participación activa y coordinada de todos los agentes representantes de los distintos sectores implicados: turistas, empresarios, profesionales, trabajadores, pobladores locales y autoridades públicas, de esta forma se fomentará la creación de fuentes de trabajo y empleos lo que pre supone que la gran migración de la región podrá ser manejada o detenida en bien del desarrollo de Puerto Bolívar.

#### **d) Calidad.**

Según la Organización Internacional para la estandarización ISO, la calidad es “la capacidad de un conjunto de características inherentes al producto, sistema o proceso para cumplir los requerimientos para los clientes o las partes interesadas”.

Esto quiere decir que la calidad hace referencia a la gestión de la empresa y de todos sus procesos de forma interrelacionada y a la consecución de su objetivo principal: La satisfacción del cliente que visitará Puerto Bolívar y adquiera los diversos tipos de productos y servicios. Hasta el presente año 2013, Puerto Bolívar no posee la aplicación de un Sistema de Gestión de Calidad que lo enrumbe a futuro para la obtención de una certificación externa.

Para que un organismo internacional certifique a Puerto Bolívar con referentes de buen sistema de calidad, bajo parámetros de un buen grado, esta se medirá por la percepción del consumidor de que sus expectativas sean cubiertas. Hasta ahora el concepto de la calidad en el ámbito turístico se venía introduciendo mayormente en recursos complementarios como hoteles, restaurantes, apartamentos, etc., y en algunos casos en recursos geo turísticos como las playas. La inclusión de la calidad en éstas ha supuesto la adaptación de estándares que garantizan el uso, disfrute y sostenibilidad de un bien frágil e irremplazable.

Al igual que la costa y playa, el patrimonio cultural es un recurso turístico de primer orden, ligado al territorio y a la naturaleza, frágil e irremplazable, al que se debe aplicar criterios de calidad para garantizar la sostenibilidad y disfrute, lo que se va a trabajar en conjunto con la comunidad de la parroquia rescatando valores, tradiciones y costumbres que marcan las características de este puerto.

Por ello se propone un adecuado plan de manejo basado en directrices en la prestación de todos los sectores de servicios turísticos, así mismo como un buen desenvolvimiento y capacitación del talento humano que estará manejando tales servicios

de acuerdo a su escala organizacional en cada una de las áreas y empresas, así se conseguirá la satisfacción del cliente que será el principal indicador de referencia para la obtención de una certificación por parte de un organismo externo, de esta manera se sustenta que un sistema de gestión de la calidad aplicado a esta parroquia será un método de trabajo por el cual se asegura la conformidad de los productos y servicios con los requisitos especificados.

En base a un buen sistema de Gestión de Calidad aplicado en Puerto Bolívar se conseguirá:

- El Mejoramiento en los Sistemas de Gestión y la eficiencia del uso de los recursos naturales y manifestaciones culturales que se dispone.
- Incentivar a los prestadores de los diversos tipos de servicios turísticos a la aplicación de prácticas ambientales responsables. Según un informe de la OMT, existen en el mundo más de cien iniciativas de las cuales el 60% son certificados que aseguran al turista que las empresas realizan importantes esfuerzos para mejorar el servicio, la calidad y la actitud proactiva hacia el ambiente. Ya que esto es una preocupación y a la vez motivación de los consumidores y usuarios de los diversos tipos de servicios turísticos que cada día visitan Puerto Bolívar.
- Conseguir por intermedio de las acciones entre los gobiernos seccionales y la comunidad prestadora de servicios, el mejor posicionamiento de este destino turístico tanto local como internacionalmente.

Para la aplicación de un Sistema de Gestión de Calidad en Puerto Bolívar debemos definir núcleos temáticos:

Considerando los componentes de la cadena de valor e identificando las actividades desarrolladas por el usuario en un día, así como los recursos y servicios requeridos a tal fin, entre ellos, la calidad del agua, la calidad del suelo, la disponibilidad de espacios recreativos, la accesibilidad a los distintos sectores, los servicios sanitarios, etc. También hemos considerado el acceso a la información, la valorización de recursos y servicios, los sistemas de comunicación, los sistemas de seguridad y su articulación, la capacitación y actualización del personal.

Trabajaremos con la aplicación de directrices referidas al personal o talento humano de labores de la siguiente manera:

### **Descripción y requisitos para cada puesto y función**

- Definir y mantener una descripción actualizada de todos los puestos existentes en la organización, incluidos los correspondientes a la propia dirección, y de todas las funciones, responsabilidades y autoridad que corresponden a dichos puestos. Dichas descripciones deberán ser documentadas en el manual de aplicación de estas directrices.
- Identificar las exigencias de la función que ocupa cada integrante del personal, en concordancia con los requisitos definidos en la descripción de puestos y funciones y con los requisitos legales y reglamentarios.
- Establecer los requisitos mínimos necesarios para los distintos puestos.

Ejemplo: para cada puesto o función deberá establecerse, entre otros, los siguientes requisitos: nivel educacional deseable; conocimientos específicos necesarios; habilidades, condiciones y aptitudes físicas; certificados y títulos habilitantes; experiencia previa; edad; idiomas; etc. También puede definirse un organigrama funcional.

### **Capacitación y toma de conciencia para el personal**

- Se va a definir la capacitación necesaria que debe recibir todo el personal, incluida la dirección de la organización, a partir de las habilidades y conocimientos actuales del mismo. La capacitación debe incluir los conocimientos necesarios para la correcta implementación de las presentes Directrices, contemplando explícitamente los siguientes temas:

Política de la calidad y ambiental.

Responsabilidad y autoridad.

Leyes y reglamentos aplicables al balneario.

Conocimientos básicos sobre atractivos locales y oferta turística de la zona.

Documentos y registros.

Enfoque en el cliente. Pautas básicas de la atención al cliente y para una comunicación efectiva.

Instalaciones e infraestructura. Uso, mantenimiento y manipulación.

Cuidados ambientales. Uso de recursos. Control de emisiones. Manejo de residuos.

Presentación del personal. Apariencia e higiene personal.

Uso de equipos y máquinas que facilitan el desarrollo normal de las actividades en los puestos de trabajo.

Primeros auxilios.

Conocimientos específicos del puesto de trabajo en concordancia con los requisitos legales.

- Establecer, programar y ejecutar la capacitación, tanto para el personal que se encuentra en funciones como para el ingresante.
- Mantener registros completos de la capacitación proporcionada.

Los registros deberían incluir la nómina de participantes que reciben la capacitación, la nómina de los responsables de proporcionarla, fechas, nómina de asistentes por fecha, temas desarrollados, certificados y títulos habilitantes extendidos por la organización responsable de la capacitación, etc.

- Proveer a cada empleado los comprobantes que certifiquen la capacitación recibida, así como las habilidades demostradas y desarrolladas.
- Verificar que el personal, tanto el que se encuentra en funciones como el ingresante, conoce y acepta la responsabilidad que le compete en el cumplimiento de los requisitos establecidos y en el cuidado del medio ambiente.

#### **e) Competitividad.**

Es un concepto complejo, en el sentido de que contiene una fuerte carga de subjetividad y, además, tiene un carácter multidimensional.

Por otra parte, la competitividad se puede aplicar a un amplísimo rango de entidades económicas, desde una nación, hasta un producto o servicio determinado, pasando por una región, un municipio, un sector económico, una corporación empresarial o una empresa individual.

Las definiciones de competitividad incluyen tanto una aceptación macroeconómica como una aceptación microeconómica, dentro de lo macroeconómico es “el grado en el que una nación puede, bajo condiciones de mercados libres y equitativas, producir bienes y servicios que superan las pruebas de los mercados internacionales, manteniendo y aumentando, simultáneamente, los ingresos reales de sus habitantes a medio y largo plazo”.

Según el modelo de Porter nos indica que la competitividad tiene su origen en un nivel microeconómico, es decir, que la competitividad de una nación es la suma de la competitividad de sus empresas individualmente consideradas. (Sánchez Marcelino, pág. 3)

Y, si en Puerto Bolívar sumamos las empresas que prestan servicios turísticos en base a un buen uso, manejo y prestación de los mismos se generaría este fenómeno de competitividad, posicionando al destino en un buen nivel dentro de la actividad turística, destacando que para estar dentro del mercado turístico competitivo debemos haber cumplido con los parámetros necesarios que implica una buena calidad.

#### **f) Accesibilidad**

Su objetivo de diagnosticar, facilitar y promocionar la accesibilidad a los equipamientos, recursos y servicios turísticos a todos y para todos.

Responde a los principios fundamentales del diseño para todos y la accesibilidad universal, haciendo realidad la plena concepción de un turismo para todos. (Plan de Acción Turística PAT, 2013)(Casanova, 2008)

Planteado entonces el marco normativo e institucional tratemos de identificar cuáles son los principales problemas ambientales y cuáles las respuestas de gestión.

A modo de síntesis transcribimos aquí los tópicos identificados por el Dr. Bibiloni como los grandes problemas ambientales:

- Degradación de suelos y avance de la desertificación, pérdida de ecosistemas boscosos y humedales; ecosistemas marinos y costeros, en el caso que estudiamos tenemos la depredación del Mangle del Archipiélago de Jambelí.
- Pérdida de la diversidad biológica.
- Incremento del nivel de vulnerabilidad ante eventos naturales extremos.
- Contaminación hídrica por disposición sin tratamiento de residuos líquidos domiciliarios e industriales.
- Inadecuado uso del espacio, desequilibrio territorial y heterogéneo crecimiento urbano.
- Inadecuado manejo y disposición de residuos sólidos, domésticos e industriales.
- Deterioro de la calidad del aire por contaminación atmosférica asociada a las áreas urbanas, industria, minería o energía.
- Deficiente gestión de las sustancias y productos químicos peligrosos.

