



Universidad del Azuay

**Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la
Educación**

Escuela de Turismo

**ANÁLISIS DEL TRANSPORTE TERRESTRE
TURÍSTICO FORMAL VERSUS EL
TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO
INFORMAL EN EL CANTÓN CUENCA.**

Trabajo de graduación previo a la obtención del título de

Ingeniero en Turismo

Autor:

Luis Fernando Humala Fernández

Director:

Magister Natalia Rincón del Valle

Cuenca – Ecuador

2019

DEDICATORIA

Este humilde trabajo va dedicado a todos los docentes de la universidad del Azuay, de la carrera de turismo, quienes formaron parte de mi formación académica en especial a mi directora de tesis la Magister Natalia Rincón del Valle, quien supo guiarme académicamente de manera amable y responsable.

AGRADECIMIENTO

Agradezco primeramente a Dios, quien me dio fuerzas y perseverancia para culminar mis estudios. A mis padres quienes depositaron toda su confianza para terminar mi carrera. A mi esposa y a mi hijo quienes fueron eje fundamental de motivación y que jamás dudaron de mi persona para poder obtener este gran logro.

RESUMEN

Durante los últimos cinco años una nueva modalidad de transporte se ha generado en el cantón Cuenca, a pesar de los intentos que han realizado las empresas de transporte inter provincial conjuntamente con las operadoras de transporte turístico terrestre legalmente organizadas, aún no han encontrado una solución para contrarrestar los efectos sociales y económicos que esta nueva modalidad de transporte ha ocasionado, a la vez se ha transformado en una necesidad actual.

La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) como máximo organismo de regularización del transporte terrestre a nivel país, ha ejecutado esfuerzos para poder alcanzar una solución que pacifique a estos tres sectores. Lo pretende este análisis es proponer medidas a esta nueva modalidad de transporte, iniciando nuestra investigación documental con síntesis bibliográfica aplicando técnicas de sistematización bibliográfica, basadas en el tema de la transportación turística terrestre desde un panorama histórico a nivel Mundial, Nacional, concretamente en el cantón Cuenca.

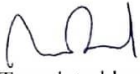
Palabras Claves: Agencia Nacional de Tránsito, desarrollo económico, empresas de transporte turístico, nueva modalidad de transporte, operadoras de transporte turístico terrestre, transportación turística.

ABSTRACT

A new mode of transport has appeared in Cuenca during the last five years. Despite the attempts made by inter-provincial transport companies and legally organized land transport operators, they have not found a solution to counteract the social and economic effects that this new mode of transport has caused and it has become a current need. The Agencia Nacional de Tránsito (ANT), as the maximum land transport regularization agency of the country, has carried out actions to reach a solution that pacifies these three sectors. This work carried out an analysis to propose measures to this new transport modality through a bibliographic documentary investigation based on the terrestrial tourist transportation from a historical panorama at world, national and Cuenca level.

Keywords: mode of transport, touristic land transport operators, tourist transportation.


UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CUENCA
Dpto. Idiomas


Translated by
Ing. Paúl Arpi

CAPITULO I.....	1
1. Turismo y Transporte.....	1
1.1 Historia de la Transportación a nivel Mundial	5
1.2 Los diferentes medios de transportes	8
1.3 Transporte terrestre a nivel mundial.....	10
1.4 Historia del transporte en Latino América	16
1.5 Inicios del turismo en el Ecuador.....	19
1.6 Inicios del Transporte en el Ecuador.....	24
CAPÍTULO II.....	28
2. LAS REDES VIALES	28
2.1 Antecedentes históricos Qhapaq Ñan.....	28
2.2 El camino del Inca en el Ecuador.....	30
2.3 La carretera Panamericana o denominada E35.....	34
2.4 La red vial en el Ecuador	35
CAPÍTULO III	41
3. EL TRANSPORTE TURÍSTICO FORMAL E INFORMAL EN EL CANTÓN CUENCA	41
3.1 Historia del transporte turístico en el cantón Cuenca.....	41
3.2 Antecedentes del transporte turístico informal	48
3.3 Problemática que ocasiono el levantamiento de Transportes ATRAIN Alianza con microbuses desde el punto de vista Unittra.....	52
3.4 Propuesta presentada por la Cámara de Turismo del Azuay con respecto a la legalización de las busetas de transporte masivo de pasajeros.	53
CAPÍTULO IV	56
4. LA LEY DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE	56

4.1 Ley de transporte turístico terrestre vigente ANT	56
4.2 El surgimiento de la ANT y la gestión del transporte	72
CAPÍTULO V	73
5. CATASTROS Y OPERADORAS DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS	73
5.1 Catastro del transporte turístico terrestre en la ciudad de Cuenca, según al estudio de “El transporte turístico terrestre de la ciudad de Cuenca, desde una perspectiva histórica a una herramienta de apoyo para la actividad turística”.....	73
5.2 Listado de compañías de transporte terrestre turístico legalmente registradas en el cantón Cuenca de acuerdo a la Agencia Nacional de Transito	76
5.3 El Ministerio de Turismo y su listado de compañías de transporte terrestre turístico legalmente registradas en el cantón Cuenca	78
5.4 Cuadro comparativo de operadoras de Transporté Turístico legalizadas en el cantón Cuenca.....	82
5.5 Requisitos para el registro de Transporte Terrestre Turístico	85
5.6 Requisitos constituir una agencia de servicios turísticos	87
5.7 Operadoras de turismo que prestan el servicio de transporte masivo de pasajeros en el cantón Cuenca	89
5.8 La informalidad del transporte turístico desde el punto de vista del transporte público.....	104
5.9 El transporte masivo de pasajeros en el Azuay desde el punto de vista de la Agencia Nacional de Transito	105
5.10 Publicaciones de medios de Comunicación que informan sobre la presencia de una nueva modalidad de transporte en el cantón Cuenca.....	106
CAPÍTULO VI	111
6. SOLUCIONES AL TRANSPORTE INCONSECUENTE EN EL CANTÓN CUENCA	111

6.4 Causas que influenciaron a la formación de una nueva modalidad de transporte diferenciado	115
6.5 Aplicación al instructivo que regula el transporte terrestre turístico	117
6.6 Alternativa de Implementar de un terminal terrestre satélite en el cantón Cuenca	123
7 Conclusiones.....	125
Anexos:	132
Bibliografía.....	137

CAPITULO I

1. Turismo y Transporte

Conceptos y Definiciones

Desde los orígenes de la actividad turística, el turismo se ha relacionado con el desarrollo del transporte y la movilidad. Igualmente, los precursores de la escuela humanística, Walter y Krapf, (1942) la definen como “un conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y la permanencia temporal de personas fuera de su lugar de residencia habitual, sin que sean motivados por el lucro” cabe mencionar que Cuervo “(1967) menciona al turismo como un conjunto bien definido de relaciones, servicios e instalaciones que se generan en virtud de ciertos desplazamientos humanos”.

La actividad desde un punto de vista de la teoría general de los sistemas, Leiper (1979) lo puntualiza como “un sistema abierto, de cinco elementos, interactuando en un amplio medio ambiente. Siendo estos elementos: uno dinámico, el turista; tres geográficos: la región generadora, la ruta de tránsito y la región de destino, y un elemento económico, la industria turística”

Históricamente, la actividad turística se encuentra íntimamente ligado con el desarrollo del transporte, ya que, por definición el turismo significa el desplazamiento de personas fuera del lugar de residencia habitual como lo indica Padilla (1980) al turismo “como un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que, fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejercen ninguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de importancia social, económica y cultural”..

Por definición general, el turismo también involucra desplazamientos o movilizaciones fuera del lugar de su residencia habitual. Autores como Burkart y Medlink (1981) definen al transporte como "el medio de alcanzar el destino turístico y también el medio de moverse dentro del propio destino". Tenemos claramente la concepción de que al transporte se lo acredita como la necesidad creada por el hombre de moverse o mover

cargas de un lugar a otro de forma eficiente y rápida. Retomando reseñas historias el desplazamiento siempre formo parte de la conducta humana dentro de los factores que influían esta necesidad están conocer, experimentar, vivir aprendiendo y descubriendo, es el traspasar barreras.

Hablar de movilización turística es sinónimo de generar desarrollo económico en una de las industrias más conocidas a nivel mundial, de tal manera que el turismo se han transformado en uno de los ingresos más sostenibles para muchos países a nivel mundial considerándose en la actualidad en Sousa (2002) lo puntualiza a este acto como “uno de los fenómenos económicos y sociales más destacables del siglo XX” .

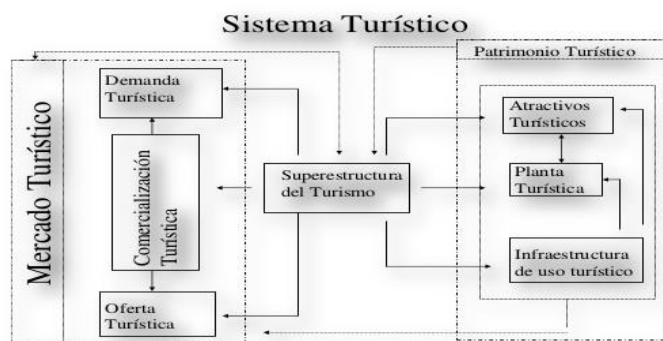
Autores en la actualidad ponen al transporte colectivo en la cúspide del desarrollo de una localidad, Gutiérrez (2003) menciona que “para ello es necesario un modelo de desarrollo para el transporte urbano capaz de discernir una nueva movilidad para una nueva ciudad y una nueva sociedad. Un transporte sustentable, no sólo ambientalmente, sino también económica y socialmente”

La movilidad es una cualidad o atributo de los individuos referente a su capacidad de movimiento. Abbagnano (2004) en su libro, El diccionario de Filosofía, la define como “...un cambio o proceso de cualquier especie”

En la actualidad Cabanilla (2004) especifica que “el turismo es un sector con diferentes temporalidades, marcadas por diferentes razones como el clima, los períodos vacacionales, etc. Tanto en los mercados receptivos como emisivos”.

Ilustración 1

Sistema Turístico



Fuente: (Cabanilla, 2004)

La Organización Mundial del Turismo (O.M.T.) (2005-2007) siendo esta la máxima autoridad en la materia turística define al turismo como “un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico.

Al presente, se constituyen otros aspectos como son el desplazamiento diario metropolitano, Sanz (2008) se enfatiza, que el medio lo favorece, es decir el transporte, o bien se pone el acento en el soporte material que lo propicia, es decir, la infraestructura que admite su desplazamiento, las redes de carreteras, y los servicios con él relacionados

Es notable apreciar en las definiciones antes mencionadas en común la palabra “desplazamiento” esta se presenta como un referencial principal para lograr desarrollar turismo, por lo tanto, el propósito de los medios de transporte ligado con del sistema turístico es permitir la movilización o desplazamiento del turista, esto alcanza que estos medios accedan al lugar donde se ubican los atractivos turísticos. Para poder desarrollar una actividad turística en una zona debe poseer por lo menos alguna de las siguientes características o variables:

1. Trazado de líneas férreas
2. Autopistas
3. Rutas Aéreas
4. Rutas Marítimas

El transporte es un factor determinante al producto turístico, según Cooper (2007) “representa el medio de llegar al destino, es un medio necesario para los desplazamientos dentro del destino visitado y en un número reducido de casos, la propia atracción o actividad turística”

La Unión Internacional de Transporte Público (UITP) (2007) “al proporcionar movilidad a todos los ciudadanos el transporte público contribuye al éxito de las políticas de inclusión social”

En la actualidad Mateu (2008) unifica al “transporte a un sistema formado por múltiples elementos, siendo tres los fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la

empresa de servicio que viene a constituir la actividad previamente dicha. Estos elementos están interrelacionados entre sí, pues ninguno es útil sin que los otros existiesen.”

Siguiendo a Rodríguez (2013), los transportes están estrechamente conexos con los cambios socioeconómicos de los países, comenzando en la revolución industrial, asimilando que la movilidad de las personas, mercancías y los niveles de accesibilidad territorial se convertirán el núcleo de esta relación. El buen desarrollo de estos ha consentido que las personas puedan desplazarse de un lugar a otro por diferentes motivos estos sean estudio, trabajo, recreación, deporte, ocio, etc. etc. Lo que contribuirá también a distribuir regionalmente la población, las industrias y los ingresos.

Anaya Tejero (2015) concreta el transporte “como toda actividad encaminada a trasladar productos desde un punto de origen hasta un punto de destino”.

Conjuntamente, el incremento del turismo ha sido favorable para desarrollar medios de transporte, esta demanda progresiva turística ha consentido potenciar el servicio de los distintos medios de transporte y perfeccionar la calidad de los mismos. Su demanda se vuelve cada vez más exigente y sofisticada, los turistas modernos van en busca de calidad, servicio y buenos precios en sus desplazamientos. Es importante detallar, que a todo lo mencionado anteriormente también ha influido la fuerte competencia que existente en el mercado actual lo que ha generado la necesidad de diferenciar sus productos mediante reducción de costos y la oferta a los consumidores brindando una mayor calidad.

Desde otra perspectiva de pensamiento, es indispensable tener en cuenta la importancia que genera el impacto creado por la ausencia de cualquier tipo de medio de transportación a los distintos sitios turísticos. Como por ejemplo razones climáticas, geográficas, bélicas, o diferentes situaciones que imposibiliten el acceso a los atractivos turísticos, puesto que si la transportación se dificulta o muchas de las veces llegara a suspenderse ninguna de las dos actividades podría realizarse, emparejando de esta manera la relación entre atractivo y transporte.

Si tenemos en cuenta el término relación, de nada serviría tener instalaciones, servicios, infraestructuras si no existen medios de transporte para desplazarse y llegar al sitio deseado por ningún turista de manera global, si tan sólo por un momento nos adentramos al mundo de un turismo de lujo y alta categoría y se imagina un lugar

con atractivos turísticos únicos, en donde se satisfagan las necesidades del turista y no se contara con transporte, aparece inmediatamente la siguiente interrogante ¿ De qué nos vale tener el atractivo turístico más lujoso, con estándares de servicio de calidad sumamente altos que satisface la expectativa del cliente, caso Dubái, Emiratos Árabes Unidos, si no hay manera de llegar a ello, considerando que estén dadas las condiciones humanas? Esta es la ideología manejada y sostenida Anaya Tejero (2015) en donde asemejan criterios, y sigue estando presente en sus posturas el medio de transporte cuando plantean el desplazamiento.

1.1 Historia de la Transportación a nivel Mundial

La trasportación se remonta al siglo XIX, los desplazamientos para esta décadas se generaban por diferentes necesidades y solamente en pocas ocasiones por motivos vacacionales, normalmente los viajes se trastornaban en rudimentarios, largos y hasta muchas de las veces lentos, puesto que se realizaban únicamente a caballo o en carruajes y cuando se trataba de trayectos largos la única opción era el transporte marítimo o en vías fluviales, este medio de transporte marítimo para esta época estaría conformado por un velero que su utilización muy pocas veces.

La relación existente entre turismo y transporte tomarían auge parte a inicios del siglo XVI cuando los mineros alemanes, por medio del transporte subterráneo, este era realizado con vagones que se apoyaban sobre dos series de maderas planas, las iniciativas de utilizar maderas planas darían paso a dar forma al nacimiento del ferrocarril como tal.

En el siglo XVIII, cuando se sustituyan por primera vez los maderos por lingotes largos de hierro, este gran paso en la innovación de tecnologías férreas, sería un gran elemento para dar a surgir nuevas ideas y al mismo tiempo que se incorporó la rueda con llanta o el tan llamado cerco metálico para estas épocas.

Posteriormente de la introducción de la máquina de vapor, en 1770 por parte de Watt, en ese mismo año se monta la primera locomotora de vapor de Richard Trevithick el 13 de abril de 1771 en Inglaterra, cuyo cometido fue el del transporte de viajeros por primera vez en el mundo a una velocidad superior al paso del hombre

este cometido serio uno de los grandes pasos que daría el transporte dentro de la actividad turística.

El 21 de febrero de 1804 se consigue por primera vez en la historia del transporte férreo poder el arrastrar cinco vagones por medio de una locomotora de vapor durante 15.5 Km y a una velocidad no superior a los 8 Km/h.

Es el 25 de septiembre del año 1825 cuando el inglés George Stephenson crea una potente locomotora de vapor sería capaz de arrastrar seis vagones, cargados de hierro y carbón, junto con treinta y cinco diligencias y veinte carrozas ocupadas por 400 viajeros provistos de sus correspondientes billetes; esta es la primera vez en la historia del ferrocarril que una compañía establece tarifas comerciales, horarios y un trayecto convencional.

El 15 de abril de 1830 en Inglaterra, se inaugura la primera línea de ferrocarril del mundo uniendo las ciudades de Liverpool con Manchester. En mencionada línea ferroviaria la locomotora que era utilizada para realizar el transporte era capaz de llegar a la velocidad de 16 Km/h.

En los años de 1830 sería la época perfecta para dar origen a la era del ferrocarril a nivel mundial, con la correspondiente incidencia en la economía de los países. El tráfico de turistas o viajeros se intensificó de tal manera que este medio de transporte sería uno de los más aclamados para esta época. La velocidad no sobrepasaría las 20 millas/h. El carbón, mercadería y otras mercancías se transportaban de una estación a otra mucho más rápido, volviéndolo un servicio de carga y pasajeros mucho más eficaz y confiable que por transporte fluvial

Los ingresos se convertirían en una renta firme, pese al capital invertido y el rápido envejecimiento de las primeras máquinas. Instantáneamente se inició a implantar líneas ferroviarias en países con potencial económico tales como E.E.U.U., Francia, Bélgica, Canadá, Italia y Alemania. Para España no será hasta el año 1848, lugar propicio donde se instaure la primera línea ferroviaria peninsular, con la apertura de la línea Barcelona-Mataró, habiéndose realizado con anterioridad en Cuba la primera línea ferroviaria española.

Para finales del siglo XIX los ferrocarriles estarían establecidos fijamente como medio de transferencia esencialmente en Europa y los Estados Unidos, los mismo eran manejados ya no solamente como un medio de transporte convencional, los mismo aportarían al Turismo por visitantes de la época para concurrir a los museos y visitar los monumentos por razones de esparcimiento, científico, recreación, estudio, etc. Consecutivamente, surgen los primeros vehículos, uno de estos grandes ejemplos es el primer vehículo a vapor fue el Fardier, creado por Nicolas-Joseph Cugnot.

Ilustración 2

El Fardier, Réplica de la locomotora de Richard Trevithick de 1801



Fuente (Casucci, 1981)

Casucci (1981) en su libro Automóviles de época alega que para 1815 Josef Božek, construiría un auto con motor propulsado a aceite. El pasar de los años permitiría que la tecnología avanzara considerablemente, es así que en 1892 Rudolf Diesel obtiene una patente referente a una "nueva máquina térmica racional" este tendría un rendimiento térmico mayor que el del motor de gasolina, el automóvil llegaría a convertirse como medio de desplazamiento y con el transcurrir del tiempo llegaría a ser uno de los transportes con características turísticas más importantes con por excelencia, puesto que es un medio de transporte no regular, no tiene ni horario, ni ruta establecida si el mismo no pertenece a ninguna línea de transporte en particular.

1.2 Los diferentes medios de transportes

Según Burkart & Medlink (1981) el sistema de transporte se puede analizar en función de tres partes:

De acuerdo al medio:

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| A. Rutas aéreas controladas, | C. Canales carreteras |
| B. Rutas marítimas, | • Vías de ferrocarril autopistas. |

De acuerdo al tipo de vehículo:

- | | |
|------------|-----------------------|
| A. Aviones | D. Autobuses |
| B. Barcos | E. Vehículos privados |
| C. Trenes | |

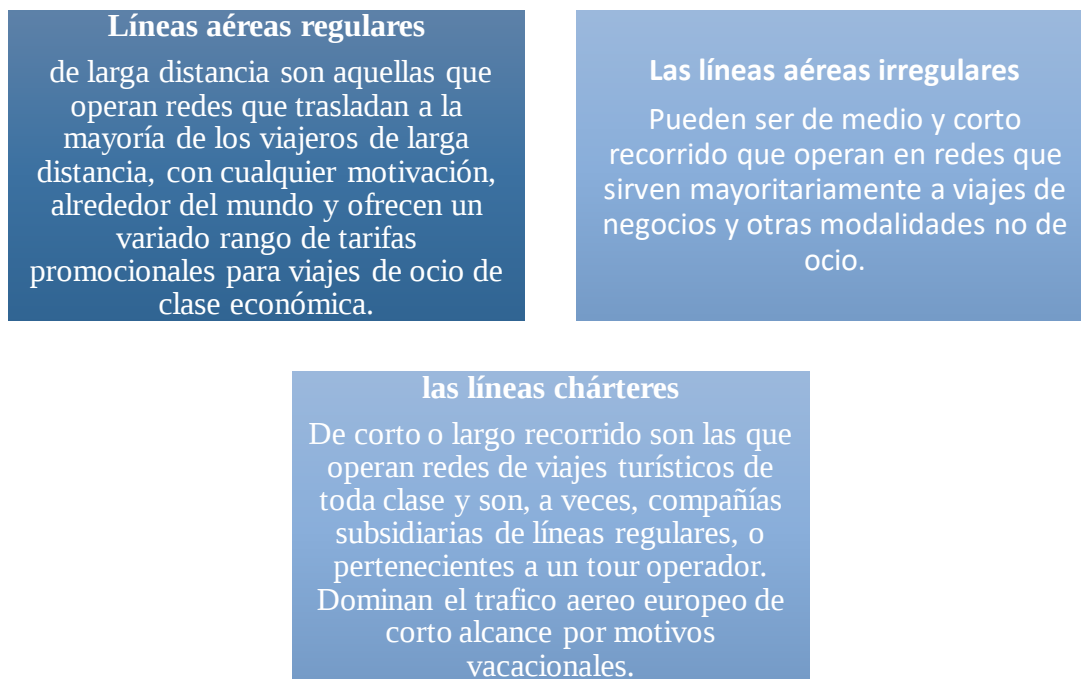
Según el tipo de Terminales:

- A. Aeropuertos
- B. Estaciones marítimas o puertos
- C. Estaciones de trenes
- D. Estaciones de autobuses
- E. Garajes aparcamientos

Los medios de transporte fundamentales son:

Ilustración 3

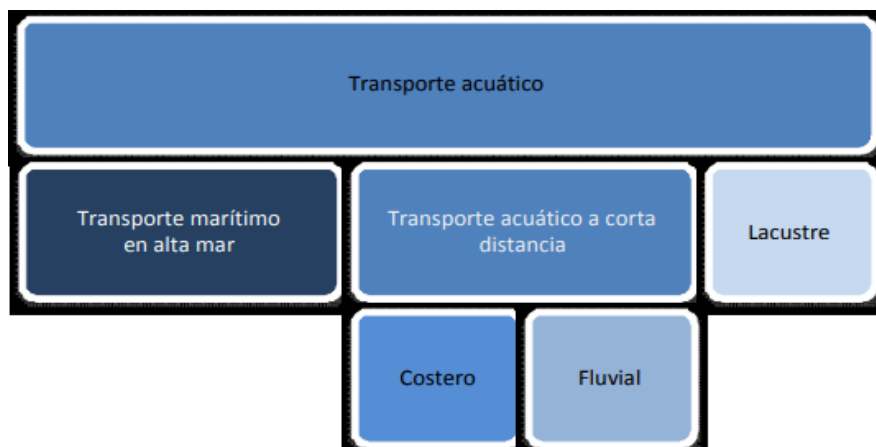
Transporte Aéreo



Elaborado: Autor

Ilustración 4

Transporte Acuático

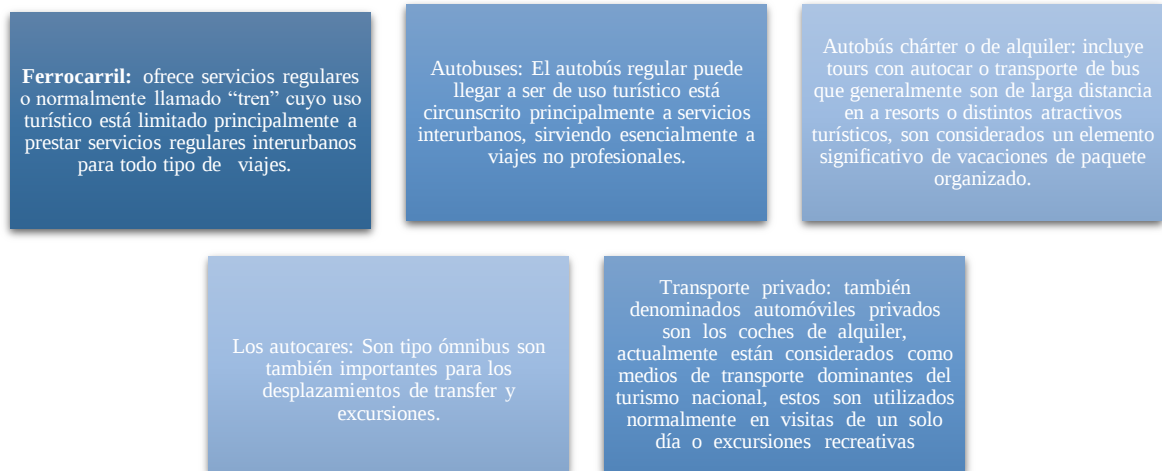


Fuente: CEPAL 2007

Transporte Terrestre

Ilustración 5

Tipos de Transporte terrestre



Elaborado por: Autor

1.3 Transporte terrestre a nivel mundial

De acuerdo al libro de Historia de los transportes en el mundo , habría sido la aparición de las primeras ciudades del periodo Mesopotámico, cuando el individuo aún era categorizado como agricultor y sedentario empezó a convivir con el hombre nómada y cazador, hasta entonces opuestos. De esta manera, surgió la necesidad de intercambiar productos y por ello se establecieron diplomacias entre ciudades estrictamente por motivos comerciales. Precisamente, el transporte de mercancías se tornaría indispensable para el intercambio o la compra - venta, se empezó a dar forma, y de este modo surgieron las primeras carreteras calculadas y conservadas para uso público. Estas carreteras o caminos fueron las denominadas Veredas Reales o Imperiales, que a su vez forjaron la posibilidad de recaudar recursos económicos mediante la aplicación de tasas que gravaban dichas actividades comerciales.

Pero es hasta el siglo XVIII cuando se originó la primera gran revolución en el transporte con la aparición del transporte sobre rieles (ferrocarriles). Este tipo de transporte generado por ferrocarril estaba diseñado al principio de la adherencia “acero con acero” y en el del guiado, que exige que el material rodante recorra un camino prefijado y establecido.

Esta restricción que se impone a los grados de libertad del movimiento del vehículo ofrece serios inconvenientes desde el punto de vista de la explotación, ya que los adelantamientos y cruces tan sólo pueden realizarse por medio de aparatos situados en lugares fijos.

Sin embargo, esta característica tan especial no ha imposibilitado que el ferrocarril haya tenido una formidable proyección en todo el mundo, hasta el punto de ser considerado como uno de las ideas más importantes de la raza humana en la historia del transporte. Concretadas las relaciones entre el transporte y el turismo, se traza el enlace de la tecnología del transporte para el sector de los viajes, el cual simboliza para muchos países una fuente de ingresos importantes dentro de su economía.

Nicolás Sauvage, de nacionalidad francesa, fundó en 1640, la primera compañía de taxis en la calle Saint-Martin en París. Su labor comenzó con veinte carrozas. En la casa de Sauvage se hacía gala una imagen de San Simón, por lo cual en Francia era normal denominar simones a los primeros coches-taxis. Para el año 1703, la policía francesa oficializó su circulación y le otorgó a cada uno un número para poder desempeñar dicha función.

Ilustración 6

1640, Nicolas Sauvage y su primera compañía de taxis en París



Fuente (Solis, 2012)

Es el genio Blaise Pascal, célebre matemático y pensador francés, en 1661, quien propuso un sistema de carrozas que circularan en trayectos determinados en París a intervalos regulares, por un precio económico. Es el 19 de enero de 1662, cuando el Consejo del Rey les otorgó finalmente a los financieros del proyecto la autorización legal de establecer la circulación de carrozas públicas en la ciudad de París y alrededores.

En los años de 1825, Stanislas Baudry, un antiguo coronel del ejército imperial francés, le nace la idea de integrar en servicio unos vehículos derivados de las diligencias anteriores, que podían transportar alrededor de unos quince pasajeros, incluido el cobrador, quizás podríamos llamar a esta época, el surgimiento del Ómnibus, ya que al poseer un espacio más amplio y al transportar grandes masas de personas al mismo tiempo seria el incentivo perfecto de grandes innovaciones a futuro.

Ilustración 7

Primer vehículo colectivo arrastrado por caballos la foto data de los años 1825-1826, capacidad de hasta 15 pasajeros

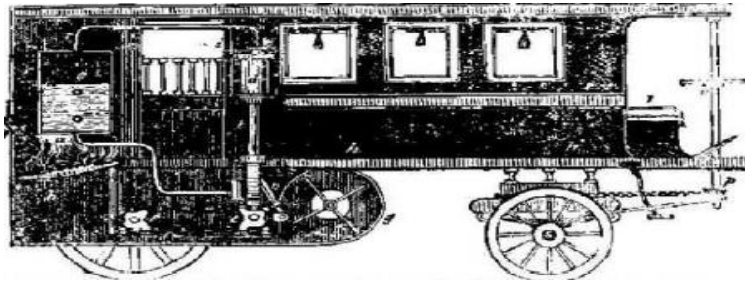


Fuente: (Solis, 2012)

En 1831, Walter Hancock de nacionalidad inglesa, suministró a su país del primer autobús de motor. Este funcionaba con un motor de vapor, podía trasladar hasta un máximo de diez pasajeros. Fue puesto en servicio, de forma empírica, entre Stratford y la ciudad de Londres el mismo año de su fábrica y se lo bautizó el Infant.

Ilustración 8

Prototipo original del Infant la imagen data del año 1831



Fuente: (Solis, 2012)

En 1832, John Stephenson, construye el primer tranvía urbano, en Nueva York, entre Manhattan y Harlem. En 1852, Èmile Loubat tuvo la idea de encastrar los rieles en la calzada, invento con el cual se construyó la línea de la Sexta Avenida de Nueva York en ese mismo año.

Sin duda alguna, el cambio tecnológico generado en los viajes empezó a raíz de la llamada “revolución industrial” en el siglo XVIII exactamente cuándo se genera la construcción de canales de navegación para el transporte fluvial y la invención de los ferrocarriles; en el año 1840 se crea la primera agencia de viajes por el viajero Thomas Cook, utilizando como medio de transporte los ferrocarriles, los mismos que cubrían rutas de cortas distancias para esta época; consecutivamente en el siglo XIX entre 1850 y 1873 Europa afrontó un periodo de notable desarrollo económico vinculado con el auge de varias ramas productivas y al desarrollo del ferrocarril.

En 1862 el ferrocarril de cremallera inventado por el suizo Niklaus Riggenbach, estaba destinado a transitar por vías con una pendiente superior al 6%. Para poder armarlo se inspiró en el sistema del inglés “John Blekinsop.” La Blekinsop, era una máquina de caldera común, no tubular, era una locomotora para trenes de mercancías, que funcionaba a una velocidad muy reducida y, además, circula por vías de cremallera. El primer monorraíl o mono carril se fundó en

Irlanda a finales del siglo XIX. Se trataba de un transporte compuesto de vehículos que circulan por una plataforma de rieles o vigas, por lo general estaba elevada sobre la superficie.