En consecuencia, para fomentar un medio ambiente adecuado para el turismo en Puerto Bolívar y sus recursos circunvecinos, se propone trabajar en la aplicación de un estudio de Gestión Ambiental basado en un Sistema de Gestión Ambiental SGA, bajo normativas nacionales, aplicando las normas ISO 14001 cuyos objetivos son:

- Implementar, mantener al día y hacer prosperar un Sistema de Gestión Ambiental.
- Garantizar la conformidad del Sistema de Gestión Ambiental con la política ambiental manifestada.
- Demostrar dicha conformidad a terceros.
- Certificar y registrar el Sistema de Gestión Ambiental por una organización externa.

En este último parámetro, nos indica que si aplicamos y cumplimos las Normas ISO 14001 con sus requerimientos es posible obtener una certificación de un organismo externo, convirtiendo a Puerto Bolívar en destino dotado de un medio ambiente adecuado para el turismo, cambiando su situación actual.

## **SEGUNDA PARTE DE LA PROPUESTA:**

### **APLICACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL EN EL TURISMO PARA PUERTO BOLÍVAR**

La Gestión Ambiental se puede entender como: “el conjunto de actividades combinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo al medio ambiente”. Para ello se utiliza un Sistema de Gestión ambiental SGA, es decir, una herramienta que capacita a una organización a alcanzar el nivel de comportamiento ambiental que ella mismo propone.

La Gestión Ambiental en Turismo, ya sea este Urbano o Rural está bastante desarrollado en algunos países, mientras que en otros países como Ecuador, es una actividad apenas embrionaria, ya que cada zona tiene sus propias particularidades, la determinación de la capacidad de carga debe estar adecuada a cada zona geográfica y actividad turística, para ello son necesarios tomar elementos de la Ingeniería Civil, Geografía, Biología, Estadística y otras disciplinas para calcular los impactos de la actividad turística.

Uno de los aspectos del turismo moderno se basa en la calidad ambiental, Puerto Bolívar no ha sido desarrollado como una gran industria turística, y por lo tanto en la parte ambiental se encuentra pasa ser manejada de una manera adecuada.

La propuesta del presente trabajo supone que integrará un número de personas para desarrollar la actividad turística y adicionalmente creará fuentes de trabajo que proporcionarán un ingreso económico adicional a la comunidad. Este planteamiento está inmerso dentro de la nueva matriz productiva que el actual Gobierno del Ecuador está

proponiendo con la creación y el fomento de emprendimiento de carácter público, privado y comunitario, y adicionalmente podría incorporar el desarrollo de nuevos sectores que por muchos años han estado marginados, estos sectores corresponden a personas con capacidades especiales, personas de la tercera edad, también podemos hablar de géneros en este caso del femenino, siendo la mujer la cabeza de hogar.

Para implementar una buena Gestión Ambiental en el sector turístico, basándonos en la problemática y marco legal de Puerto Bolívar, debemos contemplar los siguientes aspectos:

- **Actores**

Son aquellas personas, instituciones o agrupaciones, encargadas de proporcionar bienes y servicios para la actividad turística se incluyen además otras instituciones ya sean estas gubernamentales propulsoras de políticas o no pero que estén vinculadas directa o indirectamente con los espacios y actividad turística, sin excluir a las naciones originarias asentadas en el área de influencia, en este caso los actores directos son los habitantes de Puerto Bolívar y prestadores de servicios turísticos.

- **Evaluación de Impactos Ambientales**

Debe realizarse previamente a la instalación de una actividad o proyecto turístico, en la ejecución, culminación, y abandono.

Entre estos impactos se debe considerar:

- a) Impacto por generación de residuos sólidos y líquidos.
- b) Impacto de los suelos: degradación y erosión.

- c) Impacto en el paisaje.
- d) Impacto por suministro de energía.
- e) Impacto por construcciones: empleo de materiales, diseño, etc.
- f) Impacto de fuentes de agua.
- g) Impacto en la flora: pérdida de Biodiversidad.
- h) Impacto en la fauna (terrestres, aves, acuática).
- i) Impacto por ruido.
- j) Impacto por deporte inadecuado de caza y pesca.
- k) Impacto por apertura de caminos.
- l) Impacto por endemismo y peligro de extinción.
- m) Impacto producido por los medios de transporte.
- n) Impacto por derrame de combustibles derivados.
- o) Otros impactos.

- **Determinación de la capacidad de carga**

Cantidad de turistas admitidos por actividad, de tal manera que el impacto causado esté de acuerdo con la capacidad de regeneración en la vegetación, y sus acciones o actividades no entorpezcan el desarrollo natural de la fauna.

Esta se medirá de acuerdo al flujo de visitantes que lleguen hasta el muelle de cabotaje turístico, un indicador de medida puede ser la venta de tickets para la visita a las playas de Jambelí.

Otro factor que indique la capacidad de carga en el sector del malecón puede ser el número de clientes que visiten los locales de comida típica del sector, a través del conteo por emisión de facturas.

- **Medidas de Mitigación:**

Son aquellas acciones preventivas que a futuro nos permitirán reducir los posibles impactos de la actividad turística. Entre estas medidas podemos mencionar:

- a) **Gestión de residuos sólidos**

Minimización de residuos, empleo de envases retornables.

Minimización en el uso de bolsas plásticas.

Caracterización, separación, recolección, almacenamiento y tratamiento de residuos.

- b) **Gestión de aguas residuales**

Para la disposición de aguas residuales, el plan de acción consistirá en:

- Establecer métodos, mecanismos y reglamentos que aseguren el uso racional de los recursos, evitando el consumo innecesario de los mismos.
- Establecer, implementar y controlar un sistema de tratamiento y disposición de las aguas residuales de los núcleos sanitarios y áreas de preparación gastronómica, a fin de evitar cualquier forma de contaminación de las aguas de baño.
- Establecer un reglamento y comunicar a los usuarios sobre la cantidad y calidad de efluentes aceptables de acuerdo a su disposición final.

### **c) Construcciones**

Empleo de materiales locales.

Armonización con el paisaje.

El plan de acción consistirá en:

- Permitir publicidad exclusivamente: a) en el área de ingreso al puerto, siempre y cuando las mismas no superen las alturas de las edificaciones y/u obstruyan las visuales desde y hacia el malecón y manglares o playas; b) dentro de los edificios del sector
- No aceptar la instalación de estructuras de cualquier tipo (inflables, modulares, etc.) Con fines de: esparcimiento, publicidad, etc. que generen contaminación visual o cuyas dimensiones sean superiores a la altura máxima de las instalaciones, pudiendo ser excedidas sólo si la normativa local expresamente lo permite en el área del malecón o balneario.
- Establecer e instrumentar un plan de ordenamiento de las actividades potencialmente generadoras de contaminación visual y/o sonora, estableciendo áreas, horarios y condiciones en los cuales pueden llevarse a cabo.
- Mantener de manera permanente el nivel de sonido generado por el conjunto de todas las actividades desarrolladas en el área del balneario por debajo de 65 decibeles.

### **d) Abastecimiento de agua**

Minimizar interferencias y deterioro de los flujos de agua superficial y subterránea.

Evitar desbosque y otros en cabecera de cuenca.

Con el objeto de conocer y difundir el estado de calidad del agua, el plan de acción será:

- Se identificará los indicadores de calidad de agua aplicables, respecto de los niveles de contaminación orgánica y condición sanitaria
- Se controlará la calidad del agua, a través de análisis realizados por organismos habilitados a tal fin, durante la temporada de visita masiva y de forma periódica (cada dos semanas como mínimo y una quincena antes de comenzar la temporada), en el malecón y parroquia.
- Se elaborará un registro de las mediciones realizadas, e informar periódicamente y de manera fehaciente a las autoridades competentes sobre los resultados de estos análisis.
- Constantemente se comunicará de manera fehaciente a los usuarios sobre el resultado de los análisis, en el caso en que las condiciones sanitarias del agua, de acuerdo a la normativa vigente, resulten inadecuadas para el baño.
- Se propone suministrar, por lo menos, un punto de provisión de agua potable, de acceso libre, gratuito, sin restricciones para bebida y en condiciones de uso permanente.

#### **e) Suelos**

Seleccionar rutas de uso de manera que disminuya el impacto por compactación.

Evitar dejar áreas sin cobertura vegetal, para prevenir erosión hídrica y eólica.

Evitar acciones que deterioren las condiciones físicas, químicas y biológicas de los suelos.

El plan de acción consistirá en:

- Que en Puerto Bolívar se va a establezca, implemente y controle un sistema propio de recolección, depósito y disposición de residuos en el ámbito del malecón y playas, y hasta el borde del cuerpo de agua.
- Diseñar e implementar un sistema específico para la disposición de colillas de cigarrillos, pañales y otros residuos que requieran tratamiento especial.
- Prever un sistema de limpieza del suelo (arena, canto rodado, césped, etc.) que contemple el mantenimiento adecuado (aireación, remoción, etc.) en el área de concesión y el entorno hasta el borde del cuerpo de agua.

#### **f) Flora y Fauna**

Reducir la eliminación de flora en la apertura de nuevos senderos

Evitar la extracción selectiva de las especies.

Evitar la interferencia en pasos, rutas o cauces de especies migratorias,

Minimizar la eliminación de vegetación acuática.

Evitar la caza y la pesca no autorizada, fomentando la caza fotográfica y la pesca.

El plan de acción consistirá en:

- Establecer, implementar y controlar un plan propio de cuidado y mantenimiento de la flora, la fauna y el paisaje nativo pre-existentes.

- No introducir: a) forestación, excepto en caso de mediar normativa de aplicación obligatoria en contrario; b) parquización, excepto en caso de mediar normativa de aplicación obligatoria en contrario; c) cualquier especie animal o vegetal exótica, excepto en caso de mediar normativa de aplicación obligatoria en contrario.
- Prohibir el acceso, el tránsito o la permanencia de animales domésticos a la zona de malecón y playa, salvo normativa local que lo permita.
- Dar evidencia de cumplimiento de las medidas de protección del sistema natural costero establecidas por las normativas municipales, provinciales, nacionales e internacionales.

#### **g) Transporte**

Revisión constante para evitar derrames de combustibles y derivados.

Evitar ruido estridente, para no perturbar el hábitat natural o de la fauna y poblaciones locales.

- **Educación Ambiental**

Destinada a la orientación de los actores, prestadores de beneficiarios de los servicios turísticos, y poblaciones del área de influencia, allí donde la actividad o el proyecto turístico se haya instituido.

A continuación detallamos datos estadísticos generales de la región Costa que indica el nivel de conocimientos sobre capacitación ambiental, de esta forma lo

relacionamos con Puerto Bolívar, ya que esta se encuentra dentro de la región Costa del Litoral ecuatoriano:

### Temas de capacitación ambiental

#### PROBLEMAS AMBIENTALES

SI capacitación problemas ambientales	17,41
NO capacitación problemas ambientales	82,59

#### CONTAMINACIÓN DEL SUELO

SI capacitación contaminación del suelo	20,27
NO capacitación contaminación del suelo	79,73

#### RECICLAJE

SI capacitación reciclaje	20,21
NO capacitación reciclaje	77,79

#### ELABORACIÓN DE USO Y DE ABONO ORGÁNICO

SI capacitación elaboración de uso y de abono orgánico	90,64
NO capacitación elaboración de uso y de abono orgánico	9,36

#### OTROS TEMAS AMBIENTALES

SI capacitación otros temas ambientales	9,36
NO capacitación otros temas ambientales	90,64

Fuente: Censo de Población y Vivienda (CPV) 2010  
Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

En relación con estos datos estadísticos podemos señalar que los habitantes de la Parroquia Puerto Bolívar no tienen una adecuada formación ni capacitación acerca de temas ambientales, lo que implica desconocimiento sobre temas ambientales en su entorno.

La educación ambiental proyectada para capacitar a los habitantes de la parroquia y prestadores de servicios debe estar orientada a:

1. Señalización, que identifique los atractivos y alerte sobre los peligros de dejar la basura en cualquier lugar, por ejemplo en el Malecón y muelles de cabotaje: puede presentarse en idiomas más frecuentes de los visitantes (inglés, francés, español, etc.)
2. Formación de Eco Guías que permita la inclusión de los jóvenes y niños en un proceso de información y cuidado especial de los espacios turísticos, pudiendo ser habitantes de la misma localidad o a su vez estudiantes y profesionales de turismo.
3. Difusión permanente por los medios que sean necesarios de deberes y derechos ambientales a todos los actores, la difusión puede ser; radial, televisiva, o publicitada mediante boletines, la prensa o volantes.

De esta manera podemos incentivar a las buenas prácticas ambientales a los pobladores de Puerto Bolívar indicando que la actividad turística impacta en diversos campos tales como la cultura, la economía y el ambiente, por lo que su desarrollo, sin una

adecuada planificación, puede generar graves problemas. Por ello, el turismo debe basarse en modelos sostenibles de producción y consumo para satisfacer las expectativas económicas y al mismo tiempo considerar las exigencias ambientales y respetar la estructura socioeconómica y física de este destino, contribuyendo así a la conservación y protección de sus recursos culturales y naturales.

- **Regulaciones Legales**

La Gestión Ambiental debe estar basada en las leyes y reglamentaciones nacionales, departamentales y municipales vigentes. Incentivar a los actores en el cumplimiento de la norma legal vigente promoviendo el control civil. En este caso de estudio las leyes están basadas en estatutos dictados por el MINTUR regional 7, la Ilustre Municipalidad de Machala y el Gobierno Provincial Autónomo de El Oro.

- **Monitoreo**

El monitoreo debe constituirse en una herramienta de seguimiento continuo de las condiciones ambientales de la zona de influencia de un proyecto, obra o actividad. El monitoreo servirá para determinar los impactos, verificando la pertinencia de las medidas de mitigación empleadas destinadas a hacer de la actividad turística una actividad ambientalmente sostenible. Este monitoreo puede ser:

Evaluación Ex ante, que sirva para verificar las condiciones ambientales antes de la incursión de un proyecto, obra o actividad turística.

Evaluación Ex post continua, evaluación constante, periódica (mensual, semestral, anual), después de la puesta en vigencia de un proyecto, obra o actividad.

## **Beneficios de la Gestión Ambiental**

La integración del medio ambiente en la gestión empresarial mediante la implementación y certificación de Sistemas de Gestión Ambiental, contribuye a la mejora de la posición competitiva de las empresas, por lo que supone una serie de beneficios de mercado, económicos, de mejora de la imagen de la empresa y también de su situación reglamentaria, por ejemplo:

- La eliminación de barreras en mercados internacionales (ISO 14001 es un referencial reconocido internacionalmente).
- El cumplimiento de requisitos de algún cliente, por ejemplo, para suministrar productos al sector de la automoción es bastante habitual que se exija al proveedor tener una certificación ambiental.
- La posibilidad de captar clientes sensibles al tema ambiental.
- Reducción del gasto de energía eléctrica, combustibles, agua y materias primas.
- Ahorro en el tratamiento de emisiones, vertidos o residuos mediante planes de reducción.
- La posibilidad de obtener méritos (puntos) en concursos públicos (en algunos casos la certificación es requisito obligatorio).
- Aseguramiento del control y cumplimiento del gran número de requisitos legales relacionados con temas ambientales.
- Disminución de importes de determinados seguros.

- Determinadas exenciones legales (por ejemplo, exención de presentación de avales financieros).

La importancia de los diferentes beneficios potenciales es muy variable de una empresa a otra dependiendo de factores tales como:

- Naturaleza de la empresa y de sus productos y servicios.
- Los aspectos ambientales significativos asociados a sus instalaciones, actividades, productos y/o servicios.
- La localización geográfica.
- La presión de la legislación ambiental aplicable.
- Las demandas y expectativas ambientales de las partes interesadas.
- El posicionamiento de la empresa en el mercado

Sin embargo, dicha implementación aporta a las empresas numerosas ventajas, especialmente si el sistema de gestión ambiental es certificado por algún organismo competente, destacando un mayor rendimiento de la actividad y unas mejoras competitivas en el mercado empresarial. (Bustos, 2012)

Una vez que hayamos aplicado en Puerto Bolívar un buen Sistema de Gestión Ambiental en base a resultados los actores de la actividad, es decir los pobladores de Puerto Bolívar podrán brindar el servicio de capacitación y toma de conciencia de los usuarios y turistas instrumentando un plan de información y educación ambiental, estableciendo el temario mínimo para capacitar a los usuarios y a los turistas, la forma de transmisión y la manera en la que se evaluará la recepción por parte del mismo.

El referido plan debe explicitar qué información se proporcionará a los usuarios y a los turistas, cómo se la proporcionará y cómo se evaluará si la misma ha sido correctamente comprendida. Ejemplos de entrega de información: mediante reuniones, visitas del personal del balneario al usuario y al turista, entrega de folletería y difusión mediante carteleras, invitación a presentaciones y conferencias. Ejemplos de evaluaciones: mediante entrevistas, encuestas, concursos, juegos, etc.

El plan de información y educación ambiental debe incluir, entre otras cosas, los reglamentos de uso de las instalaciones, recursos y servicios; horarios, áreas y modalidades de actividades restringidas (baño, pesca, etc.); normas de higiene y seguridad; principios para la preservación de la calidad ambiental y conservación de los recursos naturales.

Cabe recalcar en esta propuesta que las prácticas medioambientales son de suma importancia para que un turismo de crucero acceda a tomar el puerto como destino de:

- Pre embarque, ya que contamos con el Aeropuerto Regional Santa Rosa, en el cantón Santa Rosa ubicado a 33Kms de distancia de Puerto Bolívar.
- De accesibilidad, por su buen sistema vial que conduce a destinos como por ejemplo a Guayaquil y su aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo.
- De turismo fronterizo, de fácil accesibilidad hacia Perú.

**TERCERA PARTE DE LA PROPUESTA:**

**APLICAR UNA PROYECCIÓN DE CALIDAD PARA LA PRESTACIÓN DE  
SERVICIOS, ATRACTIVOS, Y PRODUCTOS TURÍSTICOS DE PUERTO  
BOLÍVAR.**

Es necesario garantizar a los habitantes de la localidad de Puerto Bolívar una oportuna participación en la planificación de la actividad turística, precisando bien los límites económicos, ecológicos y culturales, en el caso de esta parroquia urbana de Machala, contamos con los componentes necesarios para conseguir y fomentar los siguientes aspectos que favorecerían a esta localidad porteña:

1. Buenas Prácticas Medioambientales.
2. Aplicación de la Gestión Ambiental a partir de la ISO 14001.
3. Programas de capacitación para habitantes de la localidad y prestadores de servicios turísticos u operadores portuarios.