Hay dos tipos básicos de mono carriles:

1. El mono carril suspendido: se caracteriza porque los vehículos cuelgan bajo la estructura.
2. El mono carril sustentado: no es más que los vehículos apoyando sus ruedas sobre los rebordes interiores de los rieles.

Es a partir de 1873 que el ritmo de crecimiento disminuyó radicalmente y sólo pudo recuperarse en virtud de importantes avances en el área de la energía eléctrica y los motores, la química orgánica y los productos sintéticos, la máquina de combustión interna.

Para el año 1875 que aparece por primera vez un sistema de movilidad denominado tranvía el mismo fue ingeniado por el inglés John Outram. Sería uno de los vehículos que modernizaría la movilización de gente, es decir estaría destinado al transporte masivo, este nuevo medio circulaba sobre rieles de fundición y era tirado por dos caballos; se llegaría a decir que no tuvo éxito, la fuerza que ejercía los dos animales aun no era suficiente para alcanzar una velocidad que compitiera con los automóviles ya ingenizados en épocas atrás.

Ilustración 9

Tranvía de Mulas año 1985



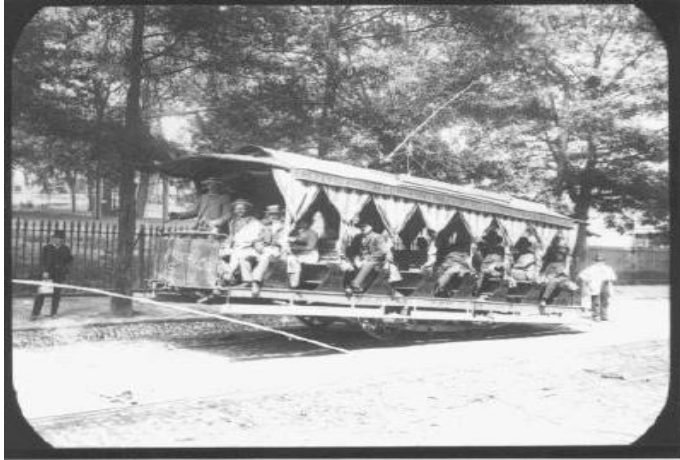
1885. — Tranvía de mulas, pasando por el muelle.

Fuente: (Solis, 2012)

En 1888 la primera línea de tranvía eléctrico sería construida, dando crédito al norteamericano Frank Spague. Este vehículo fue antecedido por algunos prototipos de demostración casos como el de Siemensy Halske en Berlín en 1879, y el de Edison, en Menlo Park, en1880.

Ilustración 10

Primera Línea de Tranvía Eléctrica



Fuente: (Solis, 2012)

El 18 de marzo de 1895 aparece el primer autobús con motor a gasolina construido por la firma alemana Benz y puesto en funcionamiento el mismo año, este cubriría una línea de 15 kilómetros al norte de Renania septentrional-Westfalia, Alemania, su motor era capaz de movilizar de 6 – 8 pasajeros, su modificación variaría en que su conductor iría en la parte de afuera.

Ilustración 11

Primer autobús con motor a gasolina circulando por las calles de Renania – Alemania 1895



Fuente (Solis, 2012)

A finales del siglo XX surgen los trenes de alta velocidad los mismos que recorren largos trechos prácticamente intentan competir con el transporte aéreo. Los más conocidos son el TGV (Train à GrandeVitesse) de origen francés que en español es “Tren de alta velocidad” y el tren bala japonés. Los Japanese National Railways (Ferrocarriles Nacionales Japoneses) fueron reconocidos por su línea de gran velocidad entre el tramo Tokio-Osaka (tenía alrededor de unos 515 km de distancia que recorrer) ruta establecida el 1 de octubre de 1964. La velocidad máxima que logran alcanzar estos trenes-bala es de 210 km/h. Los estudios revelan que los trenes de alta velocidad (TGV) dieron su origen en Francia en 1967, año en que se fundó el primer tren de turbina de gas, denominado TGS (Teoría General de Sistemas). Para el año 1978 fue entregado el primer tren eléctrico TGV. El TGV llegaría alcanzar en la actualidad los 260 kilómetros por hora. Solís(2012, págs. 67-69)

1.4 Historia del transporte en Latino América

La historia del transporte terrestre en América Latina se remonta a épocas de las obras de nuestros antiguos aborígenes, algunos siglos atrás con la llegada de los españoles a tierras americanas, serian ellos quien propiciaran sistemas o rutas viales propios con características Europeas, más un para aquellos años América poseía uno de los destacados sistemas viales más sofisticados de esta época y que aun así conserva en la mayoría de kilómetros de américa latina , el famoso Qhapaq Ñan o camino del Inca , esto sería unos pequeños referenciales, aun es difícil abordar el tema de trasportación en Latinoamérica porque data de cientos de años atrás.

No obstante, el renacimiento del transporte en América Latina toma práctica en la década de 1930, pero tuvo su verdadero despertar en la época de la postguerra. De acuerdo a datos de la CEPAL (1987) Resulta muy curioso, “constatar que el primer ferrocarril español fue a la vez el primero de América Latina, y que inauguró sus servicios sobre una vía de seis leguas y media entre La Habana y Bejucal, en Cuba, precisamente hace 150 años, el 19 de septiembre de 1837. La historia de los ferrocarriles en América Latina estuvo siempre muy ligada a las capitales y la ingeniería inglesa, francesa y norteamericana. Este primer ferrocarril no fue una excepción, ya que fue financiado por un banquero inglés y su construcción dirigida por un ingeniero norteamericano. La construcción de los sistemas ferroviarios en los países de América Latina se llevó a cabo a partir de mediados del siglo pasado, y en 1913 estaba en explotación aproximadamente el 60% de

las líneas. Efectivamente, durante muchos años (1860 - 1920), la idea de construir un ferrocarril que uniera América del Norte con Centro y Sudamérica estuvo presente en los círculos gubernamentales y profesionales de las tres Américas. La idea surgió en medios diplomáticos de los Estados Unidos de Norteamérica. Hay que recordar que aquellos años eran también los de la época dorada en la construcción de los ferrocarriles norteamericanos y los tiempos en que el camino de hierro gozaba de una gran popularidad como elemento de colonización.”

Ilustración 12

Evolución de las redes de ferrocarriles en América Latina (1945- 1980)

AMERICA LATINA: EVOLUCION DE LAS REDES DE FERROCARRILES (kilómetros)					
País	1945	1950	1960	1970	1980
Argentina	42 578	42 865	43 923	39 905	34 077
Bolivia	2 343	3 081	3 470	3 284	3 628
Brasil	35 280	36 681	38 339	30 100	28 671
Colombia	3 064	3 060	3 562	3 436	3 403
Chile	8 188	8 497	8 685	6 862	6 303
Ecuador	1 124	1 125	1 152	1 008	965
Paraguay	499	499	499	441	441
Perú	2 875	3 097	2 934	2 242	2 099
Uruguay	3 005	2 991	2 982	2 975	3 005
Venezuela	997	997	474	226	268
Subtotal	99 953	102 892	106 020	90 479	82 860
Costa Rica	630	655	655	655±/	655
Cuba	5 062	5 062	4 784	4 580±/	4 382
El Salvador	617	602	586	590±/	602
Guatemala	814	867	867	900±/	927
Honduras	505	539	539	370±/	205
México	22 849	22 809	23 369	19 868	20 058
Nicaragua	381	380	403	375±/	345
Panamá	148	148	144	131±/	118
Santo Domingo	270	270	270	270±/	270
Subtotal	31 276	31 332	31 627	27 739	27 562
Total	131 229	134 224	137 647	118 218	110 422

Fuente: CEPAL, *El Transporte en América Latina, 1965*, cifras para los años 1945, 1950 y 1960; *Anuario Estadístico de ALAL*, cifras para los años 1970 y 1980, y cifras de elaboración propia para corregir ciertas discrepancias y completar información.

±/ Estimaciones CEPAL.

Fuente: (CEPAL, 1987)

Es importante mencionar que la red ferroviaria continuó hasta la década de 1950, registrándose hasta entonces el mayor incremento hasta los años 30. Desde el punto de vista del tipo de servicios al que el transporte ferroviario estaban destinados, se pueden distinguir los cuatro tipos siguientes:

1. Los primeros eran aquéllos contruidos para conectar diferentes centros mineros o agrícolas directamente con los puertos de exportación, muchos de estos tuvieron como inspiración en los de los tiempos coloniales y lo más relevante es que seguían las rutas precolombinas.
2. Aquellos que se construyeron para unir puertos con las ciudades capitales para de esta manera facilitar las importaciones.
3. Por otro lado, otros fueron los motivados por las necesidades de colonización, desarrollo y anexión de regiones aisladas.
4. Por ultimo quedaban los destinados a unir algunos centros poblados o de producción de poca relevancia con la costa. Nada estuvo más lejano del desarrollo ferroviario latinoamericano que el pensamiento global e íntegro de sistemas nacionales, armados a través de planes delineados previamente.

Pero que sucede con el transporte terrestre masivos en América Latina. En 1970 el Estado todavía participaba como operador del transporte colectivo en varias ciudades de la región. La intervención del Estado en el transporte influía de manera importante, especialmente en la parte social. lo que se pretendía era asegurar a las familias de menores ingresos con un medio de transporte para poder movilizarse. No obstante, el cargo del Estado en su generalidad, fue inferior en comparación con el sector privado y en general, de acuerdo con el texto tomado de Ian “El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte”, Thomson (2001, págs. 56-65), la operación por parte del Estado condujo a una administración ineficiente y a un déficit muy significativo.

El transporte público en el mundo se encuentra en un momento crucial de su desarrollo, con tendencias de gran magnitud como son el crecimiento urbano, los cambios demográficos y de estilo de vida, la globalización de la economía y el acceso generalizado a nuevas tecnologías que afectan cada vez más a nuestro sector. Ahora es cuando debemos ser proactivos e identificar una serie de soluciones específicas a fin de que el sector tenga las armas para afrontar de manera efectiva estos retos en el futuro. Finalmente concluye que siendo el sector transporte crítico en cuanto a los futuros avances económicos, sociales y medioambientales, es deber de todos los gobiernos y empresas de todos los sectores involucrado, comprometerse a seguir políticas y

programas destinados a mejorar las tendencias actuales de movilidad y cambiar radicalmente nuestros hábitos actuales de consumo y producción” Guevara (2007, págs. 2-4)

1.5 Inicios del turismo en el Ecuador

De acuerdo a la publicación de la Revista Católica de la Diócesis de Cuenca (Cuenca, julio 1932) “La llegada de Elia Liut y El Telégrafo I, todavía faltarían otras dos décadas para dialogar de la inauguración de la aviación comercial a Cuenca. Esta última requería de un aeropuerto que facilitara los arribos a la ciudad”. El aeropuerto, sería fruto de la compañía Pan American-Grace Airways.

De acuerdo un estudio de factibilidad para la creación de una operadora de ecoturismo en la ciudad de Otavalo menciona que el turismo en Ecuador comienza a partir de los años 1940 la iniciativa de una actividad turística comienza con relación a incorporar al país la primera línea domestica SEDTA (Servicio Ecuatorianos de Transportación Aérea) es importante mencionar que los servicios se obstaculizaron a raíz de la segunda guerra mundial. Tuvi Mendoza (2008, págs. 8-15)

PANAGRA, en 1940 había logrado un contrato con el gobierno de Ecuador para dar el mantenimiento a los aeropuertos del país

En el argumento del contrato anterior, PANAGRA, fue la empresa encomendada de localizar en la ciudad de Cuenca el lugar más apropiado para la construcción del aeropuerto y consiguió los terrenos necesarios. El Municipio participo en la nivelación del terreno y en la afirmación de la pista de lastre y sobretodo el mantenimiento estuvo en sus manos. Los recursos con los que contó al principio el Aeropuerto fueron nada más que una “casa de aeropuerto”, un radio transmisor, una caseta para el reservorio de combustible de avión y mecheros de querosene para un eventual aterrizaje nocturno. Salcedo(2008, págs. 13-14)

PANAGRA quien fue la empresa inicial en hacer viajes a las distintas ciudades del Ecuador, entre sus destinos se encontraban ciudades como: Cuenca, Loja, Quito, Guayaquil y Esmeraldas.

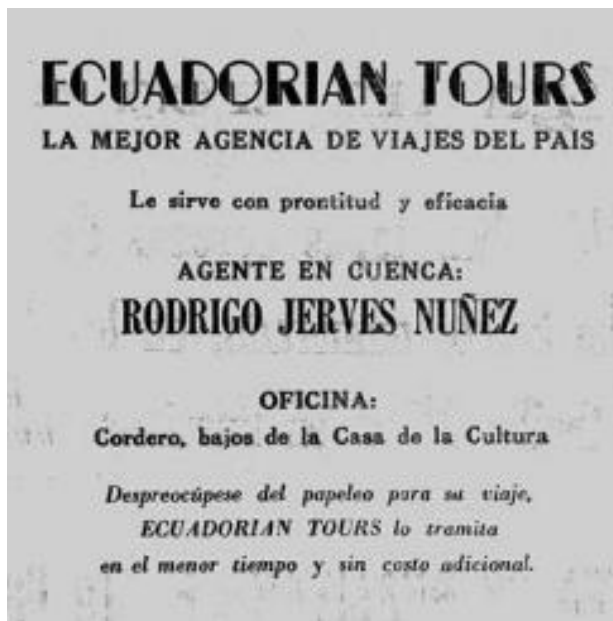
Aviones simbólicos Douglas tipo Comercial 3, denominados en la aviación como DC-3 interesaron a la ciudad de Cuenca incluso aún mucho antes de la llegada del ferrocarril y de los autobuses. Posteriormente, a PANAGRA se agregaron otras compañías de aviación como fue el

caso de Aerovías Ecuatorianas C. A., AVIANCA; Línea Internacional Aérea S. A., LIA, Aerovías Nacionales de Colombia S. A., AREA.

Además, en 1941 se promociona un paquete turístico por 21 días por todo Sudamérica logrando incluirlo a Ecuador, esto motivo a varios empresarios a formar la primera agencia de viajes en el país que se llamó “Ecuadorian Tours”. Todos estos acontecimientos se dan en el gobierno del Presidente Galo Plaza Lasso, para esta década también se ofertaría la primera promoción oficial de turismo, es en estos años donde se crea una oficina la cual se denomina “misión indígena” esta tuvo como objetivo principal promover la primera “caravana” por los Estados Unidos marcando su directriz de promocionar al país, pero sobre todo haciendo énfasis a la ciudad de Otavalo en los mercados norteamericanos.

Ilustración 13

Publicidad empresa ECUADORIAN TOURS



Fuente: La Escoba. Año CVII, 177. Cuenca, 21 Agosto 1960 (León, 2014)

El actual aeropuerto adquiere el nombre de Mariscal Lamar el 23 de abril de 1941, por el Presidente Carlos Alberto Arroyo del Río, quien arribó en un vuelo de PANAGRA.

Ilustración 14

Aerolíneas que sirvieron a Cuenca 1940-2001

Empresa	Tiempo de servicio	Aviones
Sociedad ecuatoriana de transporte aéreo, SEDTA	1940-1941	Junkers Ju 52
Pan American Grace Airways, PANAGRA	1941-1960	DC-3 y DC-4
Aerovías nacionales del Ecuador S.A., ANDESA	1946	C-47
Aerovías Ecuatorianas C. A., AREA	1950-1967	DC-3
Transportes aéreos orientales, TAO	Años 60	DC-3
Aero taxis ecuatorianos	1956-1968	Avioneta Cessna
Servicios aéreos nacionales, SAN	1966-1982	DC-3 C47 Vickers Viscount 828 Vickers Viscount 764 Boing 727-100 Caravelle 6-R
Aero Amazonas	1966-¿1970?	DC-3
Sociedad ecuatoriana de transportes aéreos	1967-1981	Vickers Viscount
Transportes aéreos militares ecuatorianos, TAME	1964 a la fecha	DC-6B Lockheed L:188 Electra Boing 727-100 Airbus 320 Embraer 170
Austro aéreo	1997-2001	Fairchild FH-227B Embraer EMB 120 Je Props

Fuente: “Historia de la aviación en Cuenca, Ecuador”, 28-29, (León, 2014)

Es transcendental enfatizar que en 1949 se empieza a recomendar al turista que llega a Ecuador, a visitar Cuenca, uno de los centros de la industria de los sombreros ‘Panamá’. Cuenca está a una hora y diez minutos de distancia de Guayaquil, vía Panagra. Anuncios de PANAGRA y de AVIANCA reconocen testificar que Cuenca se hallaba conectada con Guayaquil, Manta y Quito. Es en el año de 1949, de lunes a sábado, un avión arribaba la ciudad de Cuenca y retornaba a Guayaquil, lugar donde se realizaría conexiones a Quito y desde estas dos ciudades, a distintos países del mundo. Revista del Concejo Cantonal de Cuenca (1949, págs. 33-36)

AVIANCA en el año 1949 brindaba viajes a Nueva York con escala en Barranquilla y Miami sin cambiar de avión. Al siguiente año, era posible viajar con la misma empresa a todas las ciudades de Colombia, Centro América, Estados Unidos y Europa. En 1950 se promocionan viajes a Nueva York, con “Tarifas especiales para promover el turismo”. En el mismo año, por motivo del Año Santo, ofreció el Tour Cuenca – Roma - Cuenca por \$847,40 dólares sin otro gasto adicional durante todo el viaje. León (2014, págs. 230-237)

La oferta incluía las siguientes ventajas:

- Un pasaje gratis por cada nueve pagados,
- Alimentación y alojamiento incluido,
- Treinta kilos de equipaje por pasajero.
- Excursiones de turismo por las principales ciudades de Europa.

Ilustración 15

Anuncio De AVIANCA. Vuelo Cuenca - Roma



Fuente: La Escoba, año XCVI, No. 65. Cuenca, 2 Enero 1950 (León, 2014)

Por otra parte, “PANAGRA ofertó un tour con tarifas reducidas, que incluía traslado Aeropuerto – Hotel - Aeropuerto y estadía en los mejores hoteles de Lima, Santiago y Buenos

Aires. El trámite de pasaportes, visas y documentos se ofrecía gratuitamente” (La Escoba, 1950). “El año de 1954 es muy significativo en cuanto a las ofertas que realiza PANAGRA ya que introduce nuevos aviones, como es el caso del cuadrimotor DC-4(50); el DC-6B para sus vuelos a Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Colombia, Ecuador, Panamá y Estados Unidos; y el DC-7B equipado con radar para vuelos sin trasbordo a Nueva York”. (La Escoba A. C., 1954)

Ilustración 16

Publicidad Países americanos servidos por PANAGRA



Fuente: La Escoba. Año: CI, No. 141. Cuenca, 29 Agosto 1954 (León, 2014)

Simultáneamente, comienza a darse forma las infraestructuras hoteleras, asimismo se forma la agencia de viajes “Metrópoli Touring” en 1950, seis años más tarde se formaría “Turismundial”, para los años 1950 se realizan los primeras pruebas o denominado plan piloto teniendo como “bum” turístico a las islas Galápagos.

En 1969, la empresa Metropolitan Touring da ejecución de los primeros viajes, ya en 1964 se instituye la Corporación Ecuatoriana de Turismo (CETURISMO) pero contrariamente de todos estos esfuerzos la actividad turística quedaba manejada en manos del sector privado.

Ecuador arranca localizando un nicho turístico en mercados internacionales, pero en 1980 en que surgen nuevos prestadores de servicios turísticos con más experiencia en la rama turística. En el gobierno del Presidente Sixto Duran Ballén, el 10 de agosto de 1992, se crea el Ministerio

de Información y Turismo, destinado a dirigir y controlar la actividad turística enfocado al desarrollo económico y social del país. Para el año 1994 el turismo se empieza a desarrollar a gran escala, el Ministerio de Información del de turismo toma la decisión de separarse para poder impulsar el turismo, en el Gobierno del presidente de Jamil Mahuad, año 1999, cuándo el ministerio de turismo se une con el de ministerio de comercio exterior.

En el año 2000 el presidente Gustavo Noboa alia fuerzas al ministerio de turismo con el ministerio del ambiente, para el mismo año dado por un decreto ejecutivo se da independencia a todos los ministerios, permaneciendo así Ministerio de Turismo como el único ente gestor de la actividad turística del país.

1.6 Inicios del Transporte en el Ecuador

En el año 1901 cuando llegó el primer vehículo de fabricación francesa a Guayaquil. Según datos históricos obtenidos por la Revista AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador) fue exportador por un señor llamado “Guzmán Azpiazu”. Este auto se podía alcanzar los 20 o 30 kilómetros por hora. Recuerda, además, que en esa época los coches eran halados por caballos. De ahí nace la expresión de cuántos caballos de fuerza tiene un vehículo. En ese mismo año, Carlos Álvarez Gangotena asistió a la Feria Mundial de París. Por el Estrecho de Magallanes trajo un vehículo a Quito de la marca petróleo, Dion Bouton.”

Ilustración 17

Prototipo original de la empresa Dion-Bouton automóviles francés año 1883 y 1932

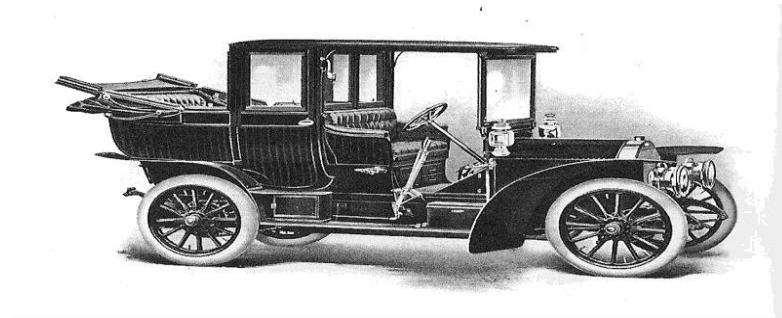


Fuente: Empresa Dion-Bouton

En el año de 1908, el General. Eloy Alfaro, en su segunda presidencia, utilizó un vehículo de fabricación francesa de marca Dietrich- Lorraine. “Fue el primer presidente que usó un auto para su movilización”.

Ilustración 18

Auto modelo 1908



Fuente: Empresa Dietrich- Lorraine modelo (1908)

Este acontecimiento haría que el interés por los autos aumentara en la población ecuatoriana, en 1910 en la Plaza San Francisco en Guayaquil por primera vez se comienza a ofrecer carros de alquiler. Es así que, para el 9 de octubre de 1915 surge una empresa dedicada a esta actividad en el Puerto Principal,

Por primera vez aparece en la ciudad de Quito “La Veloz”, una empresa que se dedicaba al alquiler de vehículos. En el año de 1920 había más de 200 autos de alquiler y 250 particulares en la capital. El sector comercial del país progresa al pasar de carrosos halos por caballos a los vehículos. El vehículo es el símbolo del siglo XX, como la luz del XIX. “A pesar de ello, era mucho más barato mantener un caballo que un carro”.

En la presidencia del Doctor Isidro Ayora (1929-1931), se forma el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones el cual funciona como:

- A. El estudio, construcción, explotación, conservación y financiamiento de las obras públicas
- B. El cuidado de las obras municipales
- C. El desarrollo del comercio en todos sus ramos
- D. El progreso del transporte vial terrestre.

El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional, promueve la Ley de Régimen Político Administrativo, en la que aparece el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como ente regulador de la ejecución de obras viales en el país.

En el gobierno del Eco. Rafael Correa, el 15 de enero del 2007, tras el decreto ejecutivo 053, cambia la estructura del portafolio y crea el Ministerio de Transportes y Obras Públicas con cuatro secretarías:

1. Secretaría de obras públicas y comunicación
2. Secretaría de obras transporte vial y ferroviario
3. Secretaría de obras puertos y transporte marítimo y fluvial
4. Secretaría de obras aeropuertos y transporte aéreo.

Las grandes masificaciones de poblaciones en las distintas ciudades del país es lo que ha ocasionado la necesidad de ofrecer un transporte colectivo eficiente, el mismo que será herramienta útil para el desarrollo y crecimiento del país y de su población.

En las últimas décadas, los diferentes espacios urbanos de Ecuador han implementado diferentes tipos de transporte público para el traslado de la población. De acuerdo a Chauvin (2010) “El transporte público colectivo como un concepto general permite la movilización de un grupo de personas en un mismo vehículo optimizando la utilización del espacio vial disponible y minimizando los impactos sobre la ciudad”.

El primer concesionario del país fue E. Maulme de Chevrolet, que surgió en los años 1920. A mediados de 1930 el primer bus llega a las calles. Empiezan los recorridos de las líneas tradicionales como Colón-Camal, o Iñaquito-Villa flora.

Ilustración 19

Bus modelo Maulme Chevrolet 1930



Fuente(B., 2012)

Actualmente, el transporte es un elemento fundamental para el desarrollo de los países, por este motivo el Estado es quien se encarga de la construcción de infraestructura, carreteras, vías de ferrocarril, puertos y aeropuertos. Hoy por hoy, el transporte público es aquel que ofrece el servicio de traslado de un lugar a otro, el cual se encuentra a disposición del público en general, y normalmente labora sobre tablas de horarios.

De esta manera, la gestión del transporte en el Ecuador empieza en el año de 1983, el cual ha presentado una serie de modificaciones para obtener una mejor administración del transporte terrestre en el Ecuador se crearían diferentes organismos de control:

1. 1983, La Empresa Municipal de Transporte (Rutas y Terminal Terrestre).
2. 1985, El Gobierno Nacional forma la Unidad Ejecutora del Transporte a su vez otorga un plan de transporte para la ciudad de Quito.
3. 1993 Se establece la ley especial de régimen del Distrito Metropolitano de Quito que otorga la facultad de planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado.
4. 1995, Municipio de Quito forma la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte.
5. 1999, Mediante una reforma constitucional se establece la posibilidad de transferir a los municipios la competencia del tránsito y el transporte terrestre.

Desde esta perspectiva, el surgimiento del turismo en el Ecuador se ha asociado con el transporte, a la vez se convertiría en un pilar fundamental para el desarrollo de las actividades turísticas, sobre todo para el crecimiento económico, social, cultural, turístico del país, porque en la actualidad el turismo y el transporte han crecido a la par, estos dos componentes son parte de los rubros importantes del país luego del camarón, banano y el petróleo.

CAPÍTULO II

2. LAS REDES VIALES

2.1 Antecedentes históricos Qhapaq Ñan

Cuando pensamos o escuchamos hablar sobre los incas automáticamente se nos dibuja en la mente algunos de sus logros más considerados:

- Arquitectura monumental
- Dominio de la geometría
- El urbanismo
- Su agricultura desarrollada en montañas a partir de cultivo en terrazas
- El avanzado cálculo astronómico
- Precisión en el cálculo de eclipses
- El desarrollo del calendario
- Su utilización de un sistema numérico decimal
- La resolución del número cero
- El manejo de las matemáticas aplicadas

Pero lo que más cabe recalcar es su extendida red de caminos y arriesgadas soluciones de ingeniería vial. En las Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América Tomo IV alega que cuando empezamos Hablamos de los incas como una civilización milenaria, en realidad, los incas se situaban históricamente en la última etapa de la historia prehispánica del centro y sur andinos, sus antiguas tradiciones culturales eran combinadas en la alineación de un poderoso Estado denominado como el “Tawantinsuyo”, un imperio expansionista que en su momento de gloria se extendía longitudinalmente desde la actual frontera Ecuatoriana con Colombiana hasta el centro de Chile, por Perú, Bolivia y el noroeste argentino, y cuyos límites orientales se extinguían en el límite con la Amazonía y el Gran Chaco. Cruzado(2009, págs. 10-21)

El Tawantinsuyo, el imperio de las cuatro partes del mundo (tomando como referente la ciudad de Cuzco, el Chinchaysuyu al noroeste, el Antisuyu al oriente, el Collasuyu al sur, y el Cuntisuyu al poniente). Un imperio respetado por el culto a los antepasados, la guerra y el control

de distintos nichos ecológicos eran los motores de su expansión. Son más de 25 000 km de red viaria y unos desarrollados mecanismos de tributación y redistribución hicieron posible su articulación política, administrativa y económica.

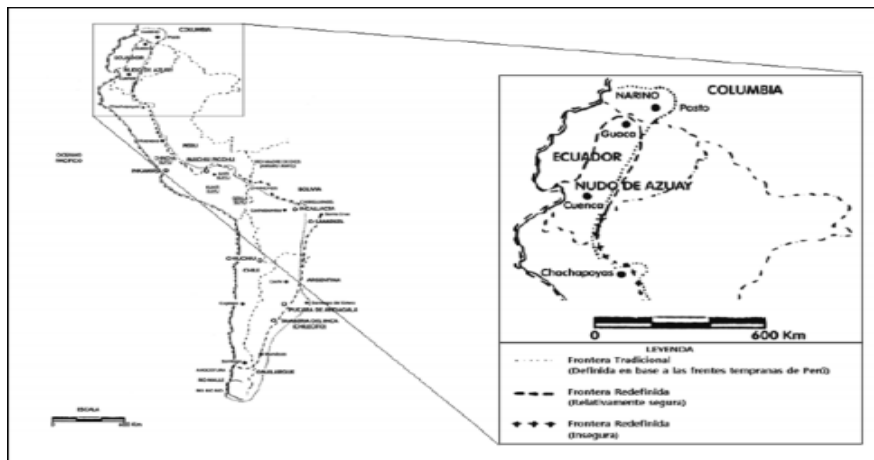
Es impresionante imaginar, como el Qhapaq Ñan —llamado por los españoles Camino Real o del Inca, y otras tan sólo senderos de montaña, se convertirían en las vías de comunicación incas destacadas sobre todo por sus soluciones de ingeniería a la hora de salvar la abrupta orografía andina. Este gran camino del inca garantizaba a los abastecimientos, el movimiento de tropas y las comunicaciones, realizadas éstas a través de los chasquis, que eran mensajeros que, a la carrera y por relevos, transmitían noticias a gran velocidad, y gracias a los cuales, según destacaron algunos autores coloniales, se garantizaba la presencia diaria de pescado fresco de la costa en la mesa del Inca en Cuzco. Quedaban los caminos jalonados de tambos, edificios con la función de servir de albergue, descanso y aprovisionamiento a los transeúntes

Sin duda alguna, mencionar a la red vial o camino andino, es hablar también de trayectoria que se ha conservado durante varios siglos, ya algunas décadas atrás historiadores habían recorrido por este gran sistema vial:

Una de las cosas que yo más admire, contemplando y notando las cosas de este reino, fue pensar cómo y de qué manera se pudieron hacer caminos tan grandes y tan soberbios como por él vemos, y qué fuerzas de hombre bastaron a los hacer, y con qué herramientas e instrumentos pudieron allanar los montes y quebrantar las peñas, para hacerlos tan anchos y tan buenos como están; porque parece que si el emperador quisiese mandar hacer otro camino real, como el que va de Quito a Cusco o sale de Quito para ir a Chile, ciertamente creo que, con todo su poder, para ello no fuese poderoso ni fuerzas de hombres le pudiesen hacer, sino fuese con la orden tan grande que para ello los incas mandaron que óbice. Cieza de León (1941)

Ilustración 20

Fronteras del norte del Tawantinsuyo



Fuente: elaborado a partir de Hyslop (1998, p.9)

No obstante, la gran red vial incásica tenía utilidades de movilización a pequeña escala, es decir, transitada por gente y animales para su comercio o traslado, autores del siglo XX, refieren a que no existía una razón para construir algo semejante, pues estaba destinado puramente para peatones y caravanas de llamas. Solo en la cercanía de los lugares más grandes, este camino iba a ser más ancho y revestido. Por lo demás era suficiente el uso de redes viales ya existentes y acaso entrelazándolas entre sí. Oberen (1988; pag.148)

Mientras, por otra parte, Cobo (1964: libro 12, Cáp.31) relataba” los caminos incas que, considerando unos pocos aparejos de esta gente tenía de artífices, instrumentos y herramientas, era obra grandiosa que podía competir con las más soberbias de los romanos”.