Para el conocimiento que conlleven a obtener un buen nivel de calidad en los servicios de la actividad turística en Puerto Bolívar, hemos propuesto la participación de la comunidad local y talento humano que forme parte de este tipo de servicios y a la vez incentivar al uso racional que hacen de los recursos, siendo partícipes de cursos de capacitación con el objetivo de mejorar la actividad turística y por ende la calidad de vida de la población local generando sostenibilidad y sustentabilidad.

Los módulos a desarrollarse en los cursos propuestos tienen las siguientes temáticas:

- Certificación de Calidad específica.

- Planificación de Destinos Turísticos.
- Gestión integrada de la actividad turística, formulación y evaluación de proyectos.
- Conservación del Patrimonio y Desarrollo de Productos Turísticos.
- Diseño de Plan Integral de Promoción.
- Servicio y atención al cliente.

Ahora bien, más allá de la capacitación, el área de Calidad desarrollará una batería de herramientas de gestión agrupadas constituidas por tres niveles de complejidad y orientado a tres grupos beneficiarios específicos a saber:

- **Destino:** Puerto Bolívar con sus espacios geográficos posee un atractivo tal capaz de generar la necesidad de movilizar personas hacia ese lugar, invirtiendo un gasto. Las herramientas de gestión para este destino, busca implantar la cultura de la calidad y la mejora continua, desde una perspectiva integral, favoreciendo la estructuración del destino y la coordinación público-privada en pos del beneficio general.

- **Sectores:** agrupamientos de actividades productivas que por sus características generales, comparten un mismo rubro. Por ejemplo: hotelería, servicio de alimentos y bebidas, transporte terrestre, transporte marítimo, comerciantes informales que se encuentran presentes en Puerto Bolívar.

- **Productos:** aquellos conformados por un conjunto de atributos, valores, símbolos y/o contenidos susceptibles que desde ya están puestos en mercado para satisfacer una experiencia o vivencia deseada por el cliente, los productos existentes en Puerto Bolívar son variados: gastronomía, pesca artesanal, el malecón, las islas del archipiélago de

Jambelí: los productos a crear que sugerimos en esta propuesta son: implementación de facilidad turística con actividades alternativas, la creación de un mercado artesanal para la venta de *souvenirs*, la venta de paquetes y circuitos turísticos, la aplicación de la modalidad de turismo de crucero en este puerto.

La implementación de las herramientas de gestión permitirá fortalecer sus sistemas de gestión de manera integral y diferenciarse a fin de mejorar su capacidad de comercialización y competitividad.

En este contexto cada nivel pondera el cuidado del entorno ambiental de forma diversa. Con todo ello se pretende establecer especificaciones y procedimientos de gestión para garantizar el cumplimiento de los servicios.

En este marco, el esquema general contempla:

- La Gestión de la Calidad,
- La Gestión Ambiental, y
- La Gestión de Seguridad.

En este último apartado que implica sobre la Gestión de seguridad cabe recalcar que aplicaremos los siguientes sistemas de seguridad:

### **Seguridad en zona de baño y de actividades de deporte acuático**

Como parte de los planes y programas de seguridad en zona de baño, la dirección debería:

- Proveer de elementos al personal de seguridad para: a) identificación, equipamiento, uso profesional; b) socorro, inmovilización y traslado de personas accidentadas.
- Instalar carteleras indicativas específicas.

Ejemplos: Identificación: indumentaria acorde a la Convención Universal de Rescate, salvo normativa específica de aplicación local obligatoria en contrario; Equipamiento: mangrullos, casillas; Uso profesional: prismáticos "rosca"; Socorro: salvavidas "torpedo"; Inmovilización: collar de inmovilización cervical con férulas inflables; Traslado: camilla rígida con sujetadores; Carteleras indicativas específica para seguridad en zona de baño: código de señales sobre estado del mar, horario de prestación de servicio de guardavidas, señalización de zonas de succión, fondos rocosos cortantes, canales, etc.

### **Seguridad Náutica**

Como parte de los planes y programas de seguridad náutica, la dirección de los balnearios con boca náutica autorizada debería:

- Instrumentar un programa específico de seguridad náutica que contemple no sólo la normativa aplicable vigente sino también el entorno local y sus características, capacitando en tal sentido al personal habilitado.
- Instalar carteleras específicas para usuarios y no usuarios sobre áreas, actividades y tipo de embarcaciones permitidas.

Ejemplos: delimitación de la zona de entrada y salida con el correspondiente boyado reglamentario; carteleras indicativas sobre qué tipo de embarcaciones están permitidas, en qué áreas de navegación, qué actividades están permitidas y cuáles son las restricciones vigentes o recomendables; apoyo del ECU 911 para labores de salvataje en caso de emergencias; mapas locales detallados con áreas de navegación y sus características; etc.

### **Seguridad de las Personas**

Como parte de los planes y programas de seguridad de las personas, la dirección debería:

- Garantizar de manera permanente la existencia de un servicio de atención de emergencias médicas propio o a través de contrato a terceros.

Ejemplos: contar con una sala de primeros auxilios en el balneario, contratar un servicio médico para emergencias

- Garantizar la seguridad de los bienes personales dentro del área del balneario.

Ejemplos: contratar seguros de responsabilidad civil, contar con servicio de vigilancia propio, instalar armarios con llave, demarcación de áreas exclusivas para clientes del balneario.

- Identificar, demarcar y señalar correctamente las áreas del balneario, indicando usos y actividades permitidas y prohibidas.

Ejemplos: áreas de acceso, permanencia y tránsito de usuarios; áreas de juegos infantiles; área de servicios y mantenimiento; área de disposición de residuos; etc.

### **Seguridad Alimentaria**

Como parte de los planes y programas de seguridad alimentaria, la dirección debería:

- Instrumentar un programa de capacitación específica para el personal habilitado.
- Identificar y señalar correctamente las áreas específicamente relacionadas con la seguridad alimentaria, manteniendo la condición estanca de las mismas cuando sea necesario.

Ejemplos de áreas, alguna de ellas estancas: áreas de depósito, de refrigeración, de manipulación de mariscos o carnes, de disposición de residuos, etc.

### **Seguridad del Personal**

Como parte de los planes y programas de seguridad del personal la dirección debería:

- Definir, documentar e instrumentar un sistema de prevención de accidentes de trabajo.
- Proveer al personal de todo el equipamiento necesario para el desempeño seguro de sus tareas.
- Capacitar periódicamente al personal en el uso adecuado del equipamiento.

- Identificar y señalar correctamente las áreas de trabajo, indicando el equipamiento de uso obligatorio en cada una.

Ejemplos: áreas de alta tensión, sala de máquinas, zonas de duchas con piso resbaladizo, etc.

### **Seguridad en las Instalaciones**

Como parte de los planes y programas de seguridad en las instalaciones, la dirección debería:

- Definir, documentar e instrumentar un sistema de higiene y seguridad en las instalaciones.
- Identificar las instalaciones mediante carteleras específicas, comunicando adecuadamente a usuarios y personal sobre el uso correcto de las mismas, así como las prevenciones a tener en cuenta y las restricciones a aplicar.

Ejemplos: alturas permitidas en áreas de juego, cantidad de usuarios simultáneos, equipamiento permitido en piletas de natación, etc.

La ampliación de la oferta turística en Puerto Bolívar aumentará los requerimientos por parte del usuario, que demanda cada vez más y mejores servicios. Los sistemas de gestión de la calidad constituyen valiosas herramientas para responder a esas demandas y lograr un mejor posicionamiento de este destino turístico.

## **CUARTA PARTE DE LA PROPUESTA: USO DEL MALECÓN DE PUERTO BOLÍVAR, E INCURSIÓN DE TURISMO DE CRUCERO**

Al hablar del Malecón de Puerto Bolívar nos referimos a la puerta de entrada para la visita a este destino donde proponemos realizar actividades turísticas de entretenimiento, caminatas, degustación gastronómica, museología, observación panorámica de acogedores atardeceres, visitar las diversas localidades, islas e islotes del Archipiélago de Jambelí, manglares, camaroneras, esteros, realizando un turismo de naturaleza y de playa.

Por ser un lugar donde podemos acceder vía terrestre y marítima a esta localidad proponemos incursionar un turismo de crucero, aprovechando su espacio físico, sus recursos y atractivos, y su condición de ser el segundo Puerto Marítimo más importante del Ecuador, razón por la cual, hemos diseñado paquetes turísticos para satisfacer los requerimientos del visitante de acuerdo a su período de visita.

En esta investigación señalamos que la propuesta se basa en desarrollar fuentes de trabajo para los habitantes de la parroquia Puerto Bolívar que se involucren con la actividad turística, mejorando la calidad de vida del sector.

Dentro de los datos estadísticos que hemos recopilado a través de la Cámara Provincial de Turismo de El Oro y nuestra investigación, se indica que durante el año 2012 y principios del 2013 Puerto Bolívar ha registrado los siguientes promedios de visita:

<b>AÑO</b>	<b>TEMPORADA</b>	<b>NÚMERO DE TURISTAS</b>	<b>MOTIVOS DE VISITA</b>	<b>PERNOCTACIÓN</b>
2012, principios del 2013	Feriados largos de 3 a 4 días	De 25.000 a 30.000 turistas	Visita a la Isla de Jambelí. Gastronomía.	De 2 a 3 noches
2012, principios del 2013	Feriados cortos de 2 hasta 3 días	10.000 turistas	Visita a la Isla de Jambelí. Gastronomía.	De 1 a 2 noches
2012, principios del 2013	Fines de semana normales	De 500 a 900 turistas	Visita a la Isla de Jambelí. Gastronomía. Recorrer el malecón.	De 1 a 2 noches
2012, principios del 2013	Semanas normales de Lunes a viernes	De 50 a 100 turistas por día	Visita a la Isla de Jambelí. Gastronomía. Recorrer el malecón.	De 1 a 2 noches ó Sin pernoctación
2012, principios del 2013	Todos los días, son visitantes que acuden al sitio por un período de horas en un día de visita al puerto.	Sin registro de ingreso ya que acuden solo en el área del malecón.	Entretenimiento en el área del malecón. Adquisición de productos gastronómicos.	Sin pernoctación

Promedio de visitantes que acuden a Puerto Bolívar  
Datos: Cámara Provincial de Turismo de El Oro, 2013

Los registros de número de visitantes se basan en la venta de tickets para el acceso a la isla de Jambelí a través del muelle de cabotaje turístico localizado en el malecón del puerto, donde operan dos cooperativas de transporte marítimo.

El factor de pernoctación tiene preferencia a efectuarse en la isla de Jambelí de acuerdo a la duración del feriado o la disponibilidad de tiempo de los turistas.

Ahora, el propósito sería que Puerto Bolívar mediante su malecón sea el puerto de acceso a las islas del archipiélago de Jambelí tomando un posicionamiento como el atractivo turístico número uno de la provincia de El Oro mediante la creación de productos turísticos que complementen la actividad turística del visitante, este producto sería: la creación de un mercado artesanal localizado en el malecón y en los diferentes puntos de visita que conforman el destino, esto se efectuará mediante convenios entre los habitantes de la parroquia con la Ilustre Municipalidad de Machala, el Gobierno provincial Autónomo de El Oro, el Ministerio de Turismo Regional 7, y el SECAP.

A futuro se proyecta incursionar a este proyecto nexos y convenios con mercados artesanales de Montecristi, Esmeraldas, y Paita en el Perú dejando puertas abiertas para el debate de esta propuesta y futuros trabajos en este proceso que va a generar más fuentes de trabajo para los habitantes de la parroquia.

### **Análisis del uso y estado actual del Malecón**

Hoy en día, Puerto Bolívar es un destino concurrido por visitantes de esta parroquia, de la ciudad de Machala y demás cantones de El Oro, también acuden turistas de Cuenca, Loja, Guayaquil o Quito, incluso desde Perú, su tiempo de estadía en el lugar es

variado de acuerdo a las necesidades a satisfacer, desde aquí optan por trasladarse a los atractivos circunvecinos del lugar como son las islas del Archipiélago de Jambelí, cabe destacar que al frente de atraque de los 5 muelles internacionales llegan visitantes y operadores a bordo de los *reefers* de carga, quienes podrían realizar algún tipo de actividad turística o de entretenimiento en el Malecón, y por qué no la opción de invertir en un paquete turístico que los lleve más lejos.

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, hemos considerado necesario elaborar una matriz FODA que nos permitió 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 Puerto Bolívar, dichos resultados fueron obtenidos de las encuestas realizadas, entrevistas y observación no participante.

A continuación se nombrarán los principales elementos que se pudo identificar:

- Inexistente política de uso turístico y recreativo del malecón.  
(Debilidad)
- Escasa y limitada oferta de instalaciones en el malecón, especialmente recreativas.  
(Debilidad)
- Resistencia social por parte de los comerciantes ambulantes frente a innovaciones productivas o cambios en el malecón.  
(Amenaza)

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

(Fortaleza)

- 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.

(Fortaleza)

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

(Oportunidad)

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

(Oportunidad)

En base a los resultados detectados podemos manifestar:

Que el malecón se encuentra subutilizado sin un ordenamiento adecuado en la parte comercial, encontramos comerciantes ambulantes distribuidos de manera desordenada lo que no favorece al sitio para un desarrollo turístico adecuado.

En su acceso y recorrido, no existe una señalización ética apropiada ni mapas guía o centros de interpretación e información turística que permitan al visitante desarrollar sus actividades.

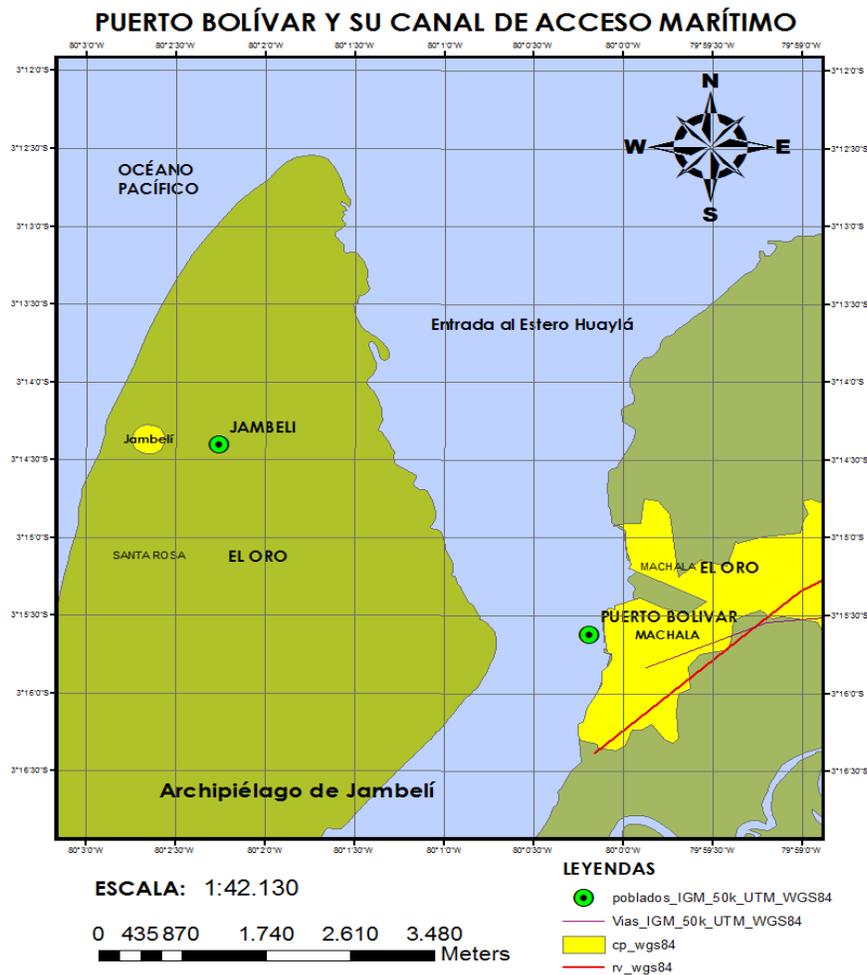
Se encuentra carente de seguridad ciudadana, razón por la cual el índice delincencial y la presencia de grupos vulnerables de personas, incomoda al turista sin permitir el disfrute de su visita.

De esta forma, sin un control apropiado, la imagen que presenta este lugar no la es la adecuada para iniciar una diversificación de actividades turísticas e incursionar un turismo de crucero, a pesar de contar con los recursos para su desarrollo, por ello se recomienda tomar las respectivas medidas de manejo, monitoreo, control y uso adecuado del malecón para su mejor aprovechamiento.

### **Turismo de Crucero para Puerto Bolívar**

Considerando como el segmento de más rápido crecimiento dentro de los productos turísticos, la Industria de los Cruceros ha alcanzado proporciones inmensas durante las últimas décadas a nivel mundial.

La propuesta consiste en que los cruceros vengan al puerto durante los días de baja ocupación, basándonos en los datos estadísticos del número de visitantes que se registraron durante el año 2012 y principios del 2013, así lograríamos el objetivo de mantener un número de visitantes interesante para todos los prestadores de servicios turísticos y complementarios, de esta forma la propuesta tomaría la fuerza necesaria para ser considerada de interés en la comunidad.



Puerto Bolívar y su canal de acceso de formación natural.

Mapa: Freddy Aguilar

Estadísticas recientes de la Asociación internacional de Líneas de Cruceros CLIA, indican que los cruceros cortos de 3 a 4 días se están convirtiendo en la categoría más popular de la industria de los cruceros y la aerolíneas no tienen la exclusividad sobre el “fin de semana largo”, ya que una vez a bordo de uno de estos espaciosos hoteles flotantes, todos los deseos de los consumidores son satisfechos por estos titanes del mar, que, en el caso de llegar a atracar en Puerto Bolívar, se diversificaría las actividades de turismo creando un desarrollo sostenible y sustentable, mejorando la calidad de vida de la población

e incrementando el turismo local creando fuentes de desarrollo, ingresos económicos y empleo.

Hoy en día hay cruceros para todas las edades, intereses, estilos de vida y presupuestos.

Los destinos de los cruceros son variados, ya que estos visitan prácticamente cualquier destino accesible por mar, tal es el caso de El Caribe, la Bahamas, Alaska, Bermudas, Europa, Hawái, las Islas Griegas, el Oriente, Australia, Tahití, las Islas Galápagos, Sudamérica, India, el Canal de Panamá, esto por nombrar algunos de los destinos, ahora, ¿Por qué no impulsar a Puerto Bolívar ser un destino de visita para realizar un Turismo de crucero?, en Puerto Bolívar contamos con 5 líneas de atraque en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, lo que facilita realizar este tipo de turismo.

El crucero recibe el permiso de atracar por un espacio de 10 a 12 horas, como máximo, pues los pasajeros deben navegar en la noche, para llegar al próximo puerto en la mañana. El momento que una línea de crucero acepte atracar en Puerto Bolívar, se deberá tomar en cuenta itinerarios variados:

Para ello debemos trabajar en crear atractivos culturales para Puerto Bolívar que complementen la oferta de los atractivos naturales que complementan el destino.