Sin embargo, autores de la primera década sostienen que el Camino fue construido de una manera esplendida “... hicieron un camino por toda la cordillera de la sierra muy ancho y llano, rompiendo e igualando las peñas donde era menester e igualando y subiendo las quebradas de mampostería; tanto que algunas veces subían la labor desde quince y veinte estados de hondo”. Zarate (1947 cap. 10)

2.2 El camino del Inca en el Ecuador

La gran red de sistema vial inca tiene registros de que fue construido mucho antes de la existencia del imperio, este sistema vial se presentaba en inicios en terrenos, como simples sendas

elaboradas, tratando de representar algún tipo formal de construcción, eran caminos que eran utilizados para el traslado de productos, dentro y fuera de un señorío, región.

En la actualidad, esta gran red vial aún puede ser rastreados, se halla mejor conservada desde la parte central y finaliza al sur del país. Sin embargo, en la parte nórdica, algunos de estos sistemas ya fueron consolidados y conservados por sus habitantes, demostrando la poca influencia que practicaron los incas en estos territorios. A pesar de todo esto, la red puede ser rastreada entre las poblaciones de San Gabriel, localizada en la provincia del Carchi, hasta el norte en territorio colombiano.

Se puede apreciar también en las poblaciones de Pasto y Popayán siendo el río Angasmayo el límite nórdico, retornado a nuestro territorio, el Qhapaq Ñan atraviesa las provincias de Imbabura y Pichincha. En la zona central de nuestro país se puede registrar restos de esta antigua red vial específicamente en el sector del Tampu de Mulalo, localizado en la provincia de Cotopaxi, presente hacienda de “San Agustín del Callo”.

El último tramo antes señalado, Cieza de León (1941) argumenta que “podemos suponer que el Qhapaq-Ñan debió continuar en línea recta hacia el sursuroeste, a lo largo de la orilla oriental del río Cutuchi, hasta alcanzar la actual ciudad de Latacunga “

Hoy no permanece rastro de aquellos tambos que alguna vez admiró Cieza de León en sus crónicas. alcanzando este gran camino hasta “Tampu” o Tambo de Mulli Ampatu, lugar donde se hallaba el “Tampu de Ambato”, localizada en provincia de Tungurahua, Tambo que estaba en funcionamiento mientras duraría la época colonial. Constituyéndose de esta manera el núcleo originario de la ciudad, camino que proseguirá su recorrido hasta llegar al “Wamani de Riy Pampa”, actual ciudad de Riobamba, para luego seguir por el nudo de Tiocajas, o Teoxaxas lugar donde probablemente se encontraba emplazado un Tambo del mismo nombre también llamado “Tampu de Tiyu Qasa” Fresco (2004, págs. 79-81)

Atravesando de este modo la localidad de Palmira continuar por la población de Achupallas llegando hasta las ruinas del “Tampu de Quchi”, localizado en el nudo del Azuay sitio denominado “Ingañan” donde se puede considerar dos montículos piramidales situados a la orilla del camino, denominadas usualmente “Apachetas de Tres Cruces” colinas de símbolo religioso conforme a la cosmovisión andina. Fresco(2004, págs. 84-86)

Del sitio denominado “Tres Cruces” el Qhapaq Ñan va descendiendo hasta *“la quebrada Espíndola la cual sigue por una planicie llamada Chakapampa[...]* (Espinoza, 2002) Alcanzando esta red vial hasta el lugar llamado “Paredones de Culebrillas” localizado en la ladera sur del valle. Desde el Tambo de Paredones en Culebrillas, la red vial coge dirección hacia el Sur traspasando la “meseta del Puyal”, dejando una huella de camino erosionado, pero bien marcado. Se desplaza luego por el Tambillo de Wasipamba llegando a la localidad de “San José de Culebrillas” Fresco(2004, págs. 86-87)

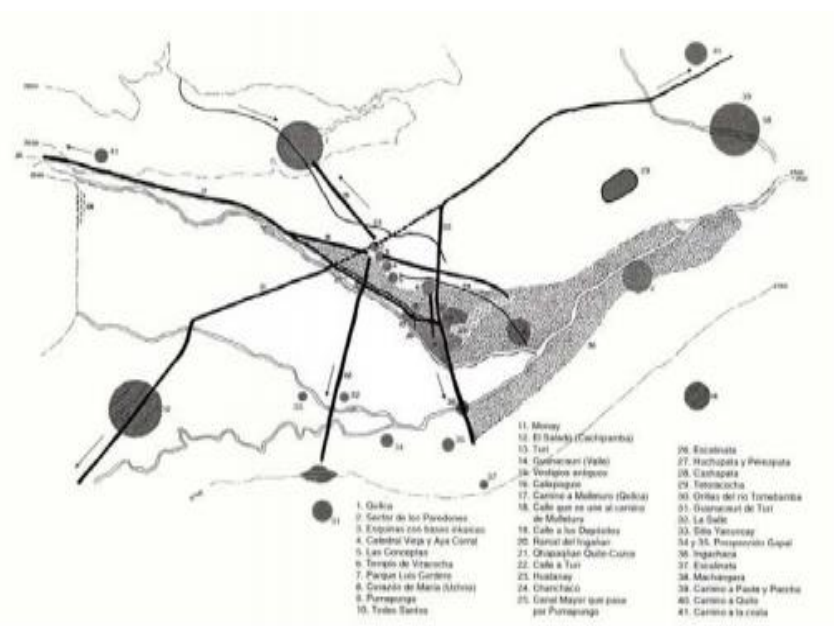
Desde la localidad de “San José de Culebrillas” casi poco se puede perseguir su huella, puesto que, esta zona presenta una variedad de pequeños caseríos dispersos por el sector y peor cuando los terrenos por donde pasa la red vial incaica tienen propietarios lo que agrava su recorrido. Parte de esta red reaparece en el valle del río “Silante” pero en pequeños tramos, red que alcanza llegar al sitio denominado “Ingapirca” por un ramal colateral al Qhapaq Ñan. Cuando esta red alcanza al camino que llega al valle del río “Silante” se dirige hasta el sur hacia el sector de “Chuguin”, conectando con el nudo del “Buerán” llegando de esta manera hasta el sitio conocido comúnmente como “Inganilla” para en seguida iniciar su descenso al sector ganadero denominado como “Mosquera” sitio donde se puede apreciar una pequeña sección de calzada junto a la cual se puede observar los restos posiblemente incas del “Tambo de Burgay” Fresco(2004, págs. 88-90)

Esta sección llega hasta el pueblo de Déleg, ramal que conecta Cojitambo con el Qhapaq Ñan. Desde Déleg el camino se dirige hasta la meseta de “Pacha Mama” lugar donde puede apreciarse restos habitacionales de la cultura Cañarí e Inca, continuando el camino desciende por una ladera pequeña, huella aún visible en canto rodado, en el sector de Llacao, para posteriormente dirigirse hacia la parroquia de Ricaurte, continua enseguida atravesando el río Machángara con dirección nordeste - suroeste llegando al trazo urbano de la actual calle “Vieja sector del Rollo” en la ciudad de Cuenca. Continúa por la actual Av. Huayna Capac, llega al “Pumapungo” o Tomebamba actual lugar considerado como la segunda capital imperial “teocrática” al norte del Tahuantinsuyo. Del Tomebamba este camino sigue una línea imaginaria que separa al territorio en dos espacios claramente definidos el “Hanan”, zona Norte, y el “Hurín” zona Sur, espacios que pertenecían a asentamientos cañarís e incas. Uno de los ramales de salida del “Hanan” de Tomebamba hacia el occidente “Puerto de Bola” actual calle Larga. Al el Sur seguía la por actual

Av. Loja con dirección al sector del Salado actual “Cachipamba” Idrovo Urigüen (2000, págs. 97-100)

Ilustración 21

"Tomebamba, Arqueología e Historia de una ciudad imperial"



Fuente (Idrovo Urigüen, 2000)

Una nueva extensión de esta red vial saldría del Tomebamba desde la parte del Hurín, sigue la Av. Huayna Capac, junto a la iglesia del Vergel, pasa el río Tomebamba, para luego alargarse por la calle “las Herrerías”, antigua zona del Calispogio de Tomebamba. Arteaga (2001)

El puente del Ingachaca, actual puente que cruza el río Yanuncay, es un sitio donde aún se observa los estribos prehispánicos del antiguo puente inca, este camino llega a la antigua estación de ferrocarriles en el sector de Gapal, lugar donde subiría por sus calles hasta llegar a la loma de “Ictocruz” conocida hoy en día como la “loma de las antenas”, es poco probable que este espacio se constituyó como un “Santuario de altura” colectivamente con su similar la loma de Monjas. Matovelle (1921; pag.99) e Idrovo (2000; pag.97)

2.3 La carretera Panamericana o denominada E35

La Carretera Panamericana o también denominada sistema panamericano de carreteras, es el conjunto de vías que se extiende desde Alaska hasta Tierra del Fuego. El tramo septentrional o llamado autopista de Alaska.

El tramo septentrional comienza en Fairbanks continua por la ciudad de Dawson Creek, Columbia Británica. Para México y Centroamérica la panamericana es denominado como Interamericana que inicia desde Laredo, esto en Texas, hasta la ciudad de Panamá, una extensión de 5.470 kilómetros exactamente.

La construcción de este sistema vial da su origen en el año de 1930. Uno de los tramos de sistema panamericano que discurre por una región de selva, inicia desde el este de Panamá hasta el pueblo de barranquilla, localizado al noroeste de Colombia, es una sección de 160 kilómetros, pero aún no se encuentra finalizada.

En el año de 1971 Colombia pone en marcha un servicio de transbordadores para poder transportar automóviles a través de este tramo que se encontraba inconcluso, pero a inicios de los años de 1980 se empiezan los trabajos para realizar la unión de ambas carreteras por tierra. Sin embargo, las obras fueron suspendidas al poco tiempo. En Sudamérica la vía recorre la costa oeste del continente hasta Santiago de Chile, donde toma dirección hacia el este, cruza los Andes y llega hasta Buenos Aires.

La carretera Simón Bolívar es un tramo muy importante del sistema vial, conecta el puerto atlántico de La Guaira, cerca de Caracas, con Bogotá. Desde Buenos Aires, la carretera Principal pasa por la costa este de Sudamérica en dirección norte, atraviesa Montevideo y llega a Rio de Janeiro. Un ramal central se extiende desde Buenos Aires hacia Asunción, allí se fusiona con la ruta transversal que conecta Lima con Brasilia. La carretera Bolivariana va desde Maracaibo hasta las regiones del interior de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. En futuros años diversas carreteras nuevas llegaran hasta Punta Arenas, en Chile, en el estrecho de Magallanes, Ushuaia, en Argentina, cerca de la punta meridional de Sudamérica. Raya (2012, págs. 158-160)

2.4 La red vial en el Ecuador

Al conjunto de carreteras y caminos del Ecuador se lo denomina “Red Vial Nacional”. La Red Vial Nacional abarca al conjunto de caminos de propiedad pública dependientes a la normatividad y marco institucional vigente.

La RVN está integrada por la RVE (Red Vial Estatal), compuesto por son vías primarias y vías secundarias, son los caminos principales que registran el mayor tráfico vehicular, intercomunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacional con o sin aduana y los grandes y medianos centros de actividad económica Su tráfico proviene de las vías secundarias (vías colectoras), debe poseer una alta movilidad, accesibilidad controlada, y estándares geométricos adecuados. En total existen 12 vías primarias en Ecuador con aproximadamente un 66% de la longitud total de la Red Vial Estatal.

Ilustración 22

Las vías primarias en Ecuador Fuente

Escudo	Número	Nombre	Símbolo gráfico	Ruta	Longitud
	E5	Troncal Insular	Gallápagos	Balra - Bellavista - Puerto Ayora	38 km
	E10	Transversal Fronteriza	Jaguar	San Lorenzo - San Gabriel - Nueva Loja - Pto. El Carmen de Putumayo	453 km
	E15	Troncal del Pacífico	Delfín	Mataje - Esmeraldas - Bahía de Caráquez - Manta - Salinas	741 km
	E20	Transversal Norte	Mono	Esmeraldas - Sto. Domingo - Sangolquí - Baeza - Pto. Francisco de Orellana	336 km
	E25	Troncal de la Costa	Mariposa	Los Bancos - Sto. Domingo - Quevedo - Milagro - Machala - Zapotillo	664 km
	E25A	Troncal de la Costa Alternativa	-	En Santo Domingo REGISTROECUADOR.COM	10 km
	E30	Transversal Central	Guacamayo	Manta - Portoviejo - Quevedo - Latacunga - Ambato - Puyo	438 km
	E35	Troncal de la Sierra	Cóndor	Rumichaca - Quito - Ambato - Riobamba - Cuenca - Loja - Macará	781 km
	E40	Transversal Austral	Colibrí	Salinas - Guayaquil - La Troncal - Azogues - Stgo. de Méndez - Pto. Morona	649 km
	E45	Troncal Amazónica	Tucán	Grail. Farfán - Nueva Loja - Tena - Puyo - Macas - Zamora	701 km
	E45A	Troncal Amazónica Alternativa	-	Nueva Loja - Los Sachas - Pto. Francisco de Orellana - Loreto - Cotundo	85 km
	E50	Transversal Sur	Oso Hormiguero	Huaquillas - Arenillas - Catamayo - Loja - Zamora	224 km

Fuente: (Publicas, 2018)

La RVP (Red Vial Provincial) compuesto por vías terciarias que conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la red nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico, estas vías colectoras incluyen rutas que tienen como función recolectar el tráfico de una zona rural o urbana para conducirlo a las vías primarias (corredores arteriales). En total existen 43 vías secundarias en Ecuador con aproximadamente un 33% de la longitud total de la Red Vial Estatal.

Tabla 1

Vías secundarias en el Ecuador

Vías secundarias en Ecuador	
Vía Colectora Quito-La Independencia	Vía Colectora Chone-Pimpiguasí
Vía Colectora Quito-Tambillo	Vía Colectora Montecristi-Nobol
Vía Colectora Quito-Cayambe	Vía Colectora Jipijapa-Puerto Cayo
Vía Colectora Quito-Pifo	Vía Colectora Guayabal-La Pila
Vía Colectora Santo Domingo-Rocafuerte	Vía Colectora Palestina-San Juan 14
Vía Colectora Rocafuerte-El Rodeo	Vía Colectora Daule-T de Baba
Vía Colectora Guamote-Macas	Vía Colectora Aurora-T de Salitre
Vía Colectora El Triunfo-Alausí	Vía Colectora La Unión-T del Triunfo
Vía Colectora Guayaquil-El Empalme	Vía Colectora Milagro-Bucay
Vía Colectora Durán-T de Milagro	Vía Colectora Progreso-Posorja
Vía Colectora Durán-km 27	Vía Colectora Riobamba-T de Baños
Vía Colectora La Troncal-Puerto Inca	Vía Colectora Babahoyo-Ambato
Vía Colectora Cumbe-Y de Corralitos	Vía Colectora Guaranda-Chimborazo
Vía Colectora Alamor-El Empalme	Vía Colectora Acceso Norte de Ambato
Vía Colectora Catamayo-Macará	Vía Colectora Acceso Central de Ambato
Vía Colectora Maldonado-Tulcán	Vía Colectora Acceso Sur de Ambato
Vía Colectora Tabacundo-Cajas	Vía Colectora Cuenca-Puerto Inca
Vía Colectora El Salto-Muisne	Vía Colectora Puerto Bolívar-Y del Cambio
Vía Colectora T del Carmen-Pedernales	Vía Colectora Pasaje-Y del Enano
Vía Colectora Y de San Antonio-San Vicente	Vía Colectora Gualaceo-Gualaquiza
Vía Colectora Y de San Antonio-Bahía de Caráquez	Vía Colectora Loja-La Balsa
Vía Colectora Y de Pasaje-Piñas-Y de Zaracay	

Fuente: (Ecuador, 2018)

La última es la RVC (Red Vial Cantonal) constituido por caminos vecinales son las vías de apertura de la frontera agrícola y no es significativa la diferencia debido a la clase de camino, sino más bien por otras características, en especial, la superficie de rodadura y su ancho. (Nacional, 2017)

Tabla 2

Red Vial Nacional según categoría del Camino

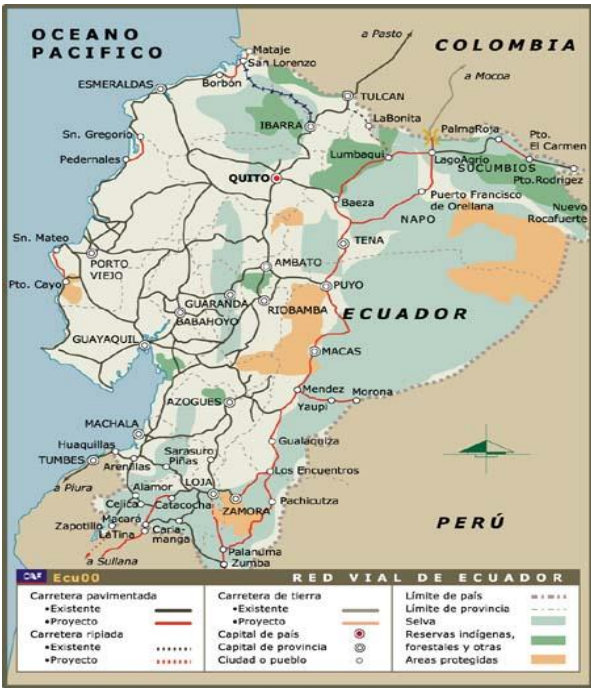
RED VIAL NACIONAL SEGUN CATEGORIA DE CAMINO			
CLASIFICACION	DE	LONGITUD	% TOTAL DE LA
CAMINOS		KM.	RED
CAMINOS PRIMARIOS		5.608.84	12.98
CAMINOS SECUNDARIOS		3.876.42	8.97
CAMINOS TERCARIOS		11.105.93	25.71
CAMINOS VECINALES		22.153.98	51.29
CAMINOS LOCALES		452.20	1.05
TOTAL		43.197.37	100.0

Fuente: red vial ecuador

Es importante decir que, sin los caminos locales, la longitud total de la red se aproxima a los 42.800 km, la mayor extensión se halla en la Sierra, la región interandina del País. El 12 % de la red vial total está pavimentada y tan solo el 57% cuenta con una superficie de rodadura afirmada; entre los dos garantizan la movilización continua durante todo el año entre las regiones del país; no obstante, una porción de la cuarta parte de la red son caminos de tierra, presentan condiciones precarias; la mayor parte pertenece a caminos terciarios y vecinales. (Ecuador, 2018)

Ilustración 23

Red Vial del Ecuador



Fuente(Ecuador, 2018)

Listado de Proyectos Priorizados por el Ecuador

Tabla 3

Listado de proyectos priorizados carretera Catacocha - Macará- Puente Internacional (85km)

Tramo:	Kilómetros
Catacocha-Puente La Florida	15 km
Puente La Florida – Lucarquí	31 km
Lucarquí - La Rama	26 km
La Rama - Macará - Puente Internacional	23 km

Fuente: (Ecuador, 2018)

Tabla 4

Listado de proyectos priorizados carretera Lumbaquí – Puerto El Carmen de Putumayo

Tramo:	Kilómetros
Lumbaquí - La Bonita	75 km
Río Cuyabeno - Tupishca - Palma Roja	53 km
Palma Roja - Puerto El Carmen de Putumayo	26 km
Río Cuyabeno – Lago Agrio	104 km

Fuente: (Ecuador, 2018)

Tabla 5

Listado de proyectos priorizados carretera Esmeraldas –Las peñas- Mataje

Tramo:	Kilómetros
Las Peñas – Borbón	24 km
Borbón - Maldonado – Mataje	60 km
Esmeraldas - San Mateo	72 km
Vainilla - Las Peñas	6 km
Bilsa – San Gegerio - San José de Chamanga	55.85 km
San José de Chamanga – Pedernales	56.49 km
San Mateo - Puerto Cayo	66.74 km

Fuente: (Ecuador, 2018)

Tabla 6

Listado de proyectos priorizados carretera Puente San Miguel – Simón Bolívar

Tramo:	Kilómetros
Puente San Miguel - Nueva Loja	Sin información
Km. 20 (Nueva Loja - Lumbaquí) - Simón Bolívar	Sin información

Fuente: (Ecuador, 2018)

Tabla 7

Listado de proyectos priorizados carretera Troncal del Oriente

Tramo:	Kilómetros
Puente San Miguel - Nueva Loja (Lago Agrio)	Sin información
Tramo: Nueva Loja (Lago Agrio) -Km. 20	Sin información
Km. 20 - Francisco de Orellana - Loreto – Hollín	Sin información
Hollín - Tena – Puyo	Sin información
Puyo - Río Pastaza – Macas	Sin información
Macas - Sucúa – Méndez	Sin información
Méndez - Yaupi – Morona	Sin información
Méndez - Limón - Plan de Milagro	Sin información
Plan de Milagro - Indanza – Gualaquiza	Sin información
Gualaquiza - Chuchumbleta - Los Encuentros	Sin información
Los Encuentros – Pachicutza	Sin información
Pachicutza - Shaime - San Francisco del Vergel – Palanuma	Sin información
Palanuma - Zumba - Pucapamba - La Balsa	Sin información
Los Encuentros - Yanzatza - La Saquea - Cumbaratza – Zamora	Sin información

Fuente: (Ecuador, 2018)

CAPÍTULO III

3. EL TRANSPORTE TURÍSTICO FORMAL E INFORMAL EN EL CANTÓN CUENCA

3.1 Historia del transporte turístico en el cantón Cuenca

Desde un principio, el transporte sentó sus primeras bases a las actividades de comercio especialmente al de mercancías antes que la movilización de personas. los primitivos medios de transporte se manejaron por agua, mediante diferentes embarcaciones a partir de veleros hasta transatlánticos; luego utilizaron la tierra, en diferentes tipos de vehículos atravesando por el ferrocarril hasta llegar al automóvil; y, en último lugar aeronaves que crecieron, alcanzando al perfeccionamiento de los recientes aviones.

La historia del transporte turístico tiene su origen con el primer automóvil que llega a la ciudad de Cuenca el 12 de julio de 1912, por primera vez un vehículo motorizado por las calles de la ciudad de Cuenca. Era propiedad del Sr. Federico Malo Andrade, el vehículo de marca Clement Bayardo fue adquirido dos años antes en París.

En febrero de 1913 el automóvil ofrece el primer servicio de transporte a una pareja que acababa de contraer matrimonio Daniel Córdova Toral y Elena Malo Andrade, desde el centro de Cuenca hasta Ucubamba, el sitio más lejano a donde llegaba la carretera para ese entonces.

Ilustración 24

Primer automóvil en la ciudad de Cuenca



Fuente: (Revista Avance, 2012)

La llegada del primer automóvil marcaría un hito de grandes resultados en la vida y el futuro de la ciudad, sería este la iniciación de una nueva época en el destino de Cuenca, signo del levantamiento de una etapa incesante progreso consiente. El automóvil, en ningún tiempo antes visto dentro de la ciudad de Cuenca, conmovería y asustaría a los pobladores, esto hace un siglo pues en la ciudad religiosa el rechazo entre mágico y fantasmal incitó temores y sobresaltos “el diablo retumba por las calles”, sería el comentario de las religiosas madrugadoras a las misas de todos los días comenta Leonardo Ochoa Andrade, nieto del primer conductor Leonardo Andrade Chiriboga, quien aparece en el volante del carro en la foto.

Ilustración 25

Foto tomada del libro Cuenca Santa Ana de las Aguas



Fuente: (Revista Avance, 2012)

“Aquí se puede apreciar un momento cuando el vehículo apenas llegó a Cuenca y los indígenas que los transportaron en “guando” por los caminos del campo” (Revista Avance, 2012)

Según antecedentes históricos, Icaza (1950) menciona que “la carretera Panamericana, en la sección Guamote - El Tambo, fue inaugurada el 2 de noviembre de 1949”, permitiendo la conexión de la provincia del Azuay con la provincia del Pichincha. Por el aparecimiento de este gran suceso, las empresas de transporte terrestre empiezan a tomar interés en el progreso de las carreteras para reforzar su negocio. Dado que, para esta fecha el ferrocarril representaba una competencia indeseada (Escoba, “Control Semería”, 1953). En el cantón Cuenca, provincia del Azuay, en oficio de su conexión especialmente con Guayaquil y la Costa ecuatoriana, “estableció dos magnos

proyectos viales primeramente la carretera Durán - El Tambo y consecuentemente la Cuenca-Molleturo-Naranja” (Avance, 2009).

Ilustración 26

Tarjeta Publicitaria empresa Internacional para transporte publico



Fuente: La Escoba. año XCV, no. 37. cuenca, 10 agosto 1949

En el año1951 el escenario de la vialidad de la provincia del Azuay era la siguiente según la “Por el norte la Panamericana nos une con todas las provincias interandinas, y sigue hasta Colombia; por el sur, la misma ruta nos lleva a Loja, Santa Rosa y sigue al Perú; La Girón-Pasaje, está rompiendo las rocas del Pacchamama para abrirse paso hasta el mar, y la Tambo - Durán nos pone en contacto rápido e inmediato con Guayaquil”. Revista del Concejo Cantonal de Cuenca (1942, págs. 279-280)

“ La carretera Durán - El Tambo fue promovida en 1953” (Ochoa, 2019).

Ilustración 27

Desarrollo de la carretera Durán - El Tambo 1941-1953

Año	Avance
1942	Desde la Sierra, a partir del El Tambo, km 8
1943	Desde la Costa, a partir de Durán, km 28 (Boliche)
1946	Desde la Sierra, a partir del El Tambo, km 15
1946	Desde la Costa, a partir de Durán, km 37
1953	Inauguración

Fuente: Leonardo Torres de León 2014

La discrepancia de tener medios de comunicación contrastaba la distancia entre el avance y el aplazamiento. Para los arquitectos de la carretera Durán - El Tambo, la obra daba un nuevo paso a abrir la puerta de acuerdo a Salcedo(2008) “el intercambio comercial y turístico, más intenso, más rápido, iniciando nuevas empresas, incorporando nuevas riquezas agrícolas e industriales en beneficio del país todo, elevando así, el nivel de vida de los pueblos serranos y costaneros”.

Este suceso cuando el único carro llamaba la atención de los cuencanos, no se intuía que a la vuelta de un siglo decenas de miles de vehículos congestionarían las calles y peor aún se pensaría en la creación de leyes que regularían la circulación de los mismos, que se exigirá licencias para conducir, que se abriría los negocios de sitios de parqueo, sería la iniciativa perfecta para empezar a traer carros a mayor escala y empezar a brindar servicios de trasportación a los usuarios, no solamente privados sino también públicos, naciendo una nueva demanda la movilidad.

Para el año 1998 se muestra por primera vez la formulación del Plan Nacional de Competitividad Turística, con este plan se proyecta mejorar en el desarrollo de un turismo sostenible. Ordóñez (2001) “propone diversificar el turismo en el país dando prioridad a productos de ecoturismo y convivencia cultural, que resalten la identidad local, así como los valores culturales y naturales. Igualmente se impulsará el turismo verde de playa y el turismo urbano como también encuentros de negocios y convenciones especialmente en Quito, Guayaquil y Cuenca”

Es la Asociación de Transporte Turístico Terrestre del Ecuador (ATTE), conjuntamente con el apoyo del Doctor Fernando Fernández, quienes darían la apertura de posibilitar las cuestiones del transporte turístico y sobre todo implantar la modalidad de transporte terrestre turístico en el Ecuador, retomando reseñas históricas en el año 2009 aun no existía esta modalidad dentro de la Reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Turístico. No obstante, en el año 2004 se fundaron algunas empresas en la Agencia Nacional de Tránsito y otras en la ciudad de Cuenca con el propósito de ingresar a la modalidad de Transporte Turístico Terrestre dentro de la Ley Orgánica daría paso a la creación de reglamentos sumamente necesarios conjuntamente con instructivos para poder cumplir con las leyes y reglamentos de la Agencia Nacional de Transito a nivel nacional.

En los últimos 5 años Cuenca en ha permitido que se incremente el número de visitantes a la ciudad, esto ha inspirado a formar nuevas formas de movilización, la creciente demanda turística ha consentido potenciar el servicio de transporte terrestre turístico y mejorar la calidad de los mismos. Estas nuevas demandas han generado no solamente nuevas expectativas de movilidad en

transporte público terrestre además han forjado que cada día los turistas se vuelvan más exigentes demandando calidad, servicio, tiempo y bajos costos en sus traslados.

Para llegar a cabo este análisis se ha llegado a obtener información veraz sobre el surgimiento del transporte turístico en la ciudad de Cuenca, se realizará entrevistas y visitas a las personas que formaron las primeras empresas de transporte turístico terrestre en nuestra Ciudad, continuamente la participación de ATRAIN (transporte público de pasajeros en la ciudad de Cuenca)

- Entrevistado #1, Transporte Turístico Jowastour
- Entrevistado #2, Transporte turístico VANSERVICE
- Entrevistado #3, Super Semeria S.A
- Entrevistado #4, UNITTRA
- Entrevistado #5, Cámara de turismo del Azuay
- Entrevistado #6, Agencia Nacional del Azuay

De acuerdo al Entrevistado #1 , emprendedor del transporte turístico del Azuay afirma que el surgimiento de estas busetas llamadas “informales” o de transporte público masivo si han afectado gravemente al sector del transporte turístico terrestres y recuerda de manera puntual que en el año 1985, en esta época no existía una modalidad de transporte turístico, para estas épocas las personas empezaron a adquirir carros particulares y comenzaron a ofrecer un servicio de modalidad de transporte turístico pero de manera empírica a pesar de que para ese entonces ya existía el transporte interprovincial, transporte escolar, con el pasar de los tiempos el Consejo Nacional (actual ANT) aún no había considerado tomar en cuenta el crecimiento del tránsito en la ciudad de Cuenca, a pesar de que Unittra han permanecido en una lucha constante para poder legalizar a cada transporte por su servicio.

Pero en estos últimos 10 años los tenientes políticos, ministros o gobiernos de turno han logrado darse cuenta que la corrupción dentro de la ANT es tan grande que no pueden hacer absolutamente nada.

Actualmente doce (12) compañías pertenecen a Unittra y veintiuno (21) compañías pertenecen a la Cámara de Turismo las mismas que utilizan los sinónimos de operadora de turismo

o transporte de turístico que lo que han hecho es crearse como una empresa de transporte publico los mismos que no están sujetos a una supervisión legal, caso CARPIOMOLINA, OPENAT, etc., etc.