Como lo indicamos al inicio de esta cuarta parte de la propuesta, manifestamos la creación de un Mercado Artesanal, en el cual se propenderá que los artesanos locales expongan sus accesorios, productos artesanales y manualidades elaborados con materiales propios de esta zona del litoral como por ejemplo fibra de banano, hueso de pescado, madera, restos de manglar, moluscos, etc., para elaborar adornos, collares, artesanías

reciclables, entre otros souvenirs, pudiendo complementar la oferta con productos artesanales posicionados en el país, ejemplo sombreros de paja toquilla o Panamá Hats, manualidades en cuero, etc.

Tomemos en cuenta que los mercados artesanales son lugar de paso obligado para el turista. Y no sólo porque en ellos es posible encontrar esos souvenirs y artículos de fabricación autóctonos que todos queremos llevar a casa, sino porque la experiencia de deambular por estos espacios es parte indispensable del tour para conocer la cultura local.

Los mercados artesanales son muy comunes en muchos de los países hispanos, especialmente en aquellos con una población indígena grande, como Bolivia, Ecuador y Paraguay. En estos mercados se puede encontrar una gran variedad de productos: artículos de lana y alpaca como suéteres, ponchos, sombreros, guantes y alfombras; artículos de cuero como bolsos; artículos de oro y plata como aretes, pulseras y collares; muebles tallados a mano y adornos para el hogar, pero, en Puerto Bolívar con la creación de un Mercado Artesanal local, se puede ofertar la cultura local mediante artículos elaborados por ejemplo: artesanías con fibra de banano, de caña guadua, de coco, de tagua, etc.

De esta manera, a más de acceder a productos locales el turista no tiene que ir a la sierra para adquirir chompas, abrigos o artesanías de Cuenca, Cotacachi u Otavalo; aquí puede adquirir lo mismo y a buen precio., ya que en estos mercados generalmente los mismos artesanos son los que venden sus productos y, por esta razón, los precios son más bajos que en las tiendas o centros comerciales.

Los sitios recomendados para la creación de estos mercados artesanales son: cerca del malecón de Puerto Bolívar y en la parroquia de la Isla Jambelí cercano a la playa.

En este contexto, y en atención a una serie de demandas planteadas, respecto de la imperiosa necesidad de abocarse sistemáticamente a mejorar la calidad ambiental y turística de la prestación de servicios en playas y puertos se ha diseñado esta parte final de la propuesta que, a través de la identificación de áreas de acción específicas, promuevan el desarrollo del turismo sustentable en el área de la parroquia de Puerto Bolívar incursionando a su comunidad local para seguir las líneas de acción.

Los nuevos principios vigentes en el turismo a nivel mundial han sido enunciados en documentos formulados por organizaciones claves tales como el *World Travel & Tourism Council* (WTTC), la *World Tourism Organization* (WTO), el Consejo de la Tierra y otros; la Declaración de Manila sobre el Turismo Mundial, la Declaración de La Haya, la Carta del Turismo y Código del Turista, la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, las recomendaciones emanadas de la Agenda 21, la Conferencia Mundial de Turismo Sostenible, la Declaración de Berlín y otros, así como en los convenios regionales sobre turismo, medio ambiente y desarrollo sostenible. (Dadon, José R., 2005)

Dichos documentos enfatizan que el turismo debe basarse en modelos sostenibles de producción y consumo, contribuyendo a la conservación, protección y restauración del ecosistema terrestre. En tal sentido, consideran que los asuntos de desarrollo turístico deben manejarse con la participación de ciudadanos interesados, y las decisiones de planificación deben ser tomadas a nivel local, satisfaciendo las expectativas económicas y las exigencias ambientales, y respetando la estructura socioeconómica y física de cada destino. Asimismo, proponen que el desarrollo turístico sea soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales. También señalan la necesidad de establecer alianzas eficaces entre los principales

actores que participan en la actividad turística con el fin de forjar un turismo responsable con el patrimonio común. Respecto de las áreas costeras, los documentos citados enfatizan la necesidad de tener en cuenta los principios del manejo integrado, prestando especial atención a la conservación de zonas vulnerables, tales como islas pequeñas, arrecifes de coral, aguas costeras, manglares, humedales costeros, playas y dunas.

Basándonos en este análisis de Puerto Bolívar, su realidad y prospectiva en el ámbito turístico, hemos diseñado itinerarios que proponen la inclusión de la modalidad de Turismo de Crucero en esta parroquia, lo que dentro del esquema turístico transformaría a este puerto como destino internacional, dónde se establece en base a este documento que la actividad turística debe prever una evolución aceptable respecto a su incidencia sobre los recursos naturales, la biodiversidad y la capacidad de asimilación de los impactos y residuos producidos, adoptando instrumentos y medidas orientadas a reducir el uso de energías y recursos no renovables, fomentando además el reciclaje y la minimización de residuos en las instalaciones turísticas.

Cabe señalar que el principal canal de distribución de estos circuitos y paquetes será directamente el centro de facilitación turística que estará situado en uno de los antiguos muelles de cabotaje del malecón porteño de la parroquia, facilitando el acceso y adquisición de información y venta de paquetes turísticos que generen sostenibilidad para la parroquia y sus habitantes.

## **Itinerarios para el turismo de Crucero en Puerto Bolívar**

Los itinerarios han sido diseñados de forma que se enfoque a dar a conocer los atractivos turísticos de Puerto Bolívar así como de sus circunvecinos como es el archipiélago de Jambelí, la ciudad de Machala, localidades en otros cantones de la provincia de El Oro, incluso enfocándonos hacia otras provincias del Ecuador.

Aquí participarán como involucrados directos de la logística los habitantes de la parroquia dirigiendo diversas actividades como: servicio de transporte, guianza, capacitación al turista, servicio de alimentación y varios.

### **1.- Itinerarios para tours Half Day (mediodía, 4 horas).**

#### **Opción 1 Ruta de los Manglares:**

A bordo de lancha a través de los esteros del Archipiélago de Jambelí.

Se empieza el recorrido por el Estero Huaylá.

Observación de viviendas rústicas de los pescadores artesanales y circulación de pequeñas embarcaciones navegando por el estero.

Desembarque en la Isla de Jambelí, en donde se desarrollará un área de puestos artesanales para que los habitantes de la isla puedan vender directamente a los pasajeros del crucero sus artesanías.

Retornamos y avanzamos al Estero de Santa Rosa frente al Malecón Porteño donde se divisará la Iglesia de El Faro de Puerto Bolívar que es guía de barcos en busca de puertos, y

luego el Antiguo Muelle de Cabotaje, Patrimonio Cultural por su valor arquitectónico, artístico e histórico.

Se continúa el recorrido por las aguas del Puerto Marítimo hasta llegar a la Isla del Amor, sitio que combina arena y manglar, isla poblada de aves marinas que hacen de esta su refugio para el descanso y anidación.

Luego seguimos navegando por esteros rodeados de manglares, ecosistemas costeros tropicales que son laboratorios naturales de vida.

Esta ruta de contacto con la naturaleza puede ser guiada e interpretada para dar a conocer y comprender la gran importancia ecológica del manglar, realizando paradas estratégicas para el reconocimiento de especies y caza fotográfica.

### **Opción 2 Puerto Bolívar, comercio, cultura y gastronomía:**

En este recorrido podemos realizar las siguientes actividades:

Visita a las instalaciones de la Autoridad Portuaria de puerto Bolívar, donde podemos recorrer el sitio acompañados de un guía interpretada sobre las importaciones y exportaciones desde los 5 muelles de atraque, destacando la importancia del banano como agro producto ecuatoriano de exportación que sale desde este puerto, podremos visitar el lugar dónde se encuentra la locomotora, antiguo medio de transporte de Puerto Bolívar

Visita al Mercado Artesanal, para la compra de souvenirs y artículos de fabricación autóctonos para conocer acerca de la cultura local y de otras regiones del Ecuador.

Visita y caminata en el Malecón de Puerto Bolívar, el Muelle de Cabotaje Turístico y el Antiguo Muelle donde podremos realizar pesca deportiva y visitar su Museo Marino y observar muestras de especies marinas, cabe señalar que este museo marino debe ser restaurado y se debe dar la actualización en la exposición de especies, para ello contaremos con el apoyo de biólogos marinos del litoral.

Degustación de la gastronomía típica en unos de sus restaurantes porteños, los platos pueden ser parihuela, camarones reventados, conchas asadas, corvina frita con menestra y patacones, acompañados de bebidas como: gaseosa, jugo de naranja, limonada, cerveza nacional o importada.

### **Opción 3 Turismo de Buceo**

Se lo puede realizar exclusivamente en La Isla Santa Clara, a cargo de guías especializados, con el equipo requerido para la actividad y personal capacitado para instruir a los turistas participantes.

Además se propone establecer un punto de venta de artesanías y *souvenirs* en esta isla.

### **Opción 4 Cascadas de Manuel**

Ubicadas en el cantón El Guabo, es un bosque tropical húmedo que se forma en la estribaciones de la cordillera de Mollopongo, sector el Colorado.

El recorrido es por 8 cascadas, con una extensa riqueza de flora y fauna silvestre, se debe llevar ropa cómoda para la actividad.

También se propone en este sitio establecer un centro de interpretación y la venta de souvenirs.

## **2. Itinerarios para Tours Full Day**

### **Opción 1 Ruta de las Islas del Archipiélago de Jambelí:**

Partiendo desde el Muelle de Cabotaje Turístico del Malecón de Puerto Bolívar, podemos realizar el recorrido, interpretación y reconocimiento de las islas en el siguiente orden:

#### **Isla del amor**

Ubicada a cinco minutos en lancha desde Puerto Bolívar, visitarla constituye una gran experiencia para los amantes de la naturaleza e ideal para un ornitólogo, ya que en ella se desarrollan variedad de especies de aves, por ello su nombre; las aves anidan y se reproducen en ésta isla. Adicionalmente hay un sendero y espacios para acampar y disfrutar de los manglares y de la fauna marina.

En este sitio se ha desarrollado un proyecto con una agrupación juvenil encargada de esta isla para el desarrollo de un centro de interpretación en el cual se puede también incursionar la venta de souvenirs.

#### **Isla Santa Clara**

Ubicada a 90 minutos de Puerto Bolívar, fue templo de antiguas culturas indígenas, donde se hallaron restos de un adoratorio inca. También conocida como la Isla del Muerto, en

virtud de que divisada desde cierta distancia, ella se presenta como la figura de un hombre acostado, como muerto.

Santa Clara tiene características similares a las de las Islas Galápagos, tales como la estructura volcánica y la fauna, ya que es el mayor refugio de aves marinas de la costa continental ecuatoriana.

Encontramos otras especies como: lobos marinos, iguanas, piqueros patas azules, fragatas, etc.

Durante los meses comprendidos entre Julio a Septiembre, podremos realizar tours de avistamiento de ballenas jorobadas que es uno de los atractivos más esperados por los turistas extranjeros.

De retorno avanzamos a la última isla.

### **Jambelí**

Ubicada a 30 minutos en lancha desde Puerto Bolívar. Esta es la playa de mar abierto más grande del archipiélago de Jambelí y también la más poblada; en ella se cuenta con varios restaurantes, lugares de hospedaje, recreación y deportes acuáticos; de agradable clima y paisajes tropicales. Además Jambelí cuenta con un museo marino, conocido como Geo-Mer, espacio donde el visitante puede conocer la fauna marina en una muestra que incluye corales, moluscos, hueso de ballenas, crustáceos, etc.

Cabe destacar que en el desembarque en cada isla detallada en este itinerario los turistas tienen la posibilidad de adquirir sus *souvenirs*.

Retorno a Puerto Bolívar

## **Opción 2 Tour al Bosque Petrificado de Puyango y Hacienda Bananera de Producción**

### **Orgánica:**

Salida desde Puerto Bolívar con destino al El Bosque Petrificado de Puyango, Reserva Natural, ubicada junto al río Puyango, río que divide las provincias de El Oro y Loja, se encuentra a 111 Km desde la ciudad de Machala.

Durante el recorrido podremos observar troncos de árboles fosilizados, que tienen una edad aproximada de 100 millones de años y es la mayor colección de madera petrificada en el mundo; el ejemplar más grande tiene 2 m de diámetro y 15 m de largo.

En la comunidad de Puyango podremos también adquirir artesanías y *souvenirs* de la zona.

Al retorno de Puyango visitaremos:

La hacienda bananera de producción orgánica INDARTBIO S.A. con sus Productos Motuche Gourmet, para conocer la Fábrica de Mermeladas y Salsas orgánicas a base de banano, maracuyá, mango, papaya. Y a la vez adquirir estos productos.

Retorno a Puerto Bolívar

## **Opción 3: Tour a la localidad de Zaruma y Jocotoco.**

Salida desde Puerto Bolívar al Cantón Zaruma ubicado a 111.70 kilómetros de distancia.

Llegada al Histórico donde podemos encontrar algunos atractivos turísticos como: El Santuario de la Virgen del Carmen, Las casas de Principio de Siglo o Era Republicana, Museo Municipal, Parque Central; el diseño urbano y arquitectura, conjuntamente con el

entorno paisajístico hace de ésta una ciudad única en el mundo, haciéndola merecedora de relevantes títulos.

Luego del centro histórico podremos visitar las Minas de Zaruma y el Cerro y Mirador el Calvario, desde la parte más alta del atractivo se contempla toda la ciudad de Zaruma; el fondo del Río Calera, el Río Amarillo y la ciudad de Portovelo, y toda la cadena montañosa que rodea a Zaruma.

Podemos almorzar en Zaruma para degustar platos típicos como El Tigrillo, y también acudiremos al mercado artesanal que se va a establecer para adquirir algún tipo de *souvenir*.

En la tarde llegaremos hasta el cantón Piñas, para acceder a la Reserva Buena Aventura conocida como Jocotoco que abarca una zona de transición entre los regímenes bioclimáticos húmedos subtropical y húmedo tropical, se encuentra influenciada por cuatro regiones de endemismo en el Ecuador, que son: tierras bajas de Chocó, tierras bajas Tumbesinas, ladera occidental de los Andes y tierras altas Sur Occidentales.

En Jocotoco podemos observar una gran diversidad de aves, anfibios, reptiles, mamíferos, y en flora podemos encontrar orquídeas recorriendo sus senderos.

Retorno a Puerto Bolívar

#### **Opción 4 Tour Puerto Bolívar-Machala:**

Visita al Malecón de Puerto Bolívar, Antiguo Muelle de Cabotaje, Museo Marino.

Visita al Mercado artesanal.

Degustación Gastronómica con productos típicos del lugar.

City tour en la ciudad de Machala.

Recorrido por el Paseo Shopping.

Visita a la hacienda bananera de producción orgánica INDARTBIO S.A.

Retorno a Puerto Bolívar

### **3. Itinerario para la modalidad de Tours Shuttles**

Recorrido de buses mientras dure la estancia del crucero, para ello se deberá marcar un recorrido donde los pasajeros pueden bajarse en las paradas y continuar a la próxima.

- a) Autoridad portuaria de Puerto Bolívar, instalaciones.
- b) Malecón de Puerto Bolívar y sus dos muelles de cabotaje, museo marino, gastronomía local.
- c) Mercado artesanal.
- d) Parque Juan Montalvo, centro de Machala.
- e) Centro comercial Paseo Shopping.
- f) Visita a las Cascadas de Manuel.

Retorno a Puerto Bolívar

## **Conclusiones**

Los paradigmas del desarrollo del turismo de sol y playa se encaminan a modificar la tradicional masificación a través de la diversificación de productos turísticos, la elevación de los parámetros de calidad, incluyendo todo lo relacionado con el medio ambiente.

La proporción del turismo de sol y playa en un modelo tradicional descenderá a favor de otras modalidades. Sin embargo el volumen de la demanda se estima en magnitudes que ameriten mantener su importancia estratégica en lugares que como Puerto Bolívar, poseen condiciones naturales de alta calidad para este desarrollo.

Las cuotas de mercado que alcance Puerto Bolívar como destino de sol y playa dependerán en mucho de las vinculaciones de esta modalidad con los aspectos medioambientales, de la naturaleza y de la cultura.

El otro factor clave será la atractividad de los destinos en su conjunto, donde la singularidad y autoctonía de los productos y actividades turísticas son determinantes para satisfacer las demandas formativas de los turistas del siglo XXI.

Puerto Bolívar cuenta con recursos naturales, histórico-culturales, distancias cortas entre las playas, islas e islotes del Archipiélago de Jambelí, además es punto de partida hacia otros atractivos turísticos, cuenta a la vez con capital humano que mediante una buena formación conllevarían a Puerto Bolívar a ser un reconocido destino turístico tradicional pudiendo generar desarrollo sustentable haciendo ganadores a todos los participantes de la actividad.

## **Recomendaciones**

Implementar promoción enfocada a Puerto Bolívar, y a la vez toda la provincia de El Oro, siendo necesario que dentro de la promoción se informe acerca de los atractivos, recursos y servicios turísticos que ofrecen específicamente Puerto Bolívar.

Siendo lo que más atrae a la gente de este destino es su clima, situación geográfica, su ambiente, atractivos naturales, culturales, la gastronomía, se recomienda promoverlos mediante productos y paquetes turísticos.

Aprovechar el uso y manejo de recursos y atractivos turísticos generando un buen ambiente, lograr la calidad de bienes y servicios turísticos capacitando al talento humano actor de la actividad turística, mejorar la logística del destino para el mejor desenvolvimiento del visitante.

Crear nuevos productos turísticos como los mercados artesanales, fomentar nuevas tendencias y actividades turísticas como el turismo de crucero, la cobertura de rutas temáticas y tener accesibilidad a los bienes y servicios turísticos de esta parroquia porteña, logrando la satisfacción del turista, y generando desarrollo sustentable local a través del fomento de nuevas fuentes de empleo para los habitantes involucrándolos directamente en la actividad turística.

Aplicar un plan de ordenamiento territorial orientado al turismo en la parroquia de Puerto Bolívar, en base a la información con la que contamos en este caso de estudio.