Pero lo más interesante es que los mismos accionistas que pertenecen a este grupo de informales son dueños de un taxi, algunos son accionistas de buses interprovinciales una serie vinculada a un monopolio. Si tomamos el caso semejante pero en Guayaquil, el alcalde, Ab Jaime José Nebot Saad se ha negado a dar el permiso de uso de suelos, pero si ponemos como reseña la av. Remigio Crespo podemos observar durante su trayecto de la Feria Libre hasta el redondel de los Tótems logramos apreciar a veintiuno (21) operadoras informales funcionando allí y nadie les dice nada es decir un “mini terminal” pero autoridades como el Consejo Cantonal, la ANT y el alcalde han sido entes de apoyo y para que estos funcionen allí.

La mayoría de los vehículos que estas operadoras disponen son carros desechados, dados de baja por las operadoras que pertenecen a Unittra. A pesar de que se dio el Re-plaqueo (cambio de color de placas para las operadoras de transporte turístico de color tomate a verde) fue el momento exacto o clave para poder darse en cuenta que la ANT cometió quizás el error más grande, tal es el caso que empezaron a mandar correos electrónicos para que vayan a retirar placas verdes a empresas de transporte turístico que dejaron de existir en el mercado hace más de 4 años, claro caso es el de Conforttravel.

Creemos constantemente que la lucha no es directamente contra los informales ubicados en la Remigio Crespo, al contrario, todo esto recae contra las autoridades que ejercen control, hemos solicitado miles de veces que nos ayuden a controlar o bien dicho a ELIMINAR a estos tipos que ofrecen transporte turístico informal. Seleccione y regularicen las actividades de ellos tocando el caso Carpio Molina ellos tienen permiso para ocho carros, pero circulan 25, tomemos como referencia y punto estratégico de operación de esta compañía en la ciudad de Guayaquil, para aquellos que conocen el hotel Holiday Inn ubicado a las afueras del Aeropuerto internacional, las tres de la mañana apodemos apreciar cómo llegan las busetas le sacan las placas a la buseta y le coloca a otro y ahora las placas de esos vehículos están “plajonadas” es decir están puestas de color verde. Pero también tenemos que mencionar los controles emitidos por parte de la CTE “Comisión de tránsito del Ecuador” estos controles se realizan todos los días en la vía – Cuenca – Molleturo – Puerto Inca, exactamente en el control de Tamarindo, estos operativos que como ellos lo

denominan, se los realizan más al transporte legal, podemos afirmar que más de 40 busetas informales suben y bajan a diario por esta ruta sin que haiga un apoyo por parte de la CTE. (Comunicación directa, Opinión sobre el transporte Turístico terrestre informal en el cantón Cuenca, 2019)

De acuerdo al Entrevistado #2 personal de Vanservice internacional, menciono que es importante mencionar que, del año 2003, se abrió el abanico para todo el país especialmente para las empresas que estaban en proceso de formación, se legalizaron, a pesar de que se cerró los permisos de operación porque supuestamente no existía mercado para todos los operadores en la rama de trasportación, aparece como consecuencia las actuales operadoras de turismo situadas en la Av. Remigio Crespo de manera ilegal.

Lo más interesante es que ellos compraban diferentes vehículos con matricula a las diferentes compañías de turismo, es decir empiezan a laborar con nuestros propios vehículos, vehículos que fueron dados de baja por diferentes motivos.

Es interesante ver dentro del cantón Cuenca, ver la cantidad de vehículos que ingresan de otra provincia con matricula y trabajan de manera informal.

El sistema de re plaqueo fue solicitado por parte de los operadores de transporte turístico legalmente organizado, pero la ANT aún no mantiene un control estricto con los vehículos deshabilitados, es decir que para realizar este nuevo sistema de re plaqueo se envió una lista de todos los vehículos registrado en la ANT, pero lamentablemente no se pudieron percatar que la mayoría de vehículos que constaban en esa lista, ya se encontraban deshabilitados o como normalmente se dice dados de baja, es decir solo podían funcionar como vehículos para uso personal y no para la vehículos para prestar servicio de transporte terrestre turístico.

Pero como podríamos mejorar estas irregularidades que se dan día a día en el ámbito del transporte turístico informal, como sugerencia personal se debería ejecutar más batidas de control, solicitar su debido permiso de operación a las operadoras.

Nosotros como empresa Vanservice hemos propuesto más controles en las salidas de la ciudad, además se han propuesto al municipio, que no se alquile el uso del suelo para realizar actividades ilegales.

Mi sugerencia es que la ANT para hacer cambio de unidad debería retirar las placas de alquiler a todas las compañías que realizan transporte terrestre turístico o a su vez que los vehículos se entreguen matriculados de particular. O deberían ser aceptados en una compañía legalmente constituida siempre antes ser verificada. (Comunicacion Directa, El Transporte informal en el cantón Cuenca, 2019)

3.2 Antecedentes del transporte turístico informal

La marcha que ha exhibido la tasa de informalidad laboral en las naciones latinoamericanas obtiene atención pues, entre el 40 % y el 50 % de las ocupaciones se están generando en un sector arcaico, con bajas productividades y, además, ofrece precarias condiciones laborales (Tokman y Délano, 2001; García, 2009). Sin duda, el esfuerzo que está existiendo en este sector informal obstaculizará el desarrollo económico de ciertos países.

La mezcla de los criterios con los que se ha diferenciado la informalidad laboral llevan a que el concepto siga apareciendo como una idea inconsciente propia de definiciones subjetivas (Guergil, 1988). La situación se torna confusa cuando el problema de la inseguridad en la definición pasa a su medición. Si no existe claridad en lo que se va a medir, no existirá consenso en cómo medirlo. Desde que la OIT (1972) generó el estudio pionero sobre el sector informal y especificó su carácter residual, no fijó el marco analítico ni un indicador estadístico para cuantificarlo. El origen del concepto sector informal se halla en un trabajo realizado sobre el problema del empleo en Kenya (OIT, 1972). Según este, el sector informal estaba consentido por los ocupados pobres, que, por el tipo de empleo, hacían parte del sector moderno, pero, por sus precarios niveles de ingreso, parecían pertenecer al tradicional.

Para poder entender muy bien de que es o de que se trata vamos a ir desglosando detenidamente ciertos conceptos que diferencia al transporte informal de la parte formal dentro del sector del transporte turístico informal para poder desarrollar sus actividades ilícitas:

Empleo informal: empleo informal se denomina la actividad laboral de quienes trabajan y perciben ingresos al margen del control tributario del Estado y de las disposiciones legales en materia laboral. (Significados, 2019)

Transporte público: El transporte público es aquél que se presta en condiciones de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios. (Significados, 2019)

Transporte informal: El transporte informal es el que se presta sin apego a las normas que controlan la actividad. El transporte informal nace cuando las autoridades de transporte otorgan permisos de operación, pero los servicios se cometen fuera de lo autorizado y sin control. Muchas de las veces podemos aseverar que este tipo de servicio de transporte existen cuando aparecen dentro de las ciudades servicios no autorizados con características de servicios públicos.

La masiva aparición de vehículos que efectúan transporte informal de ciudadanos desde el Azuay hacia las provincias de El Oro, Guayas, Loja y viceversa, ha generado preocupación en los organismos encargados de la seguridad y el control del transporte en la provincia. Roberto Alvear, representante del Ministerio del Interior, indicó que el primer punto a destacar es la informalidad de este tipo de transporte, ya que quienes ejercen la actividad no disponen de permiso alguno para efectuarla, lo que en sí ya constituye un incumplimiento.

“Existen busetas, autos e incluso jeeps que son utilizados para movilizar a las personas entre provincias por estas empresas que aseguran ser operadoras turísticas, cuando su verdadera actividad es el transporte informal de pasajeros sin normas de seguridad alguna”, agregó Alvear. (Interior, 2016)

Si bien es claro aún no se tiene una fecha exacta de cuando comienza el transporte terrestre turístico informal en la ciudad de Cuenca tenemos publicaciones de Diarios que han realizado publicaciones desde el año 2011, en una publicación de diario el Mercurio publicada el martes, 20 de septiembre del 2011 dice “Cuenca: Las busetas que dan transporte turístico son detenidas” de acuerdo a esta circulación menciona los controles para sacar de circulación y sancionar a los conductores de busetas de servicio turístico que operan como transporte interprovincial siguen en Cuenca. Hay 75 unidades detenidas. En la medida intervienen la Gobernación de Azuay, la Policía de Tránsito y la Intendencia de Policía por denuncias de la Unión de Cooperativas de Transporte Interprovincial de Azuay.

Según su presidente, Ing. Patricio Picón, es un trabajo ilegal que afecta a su gremio. Él denuncia que la avenida Remigio Crespo (Los Tótems) es una terminal. Allí hay al menos 10 empresas con permiso para operar con turistas. Pero, dice Picón, muchas movilizan todo tipo de

pasajeros y tienen turnos cada una o dos horas. A las 12:00 de ayer salió hacia Guayaquil una buseta de Operazuay Tour con ocho personas. Entre ellas Manuel y Janina Ortiz y María Ochoa. También el empresario Víctor Pérez, quien usa este medio de traslado hace cinco años. A Ochoa, su hermano le recomendó las busetas de turismo porque son cómodas, seguras, movilizan pocos pasajeros y son rápidas en llegar a su destino.

No hay un registro, pero se calcula que son más de 150 busetas que operan a Guayaquil, Loja y a Machala. Solo Operazuay Tur moviliza 84 al día, en promedio.

Según la empleada, trabajan dentro de la ley porque tienen los permisos para circular. “Los pasajeros van con el contrato del tour”. El gobernador del Azuay, Humberto Cordero, señala que no pretenden quitarles esa fuente de trabajo sino hacer que se regularicen, como lo permite la Ley Orgánica de Transporte. “Se los detiene porque no pueden justificar que los pasajeros que llevan son turistas. Por ejemplo, que lleven el contrato del servicio turístico”.

El artículo 57 de la Ley de Transporte señala que el transporte turístico no podrá operar como servicio colectivo o masivo. La sanción es tres días de retención de la unidad, una multa de dos remuneraciones básicas y la reducción de 10 puntos en la licencia. Pérez cuenta que de las 20 unidades que tiene su empresa, solo una fue detenida al ingresar a Guayaquil. Según ella, el vigilante solicitó al conductor que le diera los nombres de los pasajeros. “Eso no lo estipula la Ley”.

Pero hay usuarios que están opuestos al control. “Tenemos derecho a escoger”, dice Víctor Pérez. Él cree que los dirigentes del transporte interprovincial deben mejorar el servicio antes que reclamar por lo que no ofrecen. “Pago un poco más, pero me evito las molestias y demoras”. El viaje de Cuenca a Guayaquil vale USD 8 en los buses interprovinciales y en las busetas, USD 12. (Productor, 2011)

Ilustración 28

Exteriores de las oficinas del transporte informal



Fuente (PRODUCTOR, 2011)

Cabe recalcar que el mal estar se genera por los usuarios que consumen este tipo de servicios toma fuerza a partir del año 2016 cuando la empresa de transportes Alianza ATRAIN toma instalaciones del Aeropuerto Mariscal Lamar por cierre de instalaciones para brindar el servicio de transporte a los turistas que visitaban la ciudad de Cuenca, el 13 de agosto, 2016 diario El Universo publica “Del aeropuerto de Cuenca solo saldrán microbuses por 4 semanas” y continua este articulo mencionando.

“La Empresa Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte (EMOV) ejecuta un plan de contingencia para la movilización de pasajeros por el cierre temporal del aeropuerto Mariscal La Mar, previsto desde el próximo 16 de agosto, mientras se ejecute el recapeo y nivelación de la pista. Este plan cuenta con el apoyo de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), que controlará la operación de 20 unidades de microbuses que fueron adquiridas por la Alianza de Transportistas Atrain que opera especialmente a Quito y Guayaquil desde la terminal terrestre de Cuenca. El plan prevé que los pasajeros de las aerolíneas utilicen estos microbuses. El próximo lunes entrará en vigencia este plan y durará de cuatro a cinco semanas, es decir, el tiempo que tome la contratación y ejecución de los trabajos en la pista.

Las unidades saldrán del aeropuerto de Cuenca hacia el Parque Bicentenario en Quito, y en Guayaquil a la escuela de la Comisión de Tránsito, ubicada junto a la terminal terrestre. Estos no harán ninguna parada en el camino. El valor de los pasajes hacia y desde Guayaquil será de \$ 12.

Para ir o volver de Quito será de \$ 20. Los microbuses, de 16 pasajeros, tendrán 26 frecuencias a Quito y 14 a Guayaquil. (UNIVERSO, 2016)

Esta noticia se convertiría en el motivo principal para que las compañías de transporte legales se levantaran en protesta al no estar considerados dentro del plan de contingencia por el cierre del aeropuerto.

Ilustración 29

Paro organizado por parte de los operadores de transporte turístico legalmente organizado



Fuente: (EL COMERCIO, 2016)

3.3 Problemática que ocasiono el levantamiento de Transportes ATRAIN Alianza con microbuses desde el punto de vista Unittra

De acuerdo a criterio personal al Entrevistado #4, pudo aclarar que al inicio se tuvo un poco de alejamiento, pero cabe recalcar que se ha unido estrategias con el Ing. Patricio Picón y han acordado por las dos partes defender por un lado lo que es turismo y por el otro lo que es trasportación terrestre, pueden aseverar que la ruta más descuidada es la ruta Cuenca – Loja, en la Cuenca – Guayaquil estamos nosotros protestando, en el caso de esta ruta Cuenca – Loja.

En estos momentos Unittra se encuentra en una época de transición obviamente estamos en épocas de elecciones, pero los proyectos a futuro o corto plazo es empezar a competir, no estamos hablando de precios sino de calidad y adentrarnos dentro del misma, es decir buscar una manera eficaz de atraer al turista, ya no podemos seguir esperando que las agencias nos llamen, sería como

“morirnos de hambre”, lo que intentamos es ofrecer un servicio corporativo, en donde estableceremos alianzas estratégicas, por ejemplo usted solicita un taxi a las tres de la mañana y le solicita que desea viajar a Guayaquil, el taxista inmediatamente le llevara a nuestro estacionamiento y haría su viaje, mientras que las operadoras informales lo realizan por \$10 dólares nosotros lo haríamos por \$15 primeramente seria algo más seguro

Como segunda opción sería ofrecer al cliente un Snack dentro del viaje y lo más interesante un viaje con vehículo calificado, hemos luchado incansablemente por lograr esto, estuvimos al frente del Banco Central casi por tres meses, digo casi porque al poco más de los dos meses las autoridades nos eliminaron, nos sacó de ese lugar alegando que nosotros no podemos hacer eso. Entonces lo que hemos hecho con Patricio Picón es unir fuerzas y talvez se ha hablado de construir un terminal alternativo en la ciudad de Cuenca tipo B, entonces nosotros en una alianza con ATRAIN o como UNITTRA promulgaremos que sea privado, que se den todos los permisos necesarios, allí este ministerio de turismo, municipalidad de Cuenca todos los organismos la asociación hotelera, la cámara de turismo, para fomentar un turismo EXCLUSIVO un servicio VIP.

Pero ahora hablamos de ingresar a las empresas legalmente organizadas estamos hablando de UNITTRA O ATRAIN porque si hablamos de ingresar a este terminal “tipo B” a las operadoras de transporte turístico informal estamos de dar una apertura al crecimiento de la informalidad. (Comunicacion Directa, El transporte informal desde el punto de vista de Unittra, 2019)

3.4 Propuesta presentada por la Cámara de Turismo del Azuay con respecto a la legalización de las busetas de transporte masivo de pasajeros.

De acuerdo al Entrevistado #6 de la Cámara de Turismo del Azuay, alega que lamentablemente en la actualidad en la ciudad de Cuenca y en otras ciudades quienes hacen transporte turístico, se encuentran utilizando mal estos permisos a través de las agencias de viajes o las operadoras de turismo, pues están dando un servicio de transporte que no es el permitido o legal ; en este caso estamos hablando de quienes hacen el uso de este tipo de servicio para hacer lo que hacen las empresas de servicio interprovinciales; que es otra modalidad de servicio a nivel de transporte quienes están haciendo transporte entre Cuenca – Guayaquil, como un sistema de transporte diferenciado.

Argumentando de una manera clara, existe un problema entre lo que es las diferentes modalidades de transporte, dentro de la Agencia nacional de tránsito específicamente en la ley de

tránsito existe diferentes modalidades de transporte por ejemplo el transporte interprovincial, el transporte institucional, el transporte turístico y otros tipos de transporte que existen dentro de la ley de trasmito.

Quienes hacen transporte interprovincial no pueden hacer transporte turístico de igual manera quienes hacen transporte turístico no pueden realizar transporte interprovincial porque están definidos en su diferentes ramas por ejemplo la situación que nos acabó de mencionar anteriormente que el mal uso de los permisos de operación y de ser considerados transporte turístico u operadora de turismo o agencia de viaje ha hecho que las empresas de transporte turístico den este servicio informal, principalmente entre las ciudades de Cuenca – Guayaquil, Cuenca – Loja, Cuenca – Machala, Cuenca – Quito, a través de furgonetas que se está dando actualmente ejerciendo en busetas esta labor por más de 14 años de una manera informal a vista y paciencia de las autoridades que no han realizado absolutamente nada por suprimir o de alguna manera por penalizar este tipo de servicios.

En este sentido las empresas de transporte en este caso ATRAIN nace por la necesidad del cierre del aeropuerto Mariscal la Mar cuando sucedió el accidente de TAME en el año 2016, surge este tipo de servicio por la necesidad de conectarse entre el aeropuerto de Guayaquil con el aeropuerto de la ciudad de cuenca, por darles conectividad o brindarles un servicio a la gente que no podía utilizar m el aeropuerto de cuenca para que se desplace a la ciudad de Quito vía aérea, utilizando el aeropuerto de Guayaquil. Entonces como consecuencia le dan un permiso provisional para que este tipo de serbio de busetas de ATRAIN que son las empresas interprovinciales den un servicio que ya se venía dando hace años atrás, a través de las furgonetas que mal utilizaban el permiso de funcionamiento a través del sistema turístico entonces de esta manera nació ATRAIN y se está manteniendo también igualmente están realizando un servicio informal que no está apegado a la ley y con permiso a las autoridades que permitieron que esto prolifere

Uno de los ejes principales para el desarrollo de un destino turístico es la conectividad si un destino turístico no tiene conectividad no puede desarrollarse turísticamente por más que tenga promoción, servicios de calidad o atractivos turísticos no se va a desarrollar si no existe una buena conectividad

La conectividad quiere decir que la empresa permita al turista nacional o internacional llegar al destino que se está promocionando en este caso la ciudad de Cuenca, entonces lo que se ha

tratado es que este servicio que si de alguna u otra manera es informal, ilegal , no tiene el respaldo de las autoridades no ha sido controlado y que se lo ha tratado de exterminar pero no se ha podido, por más de 14 años de este tipo de servicio de alguna manera la Cámara de Turismo ha tomado la iniciativa de realizar un estudio de factibilidad y demanda para que de alguna manera vea las autoridades que este tipo de servicio diferenciado existe en otros países. En el Perú existe cual quiere tipo de servicios Bus, furgoneta de transporte, es decir el servicio que se acomode a su bolsillo, en ese país se tiene la predisposición en el que manda es el que tiene la capacidad económica para tomar un transporte de autobús, furgoneta o carro particular.

Un de demanda pretende demostrar la necesidad de la ciudad de Cuenca y del Guayas de conectarse utilizando un sistema de transporte turístico diferenciado porque les decimos eso, si bien existe una demanda satisfecha que nos dio el estudio entre el servicio el servicio de transporte interprovincial que ellos están operando atendiendo a un target de turismo nacional que no lo está utilizando o precautelando el otro target que no ha sido visibilizado, que utiliza las busetas.

En este caso el estudio que realizo la cámara de turismo del Azuay indicaba que el 60% se movilizan en el trayecto Cuenca - -Guayaquil aproximadamente 100.000 personas de las cuales 60.000 utilizan el servicio de transporte interprovincial, es decir, al sistema de transporte interprovincial no le afecta el que existan furgonetas que den otro tipo de servicio diferenciado, es decir ellos mantienen su target, donde utiliza un sistema de transporte de ocho dólares, se movilizan en transporte interprovincial y no le afecta el hecho del otro sistema de transporte en este caso las furgonetas están haciendo este servicio de conectividad informal entre Cuenca y Guayaquil.

Estos argumentos demuestran que durante 14 años como lo mencionamos anteriormente este tipo de servicio a informal ha logrado subsistir y sobre todo la conectividad es uno de los aspectos más importantes de este estudio que realizo la cámara de turismo del Azuay demostró que no perjudica al servicio de transporte interprovincial la existencia de un servicio de transporte diferenciado que va a servir a otros targets. (Comunicacion directa, La informalidad en el canton Cuenca, 2019)

CAPÍTULO IV

4. LA LEY DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE

4.1 Ley de transporte turístico terrestre vigente ANT

El objetivo del reglamento es regular el servicio de transporte terrestre turístico nivel nacional, especificar el ámbito de competencia de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Autoridad Nacional de Turismo, y establecer las normas a las que se sujetará

De acuerdo al reglamento de transporte turístico terrestre, Resolución 108, Registro Oficial Suplemento 241 de 31-dic.-2014, señala:

Objeto, Definición y Ámbito de Competencia

Artículo 1.- OBJETO. - El presente reglamento tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre turístico a nivel nacional, especificar el ámbito de competencia de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Autoridad Nacional de Turismo, y establecer las normas a las que se sujetarán las personas jurídicas que se encuentran autorizadas para ejercer en forma habitual esta actividad.

Artículo 2.- OBSERVANCIA. -Estarán sujetos a las disposiciones del presente reglamento, en su respectivo ámbito de acción:

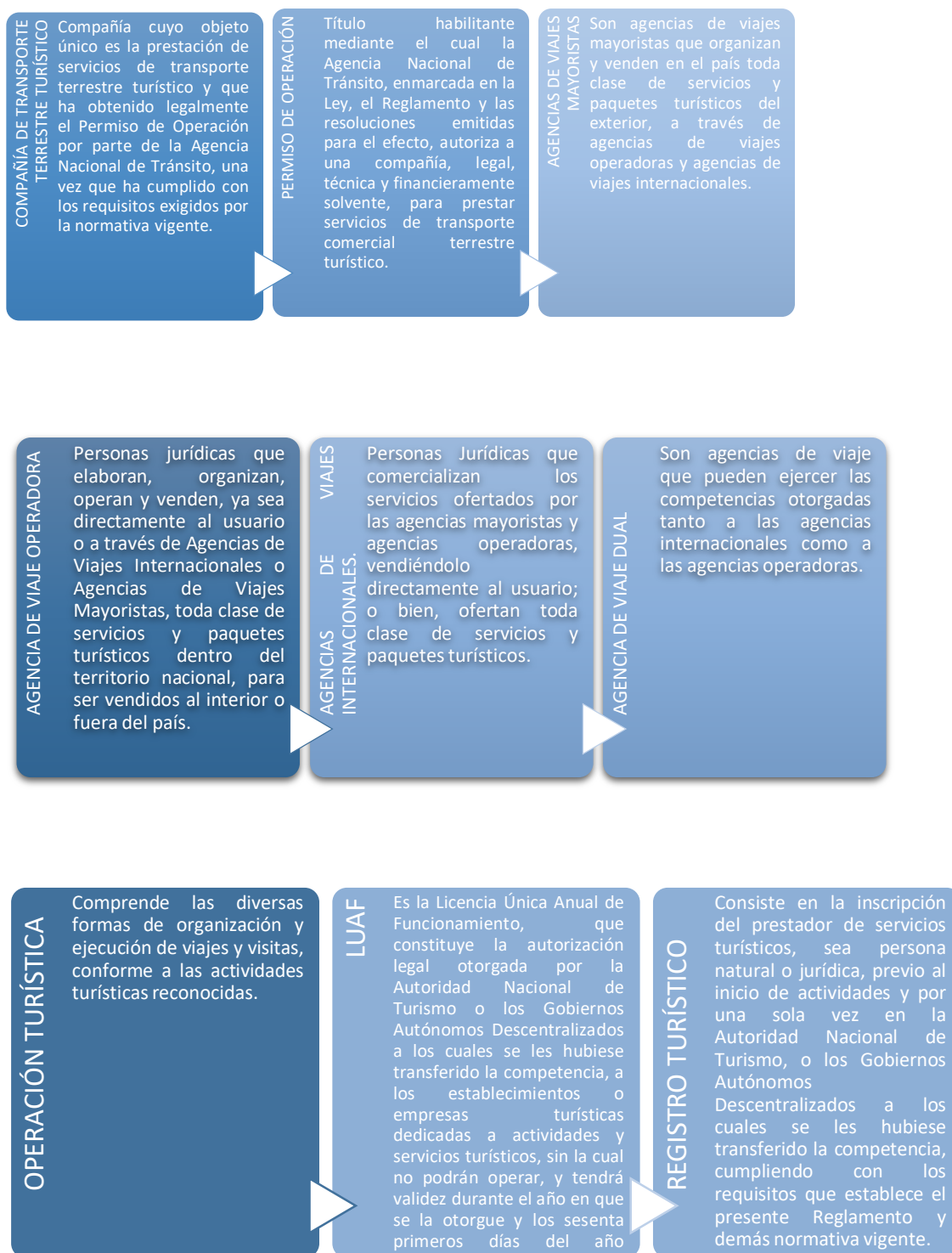
- Las compañías de transporte autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico;
- Los establecimientos de alojamiento
- Las agencias de viajes operadoras y duales

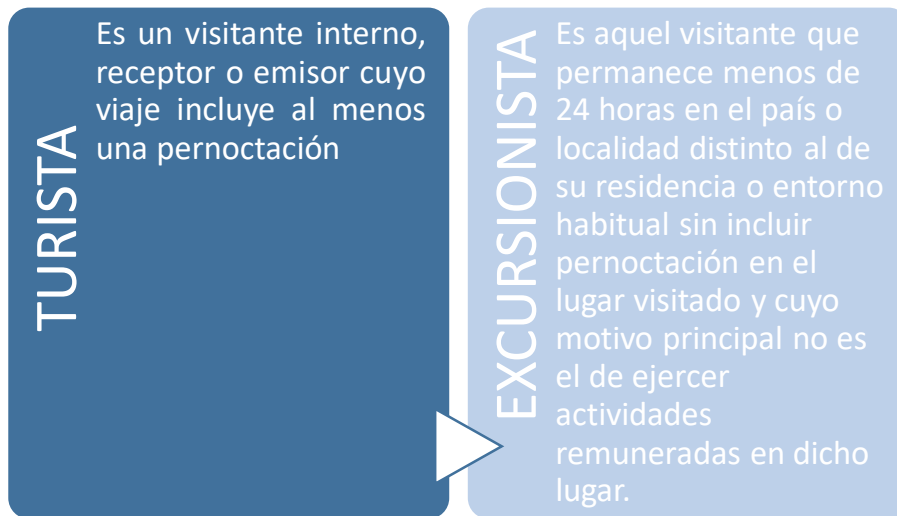
Adicionalmente, darán plena observancia a las disposiciones contenidas en el presente instrumento los funcionarios competentes de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), Autoridad Nacional de Turismo y agentes de control a nivel nacional.

Artículo 3.- DEFINICIONES. - Para efectos de aplicación del presente Reglamento, se tendrá en cuenta las siguientes definiciones:

Ilustración 30

Definiciones en transporte Turístico





Fuente: (Reglamento de Transporte Turístico, 2008)

Vehículos utilitarios todo terreno. - Son los vehículos todo terreno livianos con tracción 4x4.

Transporte terrestre turístico. - Se considera como transporte terrestre turístico a la movilización de personas que tengan la condición de turistas o excursionistas, en vehículos de compañías autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico, debidamente homologados y habilitados por la Agencia Nacional de Tránsito, para dirigirse a establecimientos o sitios de interés turístico, mediante el pago acordado libremente por las partes.

Ámbito de competencia. - La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La Autoridad Nacional de Turismo por su parte, es el organismo rector de la actividad turística ecuatoriana y será de su competencia la regulación y control de la actividad turística a nivel nacional, en los términos establecidos en la Ley de Turismo y sus reglamentos aplicativos.

Ámbito de operación. - El servicio de transporte terrestre turístico será prestado a nivel nacional exclusivamente por las compañías de transporte terrestre habilitadas por un permiso de operación de transporte terrestre turístico, debidamente otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito para el ámbito de operación nacional. El servicio de transporte terrestre podrá ser contratado a través de agencias de viaje operadoras o dual, pero prestado exclusivamente por las

compañías de transporte terrestre habilitadas. En el ámbito transfronterizo e internacional, el permiso de operación será otorgado por la ANT de conformidad a los convenios y normas internacionales vigentes.

Evaluación del servicio de transporte terrestre

Turístico. - La evaluación en la prestación del servicio de transporte terrestre turístico a nivel nacional, al amparo de lo dispuesto en la normativa en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial vigente, será ejercido por la ANT.

A fin de verificar que el servicio prestado por las compañías de transporte terrestre turístico se desarrolle en condiciones de seguridad y cumplimiento de los estándares mínimos de prestación del servicio, la evaluación entre ANT y la Autoridad Nacional de Turismo será de forma coordinada, en el ámbito de sus competencias.

CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO

Artículo 8.- CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO.

El transporte terrestre turístico se clasifica de la siguiente manera:

Según el ámbito de operación:

- A. Transporte Terrestre Turístico Nacional
- B. Transporte Terrestre Turístico Transfronterizo
- C. Transporte Terrestre Turístico Internacional

2. Según el tipo de servicio:

- A. Traslados
- B. Excursión
- C. Gira
- D. Circuito Cerrado

TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO

TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO NACIONAL

- Es aquel que se
- presta a través de compañías de transporte terrestre debidamente habilitadas para trasladar turistas o excursionistas dentro del territorio nacional

TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO TRANSFRONTERIZO

- Es aquel que se presta a través de compañías de transporte debidamente habilitadas para trasladar turistas o excursionistas dentro de la zona de integración fronteriza definida por el Ecuador con Colombia y Perú

TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO INTERNACIONAL

- Es aquel que se presta a través de compañías de transporte debidamente habilitadas para trasladar turistas o excursionistas desde algún lugar del territorio nacional, ingresa al territorio de otro país y concluye en algún lugar de éste, o en su defecto, retorna a su lugar de origen en el territorio nacional.

Fuente (Agencia Nacional De Transito, 2012) Elaboración:

Autor

TIPO DE SERVICIO

De acuerdo al tipo de servicio la resolución 108 de ala ANT describe de la siguiente manera:

Ilustración 32

Tipo de servicios

TRASLADOS

Consiste en el transporte de turistas o excursionistas desde los terminales de arribo hacia los establecimientos de alojamiento y viceversa; o de estos últimos, hasta un sitio de interés turístico específico y viceversa.

EXCURSIÓN

Es la movilización por motivo de ocio, visita o expedición, a un lugar distinto al de su lugar habitual. Esta movilización puede ser contratada a través de agencias de viaje operadoras o dual, pero la realizan exclusivamente las compañías de transporte terrestre turístico debidamente habilitadas

GIRA

Consiste en el transporte de turistas entre sitios de interés turístico, con itinerario fijo y preestablecido que se inicia en una ciudad o centro poblado distinto al que concluye

CIRCUITO CERRADO

Consiste en el transporte de un grupo organizado de turistas con un recorrido preestablecido y que, partiendo de una ciudad o centro poblado, recorre sitios de interés turístico en otras localidades, con fechas y ciudades determinadas, retornando siempre al lugar de origen.