## Bibliografía

- UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA. (1984). *PERFIL SOCIOECONOMICO DE LA PROVINCIA DE EL ORO*.
- Administrador. (26 de Diciembre de 2011). *Jambeli-Costa Rica*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Ubicación de la parroquia en el contexto cantonal: <http://jambeli-costarica.gob.ec>
- Administrador. (26 de Diciembre de 2011). *Jambelí-Costa Rica*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Datos referenciales de la parroquia.
- Administrador. (26 de Diciembre de 2011). *Jambelí-Costa Rica*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Reseña histórica de la Parroquia: <http://jambeli-costarica.gob.ec>
- AFESE. (s.f.). Asociación de Funcionarios y Empleados del Servicio Exterior Ecuatoriano. *AFESE 30 AÑOS*.
- Autoridad de Policía Marítima Nacional. (2010). *DIRNEA, Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos*. Recuperado el 31 de marzo de 2013, de Noticias de Autoridad de Policía Marítima Nacional-DIRNEA 2013: [www.dirnea.org](http://www.dirnea.org)
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (31 de Marzo de 2013). *La Institución. Infraestructura del Puerto*. Machala, El Oro, Ecuador.
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (31 de Marzo de 2013). Puerto Bolívar-Ecuador, Terminal Marítimo Internacional. *Localización Estratégica del Puerto*. Machala, El Oro, Ecuador.
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (31 de Marzo de 2013). Puerto Bolívar-Ecuador, Terminal Marítimo Internacional. *Conectividad*. Machala, El Oro, Ecuador.
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (31 de Marzo de 2013). Puerto Bolívar-Ecuador, Terminal Marítimo Internacional. *Conectividad*. Machala, El Oro, Ecuador.
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (31 de Marzo de 2013). Puerto Bolívar-Ecuador, Terminal Marítimo Internacional. *La Institución, Reseña Histórica*. Machala, El Oro, Ecuador.
- AVANCE. (2011). Mejoras de Puerto Bolívar crean expectativa regional. *AVANCE*.
- Banco Central del Ecuador. (1986). *BOLETÍN DE LA SOCIEDAD ECUATORIANA DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AMERICANOS, TOMO 1. Colección de Revistas Ecuatorianas*. Quito, Pichincha, Ecuador.

- Benalcázar, R. (1989). ANALISIS DEL DESARROLLO ECONOMICO DEL ECUADOR. *Ediciones del Banco Central del Ecuador*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Bibiloni, H. (2008). *Ambiente y Política*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones RAP.
- Bird Life International. (2005). Sites-Important Bird Areas. *Archipiélago de Jambelí*.
- Bustos, F. (2012). La Gestión Ambiental asociada al desarrollo del Turismo. *La Gestión Ambiental asociada al desarrollo del Turismo*. uenca, Azuay, Ecuador: Universidad del Azuay.
- Carrasco García, A. I. (s.f.). El contacto portuario Ecuatoriano. *Visión de Futuro de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar*.
- Casanova, G. (2008). ARGENTINA NUESTRAS EXPERIENCIAS. *REI en Turismo*, 13.
- Dadon, José R. (2005). *Playas y Balnearios de Calidad*. Buenos Aires: Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.
- Ecuador, A. d. (2009). Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar recibió certificación como puerto seguro. *DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS*, 84.
- Ecuador, Costa Aventura. (2011). *Ecuador CostaAventura, Travel and Living Guide*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Ecuador CostaAventura, Travel and Living Guide: [http://ecuadorcostaaventura.com/el\\_oro/santa\\_clara.html](http://ecuadorcostaaventura.com/el_oro/santa_clara.html)
- EL MERCURIO, Manabí. (12 de Diciembre de 2012). En Puerto Bolívar Gobierno concluyó la construcción del Quinto Muelle. *El Mercurio, Decano dela prensa manabita*, pág. 1.
- e-REGitur. (2012). Registro catastral turístico del Ecuador .
- Gallardo Moreno, W. D. (17 de Agosto de 2010). ¿Y el tren para el Oro? *El Universo*, pág. Cartas al Director.
- Hilgert, N. (1998). *Aves de Jambelí*.
- IDRC, C. . (1992). LOS PROCESOS URBANOS DE CUENCA Y MACHALA 1890-1990. *Primera Edición*. Guayaquil, Guayas, Ecuador.
- J. Moreno, F. S. (2008). DISTRIBUCIÓN Y ABUNDANCIA DE LOS RECURSOS PESQUEROS EN LAS ZONAS DE MANGLAR. *Investigación de los Recursos Bioacuáticos y su Ambiente*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Instituto Nacional de Pesca.
- La Provincia de El Oro en 1934. (s.f.).

- Ledesma García, E. (2011). *La Industria Bananera Ecuatoriana*. Machala: Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador.
- Maldonado Santacruz, S. M. (2007). "Propuesta Temática Histórico-Socioeconómica para la Reconstrucción del Malecón de la Parroquia Puerto de Bolívar". *TESIS DE GRADO*. Guayaquil, Guayas, Ecuador.
- Marketsupport. (2006-2013). *Si se puede Ecuador*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Reportajes: <http://www.sisepuedeecuador.com>
- Ministerio de Salud Pública. (31 de marzo de 2013). *Area 2 Machala-Sur Ministerio de Salud Pública*. Recuperado el 31 de marzo de 2013, de Area 2 Machala-Sur Ministerio de Salud Pública: <http://www.area2mspmachala.gob.ec/historia.php#>
- MINISTERIO DE TURISMO DEL ECUADOR. (2009). *e-REGitur registro catastral turístico del Ecuador*. Obtenido de e-REGitur registro catastral turístico del Ecuador: <http://registro.turismo.gob.ec>
- OPINION, Diario Moderno y Profesional. (17 de Julio de 2008). En marcha fiestas patronales de parroquia Puerto Bolivar. *OPINION, Diario Moderno y Profesional*, pág. 01.
- Parrales, S. G. (2013). Ilustre Municipalidad de Machala. *Archivo Histórico de la Ilustre Municipalidad de Machala*. Machala, El Oro, Ecuador.
- Pino, E. A. (2012). *Enciclopedia del ecuador*. Recuperado el 18 de Enero de 2013, de Enciclopedia del ecuador: [www.encyclopediadelecuador.com](http://www.encyclopediadelecuador.com)
- Plan de Acción Turística PAT. (2013). *Plan de Acción Turística PAT*. Obtenido de Plan de Acción Turística PAT: <http://www.planaccesibilidadturistica.es>
- Poma Mendoza, V. A. (2010). *Colección Historiográfica Orense*. Machala: P&C Agencia Editorial 2Mil.
- Puebla, L. C. (02 de 01 de 2013). Muelle 5 Multiproposito de Puerto Bolivar, una de las obras más emblemáticas. *Diario Opinión*.
- Salcedo, C. (2002). VIAJANDO AL PUERTO DE BOLIVAR. *Ensayo Histórico Porteño*. Machala, El Oro, Ecuador.
- Salcedo, C. G. (2002). *VIAJANDO AL PUERTO DE BOLÍVAR*. Machala.
- Salcedo, C. G. (2002). *VIAJANDO AL PUERTO DE BOLÍVAR*. Machala.
- Sánchez Marcelino, F. M. (s.f.). LA COMPETITIVIDAD DE LOS DESTINOS TURÍSTICOS: UN ANÁLISIS CUANTITATIVO MEDIANTE MODELOS

LOGÍSTICOS. APLICACIÓN A LOS MUNICIPIOS EXTREMEÑOS. *LA COMPETITIVIDAD DE LOS DESTINOS TURÍSTICOS: UN ANÁLISIS CUANTITATIVO MEDIANTE MODELOS LOGÍSTICOS. APLICACIÓN A LOS MUNICIPIOS EXTREMEÑOS*. Badajoz, España: Universidad de Extremadura.

Santacruz, R. S. (2009). Propuesta Temática Histórico-Socioeconómica para la Reconstrucción del Malecón de Puerto Bolívar. *Propuesta Temática Histórico-Socioeconómica*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Escuela Superior Politécnica del Litoral.

Silva Reyes, M. R. (2011). “ESTUDIO DE MERCADO PARA CUANTIFICAR LA OFERTA Y LA DEMANDA DE PESCADOS Y MARISCOS EN LA PARROQUIA PUERTO BOLIVAR, PROVINCIA DE EL ORO”. *TESIS DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO COMERCIAL*. Machala, El Oro, Ecuador.

Viajando X ECUADOR. (2011). *Viajando X ECUADOR*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Viajando X ECUADOR: <http://www.viajandox.com/eloro/isla-costa-rica-santa-rosa.htm>

Viajando X ECUADOR. (2011). *Viajando X ECUADOR*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Isla del Amor: <http://www.viajandox.com>

Yépes, P. V. (1999). LAS PLAYAS EN LA GESTIÓN SOSTENIBLE DEL LITORAL. *Cuadernos de Turismo*, 89-110.

## **Web grafía**

Administrador. (26 de Diciembre de 2011). *Jambeli-Costa Rica*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Ubicación de la parroquia en el contexto cantonal: <http://jambeli-costarica.gob.ec>

Marketsupport. (2006-2013). *Si se puede Ecuador*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Reportajes: <http://www.sisepuedeecuador.com>

Ministerio de Salud Pública. (31 de marzo de 2013). *Area 2 Machala-Sur Ministerio de Salud Pública*. Recuperado el 31 de marzo de 2013, de Area 2 Machala-Sur Ministerio de Salud Pública: <http://www.area2mspmachala.gob.ec/historia.php#>

MINISTERIO DE TURISMO DEL ECUADOR. (2009). *e-REGitur registro catastral turístico del Ecuador*. Obtenido de e-REGitur registro catastral turístico del Ecuador: <http://registro.turismo.gob.ec>

Pino, E. A. (2012). *Enciclopedia del ecuador*. Recuperado el 18 de Enero de 2013, de Enciclopedia del ecuador: [www.encyclopediadelecuador.com](http://www.encyclopediadelecuador.com)

Plan de Acción Turística PAT. (2013). *Plan de Acción Turística PAT*. Obtenido de Plan de Acción Turística PAT: <http://www.planaccesibilidadaturistica.es>

Viajando X ECUADOR. (2011). *Viajando X ECUADOR*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Viajando X ECUADOR: <http://www.viajandox.com/eloro/isla-costa-rica-santa-rosa.htm>

Viajando X ECUADOR. (2011). *Viajando X ECUADOR*. Recuperado el 01 de Abril de 2013, de Isla del Amor: <http://www.viajandox.com>