AUTORIZACIÓN DE CIRCUITO CERRADO INTERNACIONAL

Cuando el transporte terrestre turístico incluya sitios de interés turístico ubicados fuera del territorio nacional y fuera de la zona de integración fronteriza establecida con Colombia o Perú, éste constituirá transporte terrestre turístico internacional I, regulado por la Decisión 398 de la Comunidad Andina de Naciones y será autorizado por la ANT y las autoridades competentes del o los Países Miembros de la CAN, conforme los acuerdos internacionales vigentes.

PROHIBICIÓN

En ningún caso el servicio de transporte terrestre turístico prestado directamente por las compañías autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito podrá incluir los servicios propios de una operación o paquete turísticos

Fuente: (Agencia Nacional De Tránsito, 2012) Elaboración: Autor

Hoja de ruta o contrato. - El servicio de transporte terrestre turístico estará respaldado por un contrato escrito entre las partes o con una hoja de ruta que detalle entre su contenido el nombre de los pasajeros que serán trasladados con fines turísticos, cuyos formatos serán definidos por la Dirección Ejecutiva de la Agencia Nacional de Tránsito y la Autoridad Nacional de Turismo ANEXO 3

Ilustración 33

TÍTULOS HABILITANTES



Fuente: (Agencia Nacional De Transito, 2012) Elaboración: Autor

DE LOS REGISTROS Y LICENCIAS DE TURISMO

REQUISITOS PARA LA OBTENCIÓN DEL REGISTRO DE TURISMO.

Una vez que la compañía de transporte terrestre haya adquirido su personería jurídica y de forma previa a la solicitud de permiso de operación ante la Agencia Nacional de Tránsito, deberá obtener el Registro de Turismo ante la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiera transferido la competencia, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos

- Copia simple de la escritura de Constitución de la Compañía, debidamente inscrita en el Registro Mercantil y sus reformas, en el caso de haberlas.
- Copia simple del nombramiento del Representante Legal, debidamente inscrito en el Registro Mercantil.
- Formato de los contratos por los cuales se prestará el servicio de transporte terrestre turístico, el mismo que contendrá, entre las generalidades de ley, el origen y destino del viaje, así como la cláusula inherente al pago y tarifa que será cobrada y la garantía de la calidad del servicio a prestarse.
- Inventario valorado de los activos de la empresa firmado bajo responsabilidad del representante legal, sobre los valores declarados.
- Declaración de activos para la cancelación del 1 por mil, debidamente suscrito por el Representante Legal o apoderado de la empresa. (Formulario de la Autoridad Nacional de Turismo).
- Listado de todas las unidades de transporte con las que cuenta la compañía, con una declaración por parte del representante legal donde se certifique que todas las unidades vehiculares cuentan con los elementos de seguridad, servicio y calidad establecidos en este Reglamento.

Licencia Anual de Funcionamiento (LUAF)

La licencia única anual de funcionamiento será otorgada por la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiere transferido la competencia, a favor de las compañías de transporte terrestre turístico debidamente autorizadas, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo precedente.

Esta licencia tendrá vigencia durante el año que se le otorgue. (Agencia Nacional De Transito, 2012)

HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS.

Todos los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deberán ser previamente homologados, encontrarse dentro de la vida útil definida técnicamente por la ANT y cumplir con los requisitos y condiciones determinados en la normativa que en materia de transporte terrestre se encuentre vigente, los mismos que deberán encontrarse debidamente habilitados en el permiso de operación otorgado por la ANT.

Únicamente los vehículos de alta gama , cuyo modelo y marca no mantengan representación dentro del territorio nacional y sean importados directamente por su titular para ser habilitados en el respectivo permiso de operación de transporte turístico, no serán sujetos del proceso de homologación vehicular , sin embargo, deberán someterse a un proceso de certificación ante la Agencia Nacional de Tránsito con la finalidad de verificar su conformidad con las normas técnicas de seguridad y emisiones que le sean aplicables, previa a su habilitación en el respectivo permiso de operación y bajo cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas por el área (Agencia Nacional De Transito, 2012)

VIDA ÚTIL

Los vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deberán cumplir con las disposiciones contenidas dentro del cuadro de vida útil definido técnicamente por la Agencia Nacional de Tránsito y deberán cumplir con las disposiciones contenidas en el presente Reglamento. (Agencia Nacional De Transito, 2012)

Clasificación vehicular

Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte turístico, según su actividad, deberán cumplir con todos los requerimientos técnicos y operacionales establecidos por la ANT, de tal forma que garantice la seguridad en la movilidad de los pasajeros y el debido confort a los usuarios.

Para efectos de homologación y al amparo de las disposiciones que en materia de transporte terrestre se encuentran vigentes a nivel nacional, los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deberán cumplir con el reglamento técnico que en elementos de seguridad se encuentre vigente y las normas de emisiones de gases que le sean aplicables, encajados conforme la siguiente clasificación:

Todos los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deben cumplir con los requisitos y condiciones determinados en el presente reglamento y se encontrarán autorizados para circular una vez que cuenten con el título habilitante, matrícula y SOAT que será entregado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).

Disposiciones:

Todos los vehículos deberán cumplir con el Reglamento Técnico de elementos de seguridad que se encuentre vigente y que le sea aplicable de acuerdo a su configuración.

- A. La disposición de los asientos en los vehículos utilitarios, van, minivan y camionetas deberán respetar su diseño original de fábrica.
- B. Los asientos abatibles y/o plegables se encuentran prohibidos.
- C. Asientos libres de aristas vivas.
- D. Para los vehículos de la clase bus, minibús, microbús y furgoneta, los asientos deberán ser reclinables para mayor confort del turista.
- E. Para microbús, minibús y bus, el vehículo deberá estar dotado de iluminación al interior con luces de neón, luz día y luz individual de lectura en cada
- F. fragmentación, salidas de emergencia debidamente señalizadas.
- G. Para el transporte de pasajeros en vehículos tipo microbús, minibús, bus, bus de dos pisos y piso y medio, el uso de asiento intermedio en la última fila se encuentra prohibido.
- H. La homologación de los buses de dos pisos deberá sujetarse a las normas técnicas nacionales e internacionales que le sean aplicables.

I. Porta equipaje o bodega apropiada para el número de pasajeros autorizados para transportar.

J. Cinturón de seguridad en cada uno de los asientos, incluido el del conductor, considerando además que los asientos próximos a las puertas, primeras filas, conductor y conductor alternativo deberán poseer cinturón de tres puntos.

K. Sistema de audio.

L. Sistema de aire acondicionado y calefacción.

M. Equipo extintor de incendios.

N. Botiquín de primeros auxilios.

O. Dos triángulos de seguridad.

P. Recipiente para depositar desechos.

Q. Los vehículos podrán ser adecuados conforme las necesidades de la actividad turística a ser realizada, sin que su modificación afecte los elementos de seguridad del automotor.

R. Se exceptúa del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 31, literal a), a los vehículos especiales determinados en el presente Reglamento.

VEHÍCULOS ESPECIALES

Son aquellos vehículos contruidos o adecuados para realizar transporte turístico combinado con otras actividades turísticas y recreativas como las de servicio de alimentos y bebidas y otras que en conjunto se consideran operación turística. Se podrán considerar vehículos especiales los buses de dos pisos, bus costa, limosinas, discotecas rodantes, restaurantes rodantes o cualquier otro tipo que determine la ANT en coordinación con la Autoridad Nacional de Turismo, para lo cual se definirán las características que deberán observar los mismos, llevarán el respectivo adhesivo identificativo habilitante y darán plena observancia a las disposiciones emanadas por parte de ambas entidades.

Para la habilitación de buses tipo costa, como un vehículo especial destinado exclusivamente a la recreación en el ámbito turístico, se dará observancia a las siguientes disposiciones:

- ✓ El servicio será únicamente para pasajeros sentados.
- ✓ El ingreso al vehículo será únicamente por el lateral derecho del vehículo, con la presencia de estribos y asideros. Cada ingreso deberá además estar dotado de una puerta con un medio de cerradura, la puerta tendrá una altura que garantice la seguridad del pasajero. El lateral izquierdo debe ser construido de forma que impida tanto el ingreso como salida del vehículo.
- ✓ En la parte interior se deberán colocar asideros horizontales superiores, de forma que se garantice la movilidad segura de los pasajeros.
- ✓ Queda prohibido totalmente para esta modalidad la instalación de parrillas en la parte superior o cualquier aditamento, estructura o compartimiento dispuesto al transporte de carga o equipaje, esto al considerarse que es un transporte recreativo de Turismo de pasajeros.
- ✓ La disposición de las bancas es únicamente en sentido de la marcha.
- ✓ Las bancas deberán disponer de asideros por cada pasajero de forma que permita tener un medio de agarre para que el pasajero pueda sujetarse.
- ✓ Las bancas tanto en el espaldar como en la base de las mismas deberán ser diseñadas de forma que presten una superficie antideslizante, esto para garantizar la movilidad segura y cómoda del pasajero a lo largo del trayecto a realizarse.
- ✓ El material del piso presentará una superficie antideslizante.
- ✓ El acoplamiento de la estructura para el servicio en unidades TIPO COSTA, será siempre en un chasis motorizado debidamente homologado para transporte de pasajeros.
- ✓ La construcción y anclaje de la estructura de la unidad TIPO COSTA deberá ser realizada por un artesano especializado, considerando la responsabilidad que implica la actividad durante el montaje y la posterior prestación del servicio.
- ✓ El vehículo dispondrá de botiquín para primeros auxilios.
- ✓ El vehículo deberá contar con triángulos de seguridad en caso de emergencia
- ✓ El vehículo siempre tendrá a disposición las herramientas necesarias básicas para casos de emergencia

Ilustración 34

Vehículos Homologados

Tipos de vehículo	Vehículos todo terreno	Distancia mínima entre asientos	Núm. De asientos
UTILITARIOS TODO TERRENO	SI	Configuración Original	Desde 5 hasta 8
FURGONETA	NO	Asientos en sentido de la Marcha: 640mm. Asientos enfrentados: 1280mm	Desde 12 hasta 18
VAN	NO	Asientos en sentido de la Marcha: 640mm	10 a 11
MINIVAN	NO		Máx. 9
MICROBÚS	NO	Asientos en sentido de la Marcha: 750mm.	Desde 19 hasta 26
MINIBÚS	NO	Asiento en sentido de la Marcha: 750mm.	Desde 27 hasta 35
BUS	NO	Asiento en sentido de la Marcha: 750mm.	Mayores de 36
CAMIONETA DOBLE CABINA	SI	Configuración Original	Máximo 5
CAMIONETA CABINA SIMPLE	SI	Configuración Original	Máximo 2

FUENTE: AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO

REVISIÓN TÉCNICA DE LOS VEHÍCULOS

La revisión técnica de los vehículos, previa al otorgamiento del permiso de operación u autorización de transporte turístico, así como las que se deben efectuar periódicamente, serán realizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con los requisitos establecidos en las normas técnicas expedidas por el INEN y la ANT para el transporte turístico.

La constatación vehicular, deberá ser realizada en los centros de revisión y control técnico vehicular que estén facultados para el efecto por las autoridades competentes, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En aquellas ciudades que no existan centros de revisión, la verificación vehicular mecánica, será realizada por las Unidades Administrativas de la ANT o los GAD's competentes. (Agencia Nacional De Transito, 2012)

Obligaciones de los prestadores del servicio de transporte terrestre turístico

- A. Son obligaciones de las compañías de transporte terrestre turístico, además de las previstas en la normativa que en transporte terrestre se encuentra vigente, las siguientes:
- B. Realizar el mantenimiento preventivo de sus vehículos, en forma directa o a través de terceros, debiendo llevar en el local de la compañía la ficha técnica de mantenimiento por cada vehículo, la que estará a disposición de la autoridad competente cuando así lo requiera
- C. Mantener vigentes las pólizas de seguro que obligatoriamente debe contratar la compañía para cada vehículo habilitado.
- D. Usar en el servicio de transporte, únicamente vehículos debidamente homologados o certificados por la ANT, según corresponda.
- E. Mantener las características técnicas generales y específicas de los vehículos
- F. que le permitieron acceder al permiso de operación, según el caso.
- G. Disponer y verificar que sus vehículos sean conducidos únicamente por conductores capacitados, con licencia profesional de la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio.

- H. Establecer procedimientos o medidas de prevención que eviten el transporte de drogas, armas de fuego, materiales inflamables, explosivos, corrosivos, venenosos o similares que ponga en riesgo la seguridad de los turistas o excursionistas.
- I. Garantizar el acceso a las unidades vehiculares de las personas con discapacidad física y de movilidad reducida.
- J. Contar con equipos de comunicación.
- K. Contar con conductores certificados en competencias laborales, por una institución legalmente reconocida por el Servicio de Acreditación Ecuatoriana SEA.
- L. Las demás que establezca la normativa vigente en materia de tránsito y turismo.

Alcance del servicio

De acuerdo al artículo 38 “Queda expresamente prohibido que las compañías de transporte terrestre turístico realicen operaciones de transporte público de pasajeros en cualquier ámbito o cualquier otra modalidad distinta a la autorizada. En caso de comprobarse la inobservancia de la presente disposición, la ANT sancionará conforme la normativa vigente en materia de tránsito y turismo.” (LOTTTSV, 2014)

Denominación turismo

Queda expresamente prohibido el uso de la palabra "Turismo" o sus derivados en cualquier modalidad de transporte terrestre distinta a la de transporte terrestre turístico (LOTTTSV, 2014)

Titularidad de vehículos

Queda expresamente prohibido que la prestación del servicio de transporte terrestre turístico sea prestada en vehículos que no sean de propiedad de la persona jurídica titular del permiso de operación otorgado por la ANT, todos los vehículos serán habilitados a nombre de la compañía de transporte terrestre. (LOTTTSV, 2014)

4.2 El surgimiento de la ANT y la gestión del transporte

La ANT (Agencia Nacional de Transito) es una organización pública que se encarga de garantizar la seguridad y libre movilidad terrestre por todo el territorio ecuatoriano. Además, presta servicios con la finalidad de satisfacer las demandas de la ciudadanía en Ecuador. Su base legal se fundamenta en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Seguridad vial y Tránsito, la cual regula algunos aspectos relacionados con la forma de efectuar ciertos procedimientos legales relacionados con las matrículas vehiculares en el país.

Dentro de las Funciones de la Agencia Nacional de Transito están controlar, regular y planificar la gestión del transporte terrestre, seguridad vial y tránsito por todo el territorio nacional ecuatoriano. Para lograr esto, la ANT se ha propuesto compensar la demanda de la ciudadanía ecuatoriana de la mejor forma posible.

Podemos dar origen del surgimiento de la ANT cuando en el año de 1948, para entonces surgió en Ecuador la necesidad de que existiera un ente regulador del parque automotor. Esta necesidad hizo que se creara la CTE (Comisión de Tránsito del Ecuador). Y a partir de ése año, empieza las regulaciones relacionadas con el tránsito terrestre ecuatoriano.

Sin embargo, por muchos años este organismo se consolidó como un ente provincial y no nacional. Pero a medida que fue ejerciendo sus funciones, fue creciendo, hasta el punto de que en el año 2011 logró transformarse en una entidad nacional en el gobierno del Presidente Economista Rafael Correa con este suceso nace la actual ANT.

La regularización de actividades de transporte terrestres turístico han un tema de debate muy importante dentro del sector del turismo, ya que por razones de diferente índole ciertos prestadores de la rama de turismo se veían afectados dado esto, la ANT genera un reglamento de transporte turístico terrestre en el año 2014, el mismo que servirá para regular las actividades de transporte en el sector turístico y en primer párrafo declara “Que, el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias.” (ANT, 2016)

CAPÍTULO V

5. CATASTROS Y OPERADORAS DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS

5.1 Catastro del transporte turístico terrestre en la ciudad de Cuenca, según al estudio de “El transporte turístico terrestre de la ciudad de Cuenca, desde una perspectiva histórica a una herramienta de apoyo para la actividad turística”.

Cuenca, capital de la provincia del Azuay, se encuentra ubicada en la zona sur, es la tercera ciudad más importante en el país por su importancia cultural, gastronómica, arquitectónica, religiosa.

A su vez es uno de los destinos más visitada del Austro, no solo por su gente sino por sus su tradiciones y atractivos turísticos. Retomando reseñas históricas podemos hablar cuando Cuenca fue declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad el 1 de diciembre de 1999 a más de esto ha ganado premios a nivel internacional tales como:

- Año 2008 se sostuvo en el Primer puesto Para Visita y Estadía en Latinoamérica según (Stern Magazine),
- Puesto N° 49 Destinos Históricos (National Geographic,2008)
- Top 10 Ciudades a Conocer en el Mundo (Lonely Planet,2010)
- Puesto N°21 De Destinos Seleccionados Por Viajeros en Latino América (Trip Advisor,2012)
- Puesto N°1 como Mejor Lugar del Extranjero para Retirados Norteamericanos (CNN Money, Estados Unidos,2012)
- Puesto N°1 de Mejores Ciudades del Futuro en Cuanto Costo Beneficio (Foreing Direct Investment. 2013-2014)
- Mejor lugar en el mundo para retirados (International Living, 2009-2010-2011-2013)
- Premio “JEAN PAULL –L’ALLIER” Organización de ciudades del Patrimonio Mundial (OCMP,2013),
- Ciudad de Mejor Destino de Aventura (Revista Outside –Travel Awards,2014),

Todos estos galardones que ha obtenido la ciudad de Cuenca en los últimos años ha traído como resultado, que la demanda en el sector turístico vaya generando el ingreso de visitantes a la ciudad, y como consecuencia forme un crecimiento de flujo turístico transcendental; así lo expresan las estadísticas de la Fundación Municipal de Turismo para Cuenca.

De acuerdo a un estudio realizado por la Fundación Municipal de Turismo para Cuenca, publicaciones de año 2016 argumenta que “El estudio se realizó con 1 500 personas que llegaron a Cuenca, entre enero y abril de 2016. Allí, se determinó que la estadía de los turistas nacionales fue de dos días y de los extranjeros de tres. Estos últimos gastaron, en promedio, USD 59,57 diarios y los primeros USD 40,48. Esos recursos se destinaron a alojamiento, alimentación, transporte y diversión. El 29,2% de visitantes extranjeros proviene de Estados Unidos, el 11,5% de Colombia y el 7,3% de Alemania. En el caso nacional, el 22% llega de Quito, el 17% de Guayaquil y 9% de Machala.”.

El resultado de este incremento de turistas visitando la ciudad de Cuenca, ha permitido que nuevos servicios de alimentación, alojamiento y transporte turístico terrestre se desarrollen a nivel nacional ya sea de manera formal o informal.

Sabiendo que el transporte turístico terrestre ofrece el servicio de traslado a los diferentes puntos o lugares dentro de un territorio o área geográfica determinada, por lo normal se lo efectúa por medio de vehículos habilitados con las condiciones legales y necesarias que garanticen la seguridad y la comodidad del pasajero.

Actualmente todos estos sucesos antes nombrados han permitido que la ciudad de Cuenca se Transforme en la cuna de la informalidad turística en el ámbito de trasportación, varias compañías Denominadas operadoras de transporte turístico terrestre se han establecido en la Av. Remigio Crespo abriendo sus oficinas y ofertando una modalidad masiva de pasajeros asimilando este acto como una modalidad de transporte público y conforme al instructivo para el transporte terrestre Turístico expresa:

“Que, el artículo 12 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares,

vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial” (Reglamento de Transporte Turístico, 2008)

“Que, el Art. 46 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala "El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional" (Reglamento de Transporte Turístico, 2008).

Los siguientes catastros tiene como finalidad analizar, verificar y evidenciar la información proporcionada de las compañías de Transporte Terrestre Turístico en la Ciudad de Cuenca de acuerdo a lo que establece la Ley de Turismo y sus Reglamentos.

En el año 2015 el Mst. Magno Hernán Lucero Cumbe durante su estudio de “El transporte turístico terrestre de la ciudad de Cuenca, desde una perspectiva histórica a una herramienta de apoyo para la actividad turística” presenta un listado de las operadoras que estaban legalmente constituidas para prestar transporte turístico para esta época. Ver página siguiente.

Tabla 8

Compañías de transporte turístico terrestre en la ciudad de Cuenca

Nombre de la Operadora de turismo	Lugar de funcionamiento	Fecha de constitución
AVENTURA TOURS VAN	Cuenca	2004
COMPAÑÍA CONTRATUDOSSA	Cuenca	04/06/2015
FERNANDTOURS CIA. LTDA.	Cuenca	28/04/2016
COMPAÑÍA LINETOURS S.A.	Cuenca	21/12/2015

COMPAÑÍA LUEXCEL TRANS CIA LTDA	Cuenca	28/01/2015
TRANS LA TOREADORA CIA LTDA	Cuenca	20/12/2010
COMPAÑÍA TRANSTOURS CIUDAD ROJA CIA LTDA	Cuenca	24/11/2015
COMPAÑÍA REPATRANS	Cuenca	31/01/2013
COMPAÑÍA TRANSPORTES TURÍSTICOS CONFORTABLES CONFORTRAVEL S.A.	Cuenca	19/07/2010
COMPAÑÍA VANSERVICE INTERNACIONAL CIA.LTDA	Cuenca	14/07/2014

Fuente Mst Magno Hernán Lucero Cumbe. 2015

5.2 Listado de compañías de transporte terrestre turístico legalmente registradas en el cantón Cuenca de acuerdo a la Agencia Nacional de Transito

La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) es uno de los entes principales encargados de velar por la conformación legal de la trasportación pública o privada en todo ámbito, el mismo permiso permitirá que este labore o funcione de manera normal sin presentar contraversiones o sanciones que afecten a los organismos pertenecientes al ámbito de transportación. Actualmente la ANT presenta el siguiente listado de compañías de transporte terrestre turístico legalmente registradas en el cantón Cuenca de acuerdo al Memorando Nro. ANT – DTHS – 2019 – 1091 recibido desde el Distrito Metropolitano de Quito con fecha 03 de abril de 2019 da a conocer el siguiente listado.

Ver página siguiente.

Tabla 9

Operadoras de transporte turístico del Azuay

Nombre de la operadora de turismo	Lugar de funcionamiento	Fecha de constitución
Compañía Bolívar Narváez Cía. Ltda	Cuenca	14/19/2016
Compañía Bus Car Trasnporting Bucatran Cia Ltda	Cuenca	14/02/2018
Compañía Carpio Molina	Cuenca	18/11/2014
Compañía Coavtovans	Cuenca	20/11/2015
Compañía CONTRATUDOSSA	Cuenca	04/06/2015
Compañía Contratufaviz S.A	Cuenca	04/04/2014
Compañía De Transportes Del Sur Apu – Transur CIA LTDA	Cuenca	21/02/2017
Compañía Fernandtours Cia. Ltda.	Cuenca	28/04/2016
Transporte Turístico Laquerama S.A	Cuenca	06/01/2016
Compañía Linetours S.A.	Cuenca	21/12/2015
Compañía Luexcel Trans Cía. Ltda	Cuenca	28/01/2015
Compañía Repatrans	Cuenca	31/01/2013
Compañía Trans La Toreadora Cía. Ltda	Cuenca	20/12/2010
Compañía los Yunguillanos	Cuenca	2870372016
Compañía Transportes Turísticos Confortables CONFORTRAVEL S.A.	Cuenca	19/07/2010
Compañía Transtours CIUDAD ROJA CIA LTDA	Cuenca	24/11/2015
Compañía VANSERVICE INTERNACIONAL CIA.LTDA	Cuenca	14/07/2014

Fuente: Agencia Nacional de Transito 2019

5.3 El Ministerio de Turismo y su listado de compañías de transporte terrestre turístico legalmente registradas en el cantón Cuenca

Antecedentes

La institucionalidad pública del turismo en Ecuador, nace a raíz de la creación del ente oficial de manejo turístico. El primero de ellos fue una oficina de turismo adscrita a la presidencia de la República durante el gobierno de Alberto Enríquez Gallo, oficina que luego derivaría en la creación sucesiva de Ceturis, Dituris, Cetur hasta el establecimiento del Ministerio de Información y Turismo mediante el decreto oficial N1 del 11 de agosto de 1992.

Esta nueva Cartera de Estado nace con la visión de posicionar al turismo como una actividad fundamental para el desarrollo económico del país, que dada la magnitud de su crecimiento y su importancia en el desarrollo económico y social se decide separar al turismo de la información, en junio de 1994, con la finalidad de impulsar y fortalecer exclusivamente esta actividad.

El 23 diciembre de 1998, el Presidente Jamil Mahuad mediante Decreto Ejecutivo N. 412 fusiona el Ministerio de Turismo y la Corporación Ecuatoriana de Turismo con el fin de optimizar la gestión de ambas instituciones, en el mismo decreto se determina que los funcionarios de la Corporación Ecuatoriana de Turismo pasan a formar parte del Ministerio de Turismo.

En el año 1999 el presidente Mahuad, mediante Decreto Ejecutivo, 1323 fusiona los ministerios de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca y el Ministerio de Turismo, en una sola entidad, a la cual se le denominó Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Turismo.

En enero del 2000, mediante Decreto Ejecutivo N.26 el Dr. Gustavo Noboa Bejarano, en su calidad de presidente de la República, le devuelve la categoría de Ministerio a la entonces Subsecretaría de Turismo del MICIP y la fusiona al Ministerio de Ambiente en una sola entidad denominada Ministerio de Turismo y Ambiente.

En abril del 2000 el mismo presidente de la República, mediante Decreto Ejecutivo N.259, deroga el Decreto N.26 e individualiza el funcionamiento de las dos áreas turismo y

ambiente con total independencia jurídica, financiera y administrativa, dejándolos como Ministerio de Turismo y Ministerio de Ambiente, lo cual se mantiene en efecto hasta la fecha con actividades de coordinación entre estas dos carteras de Estado.

El 19 de abril de 2001 con el Decreto Ejecutivo 1424, se declaró al turismo como Política Prioritaria de Estado el desarrollo del turismo en el país.

En el año 2000 el Ministerio de Turismo establece su plan estratégico 2000 – 2005 construido bajo los siguientes lineamientos básicos para orientar su actuación. (Peñaranda, 2000)

Visión: Ser reconocido como líder en el desarrollo turístico sostenible en la región andina y consolidar el éxito de la actividad turística en el Ecuador mediante un modelo de gestión pública descentralizado, efectivo y eficiente.

Misión: Fomentar la competitividad de la actividad turística, mediante procesos participativos y concertados, posicionando el turismo como eje estratégico del desarrollo económico, social y ambiental del Ecuador.

Objetivos:

- A. Fomentar la competitividad de la actividad turística, mediante procesos participativos y concertados, posicionando el turismo como eje estratégico del desarrollo económico, social y ambiental del Ecuador.
- B. Dinamizar la actividad turística local a través de la generación del empleo y el incremento de ingresos, en función del mejoramiento de la calidad de vida de la población.
- C. Fortalecer la capacidad institucional y técnica de los gobiernos locales para alcanzar la eficiencia y eficacia de la actividad.

Valores Institucionales:

Ética y transparencia

- A. Responsabilidad
- B. Vocación de servicio
- C. Compromiso con el desarrollo sostenible del sector
- D. Conservación del ambiente y patrimonio cultural
- E. Mejoramiento continuo de la calidad de los servicios
- F. Revalorización de la identidad ecuatoriana y de su diversidad cultural
- G. Concentración interinstitucional e intersectorial
- H. Trabajo de equipo
- I. Creatividad e innovación
- J. Pro actividad
- K. Equidad social y de género

L. Estrategias

- M. Alianza pública y privada.
- N. Fortalecimiento del rol rector y dinamizador del Estado.
- O. Descentralización y fortalecimiento capacidades de los entes seccionales.
- P. Capacitación y desarrollo.
- Q. Fomento de la calidad de los destinos y productos turísticos.
- R. Participación ciudadana y concertación con los actores.
- S. Eficiencia y transparencia institucionales.
- T. Fortalecimiento de la identidad nacional.

En la actualidad el Ministerio de Turismo es uno de los entes que regulariza y controla los diferentes establecimientos que se dedican a la prestación de actividades turísticas, para la verificación del análisis del transporte turístico se solicitó un catastro actualizado dirigido a la ciudad de Quito solicitando un catastro actualizado de los diferentes operadores de transporte turístico que operan dentro del cantón Cuenca. ANEXO 1

Ilustración 35

Listado de Operadoras de Transporte Turístico

Nombre Comercial	Numero de Registro	Fecha registro	Actividad	Clasificación	Categoría	Provincia	Parroquia	Dirección	Telefono convencional	Estado
VAN SERVICE	0101501111	29/2/2008	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	GERARDO CORDERO	2816409	Activo
COTRATUDOSSA	0101500970	6/4/2011	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	COLOMBIA 2-96 Y AV MEXICO	72883564	Activo
COTRATUFAVIZ	0101501072	18/11/2005	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	TURUHUAICO Y DOMINGO SABIO	2865070	Activo
LINETOURS	0101501315	21/6/2010	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	HURTADO DE MENDOZA 2-77 Y LLANGANTIS	072868301	Activo
FERNANDSTOURS	0101501275	1/10/2007	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	AV. ORDOÑEZ LASSO Y MANUEL RADA	074041488	Activo
CONFORTRAVEL	0101501516	17/12/2009	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	GONZALEZ SUAREZ Y GUAGRA UHMA		Activo
LUExcel TRANS	01015018398	18/6/2013	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	HURTADO DE MENDOZA Y RIO UPANO	72804040	Activo
TRANSLATOREADORA	0101501733	12/12/2011	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	QUITO Y TULCAN	072804917	Activo
CIUDAD ROJA	0101501790	31/7/2012	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	AV. 3 DE NOVIEMBRE 1-56 Y ROBERTO AGUILAR PLAZA DEL OTORONGO	72843152	Activo
LAQUERAMA	0101501669	6/4/2011	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	HURTADO DE MENDOZA Y REGIDOR HIDALGO	072804687	Activo
CONDORTOURS	0101506790	28/9/2011	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	AV. DE LAS AMERICAS Y MARISCAL LAMAR	2833954	Activo
REPATRANS	01015018457	29/11/2013	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	AV ORDOÑEZ LAZO Y SANTA MARIA	74189624	Activo
BUS CAR TRANSPORTING BUCATRAN CIA. LTDA.	01015019612	10/5/2017	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	ANTONIO BORRERO 9-69 Y GRAN COLOMBIA, LOCAL 2	72830371	Activo
AVENTURA	0101501084	31/10/2005	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	TIO PULLO Y CAYAMBE	074095419	Activo
CARPIO MOLINA	0101501331	17/6/2008	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	ORDOÑEZ LAZO Y GUAYACAN	072897113	Activo
TRANSPORTES DEL SUR APU-TRANSUR	01015019537	7/10/2016	Transporte Turístico	Transporte Terrestre	SERVICIO TRANSP.TERRESTURIS.	AZUAY	CUENCA	GRAN COLOMBIA 11-03 Y GENERAL TORRES, OFF 113	72842432	Activo

Fuente: MINTUR 2019

5.4 Cuadro comparativo de operadoras de Transporté Turístico legalizadas en el cantón Cuenca

Tabla 10 Cuadro comparativo de las operadoras de transporte turístico del cantón Cuenca

Número	Operadoras de Transporté Turístico	Operadoras legalizadas según informe de la ANT (2019)	Operadoras legalizadas según estudio de Mst Lucero Magno (2015)	Operadoras legalizadas según informe del Ministerio de Turismo de Cuenca (2019)	Operadoras que coinciden con los tres estudios	Operadoras que coinciden en los estudios del Ministerio de Turismo y la ANT	Operadoras que coinciden en un estudio
1	Compañía Bolívar Narváez CIA. LTDA	X					Compañía Bolívar Narváez CIA. LTDA
2	Compañía Bus Car Trasporting Bucatran CIA LTDA	X		X			
3	Compañía Carpio Molina	X		X		Compañía Carpio Molina	
4	Compañía Coavtovans (Aventura tours)	X	X	X	Compañía Coavtovans (Aventura tours)		
5	Compañía CONTRATUDOSSA	X	X	X	Compañía CONTRATUDOSSA		
6	Compañía Contratufaviz S.A	X		X		Compañía Contratufaviz S.A	
7	Compañía de transportes del sur Apu – Transur CIA LTDA	X		X		Compañía de transportes del sur Apu – Transur CIA LTDA	

8	Fernandtours CIA. LTDA.	X	X	X	Fernandtours CIA. LTDA.		
9	Transporte turístico Laquerama S.A	X		X		Transporte turístico Laquerama S.A	
10	Compañía LineTours S.A.	X	X	X	Compañía LineTours S.A.		
11	Compañía Los Yunguillanos	X					Compañía Los Yunguillanos
12	Compañía Luexcel Trans CIA LTDA	X	X	X	Compañía Luexcel Trans CIA LTDA		
13	Compañía Repatrans	X	X	X	Compañía Repatrans		
14	Trans La Toreadora CIA LTDA	X	X	X	Trans La Toreadora CIA LTDA		
15	Compañía transportes turísticos confortables CONFORTRAVEL S.A.	X	X	X	Compañía transportes turísticos confortables CONFORTRAVEL S.A.		
16	Compañía transtours CIUDAD ROJA CIA LTDA	X	X	X	Compañía transtours CIUDAD ROJA CIA LTDA		
17	Compañía VANSERVICE INTERNACIONAL CIA.LTDA	X	X	X	Compañía VANSERVICE INTERNACIONAL CIA.LTDA		

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo al cuadro comparativo realizado, podemos constatar que solamente diez operadoras de transporte turístico (10) coinciden dentro de los tres catastros antes mencionados, de las diecisiete operadoras (17) registradas por la Agencia Nacional de Tránsito, estas diez operadoras coinciden como operadoras de transporte terrestre turístico legales para la prestación de servicio de transporte en el cantón Cuenca las mismas que se detallan a continuación:

Ilustración 36

Listado de Operadoras legalizadas para la prestación de transporte turístico en el cantón Cuenca

Operadoras legalizadas para la prestación de transporte turístico en el cantón Cuenca	
1.	Compañía Coavtovans (Aventura tours)
2.	Compañía CONTRATUDOSSA
3.	Compañía Fernandtours CIA. LTDA.
4.	Compañía LineTours S.A.
5.	Compañía Luexcel Trans CIA LTDA
6.	Compañía Repatrans
7.	Compañía La Toreadora CIA LTDA
8.	Compañía CONFORTRAVEL S.A.
9.	Compañía CIUDAD ROJA CIA LTDA
10.	Compañía VANSERVICE INTERNACIONAL CIA.LTDA

Fuente: Elaboración propia

5.5 Requisitos para el registro de Transporte Terrestre Turístico

De acuerdo a información tomada de la página oficial del Ministerio de Turismo del Ecuador, una vez que la compañía de transporte terrestre ha obtenido su respectiva personería jurídica y obtenido la notificación de asignación de números de asientos y de forma previa a la solicitud de permiso de operación ante la Agencia Nacional de Tránsito, deberá obtener el registro de turismo ante la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiera transferido y previo el cumplimiento de lo siguiente:

- Obtener escritura de Constitución de la Compañía, debidamente inscrita en el Registro Mercantil y sus reformas, en caso de haberlas. (obtenido por el técnico del Ministerio de Turismo en las plataformas gubernamentales o en INFODIGITAL)
- Obtener el Nombramiento del Representante Legal, debidamente inscrito en el Registro Mercantil. (obtenido por el técnico del Ministerio de Turismo en las plataformas gubernamentales o en INFODIGITAL)
- Formato de los contratos por los cuales se prestará el servicio de transporte terrestre turístico, el mismo que contendrá, entre las generalidades de ley. El origen y destino de viaje, así como la cláusula inherente al pago y tarifa que será cobrada y la garantía de la calidad del servicio a presentarse.
- Inventario valorado de los activos de la empresa firmado bajo responsabilidad del representante legal sobre los valores declarados.
- Declaración de activos para la Contribución del Uno por mil, debidamente suscrito por el representante legal o apoderado de la empresa (ANEXO 2)
- Listado de todas las unidades de transporte con las que cuentan la compañía, con una declaración por parte del representante legal donde se certifique que todas las unidades vehiculares cuentan con elementos de seguridad, servicio y calidad establecidos en este Reglamento. (MINTUR, 2019)

Formatos: (ANEXO 3)

Procedimiento:

Recepción de requisitos y formalidades para el registro: el representante legal del establecimiento turístico que vaya a gestionar el Registro ante el Ministerio de Turismo, se entrevistará con el funcionario encargado de este proceso, con quién verificará uno a uno el cumplimiento de todos los requisitos y formalidades correspondientes, mismas que se encuentran detallados en la Solicitud de Registro.

Realizada la inspección se informará al propietario, representante legal o administrador, sobre la Actividad Turística, Tipo y Categoría en la que se registra el establecimiento.

Tiempo Estimado de Entrega: (15) Quince días laborables (MINTUR, 2019)

5.5.1 Clasificación vehicular:

Todos los vehículos propuestos a la prestación de servicio de transporte turístico, deberán cumplir con todos los requerimientos técnicos y operacionales definidos por la ANT, de tal forma que garantice la seguridad en la movilidad de los pasajeros y el debido confort a los usuarios.

Todos los vehículos deberán cumplir con el Reglamento Técnico de elementos de seguridad que se encuentre vigente y que le sea aplicable de acuerdo a su configuración.

1. Los asientos en los vehículos utilitarios, van, minivan y camionetas deberán respetar su diseño original de fábrica.
2. Los asientos abatibles o plegables se establecen totalmente prohibidos.
3. Asientos libres de aristas vivas.
4. los vehículos de la clase bus, minibús, microbús y furgoneta, los asientos deberán ser reclinables para mayor confort del turista.
5. Para microbús, minibús y bus, el vehículo deberá estar dotado de iluminación al interior con luces de neón, luz día y luz individual de lectura en cada asiento, cortinas laterales elaboradas con material no inflamable, martillo de fragmentación, salidas de emergencia debidamente señalizadas.
6. Para realizar el transporte de pasajeros en vehículos tipo microbús, minibús, bus, bus de dos pisos y piso y medio, el uso de asiento intermedio en la última fila se encuentra prohibido.
7. La homologación de los buses de dos pisos deberá sujetarse a las normas técnicas

nacionales e internacionales que le sean aplicables.

8. La porta equipaje o bodega deberá ser apropiada para el número de pasajeros autorizados para transportar.
9. El cinturón de seguridad en cada uno de los asientos, incluido el del conductor, considerando además que los asientos próximos a las puertas, primeras filas, conductor y conductor alternativo, deberán poseer cinturón de tres puntos.
10. Sistema de audio.
11. Sistema de aire acondicionado y calefacción.
12. Equipo extintor de incendios
13. Botiquín de primeros auxilios.
14. Dos triángulos de seguridad.
15. Recipiente para depositar desechos.

Cualquier modificación de los vehículos podrán ser adecuados conforme a las necesidades de la actividad turística que será destinada, sin que sus modificaciones afecten los elementos de seguridad del automotor. (Reglamento Turístico, 31-dic.-2014)

5.5.2 Hoja de ruta para transporte turístico

Para garantizar la movilidad de turistas a nivel nacional la ANT ha implementado una “Hoja de Ruta”, que es un documento en donde la operadora de transporte turístico deberá llenar y presentar a las diferentes entidades de control de tráfico dentro del país. A pesar de que es un documento necesario para efectuar este tipo de actividad, el documento es accesible al público volviéndolo obsoleto, no importa si la persona es pública o privada puede ingresar a la página <https://www.ant.gob.ec> y la opción de descargables pueden adquirir este documento, el mismo que utilizan las distintas operadoras de servicio de transporte turístico informal para realizar sus actividades dentro y fuera del país. (ANEXO 3)

5.6 Requisitos constituir una agencia de servicios turísticos

De acuerdo al reglamento de operación e intermediación turística Acuerdo Ministerial 21, Registro Oficial 783 de 24-jun.-2016, en estado vigente del Ministerio de Turismo, No. 20160021 afirma lo siguiente:

Las agencias de servicios turísticos indistintamente de su clasificación, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Contar con un espacio físico permanente para el desarrollo de sus actividades comerciales y administrativas, el mismo que deberá ser obligatoriamente local comercial u oficina, quedando prohibido el uso de viviendas de forma general; (MINTUR, Reglamento de operación e intermediación, 2016)

b) Al menos el 30% del personal deberá contar con título profesional en turismo, ramas afines o certificado en competencias laborales en intermediación, operación, hospitalidad o las que determine la autoridad nacional de turismo; también se contarán como válidos los cursos dictados o avalados por la autoridad nacional de turismo. (MINTUR, Reglamento de operación e intermediación, 2016)

c) Al menos el 20% del personal deberá acreditar mínimo el nivel B1 de conocimiento de al menos un idioma extranjero de acuerdo al Marco Común Europeo para las Lenguas, y a lo establecido por este reglamento y demás disposiciones que emita la autoridad nacional de turismo. (MINTUR, Reglamento de operación e intermediación, 2016)

Para efectos de control, la agencia de servicios turísticos deberá contar con un expediente físico que evidencie el cumplimiento de los requisitos solicitados en este artículo. Dicho expediente podrá ser solicitado por el inspector de control de la autoridad nacional de turismo o del gobierno autónomo descentralizado al que se le haya transferido esa competencia, de no contar con dicho expediente será sancionado conforme a lo establecido por la Ley de Turismo y sus reglamentos.

De acuerdo al Art 21.-del Reglamento de Operación e Intermediación turística dice “Se prohíbe a las agencias de servicios turísticos ofertar productos fuera de lo determinado en el presente reglamento para cada clasificación. Las agencias de servicios turísticos no podrán contratar los servicios turísticos de personas naturales y/o jurídicas que no se encuentren registradas ante la autoridad nacional de turismo.” (MINTUR, 2016) .

5.7 Operadoras de turismo que prestan el servicio de transporte masivo de pasajeros en el cantón Cuenca

Actualmente registramos doce agencias de viajes y operadoras de turismo que se encuentran operando a lo largo de la Av. Remigio Crespo sector los Tótems, estas operadoras se dedican a la venta de pasajes a pasajeros o lo que común mente llamaríamos al traslado masivo de pasajeros dentro de los corredores:

1. Cuenca – Guayaquil
2. Cuenca – Machala
3. Cuenca – Loja
4. Cuenca – Quito
5. Cuenca - Zamora

En la actualidad estas empresas que, tomando el nombre de Operadoras de transporte turístico, han causado grande polémica convirtiéndose en un fuerte contrario no solamente para las actuales operadoras de transporte turístico legalmente organizadas sino también para el sector del transporte público.

5.7.1 Tinamú Agencias de viajes, operadora y trasportación turística

Ilustración 37

Information de la Tinamú

Nombre de la empresa	Tinamú Agencias de viajes, operadora y trasportación turística		
Dirección	Av, Remigio Crespo 18-50 y Brasil		
Telefono:	(07) 288-7372		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:			
Observaciones de la Empresa:	Ofrece el servicio de traslado de pasajeros en modalidad de transporte masivo cubriendo la ruta Cuenca – Machala		
	El lugar en el cual prestan sus servicios son sumamente reducidos		
	No disponen de un lugar para embarcar a sus pasajeros		
	Venta de boletos similar a las empresas que laboran dentro del terminal terrestre de Cuenca		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 11

Costos de ticket de viaje de Tinamú Agencias de viajes, operadora y trasportación turística

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Machala	\$12,00 Dólares
Machala – Cuenca	\$12,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Machala – Cuenca	\$20 Dólares
Machala – Cuenca – Machala	\$20 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 38

Oficina de Tinamú



Fuente: Elaboración propia

5.7.2 Extremeventura y Tayos Tours

Ilustración 39

Información de Extremeventura y Tayos Tours

Nombre de la empresa:	Extremeventura y Tayos Tours		
Dirección:	Av, Remigio Crespo 18-50 y BrasilAve Remigio Crespo Toral S/N,		
Telefono:	0984560954		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1		
	Buses Hino Ak		
	Autos Hyundai Tucson 5 puertas		
Observaciones de la Empresa:	Ofrece el servicio de trasladados en la ruta Machala, Quito, Loja, Guayaquil		
	Funcionan dos operadoras dentro del mismo lugar		
	No disponen de un lugar para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	Sus precios son fuertemente competitivos a las operadoras de transporte turístico formalizadas		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12

Costos de Viajes de la Empresa Extremeventura

Transfer	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil	\$80,00 Dólares
Cuenca – Quito	\$140,00 Dólares
Cuenca – Loja	80,00 Dólares
Cuenca – Machala	\$80,00 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 40

Oficina: Tayos tour y Extremeventura agencia de trasportación turística



Fuente: Elaboración propia

5.7.3 Compañía de Transporte Trans Haylli Tours CA

Ilustración 41

Información de Compañía de Transporte Trans Haylli Tours CA

Nombre de la empresa:	Compañía de Transporte Trans Haylli Tours CA		
Dirección:	Av, Remigio Crespo y Brasil		
Telefono:	0986539599		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Autos Hyundai Tucson 5 puertas		
Observaciones de la Empresa:	Ofrece el servicio de trasladados en la ruta Machala, Quito, Loja, Guayaquil		
	Funcionan dos operadoras dentro del mismo lugar		
	No disponen de un lugar para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	Sus precios son fuertemente competitivos a las operadoras de transporte turístico formalizadas		
	Creada y fundada en la ciudad de Azogues y dispone de sucursal en la ciudad de Cuenca		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 13

Costos Compañía de Transporte Trans Haylli Tours CA

Transfer	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil	\$80,00 Dólares
Cuenca – Quito	\$140,00 Dólares
Cuenca – Loja	80,00 Dólares
Cuenca – Machala	\$80,00 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 42

Sucursal: Compañía de Transporte Trans Haylli Tours CA



Fuente: Elaboración propia

5.7.4 Elite Tours

Ilustración 43

Información Elite Tours

Nombre de la empresa:	Elite tours		
Dirección:	Ave Remigio Crespo Toral		
Telefono:	(07) 256-5064		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1, Volkswagen Crafter		
Observaciones de la Empresa:	Venta de Boletos Cuenca - Guayaquil		
	Posee una estructura fisica grande		
	Disponen de un lugar para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	Frecuencias cada 30 minutos		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 14

Costos de Tickets de viaje de la operadora Elite Tours

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil	\$12,00 Dólares
Guayaquil – Cuenca	\$12,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil – Cuenca	\$20 Dólares
Guayaquil – Cuenca – Guayaquil	\$20 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 44

Elite Tours operadora de transporte turístico



Fuente: Elaboración propia

5.7.5 Ecuavan Tours

Ilustración 45

Información de Ecuavan Tours

Nombre de la empresa:	Ecuavan Tours		
Dirección:	Remigio Crespo y Brasil (Esquina)		
Telefono:	(07) 288-7175		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1,		
	Volkswagen Crafter		
Observaciones de la Empresa:	Venta de Boletos con destinos: Quito, Zamora, Loja, Vilcabamba		
	Su oficina es pequeña		
	No disponen de un lugar adecuado para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	No ofrece ninguna seguridad a sus pasajeros		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 15

Costos de ticket empresa Ecuavan en el corredor Cuenca - Loja

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Loja	\$12,00 Dólares
Loja – Cuenca	\$12,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Loja – Cuenca	\$20 Dólares
Loja – Cuenca – Loja	\$20 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Tabla 16

Costo de ticket empresa Ecuaván en el corredor Cuenca - Vilcabamba

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Vilcabamba	\$17,00 Dólares
Vilcabamba – Cuenca	\$17,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Vilcabamba – Cuenca	\$30 Dólares
Vilcabamba – Cuenca – Vilcabamba	\$30 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17

Costo de ticket empresa Ecuaván en el corredor Cuenca - Zamora

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Zamora	\$15,00 Dólares
Zamora – Cuenca	\$15,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Zamora – Cuenca	\$26 Dólares
Zamora – Cuenca – Zamora	\$26 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18

Costo de ticket empresa Ecuavatur en el corredor Cuenca - Quito

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Quito	\$25,00 Dólares
Quito – Cuenca	\$25,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Quito – Cuenca	\$40 Dólares
Quito – Cuenca – Quito	\$40 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 46

Ecuavatur Agencia de viajes y turismo



Fuente: Elaboración propia

5.7.6 Andina Tours

Ilustración 47

Información de Andina Tours

Nombre de la empresa:	Andina Tours		
Dirección:	Ave Remigio Crespo Toral, Cuenca		
Telefono:	098 235 3555		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1, Volkswagen Crafter, Mercedes Benz Splinter		
Observaciones de la Empresa:	Venta de boletos con destino: Cuenca - Quito		
	Posee una oficina pequeña		
	No disponen de un lugar adecuado para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	No ofrece ninguna seguridad a sus pasajeros		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 19

Costo de ticket empresa Andina Tours en el corredor Cuenca - Quito

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Quito	\$25,00 Dólares
Quito – Cuenca	\$25,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Quito – Cuenca	\$40 Dólares
Quito – Cuenca – Quito	\$40 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 48

Andina tours Agencia de viajes y turismo



Fuente: Elaboración propia

5.7.7 Rey tours

Ilustración 49

Información de Rey Tours

Nombre de la empresa:	Rey tours		
Dirección:	Ave Remigio Crespo Toral y Brasil		
Telefono:	099 366 5336		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1, Volkswagen Crafter, Mercedes Benz Splinter		
Observaciones de la Empresa:	Venta de boletos con destino: Cuenca - Quito		
	Posee una oficina pequeña		
	No disponen de un lugar adecuado para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	Frecuencia cada 4 horas		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 20

Costo de ticket empresa Rey Tours en el corredor Cuenca - Quito

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Quito	\$25,00 Dólares
Quito – Cuenca	\$25,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Quito – Cuenca	\$40 Dólares
Quito – Cuenca – Quito	\$40 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 50

Rey Tours Agencia de viajes y turismo



Fuente: Elaboración propia

5.7.8 Faviz tours

Ilustración 51

Información de Faviz tours

Nombre de la empresa:	Faviz tours		
Dirección:	Ave, Ave Remigio Crespo Toral		
Telefono:	099 573 1465		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1, Volkswagen Crafter, Mercedes Benz Splinter		
Observaciones de la Empresa:	Venta de boletos en el corredor Cuenca - Guayaquil		
	Posee una oficina grande		
	No disponen de un lugar adecuado para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	Frecuencias cada 20 minutos		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 21

Costo de ticket empresa Faviz Tours en el corredor Cuenca - Guayaquil

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil	\$12,00 Dólares
Guayaquil – Cuenca	\$12,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil – Cuenca	\$20 Dólares
Guayaquil – Cuenca – Guayaquil	\$20 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 52

Exteriores de Faviz Tours agencia de viajes y turismo



Fuente: Elaboración propia

5.7.9 Castella Sur

Ilustración 53

Información de Castella Sur

Nombre de la empresa:	Castella Sur
Dirección:	Ave, Remigio Crespo Toral
Telefono:	0994076631
Estado:	Activa
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1, Volkswagen Crafter, Mercedes Benz Splinter
Observaciones de la Empresa:	 Venta de boletos en el corredor Cuenca - Loja - Zamora Posee una oficina pequeña No disponen de un lugar adecuado para embarcar a sus pasajeros Algunos vehiculos no poseen placa de color verde Frecuencias cada 4 horas

Fuente: Elaboración propia

Tabla 22

Costo de ticket empresa Castella Sur en el corredor Cuenca - Loja

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Loja	\$12,00 Dólares
Loja – Cuenca	\$12,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Loja – Cuenca	\$20 Dólares
Loja – Cuenca – Loja	\$20 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Tabla 23

Costo de ticket empresa Castella Sur en el corredor Cuenca - Zamora

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Zamora	\$15,00 Dólares
Zamora – Cuenca	\$15,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Zamora – Cuenca	\$26 Dólares
Zamora – Cuenca – Zamora	\$26 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 54

Exteriores de Castella Sur Operadora de turismo



Fuente: Elaboración propia

5.7.10 Openat

Ilustración 55

Información de OPENAT

Nombre de la empresa:	OPENAT		
Dirección:	Ave Remigio Crespo Toral 1310		
Telefono:	0984027381		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas Hyundai H1, Volkswagen Crafter, Mercedes Benz Splinter		
Observaciones de la Empresa:	Venta de boletos en el corredor Cuenca -Guayaquil		
	Posee una oficina pequeña		
	No disponen de un lugar adecuado para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	Frecuencias cada 30 minutos		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 24

Costos de Tickets de viaje de la operadora Openat corredor Cuenca - Guayaquil

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil	\$12,00 Dólares
Guayaquil – Cuenca	\$12,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil – Cuenca	\$20 Dólares
Guayaquil – Cuenca – Guayaquil	\$20 Dólares

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 56

Exteriores de Openat operadora de turismo



Fuente: Elaboración propia

5.7.11 Carpio Molina (Operazuaytur)

Ilustración 57

Información de Operazuaytur

Nombre de la empresa:	Operazuaytur		
Dirección:	Avda Remigio Crespo y Edwin Sacoto		
Telefono:	0999340970		
Estado:	Activa	Logotipo	
Tipo de vehiculos que posee:	Busetas: Mercedes Benz Splinter		
Observaciones de la Empresa:	Venta de boletos en el corredor Cuenca -Guayaquil		
	Posee una oficina pequeña		
	No disponen de un lugar adecuado para embarcar a sus pasajeros		
	Algunos vehiculos no poseen placa de color verde		
	Frecuencias cada 30 minutos		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 25

Costos de Tickets de viaje de la operadora Operazuaytur corredor Cuenca - Guayaquil

Viaje solo ida	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil	\$12,00 Dólares
Guayaquil – Cuenca	\$12,00 Dólares
Viaje ida y vuelta	Costo en dólares Americanos
Cuenca – Guayaquil – Cuenca	\$20 Dólares
Guayaquil – Cuenca – Guayaquil	\$20 Dólares

Fuente: Fernando Humala 2019

Ilustración 58

Exteriores de Operazuay Tur



Fuente: Elaboración propia

5.8 La informalidad del transporte turístico desde el punto de vista del transporte público.

De acuerdo a información obtenida del Entrevistado #4, , de transportes Súper Semeria S.A relata.

“Hablar de servicio de transporte turístico es sinónimo de competencia desleal en los diferentes corredores de nuestro País, podemos argumentar con números cuanto ha reducido el número de pasajeros que se han optado por utilizar las diferentes llamadas operadoras de transporte turístico ubicadas en la Av. Remigio Crespo a pesar de todos los esfuerzos que hemos realizados como socios o accionistas que conformamos ATRAIN ALIANZA servicio de pasajeros en el corredor Cuenca – Guayaquil podemos afirmar y verificar que el uso de buses por parte de los pasajeros ha disminuido en un 60%.

En la actualidad enfrentarnos a un mercado informal es imposibles primeramente porque no existe apoyo de entidades públicas como la ANT o el Ministerio de Turismo para poder salir y comparar y constatar cómo estas compañías salen a las aceras de las Av. de toda la Remigio Crespo y se ponen a enganchar (vocear) a los diferentes corredores Guayaquil, Quito, Loja, Machala, Macas, Zaruma, convirtiéndose esta avenida en un mini terminal de la ciudad de Cuenca.

Hoy en día, no es recomendable pertenecer a una empresa de transporte de pasajeros público, porque razón, es sencillo existen autoridades públicas una de ellas la CTE (Comisión de Tránsito del Ecuador) que hace ojo ciego a la informalidad, no vamos tan lejos existen unidades de control de tránsito establecidas en la “Y” de Sayusi – San Juan y en el control de Tamarindo, en donde las busetas bajan como vulgarmente se dice a la voz del carnaval, pasan por las narices de las autoridades y no piden una revisión técnica a los vehículos que pasan, las busetas obviamente, no piden la lista de pasajeros, no piden el contrato ni la matrícula y peor aún el permiso de operaciones pero lo más importante si es una buseta que va a una gira o tour como ellos lo dominan para camuflar este servicio informal, deberían tener un guía en cada unidad. (Comunicación Directa, La presencia del Transporte informal en el cantón Cuenca, 2019)

5.9 El transporte masivo de pasajeros en el Azuay desde el punto de vista de la Agencia Nacional de Transito

De acuerdo al Entrevistado #7 persona de ente publica, personal Agencia Nacional del Azuay y con la presencia de un técnico de estudio de demanda en el transporte terrestre de la ANT Quito aclaró:

El caso del transporte turístico en la provincia del Azuay es un caso especial ya que se ha venido dando este servicio por parte de los señores de las operadoras, quienes no han sabido respetar el permiso otorgado por la ANT, han venido ofreciendo un servicio interprovincial no autorizado, que es lo que nos preocupa sin embargo en la actualidad por parte de nuestro director de obras públicas hay la voluntad de hacer los estudios de los corredores Cuenca – Guayaquil, Cuenca – Machala, Cuenca – Loja para ver la posibilidad de unificar y eliminar este tipo de transporte y quede como un transporte de micro buses interprovincial .

ATRAIN Alianza es el grupo de las operadoras que prestan servicio público y es de ellos mismo, que ellos compraron, ellos no tienen permiso autorizado, sin embargo, hay que recalcar que para todo este servicio de transporte una vez que, si se llega a legalizar, tienen que salir desde el terminal terrestre o desde un terminal terrestre tipo doble A, para dar este servicio, no puede ser que las avenidas de la ciudad este colapsadas por este servicio de transporte.

El replaqueo será un punto estratégico para identificar al sistema informal ya que transporte turístico netamente va a tener la placa verde, el transporte turístico es netamente turístico, servicio a turistas, mas no servicio fraccionario, es decir las mismas personas que adquieren el tour deberán ser las mismas personas que regresen en el viaje, los señores de las operadoras de turismo vienen haciendo un servicio Cuenca – Guayaquil ilegal, porque ese es un transporte interprovincial, ese tipo de transporte debería tener un permiso de la ANT por eso le decimos que queremos regularizar de ver la posibilidad de unificar, haciendo un daño a la ciudad ubicadas en el sector de la Remigio Crespo.

En la actualidad la Agencia Nacional de Transito está haciendo un estudio de necesidades en los corredores para ver la demanda este servicio y unificar, que queremos decir con unificar, que todas estas operadoras Openat, Operazuay, Trans lid, Favis Tour, se

va a formar una sola empresa interprovincial de microbuses, con capacidad hasta de 24 pasajeros, que tendrán que salir desde un terminal, hasta un terminal, es decir uno de origen y uno de destino

¿Pero qué pasa con las operadoras de transporte turístico informal en el cantón Cuenca? Una vez que la gente acceda a verificar estas empresas, todas estas empresas que son informales, tienen que liquidar y devolver, revertir los permisos al estado si quieren ser parte de esta nueva compañía, en caso de no hacerlo, tendrán que dar estrictamente el servicio para el permiso que fue otorgado, tendrán que ser el servicio, el caso de ser las personas infringiendo el propósito del permiso, serán sancionados, hasta retirarlo el permiso de operación, este plan es siempre y cuando este plan nos indique que esta operación sea necesario

Para culminar en el transporte existe competencias desleales sería interesante que vayas preguntando a las operadoras y veas que servicio te dan, cada una te ofrece casi casi con una chica a lado, pero del hecho a la realidad te ofrecen y lo que les interesa más que subirte en el transporte que te ofrecen salir a las ocho de la mañana y salen a eso de las ocho u ocho y veinte, lo que van con dos o tres pasajeros cosa que no es rentable para la buseta o dueño de la buseta más si para la operadora, trece por tres “cuarenta y dos” y ya tienen para el diésel, por todo estos tipos de razones, la ANT no nos interesa el señor inversionista lo que la ANT está dando un servicio de transporte público para que la gente lucre un sub grupo, lo que queremos es simplemente regular y tener ciertas normativas para que el señor usuario este tranquilo. (Comunicación directa, El transporte informal en el cantón Cuenca, 2019)

5.10 Publicaciones de medios de Comunicación que informan sobre la presencia de una nueva modalidad de transporte en el cantón Cuenca.

En la ciudad de Cuenca durante estos últimos meses han aparecido publicaciones en los diferentes medios de comunicación de la ciudad en donde claramente se puede apreciar el apoyo a estas modalidades de transporte terrestre, como claro ejemplo registraremos dentro de este análisis evidencias concisas que apoyan este estudio:

Publicaciones del diario El tiempo con fecha 01 de mayo de 2019. Anuncia

“Estudio determina factibilidad para el funcionamiento de furgonetas interprovinciales”

El cual redacta lo siguiente:

“Un estudio entregado esta semana a las empresas de transporte turístico recomienda la apertura de frecuencias para el traslado de pasajeros de forma regular, a través de furgonetas, desde Cuenca hacia Guayaquil, Machala y Loja, informó el representante del gremio, Patricio Chérrez.

De acuerdo con el mencionado estudio, se determina la factibilidad de crear dos nuevas cooperativas para el transporte interprovincial de pasajeros a través de busetas. Una de las operadoras es para la ruta Cuenca-Guayaquil-Cuenca, con 78 frecuencias, desde las 03:00 hasta las 22:00, y con 18 cupos; la otra operadora es para cubrir las rutas Cuenca-Machala-Cuenca y Cuenca-Loja-Cuenca, con 50 frecuencias, desde las 04:00 hasta las 21:30.

Álvaro Guzmán, director ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito, ANT, institución que estuvo a cargo del estudio, indicó que harán un análisis del documento antes de tomar una decisión sobre la regularización de este sector. Chérrez señala que han esperado por un pronunciamiento del Gobierno Nacional “hace 17 años” y anunció que harán gestiones para que la aprobación de la nueva modalidad de transporte no tarde.

Pero, aunque los transportistas se muestran expectantes por la resolución que pueda tener la ANT, no se encuentran del todo satisfechos con los resultados del estudio. De acuerdo con Chérrez, el estudio determina cupos para “un poco más del 30 por ciento de la flota actual de transportistas de furgonetas”, que superan las 100 unidades solo en Cuenca. El dirigente añade que no hay claridad sobre si los cupos se otorgarán a empresas cuencanas o de las ciudades destino, y no se especifican los requisitos que se solicitarán a las cooperativas para legalizar su funcionamiento. (I)

LA ANT analizará los resultados de los estudios sobre el transporte en furgonetas antes de emitir resoluciones sobre el tema. 100 unidades prestan el servicio de transporte interprovincial.” (TIEMPO, 2019)

Ilustración 59

Evidencia 1 captura de pantalla sobre publicación sobre transporte masivo interprovincial

EL TIEMPO
 DIARIO DE CUENCA

16°

Portada Cuenca Sucesos Opinión Deportes Región Cultura Entretenimiento Actualidad Sociales

Oferta de Pasaje Aéreo GOL

Compre su Pasaje y Aproveche los Vuelos Diarios a los Destinos Increíbles en Brasil.

CUENCA
Estudio determina factibilidad para el funcionamiento de furgonetas interprovinciales
 Redacción - 01 de Mayo de 2019, 01:10
 170 veces

Más visitado

- 1 Supermercado de Cuenca es clausurado por insalubridad
- 2 Los cuencanos pagarán multas por evadir revisión
- 3 Fuerte sismo deja daños materiales en Azuay
- 4 Concejo rompe acuerdo y deja sin Poder a Renace

Fuente: Diario el tiempo

Ilustración 60

Evidencia 2 captura de pantalla sobre publicación sobre transporte masivo interprovincial

CUENCA

Estudio determina factibilidad para el funcionamiento de furgonetas interprovinciales
 Redacción - 01 de Mayo de 2019, 01:10
 379 veces

LO ÚLTIMO DE REDACCIÓN

- 1 Sismo de 8 grados se registra en Perú y se siente con fuerza
- 2 Fuerte sismo deja daños materiales en Azuay
- 3 Sismo en Perú se siente en varias provincias de Ecuador
- 4 La 'Tri' mide a Italia en Mundial
- 5 Las 'leonas' se quedan con un anotación tri infn

Pasajeros de OperAzuay, una de las empresas que gestiona su regularización para el transporte interprovincial.

Un estudio entregado esta semana a las empresas de transporte turístico recomienda la apertura de frecuencias para el traslado de pasajeros de forma regular, a través de furgonetas, desde Cuenca hacia Guayaquil, Machala y Loja, informó el representante del gremio, Patricio Chérrez.

De acuerdo con dicho estudio, se determina la factibilidad de crear dos nuevas cooperativas para el transporte interprovincial de pasajeros a través

Fuente Diario El Tiempo

5.11 Operadoras de transporte interprovincial que se verán afectadas al ser aprobado el estudio de la ANT

Este estudio no solamente afectara directamente a las operadoras de transporte turísticos legalmente organizadas, al contrario, existes empresas de transporte interprovincial que se ven ya en la actualidad afectadas económicamente dentro de los principales corredores del país las posibles operadoras afectadas son:

Tabla 26

Lista de cooperativas que cubren el corredor Cuenca -Loja

Número	Cooperativas de transporte interprovincial que cubren el corredor Cuenca –Loja
1	Cooperativa de transporte interprovincial Viajeros internacional
2	Cooperativa de transporte interprovincial Ejecutivo San Luis
3	Cooperativa de transporte interprovincial Turismo Oriental
4	Cooperativa de transporte interprovincial Loja Internacional

Fuente: Fernando Humala 2019

Tabla 27

Lista de cooperativas que cubren el corredor Cuenca - Machala

Número	Cooperativas de transporte interprovincial que cubren el corredor Cuenca – Machala
1	Cooperativa de transporte interprovincial Azuay internacional
2	Cooperativa de transporte interprovincial Cuenca Express
3	Cooperativa de transporte interprovincial Rutas Orenses

Fuente: Fernando Humala 2019

Tabla 28

Lista de cooperativas que cubren el corredor Cuenca - Quito

Número	Cooperativas de transporte interprovincial que cubren el corredor Cuenca – Quito
1	Cooperativa de transporte interprovincial Super Taxis Cuenca
2	Cooperativa de transporte interprovincial Turismo Oriental
3	Cooperativa de transporte interprovincial Flota Imbabura
4	Cooperativa de transportes interprovincial Loja Internacional
5	Cooperativa de transporte interprovincial Santa
6	Cooperativa de transporte interprovincial Patria
7	Cooperativa de transporte interprovincial Sucre Exprés

Fuente: Fernando Humala 2019

Tabla 29

Lista de cooperativas que cubren el corredor Cuenca - Guayaquil

Número	Cooperativas de transporte interprovincial que cubren el corredor Cuenca – Guayaquil
1	Cooperativa de transporte interprovincial Ejecutivo San Luis
2	Cooperativa de transporte interprovincial Super Taxis Cuenca
3	Cooperativa de transporte interprovincial Sucre Exprés
4	Cooperativa de transportes interprovincial Turismo Oriental
5	Cooperativa de transporte interprovincial Super Semeria S.A.
6	Cooperativa de transporte interprovincial micro buses ATRAIN

Fuente: Fernando Humala 2019

Tabla 30

Lista de cooperativas que cubren el corredor Cuenca - Zamora

Número	Cooperativas de transporte interprovincial que cubren el corredor Cuenca – Zamora
1	Cooperativa de transporte interprovincial TAC
2	Cooperativa de transporte interprovincial Piñas
3	Cooperativa de transporte interprovincial Azuay internacional

Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO VI

6. SOLUCIONES AL TRANSPORTE INCONSECUENTE EN EL CANTÓN CUENCA

6.1 llegadas de turistas al cantón Cuenca

Es transcendental saber inicialmente de donde vienen o surgen los “turistas pasajeros”, cabe mencionar este término porque una de las problemáticas que se presentan al momento de realizar el análisis, la mayoría de los participantes redundaron que eran estudiantes, empresarios o comerciantes que se movilizaban de una o dos veces a la semana, ya sea por motivos educativos, negocios o comercio, los mismos que es muy difícil de contabilizar al momento de realizar un estudio estadístico, a pesar de que estos segmentos de mercados se mueven constantemente dentro del sector económico de la provincia. También cuentan como un fuerte target del transporte público como privado.

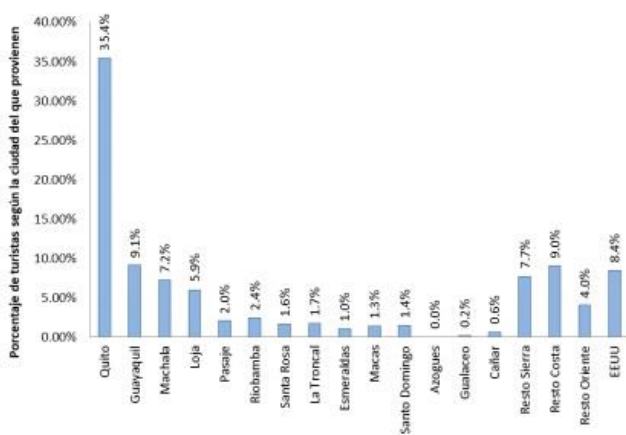
Como las estadísticas lo demuestran en el siguiente estudio:

“La ciudad de Cuenca recibe turistas de todas las regiones del Ecuador, existen ciudades de origen predominantes. Como se puede apreciar en la Ilustración 28, la mayor porción de turistas con origen común está compuesta por turistas quiteños (35.4%) al igual que en el primer trimestre del año anterior (30.1%). Luego se encuentran, aunque en proporciones menores, los turistas guayaquileños (9.1%)⁸, visitantes machaleños (7.2%) y turistas lojanos (5.9%); dichos porcentajes son semejantes a la cantidad de turistas provenientes de las

mencionadas ciudades en el parcial enero-marzo del año 2017 (6.9%, 6.4% y 6% respectivamente” (GIER, 2018)

Ilustración 61

Procedencia del Turista Nacional en la ciudad de Cuenca Fuente: Estudio de Demanda y Oferta Turística



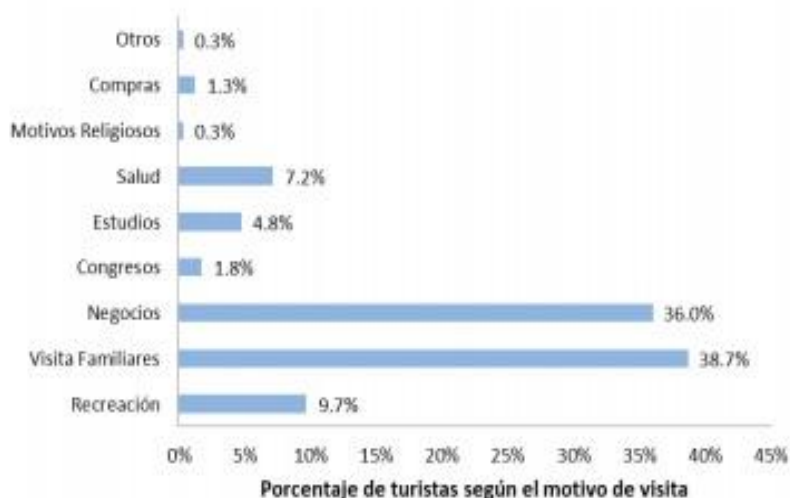
Fuente: GIER 2018

Cabe recalcar que otro de los grandes factores que influye al tomar una decisión al viajar es la motivación turística, que es la razón que influye al turista para efectuar el viaje. Sin duda alguna, el turismo, desde un punto de vista del viajero, florece como la suma de "conductas" particulares las mismas que se suman hasta obtener como resultado una "conducta general" universal. De esta manera se puede analizar el siguiente estudio:

Los resultados del estudio revelan como se aprecia en la Ilustración 33, que la principal razón del turista nacional para venir a la ciudad de Cuenca en esta parte del año es la visita a 50 familiares o amigos (38.7%), seguida por quienes arriban por motivos de negocios (36%); a diferencia del primer trimestre del año 2017 donde la principal razón fueron los negocios y como segunda opción la visita a familiares (35.1% y 32.3% respectivamente) Solo un 9.7% de turistas nacionales visitan la ciudad por recreación. (GIER, 2018)

Ilustración 62

Razón Principal del Turista Nacional para venir a la ciudad de Cuenca Fuente: Estudio de Demanda y Oferta Turística



Fuente: GIER 2018

El medio de transporte es uno de los factores más importantes al momento de tomar una decisión de viaje, la mayoría de estas tomas de decisiones vienen ligadas a una serie de aspectos que influirán de una u otra manera en el “turista viajero”

El tipo transporte utilizado puede ser:

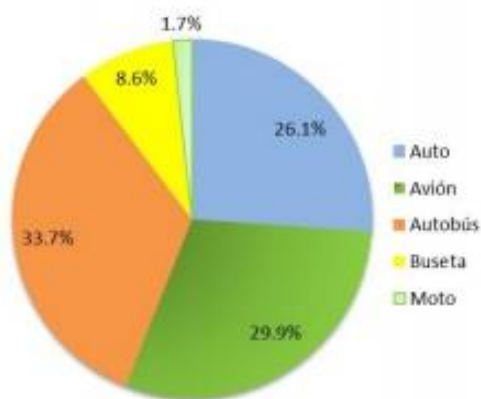
1. Auto
2. Avión
3. Autobús
4. Buseteta
5. Moto

Según la clasificación se ha obtenido los siguientes resultados. De todos los turistas que fueron revelados en establecimiento hotelero, la predilección es venir a la ciudad por autobús (33.7%). Aquellos turistas que utilizan auto, muestran una proporción del 26.1%. El uso de transporte aéreo es del 29.9% de turistas entrevistados. El uso de busetas es del 8.6% y de apenas el 1.7% utilizan motocicleta para transportarse a la ciudad de Cuenca. Los hallazgos muestran que en este trimestre existe mayor uso de avión y menor proporción de

turistas que utilizaron auto, en comparación con el 18.6% y 41% de turistas que utilizaron dichos medios de transporte respectivamente en el periodo enero-marzo 2017. (GIER, 2018)

Ilustración 63

Medios de transporte utilizado para venir a la ciudad



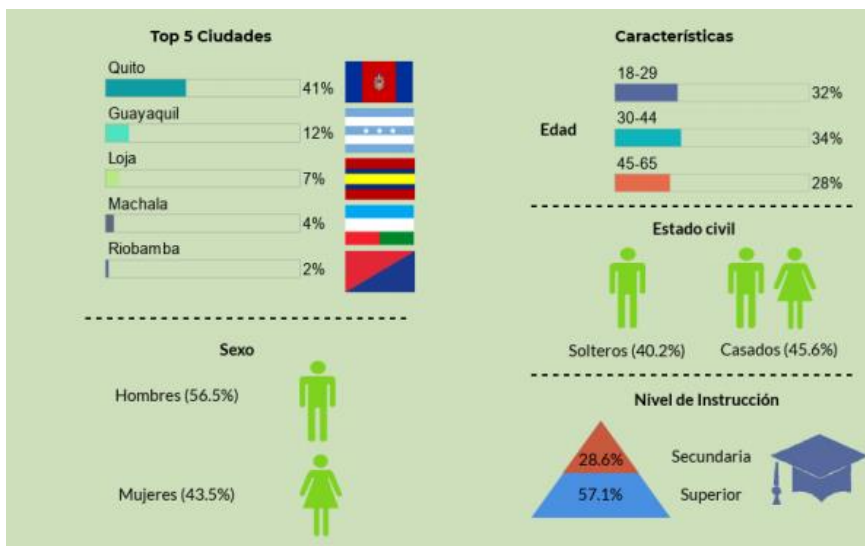
Fuente: Estudio de Demanda y Oferta Turística Elaborado por GIER 2018

A pesar de que la siguiente información obtenida del GIER es un ente en el cual la procedencia de su información extraída es un 40% confiable, ya que toda sus encuestas del área turística se realizan en el aeropuerto, Hoteles, Terminal de la ciudad de Cuenca. En el siguiente caso que presentamos a continuación llegue al análisis en donde podemos ver que se atreven a utilizar el término “Busetas” en su investigación, pero no especifican: que procedencia de la buseta, tipo de buseta, de donde y en que parte de la ciudad de Cuenca se encuentran estas busetas, tipo de busetas (legal o informal), operadora de turismo a la que pertenece y distintos factores que no dejan en claro para obtener un resultado óptimo y confiabilidad del estudio presentado por el mismo organismo.

6.2 Turista Nacional que visita la ciudad de Cuenca en semana normal

Ilustración 64

Perfil del Turista Nacional que visita la ciudad de Cuenca en semana normal



Fuente: GIER 2018

6.3 Efectos que causan los turistas o pasajeros que llegan al cantón Cuenca mediante transporte de busetas

Es notorio poder apreciar que durante en el estudio dado existe un nuevo target turistas se ha generado en el cantón Cuenca, los mismos que denominaremos “turistas pasajeros” que de una u otra manera ayudan al desarrollo económico del cantón.

6.4 Causas que influenciaron a la formación de una nueva modalidad de transporte diferenciado

6.4.1 La inseguridad al pasajero o turista al momento de viajar

Este es uno de los factores que más es apreciado por el turista al momento de viajar, una de las grandes inquietudes que surge al momento de tomar la decisión para adquirir un servicio de transporte es ¿Qué tan seguro es este medio de transporte que estoy adquiriendo?, durante décadas las diferentes cooperativas que ofertan un servicio de transporte publico inter e intra provincial no ha ofrecido un sistema efectivo de seguridad garantice la tranquilidad del pasajero o turista durante su viaje tanto del turista y su equipaje.

6.4.2 El mal servicio al turista o pasajero ofertado por parte del servicio de transporte inter o intra provincial por parte del personal del área de recepción al cliente

El personal que labora Front office siempre será la que cause mayor impresión al turista o pasajero al momento de adquirir su ticket de viaje, la falta de contratación de personal optimo o los escasos de capacitaciones en el personal, en algunas empresas de transporte, han forjado a un desplazamiento de un grupo de personas a buscar un medio de transporte alternativo o ajeno al que lo toman comúnmente para su traslado. Estos desplazamientos han generado un nuevo target de turistas o pasajeros que consumen el transporte masivo de pasajeros que se ubican en la actual Av. Remigio Crespo.

6.4.3 El mal servicio ofertado por parte de los prestadores de servicio de dentro de las unidades de transporte inter provincial (conductores, controladores)

Si bien es claro garantizar un buen servicio, garantizara el retorno de un pasajero o turista a una empresa de transporte, tenemos en claro que el 80% de la de la garantía para que un cliente regrese a consumir un servicio “X” depende mucho de cómo se siente o como es tratado al momento de consumir un producto o servicio, dentro de algunas las unidades de transporte que prestan el servicio de traslado de pasajero a los diferentes corredores, no poseen personal capacitado en atención al cliente dentro de sus unidades.

6.4.4 El incumplimiento de horarios de salida y llegada del servicio de transporte inter provincial

El tiempo para ofrecer un servicio es una de las variables más aceptadas al momento de consumir un bien o servicio, cuando un turista o pasajero adquiere su ticket de viaje en las empresas de transporte masivo de pasajero ubicadas a lo largo de la Av. Remigio Crespo, su mayor motivo es por el cumplimiento en las horas de viaje a los distintos corredores, mientras que en los terminales la mayoría de las empresas de transporte de pasajeros en la modalidad interprovincial, no cumple en absoluto el horario de salida o llegada, mencionado horario es de vital importancia, ya que con el garantizara las actividades que el turista o pasajero tiene pensado cumplir durante su tiempo de estancia en su lugar determinado de visita.

6.4.5 la falta de personal capacitado en el Departamento Gerencial de los transportes interprovinciales

Lamentablemente la gerencia de los transportes ya sea de modalidad intra o inter provincial se maneja por los mismos accionistas que pertenece a las diferentes empresas de

transporte en sus diferentes modalidades, lo que ha conllevado a tomar decisiones que han afectado radicalmente a su labor cotidiana, durante mi análisis he notado falencias como las mencionamos anteriormente que han hecho que se genere una nueva oferta de pasajeros y turista en el cantón Cuenca, fenómeno que con el pasar del tiempo afectara radicalmente a todo el transporte en todas sus modalidades a nivel nacional. La falta de interés por sus accionistas de poner a su empresa en manos de personas capacitadas y profesionalizadas en materia de transporte, han permitido la formación de varias empresas de transporte masivo en modalidad informal, las mismas que supieron analizar y aprovechar estas falencias presentadas por los mismos prestadores de servicio inter o intra provincial satisfaciendo a una nueva demanda que ya se encuentra formada y en estado activo por más de catorce (14) años.

6.5 Aplicación al instructivo que regula el transporte terrestre turístico

El 7 de agosto de 2008, se publica por primera vez el Registro oficial 398, la Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito seguridad Vial, el mismo que establece lineamiento generales económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Las obligaciones de cual menciona este Registro es aplicable en todo el territorio nacional para los diferentes tipos de transporte:

- Transporte terrestre
- Acoplados
- Teleféricos
- Funiculares
- Vehículos de actividades recreativas
- Vehículos de actividades turísticas
- Metros
- Y otras similares

Dentro de su artículo 57 segundo párrafo indica “dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentra el servicio de...y turísticos y los demás que se prevean en el reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal

objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la comisión nacional”

De acuerdo al instructivo que regula el transporte terrestre turístico capítulo 1 del servicio de transporte turístico terrestre en su Art.1 considera como “transporte turístico terrestre”, a la movilización de personas que tengan la condición de turistas de conformidad con denominación otorgada por la Organización Mundial de Turismo, en vehículos de transporte terrestre debidamente habilitados, desde y hacia los establecimientos o sitios de interés turístico, con objetivos específicos de recreación, descanso o sano esparcimiento, mediante el pago acordado libremente por las partes que contemplara el arriendo del vehículo con chofer y la prestación del servicio. (Turismo, 2017)

6.5.1 Requisitos de para ser operador de transporte terrestre turístico

De Acuerdo al Art.7.- deberán tener un objeto social de las operadoras de transporte terrestre turístico. De conformidad con lo que dispone el artículo 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en concordancia con la disposición general décimo novena, las operadoras de transporte terrestre turístico para realizar esta actividad, deberá constituirse en personas jurídicas, cuyo objeto social será exclusivo para la prestación del servicio de transporte terrestre turístico y no podrá prestar servicios en otra modalidad de transporte. (Turismo, 2017)

Art.8.- de los requisitos que deben cumplir. Para el desarrollo de las actividades establecidas en el presente Instructivo, las operadoras deben contar con los siguientes requisitos:

- A. Constitución jurídica
- B. Permiso de operación otorgado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial (ANT en el caso de Ecuador)
- C. El Conductor deberá ser titular de licencia profesional
- D. Obtención del registro de turismo
- E. Licencia única de funcionamiento
- F. Deberá contar con la hoja de ruta u orden de trabajo para cada viaje o circuito
- G. El cumplimiento de las demás normas aplicables (Turismo, 2017)

6.5.2 Requisitos de los operadores y conductores de transporte turístico.

Art.19.-requisitos para operadores de transporte terrestre turístico. Los operadores de transporte terrestre turístico, para ejercer su actividad deberán cumplir con los siguientes requisitos.

- A. En cuanto al color se someterán a las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, reglamento de aplicación, instructivos y resoluciones de la Comisión Nacional.
- B. El conductor del vehículo deberá ser titular de la licencia profesional de conducción, conforme a las categorías establecidas en el reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- C. Las operadoras de transporte terrestre turístico por cada vehículo deberán contar con dos conductores profesionales por cada 6 horas de conducción continua máxima de itinerario.
- D. De conformidad con lo que dispone el artículo 12 del Reglamento de Transporte Terrestre Turístico, los vehículos además del conductor deberán contar con un(a) Guía Turístico(a) autorizado por el Ministerio de Turismo; a partir de la prestación del servicio que se realice en furgonetas con capacidad de 7 a 15 pasajeros sentados.
- E. Someterse a las políticas establecidas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, a las internas de cada operadora de Transporte Turístico y de las operadoras de Turismo, siempre que no convengan a las normas legales y técnicas.
- F. Realizar el mantenimiento preventivo de su flota vehicular, en forma directa o a través de terceros, debiendo llevar, en el local de la operadora de transporte terrestre turístico, la ficha técnica de mantenimiento por cada vehículo, la que estará a disposición de la autoridad competente hasta los seis meses siguientes a la conclusión de la habilitación vehicular.
- G. Mantener vigente la póliza del Seguro, Obligatorio de accidentes de tránsito, para cada vehículo que integre su flota vehicular habilitada, así como deberá contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil contra terceros, responsabilidad a pasajeros y vehículos.

- H. No usar, en el servicio de transporte vehículos siniestrados que no hayan aprobado la revisión o inspección técnica que acredite que su chasis o estructura no han sufrido daños que pongan en riesgo la seguridad de los usuarios.
- I. Mantener las características técnicas generales y específicas de los vehículos, que le permitieron acceder al permiso de operación.
- J. Disponer y verificar que los vehículos de su flota sean conducidos únicamente por conductores capacitados, con licencia profesional de la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio.
- K. Elaborar y distribuir entre sus conductores, una cartilla de instrucciones que tenga información sobre las obligaciones que deberán ser observadas durante la prestación del servicio.
- L. Colocar en el interior de sus vehículos los avisos que, sobre normas de seguridad y educación vial, establezca la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- M. Comunicar a la autoridad competente del respectivo registro, en un plazo no mayor de quince (15) días calendario, cualquier variación que se haya producido en la información inscritas en el mismo.
- N. Capacitar a sus conductores.
- O. Exhibir los Stickers
- P. En el caso de los vehículos especiales mantener en buen estado de funcionamiento y usar correctamente el dispositivo electrónico que registre la velocidad, la detención del vehículo, el tiempo de viaje y la distancia recorrida, así como el limitador de velocidad que se active automáticamente cuando el vehículo exceda la velocidad máxima establecida.
- Q. Disponer y verificar que el personal que atiende al usuario se encuentre uniformado y exhiba su identificación
- R. Disponer y verificar que en los vehículos de su flota habilitada se porten elementos de emergencia
- S. Verificar que al inicio y durante la prestación del servicio, se porte en el vehículo la respectiva licencia del conductor, matricula, seguro obligatorio de accidentes de transito

- T. Los vehículos que presten los servicios turísticos estarán sujetos a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Reglamento de aplicación y el presente instructivo (Turismo, 2017)

6.5.3 Transporte por cuenta propia en el ámbito turístico

El Art.23.-Agencias de viajes y las operadoras de servicios turísticos.- las agencias de viajes y las operadoras de servicios turísticos, que cuenten con transporte propio pero que sus actividades sean distintas a las de transporte turístico, no podrán realizar las actividades para terceros, sino única y exclusivamente para sus propios clientes; y para el efecto deberán solicitar la correspondiente autorización a la comisión nacional de, de conformidad a lo que determinan los artículos 58,72 y siguiente de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (Turismo, 2017)

6.5.4 Requisitos y accesorios mínimos de los vehículos

El Art.31.- Requisitos y accesorios mínimos. – Con la finalidad de que el servicio prestado se desarrolle en condiciones de seguridad y confort, los vehículos deberán contar con los siguiente requisitos y accesorios mínimos:

- A. Cinturón de seguridad para cada uno de sus ocupantes, incluido el conductor
- B. Equipo extintor, botiquín de primeros auxilios, triángulos de seguridad
- C. Equipo de comunicación (celular y de onda corta)
- D. Equipo de perifoneo, a partir de furgonetas.
- E. Porta equipaje.
- F. Facilidad de acceso a personas discapacitadas y la tercera edad en turismo especializado.
- G. Identificación visible al interior de la unidad (carnet con fotografías) del conductor, con todos los datos de la operadora a la que pertenece.
- H. Documentación actualizada del chofer del vehículo como licencia profesional, matrícula del vehículo.
- I. Todos los vehículos destinados al transporte terrestre turístico, deben cumplir con las normas técnicas que se expidan para el efecto, por parte del INEN y la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (Turismo, 2017)

6.5.5 Sanciones y prohibiciones del transporte terrestre turístico que realicen

actividades ilícitas.

El Art.36.-De la contratación del servicio de transporte terrestre turístico. – las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeros que requieran contratar el servicio de Transporte Terrestre Turístico, no podrán contratar este servicio a personas que no se encuentren autorizadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial y debidamente registrados en el Ministerio de Turismo. (Turismo, 2017)

El Art.40. Prohibición para los prestadores de transporte turístico. – los prestadores de transporte turístico están prohibidos de realizar transporte público de pasajeros en alguna de las otras modalidades y tipos de servicio que no les corresponde; por lo que, en caso de incurrir en este incumplimiento, las autoridades competentes impondrán las sanciones pertinentes e incluso revocara los títulos habilitantes de operación y las autorizaciones, correspondientes, según el caso. (Turismo, 2017)

El Art.43- Sanciones por operar sin la debida autorización. – Las compañías que realicen actividades de transporte turístico, sin contar con los respectivos permisos de operación o autorizaciones; según sea el caso emitido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, será sancionadas de conformidad a lo establecido en los artículos 80,81 y 82 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y su Reglamento de Aplicación (Turismo, 2017)

6.5.6 Causales para la revocatoria, cierre, renuncia y caducidad de los títulos habilitantes: permiso de operación y autorizaciones.

Art. 44.- Causales para la revocatoria, cierre, renuncia y caducidad de los títulos habilitantes. - los causales para la revocatoria cierre, renuncia y caducidad de los títulos habilitantes; permisos de operación son los que se detallan a continuación

- A. Por renuncia de la compañía a seguir prestando el servicio de transporte terrestre turístico
- B. Por disolución y liquidación de la compañía de conformidad a lo que determina la ley de compañías
- C. Modificación de objeto social
- D. Vencimiento del plazo de vigencia de los títulos habilitantes: permiso de operación y autorizaciones de operación

- E. Imposibilidad técnica para prestar el servicio de transporte turístico terrestre por no contar con una flota vehicular, sin que esta sea respondida en el plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación correspondiente por parte de la autoridad competente
- F. Declaración judicial de nulidad de la resolución que otorga el informe previo de constitución jurídica y/o del permiso de operación.
- G. Declaración administrativa de nulidad de oficio de la resolución que otorga el informe previo de Constitución Jurídica y/o los títulos habilitantes: permisos de operación y autorizaciones de operación.
- H. Cuando se detecte realizando otra actividad que no sea el transporte turístico terrestre
- I. La autoridad competente podrá declarar la conclusión de los títulos habilitantes: permisos de operación y autorizaciones de operación, de oficio o a pedido de parte, conclusión que surtirá efecto una vez que el acto administrativo que la declare quede firme
- J. Por las demás causales determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial, Reglamento de Aplicación, instructivo y resoluciones (Turismo, 2017)

6.6 Alternativa de Implementar de un terminal terrestre satélite en el cantón Cuenca

La movilidad desde su origen, se ha convertido en un aspecto importante para la humanidad entera, no solamente en una necesidad de encontrar alimento para el ser humano, al contrario, hoy en día se ha convertido en una herramienta de desarrollo económico.

Pues bien, antes de tocar el tema de la implementación de un nuevo terminal tipo terminal terrestre satélite, debemos comprender qué significado tiene la palabra Terminal, podríamos definir al terminal como una infraestructura diseñada exclusivamente a las operaciones de transporte, estas pueden ser de mercancías o pasajeros.

A la vez los terminales se clasifican de la siguiente manera:

- a) Terminales para el servicio de transporte nacional e internacional de pasajeros, que permite la recepción y distribución de los buses en los servicios intra, interprovincial

e internacional y la repartición local de los pasajeros, a través de los servicios de transporte urbano. Pertenecen a esta clasificación de los terminales de transporte terrestre, las terminales satélites y las paradas de ruta; y, (terrestre, 2010)

- b) Terminales para el servicio de transporte colectivo/masivo urbano de pasajeros, que sirven un determinado número de rutas urbanas, para distribuir los viajes y dar servicios comunes a los usuarios de este servicio. Pertenecen a esta clasificación los terminales de servicio urbano de transporte y las paradas en el área urbana. (terrestre, 2010)

TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS POR CARRETERA.-

Se consideran terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera el conjunto de instalaciones que integran una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las operadoras de transporte y a su flota vehicular; donde se concentran las operadoras autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o se encuentran en tránsito por el respectivo Municipio o localidad. (terrestre, 2010)

TERMINAL TERRESTRE SATELITE.- Es toda unidad complementaria de servicios de la terminal de transporte principal, que debe depender económica, administrativa, financiera y operativamente de la persona jurídica que administre la terminal terrestre, de la cual deben hacer uso las operadoras de transporte terrestre de pasajeros por carretera que cubren rutas autorizadas con origen, destino o se encuentren en tránsito por la misma ciudad, según lo estipule el permiso de operación correspondiente. (terrestre, 2010)

PARADAS DE RUTA.- Infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre, para permitir subir y/o bajar pasajeros del transporte intra e interprovincial. (terrestre, 2010)

TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE PASAJEROS.-

Son equipamientos en las ciudades que permiten concentrar una o varias operadoras de transporte, organizar el tránsito vehicular en las áreas urbanas, direccionar y controlar el

transporte hacia infraestructuras adecuadas, constituyéndose en factor muy importante de su desarrollo urbanístico en el ordenamiento de las ciudades. (terrestre, 2010)

PARADAS DE BUS URBANO.- Son instalaciones complementarias del servicio de transporte colectivo y/o masivo urbano, cuya función es servir para recoger o dejar pasajeros. (terrestre, 2010)

Existen factores muy importantes al momento de la creación o ejecución del ordenamiento y la planificación del territorio ya que día a día estos generan nuevos retos. los planificadores del territorio deben de tener en cuenta un sin números de aspectos que hace esta labor se convierta cada vez en algo más compleja de abordar.

Molina Chaparro (2016) menciona que “desde el enfoque de la complejidad, el análisis se aborda desde dos componentes uno físico y uno social, lo social hacer mención a las intencionalidades para moverse y acceder a un determinado territorio, en cuanto a lo físico, se asocia a los modos de transporte que tiene que ver con la infraestructura y el mecanismo de transportes (tren, bus, avión) automóvil, etc.)”

7 Conclusiones

Es importante mencionar que existe un grupo de turistas y pasajeros que no está siendo tomado en cuenta durante estos últimos 12 años, este grupo de turistas y pasajeros han autorizado que distintas compañías, tomando el nombre operadoras de transporte turístico, se dediquen a la prestación de un servicio de transporte diferenciado de manera ilícita.

Estas operadoras se ubican a lo largo de la Av. Remigio Crespo- sector feria libre, con busetas tipo Mercedes – Benz Splinter, Hyundai H1, Volkswagen, creando empresas de transporte masivo de pasajeros a los distintos corredores cercanos a la provincia del Azuay específicamente al cantón Cuenca, generando de esta manera un nuevo mercado de consumidores de este tipo de servicio.

A pesar de que existen empresas de transporte interprovincial, los turistas y pasajeros han preferido tomar este tipo de transporte en busetas, el costo, el tiempo y la calidad están diseñadas de acuerdo a la demanda actual de quienes consumen este tipo de servicio, de tal

manera que impedir este tipo de servicio seria dar paso a la formación de más empresas que laboren de manera informal.

La solución a esta gran problemática que afecta a la conectividad con la provincia yacería en crear una nueva modalidad de transporte, dentro de un nuevo terminal terrestre satélite en donde se proporcionará igualdad de trabajo a las operadoras de transporte interprovincial y a las empresas de transporte masivo informal, para que no exista controversias con las operadoras de transporte turístico legalmente organizadas, La ANT (Agencia Nacional de Transito) creará unidades de control y seguimiento conjuntamente con el Ministerio de Turismo de Cuenca y empezara a retirar los permisos de operación definitivamente a los nuevos locales que están ubicados en la Av. Remigio Crespo y que se encuentran ofertando esta modalidad de transporte que día a día afecta a estos tres sectores. Para establecer los nuevos permisos de operación esta nueva modalidad de transporte se deberá establecer algunos parámetros como:

Ilustración 65

Prototipo del Terminal Satélite para el servicio de transporte diferenciado en el cantón Cuenca



Elaborado por: Fernando Humala

EN EL ÁMBITO DE OPERACIÓN

1. La ANT conjuntamente con el Ministerio de Turismo de Cuenca se comprometerán inspeccionar cada operadora de transporte masivo que funciona en la Av. Remigio Crespo, una vez en el lugar deberán que cada vehículo que ingresa y sale de la operadora de turismo deberá contar con:
2. Se verificará a todos los vehículos que laboran para cada una de las empresas de transporte masivo de pasajeros que se encuentren a nombre de la empresa para la que está laborando.
3. Todo Vehículo deberá estar aprobado la RTV (revisión técnica vehicular),
4. Todo conductor deberá poseer la certificación de la licencia de conducir.
5. Todos los vehículos que cumplan requisitos y condiciones determinados en el Reglamento de transporte terrestre turístico vigente, cuenten con el título habilitante, matrícula y SOAT que será entregado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).
6. La Agencia Nacional de Transito determinara conjuntamente con el Ministerio de turismo cuales son las Operadoras que cumplen con los requisitos mencionados anteriormente para que formen parte de la nueva modalidad de transporte en el cantón Cuenca.

EN EL ÁMBITO DE IGUALDAD LABORAL

1. La ANT otorgara oportunidades laborales de igualdad, para ello se establecerá un numero de cupos, operadoras y frecuencias, tanto para operadoras de transporte interprovincial del terminal terrestre de los distintos corredores antes mencionados como para las actuales operadoras de transporte masivo ubicadas en el Remigio Crespo para que laboren dentro de este nuevo terminal satélite.
2. Las Empresas que accedan a formar parte de este nuevo grupo de transporte diferenciado tendrán que operar de Terminal a Terminal. Quedando totalmente prohibido el ingreso de microbuses de transporte diferenciado al centro de la ciudad para ello la Agencia Nacional de Tránsito en conjunto con el GAD de Cuenca, establecerán alianzas con las distintas autoridades de las diferentes provincias de los

corredores antes mencionadas para la formación de una ordenanza en el que el nuevo transporte diferenciado operando de punto a punto.

3. Dentro del nuevo terminal satélite se abrirá oficinas exclusivamente para las operadoras de transporte diferenciado conformado por operadoras de transporte interprovincial del terminal terrestre y las actuales operadoras de transporte masivo ubicadas en el Remigio Crespo.
4. Para seleccionar a las operadoras de transporte interprovincial del terminal terrestre que vayan a laborar dentro de la nueva terminal se tomaran en cuenta únicamente a las operadoras de transporte interprovincial que son exclusivas del cantón Cuenca y que cumplan con permiso de operación en los corredores:
 - 4.1 Cuenca – Guayaquil
 - 4.2 Cuenca – Quito
 - 4.3 Cuenca – Loja
 - 4.4 Cuenca – Zamora
 - 4.5 Cuenca - Machala
5. Dentro de las operadoras de transporte masivo de personas que laboran en la Av. Remigio Crespo que vayan a laborar dentro de la nueva terminal satélite se tomaran en cuenta únicamente a las operadoras de transporte masivo que se encuentran registrados y legalizadas como operadoras de transporte turístico en el Ministerio de turismo y la Agencia Nacional de Tránsito y que cumplan con los requisitos necesarios.
6. Las Agencia Nacional de Transito estandarizara el parque automotor tanto para el servicio de transporte interprovincial como para las operadoras de transporte masivo, con ello garantizara el servicio de transporte de turistas y pasajeros, mejorando la conectividad de la provincia y aportara al desarrollo turístico y económico del cantón Cuenca.
7. Las Agencia Nacional de Transito estandarizara los costos de los corredores mencionados en el punto 5, con ellos garantizara un precio accesible a los posibles consumidores y evitara de esta manera la competencia desleal dentro de esta nueva terminal de pasajeros.

8. La Agencia Nacional de Transito realizara un estudio previo a otorgar el permiso de operación, al análisis del número de busetas y frecuencias que conformaran el servicio de transporte diferenciado en el nuevo terminal satélite, de tal manera que no afecte el orden ni el trabajo de actual terminal terrestre de pasajeros del cantón Cuenca.
9. Una vez aprobado el número de operadoras que laboraran en el nuevo terminal satélite, la ANT prohibirá el incremento de cupos, y la formación de nuevas operadoras en los corredores antes mencionados.
10. Para la creación del nuevo terminal se realizará un estudio previo el cual no afecte al tráfico y la movilidad de la ciudad.

EN EL ÁMBITO DE SANCIONES

1. El GAD establecerá una ordenanza que prohíba a este transporte diferenciado recoger o embarcar personas que no se encuentren dentro del nuevo terminal Satélite, de no cumplir con esta ordenanza se establecerán sanciones de acuerdo a lo que dicta la ley.
2. La ANT deberá dar de baja y cierre de operaciones a aquellas operadoras que estén laborando con títulos habilitantes adulterados y oficinas de transporte masivo que no tengan los requisitos determinados de acuerdo a lo que menciona la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

LUGAR DE FUNCIONAMIENTO DEL NUEVO TERMINAL SATÉLITE

Debido a que el transporte masivo ya ha tomado posicionamiento mi recomendación seria tomar un espacio para la construcción del nuevo Terminal Satélite en el parque “Angostura” el mismo que se ubica en la Unidad Nacional y Remigio Crespo para la instalación de este nuevo terminal.

DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE TURÍSTICO LEGALMENTE ORGANIZADAS.

Por otra parte, las Operadoras de transporte turístico legalmente organizadas se regirá a lo que la ley de turismo manda, retomando con total tranquilidad sus actividades. Mientras que

las operadoras de transporte publico interprovincial deberá desarrollar nuevas herramientas que garanticen la seguridad, tiempo y servicio de calidad al pasajero o al turista para evitar futuras empresas de transporte desleal en el mercado de la transportación.

DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PUBLICO INTERPROVINCIAL

Para una mejor administración de las empresas de transporte público, deberán contar con personas profesionalizadas en el ámbito de transporte, despejar por completo esa idea errante de que el accionista sabe más que el profesional.

Se establecerá nuevos parámetros para la operación de los buses de servicio público interprovincial tales como:

ÁMBITO DE LA SEGURIDAD AL PASAJERO O TURISTA

1. Para la venta o emisión de tickets el sistema de venta de boletería turista o viajero deberá estar ligado a la base de datos del Registro Civil del Ecuador y al de records policiales de la Policía Nacional del Ecuador
2. Se creará una nueva sala de espera para los usuario y turista, el mismo que brindará calidez y cumpla con las demandas del cliente moderno.

Ilustración 66

Gradas de las Sala de espera del terminal terrestre de Cuenca



Fuente: Autor

EN EL AMBITO DE OPERACIÓN

1. Se implementará un detector de metales en los andenes de abordar los turistas y pasajeros a las unidades, de esta manera se garantizará la tranquilidad y seguridad de viaje al turista y pasajero.

Ilustración 67

Implementación de un Arco detector de metales

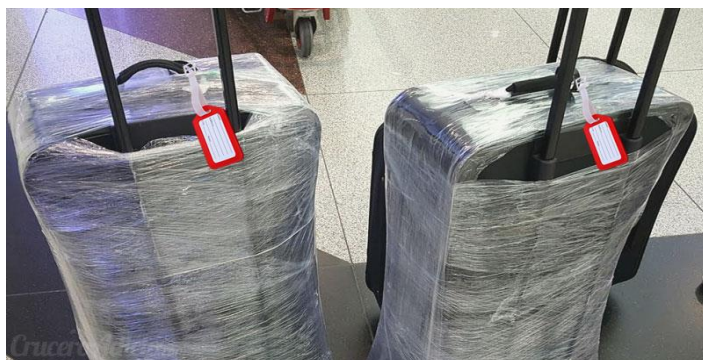


Elaborado por: Autor

2. El equipaje de los clientes o turista será entregado en las oficinas de las operadoras de transporte interprovincial, el mismo que al ser recibido será sellado y etiquetado para luego ser embarcado en una bodega especial y transportación de acuerdo al destino del cliente.

Ilustración 68

Equipaje sellado y etiquetado



Elaborado por: Autor

Anexos:

RE: Solicitud del catastro Turístico de la Provincia del Azuay, cantón Cuenca



Catastros <catastros@turismo.gob.ec> 

27/5/2019 9:31

Para: 'Fernando Humala Fernandez'



Azuay 2019 público.xls
2,26 MB

En atención a su requerimiento adjunto sírvase encontrar la
información solicitada.

Saludos Cordiales,

Evelyn Peñaherrera T.

Analista Senior de Registro

DIRECCION DE REGISTRO Y CONTROL

Calle Briceño N11-165 y Av. Gran Colombia

Edificio La Filantrópica, 8vo. Piso.

(593-2) 399-9333 Ext.1020

www.turismo.gob.ec

179403 Quito - Ecuador

*Evidencia de solicitud de catastro turístico de la ciudad de Cuenca Fuente: Fernando
Humala*

 AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO	Formulario de Ruta de Transporte Comercial MODALIDAD TURISMO: Intercontinental e Internacional			Código: FOR-GTH-02-01-07-01 Fecha: 24/03/2018 Versión: 1.1	
	DATOS DE LA OPERADORA				
NOMBRE DE LA OPERADORA / RAZÓN SOCIAL					Formulario No.
PROVINCIA	PERMISO DE OPERACIÓN	FECHA DE CADUCIDAD	RENOVACIÓN DE HABILITACIÓN Intercontinental	RUC	
DOMICILIO DE LA OPERADORA DE TRANSPORTE TERRESTRE					
Calle Principal		Número		Calle Secundaria	
DATOS DEL(A) REPRESENTANTE LEGAL					
APELLIDO PATERNO		APELLIDO MATERNO		NOMBRES	
CÉDULA DE IDENTIDAD		TÉLEFONO CONVENCIONAL		TÉLEFONO CELULAR	
DATOS DEL(A) CONDUCTOR(A) PRIMARIO(A)					
APELLIDO PATERNO		APELLIDO MATERNO		NOMBRES	
CÉDULA DE IDENTIDAD		TIPO DE LICENCIA	FECHA DE CADUCIDAD DE LICENCIA	FECHA DEL VEHICULO A CONDUCIR	
DATOS DEL(A) CONDUCTOR(A) SECUNDARIO(A) (llenar campo únicamente si aplica)					
APELLIDO PATERNO		APELLIDO MATERNO		NOMBRES	
CÉDULA DE IDENTIDAD		TIPO DE LICENCIA	FECHA DE CADUCIDAD DE LICENCIA		
DATOS DEL(A) CLIENTE (contratante)					Persona Natural
APELLIDO PATERNO / APELLIDO MATERNO / NOMBRES*					
TÉLEFONO CONVENCIONAL		TÉLEFONO CELULAR		CÉDULA DE IDENTIDAD O PASAPORTE*	
SERVICIOS DE TRANSPORTE TURISTICO					
PARTIDA*			DESTINO		
FECHA	HORA	LUGAR DE PARTIDA	FECHA	HORA	LUGAR DE DESTINO
NOTAS					
* El presente formulario debe ser llenado de forma en computadora o a mano.					
* En una ruta ordinaria que se realiza en un solo día o en un solo viaje (máximo 3 personas) con la Operadora de Transporte Turístico, deberá ser ingresado de manera manual, considerando los nombres de las personas de aduana de salida, en una sola línea de texto que se llena el nombre de la persona.					
* Este formulario deberá ser presentado a las fuerzas del orden público para validar la seguridad de la prestación del servicio.					

Figure 1 ANEXO 4 Hoja de ruta de turismo Fuente ANT 2019

FORMULARIO UNO POR MIL (PERSONAS NATURALES OBLIGADAS A LLEVAR CONTABILIDAD) (PERSONAS JURÍDICAS) FORMULARIO PARA APLICACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DEL UNO POR MIL DE LOS ACTIVOS FUJOS BASE LEGAL: Art. 39 Literal "a" Ley de Turismo. Registro Oficial 733-Suplemento de 27 de diciembre de 2002, modificado el 29 de diciembre de 2014. Art. 78 del Reglamento de aplicación a la Ley de Turismo, Registro Oficial de 5 de enero del 2004					
AÑO DE OBLIGACIÓN DE PAGO		AÑO FISCAL			
RAZÓN SOCIAL					
RUC					
DIRECCIÓN					
NÚMERO DE REGISTRO					
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO			ACTIVOS INTANGIBLES *		
TERRENOS (COSTO HISTORICO ANTES DE REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	360		MARCAS, PATENTES, LICENCIAS Y OTROS SIMILARES	386	
TERRENOS (AJUSTE ACUMULADO POR REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	361		(-)AMORTIZACIÓN ACUMULADA ACTIVOS INTANGIBLES	390	
EDIFICIOS Y OTROS INMUEBLES EXCEPTO TERRENOS (COSTO HISTORICO ANTES DE REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	362		TOTAL ACTIVOS INTANGIBLES (B)		
EDIFICIOS Y OTROS INMUEBLES EXCEPTO TERRENOS (AJUSTE ACUMULADO POR REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	363		BASE IMPONIBLE CONTRIBUCIÓN UNO POR MIL (A+B)		
NAVES, AERONAVES, BARCAZAS Y SIMILARES (COSTO HISTORICO ANTES DE REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	364		CONTRIBUCIÓN CAUSADA UNO POR MIL		
NAVES, AERONAVES, BARCAZAS Y SIMILARES (AJUSTE ACUMULADO POR REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	365		RECARGOS POR MORA		
MAQUINARIA, EQUIPO, INSTALACIONES Y ADECUACIONES (COSTO HISTORICO ANTES DE REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	366		MULTAS		
MAQUINARIA, EQUIPO, INSTALACIONES Y ADECUACIONES (AJUSTE ACUMULADO POR REEXPRESIONES O REVALUACIONES)	367		TOTAL A PAGAR		
CONSTRUCCIONES EN CURSO Y OTROS ACTIVOS EN TRÁNSITO	370		ESPACIO PARA SELLOS		
MUEBLES Y ENSERES	371				
EQUIPO DE COMPUTACIÓN Y SOFTWARE	372				
VEHÍCULOS, EQUIPOS DE TRANSPORTE Y EQUIPO CAMINERO MÓVIL	373				
POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO TERRENOS	374				
POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO EDIFICIOS Y OTROS INMUEBLES (EXCEPTO TERRENOS)	375				
POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO NAVES, AERONAVES, BARCAZAS Y SIMILARES	376				
POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO MAQUINARIA, EQUIPO, INSTALACIONES Y ADECUACIONES	377				
POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO EQUIPO DE COMPUTACIÓN	378				
POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO VEHÍCULOS, EQUIPOS DE TRANSPORTE Y EQUIPO CAMINERO MÓVIL	379				
POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO OTROS	380				
OTRAS PROPIEDADES PLANTA Y EQUIPO	381				
DEL HISTORICO ANTE DE REEXPRESIONES O REVALUACIONES	382				
DEL AJUSTE ACUMULADO POR REEXPRESIONES O REVALUACIONES	383				
(-) DETERIORO ACUMULADO DEL VALOR DE PROPIEDADES PLANTA Y EQUIPO	384				
TOTAL PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO (A)					
Declaro bajo juramento que los datos consignados en el presente formulario reflejan la realidad y autorizo al Ministerio de Turismo a verificar el contenido de esta declaración en cualquier momento, al tiempo que me sujeto, a las sanciones previstas en la ley en el caso de falsedad o perjurio.					
Nombre del Declarante					
C. E.					

Figure 2 Anexo 2 Formulario UNO POR MIL a la ley de turismo Fuente: Ministerio de Turismo 2019

SOLICITUD DE REGISTRO TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO

Yo, a de del 20.....
Yo, en calidad de
Representante Legal de la empresa..... solicito

al (a la) señor (a) Ministro (a) de Turismo se digne, de conformidad con las
disposiciones legales vigentes, registrar a mi representada, cuyas características son
las siguientes:

Denominación.....

Ubicación:

Provincia

Cantón

Ciudad

Calle: No: Transversal: Sector: Teléfono:

Fecha de Constitución:

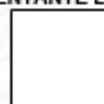
Registro Unico de Contribuyentes:

Número de empleados:

Observaciones:

Atentamente,

REPRESENTANTE LEGAL



CROQUIS



REQUISITOS Y FORMALIDADES PARA EL REGISTRO

Una vez que la compañía de transporte terrestre haya adquirido su personería jurídica y obtenido la Notificación de asignación de números de asientos y de forma previa a la solicitud de permiso de operación ante la Agencia Nacional de Tránsito deberá obtener el Registro de Turismo ante la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiera transferido y previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- ☐ 1. Obtener escritura de Constitución de la Compañía, debidamente inscrita en el Registro Mercantil y sus reformas, en caso de haberlas (obtenido por el técnico del Ministerio de Turismo en las plataformas gubernamentales o en INFODIGITAL)
- ☐ 2. Obtener el Nombramiento del Representante Legal, debidamente inscrito en el Registro Mercantil (obtenido por el técnico del Ministerio de Turismo en las plataformas gubernamentales o en INFODIGITAL)
- ☐ 3. Formato de los contratos por los cuales se prestará el servicio de transporte terrestre turístico, el mismo que contendrá, entre las generalidades de ley. El origen y destino de viaje, así como la cláusula inherente al pago y tarifa que será cobrada y la garantía de la calidad del servicio a presentarse.
- ☐ 4. Inventario valorado de los activos de la empresa firmado bajo responsabilidad del representante legal sobre los valores declarados.
- ☐ 5. Declaración de activos para la Contribución del Uno por mil, debidamente suscrito por el representante legal o apoderado de la empresa (formulario del Ministerio de Turismo)
- ☐ 6. Listado de todas las unidades de transporte con las que cuentan la compañía, con una declaración por parte del representante legal donde se certifique que todas las unidades vehiculares cuentan con elementos de seguridad, servicio y calidad establecidos en este Reglamento.

Figure 3 ANEXO 3 Solicitud de registro de transporte terrestre turístico Fuente Ministerio de Turismo 2019

Bibliografía

- 111, R. d. (1949). Panama Hat. *Revista del Concejo Cantonal de Cuenca*. No. 111 , 33-36.
- Abbagnano, N. (2004). *Diccionario de Filosofía*. México: Fondo de Cultura Económica, 4ª edición modificada.
- Agencia Nacional De Transito, A. (2012). *REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. QUITO: LEXIS FINDER.
- Anaya Tejero, J. J. (2015). *EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS: ENFOQUE LOGISTICO DE DISTRIBUCION*. ESPAÑA: ESIC EDITORIAL.
- ANT. (09 de 02 de 2016). *Agencia Nacional de Transito del Ecuador*. Obtenido de Agencia Nacional de Transito del Ecuador: https://tramites.ec/ant#Historia_de_la_entidad
- Antonio, F. (2004). "INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales". En F. Antonio, "INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales" (págs. 88-90). Quito: Ed. Banco Central del Ecuador.
- Avance, R. (2009). 9 "El Raid Cuenca-Molleturo cuarenta años después". *Revista Avance* 214.
- B., D. (15 de 05 de 2012). *100 Fotografías de Ayer y Hoy de un Hermoso Ecuador*. Obtenido de taringa: https://www.taringa.net/+imagenes/100-fotografias-de-ayer-y-hoy-de-un-hermoso-ecuador_uxper
- Burkart, A. J. (1981). *Tourism: past, present and future*. Heinemann, London.
- Cabanilla, E. (2004). *El Turismo Comunitario en el Ecuador Situación y Tendencias Actuales*. Quito: Universidad de Especialidades Turísticas (UCT).
- Casucci, P. (1981). Automóviles de época. En P. Casucci, *Automóviles de época*. Madrid: Espasa-Calpe. Obtenido de wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_autom%C3%B3vil
- CEPAL. (1987). LA EVOLUCIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE TERRESTRE EN AMERICA LATINA. En CEPAL, *LA EVOLUCIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE TERRESTRE EN AMERICA LATINA* (págs. 5-6). Sevilla, España. Recuperado el 20 de 04 de 2019
- Chaparro, H. A. (2016). *Terminales de Transporte, nodos de articulación entre la ciudad y la región Estudio de caso corredor Tunja, Duitama y Sogamoso*. Bogotá, Colombia.
- Chauvin, J. (2010). *Conflicto y Gobierno Local, El Caso del Transporte Urbano en Quito*. Quito: Abya-Yala.
- Cieza de León, P. (1941). *La crónica del Perú*. Madrid: Espasa Calpe.
- Cieza de León, P. (1941). *La Crónica del Perú*. Madrid: Espasa Calpe.
- Colmenares Guevara, I. J. (2007). DESARROLLO SUSTENTABLE Y SOSTENIBLE DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. En I. J. Colmenares Guevara, *DESARROLLO SUSTENTABLE Y SOSTENIBLE DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO* (págs. 2-4). Miami.

- Cooper, C. F. (2007). *El turismo. Teoría y Práctica*. España: Síntesis.
- Cordóva, J. (12 de 05 de 2019). Comunicacion Directa, El Transporte informal en el cantón Cuenca. (F. Humala, Entrevistador)
- Criollo, J. (11 de 03 de 2019). Comunicacion directa ,Opinión sobre el transporte Turístico terrestre informal en el cantón Cuenca. (L. F. Fernandez, Entrevistador) Cuenca, Azuay, Ecuador.
- Criollo, J. (11 de 03 de 2019). Comunicacion directa ,Opinión sobre el transporte Turístico terrestre informal en el cantón Cuenca. (L. F. Fernandez, Entrevistador) Cuenca, Azuay, Ecuador.
- Criollo, J. (12 de 05 de 2019). Comunicacion Directa, El transporte informal desde el punto de vista de Unitra. (F. Humala, Entrevistador)
- Cruzado, E. G. (2009). Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América Tomo IV. En E. G. Cruzado, *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América Tomo IV* (págs. 10-18). Sevilla, España: Deculturas, S. Coop. And.
- Cuenca, C. C. (1942). “Servicios públicos”, en El Tres de Noviembre. *Revista del Concejo Cantonal de Cuenca*. Nos. 73-74., 279-280.
- Cuenca, R. C. (Cuenca, julio 1932). El Avión Ecuador. *Revista Católica de la Diócesis de Cuenca* , 298.
- Cuervo, R. (1967). *El turismo como medio de comunicación humana*. México : Departamento de Turismo.
- Ecuador, R. v. (6 de 08 de 2018). *redvialeccuador*. Obtenido de redvialeccuador: <http://www.e-asfalto.com/redvialeccuador/>
- Escoba, L. (1953). “Control Semería”. *La Escoba*. Año XCIX. No. 106.
- Escoba, L. (1942). *Panagra. “Llegadas a Cuenca”*. Cuenca.
- Espinoza, R. (2002). *La gran ruta inca: "El Qhapaqñan"*. Lima: Ed. Petróleos del Perú,.
- Fresco, A. (2004). “ INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales”. En A. Fresco, “ *INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales*” (págs. 86-87). Quito: Ecuador.
- Fresco, A. (2004). “ INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales”. En A. Fresco, “ *INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales*” (págs. 84-86). Quito, Ecuador: Ed. Banco Central del Ecuador.
- Fresco, A. (2004). INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales. En A. Fresco, *INGAÑAN, La red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales* (págs. 79-81). Quito: Ed. Banco Central del Ecuador.
- GIER. (2018). *ESTUDIO DE LA DEMANDA Y OFERTA TURISTICA DE LA CIUDAD DE CUENCA BOLETIN TRES PRIMER SEMESTRE DE 2018*. Cuenca: Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas Universidad de Cuenca.

- Guitierrez, A. (2003). *“Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del noventa”*. Lima.
- Humala Fernandez, L. A. (23 de 05 de 2019). Comunicación Directa, La presencia del Transporte informal en el cantón Cuenca. (F. H. Fernandez, Entrevistador) Cuenca, Azuay, Ecuador.
- Hunziker, W. y. (1942). *Grundriss der Allgemeine Fremderverkehrslehre*. Zurich: Polygraphischer verlag.
- Icaza, H. (1950). “Los Males Incurables” Año 47, N° 80. *La Escoba* .
- Idrovo Urigüen, J. (2000). Tomebamba, Arqueología e Historia de una ciudad imperial. En J. Idrovo Urigüen, *Tomebamba, Arqueología e Historia de una ciudad imperial* (págs. 97-100). Cuenca: Ed. Banco Central del Ecuador.
- Interior, M. d. (2016). *ministeriointerior*. Obtenido de ministeriointerior: <https://www.ministeriointerior.gob.ec/ministerio-del-interior-analiza-seguridad-del-transporte-informal-en-azuay/>
- La Escoba, A. C. (1954). Panagra. “El Pacífico. Único servicio exclusivo clase turista y único con modernísimos CD-6B”. *La Escoba*, Año CI, No. 141.
- La Escoba, A. X. (1950). Panagra. “Brindamos la mejor oportunidad para efectuar su viaje deseado”. *La Escoba*, Año XCVII, No. 84.
- Leiper, N. (1979). The framework of tourism. En *Towards a definition of tourism, tourist and the tourism industry. Annals of Tourism Research* vol. 4 (págs. 309-407).
- León, L. T. (2014). Ciencia, Tecnología y Desarrollo en el Azuay desde una Perspectiva Historica (Siglos XIX y XX). En L. T. León, *Ciencia, Tecnología y Desarrollo en el Azuay desde una Perspectiva Historica (Siglos XIX y XX)* (págs. 230-237). Cuenca: María Cristina Cárdenas Reyes.
- LOTTTSV. (2014). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Quito: Lexis.
- Marin B., X. T. (07 de Enero de 2019). Comunicación directa, El transporte informal en el cantón Cuenca. (F. H. Fernandez, Entrevistador) Cuenca, Azuay, Ecuador.
- Mateu, B. C. (2008). *El Transporte: Aspecto y su Tipología*. Madrid: Publicaciones universitarias, Delta Publicaciones.
- Mendoza, C. E. (2008). Estudio de factibilidad para la creación de una operadora de ecoturismo en la ciudad de Otavalo. En C. E. Mendoza, *Estudio de factibilidad para la creación de una operadora de ecoturismo en la ciudad de Otavalo* (págs. 8-15). QUITO.
- Miller, P. (6 de 04 de 2019). Comunicación directa, La informalidad en el canton Cuenca. (F. Humala, Entrevistador)
- Miller, P. (26 de Mayo de 2019). Presidente de la Camara de Turismo del Azuay. (L. F. Fernandez, Entrevistador)
- MINTUR. (2016). *Reglamento de operación e intermediación*. Quito: LEXIS.

- MINTUR. (17 de 06 de 2019). *Ministerio de Turismo*. Obtenido de Ministerio de Turismo: <https://servicios.turismo.gob.ec/index.php/portfolio/registro-de-establecimientos-turisticos/registro-de-transporte-terrestre-turistico/108>
- Nacional, A. (2017). *LEY DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE*. Quito.
- Ochoa, A. A. (30 de 7 de 2019). *diccionariobiograficoecuador*. Obtenido de diccionariobiograficoecuador: <http://www.diccionariobiograficoecuador.com/tomos/tomo6/a7.htm>
- OMT. (2005-2007). *La Sustentabilidad del Turismo según la OMT*.
- Ordóñez, M. (2001). El Turismo en la economía ecuatoriana la situación laboral desde una perspectiva de género. En M. Ordóñez, *El Turismo en la economía ecuatoriana la situación laboral desde una perspectiva de género* (pág. 21). Santiago de Chile.
- Padilla, O. d. (1980). *“El turismo Fenómeno Social”*.
- Peñaranda, F. (2000). *PROYECCIONES DE TURISMO PARA EL ECUADOR 2020*. Quito: Decreto Ejecutivo N° 26 del presidente Gustavo Noboa.
- Productor, E. (20 de Septiembre de 2011). *elproductor.com*. Obtenido de elproductor.com: <http://elproductor.com/noticias/cuenca-las-busetas-que-dan-transporte-turistico-son-detenidas/>
- Publicas, M. d. (01 de 04 de 2018). *registro ecuador*. Obtenido de registro ecuador: <https://registroecuador.com/mapa-de-carreteras-y-vias-del-ecuador-actualizado-pdf/>
- Público, U. I. (2007). *La lucha contra la exclusión social*. . Bruselas: UITP.
- Raya, J. M. (2012). Turismo, Hotelería y Restaurantes 2007. En J. M. Raya, *Turismo, Hotelería y Restaurantes 2007* (págs. 158-160). Lima - Perú: Editorial Lexus.
- Reglamento de Transporte Turístico. (2008). *Acuerdo Ministerial 41 Registro oficial 431*.
- Reglamento Turístico, T. T. (31-dic.-2014). *REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE TURISTICO*. Quito: LEXIS.
- Revista Avance. (Julio de 2012). http://www.revistavance.com/ediciones/index2.php?option=com_flippingbook&view=book&id=156:julio-de-2012&catid=17:ano-2012&tmpl=component. Obtenido de http://www.revistavance.com/ediciones/index2.php?option=com_flippingbook&view=book&id=156:julio-de-2012&catid=17:ano-2012&tmpl=component: <http://www.revistavance.com>
- Rodriguez, J. P. (2013). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Salcedo, C. R. (2008). Historia de la construcción de la carretera Durán-Tambo. En C. R. Salcedo, *Historia de la construcción de la carretera Durán-Tambo*. Cuenca.
- Salcedo, C. R. (2008). Reseña Histórica de la aviación en Cuenca Ecuador. En C. R. Salcedo, *Reseña Histórica de la aviación en Cuenca Ecuador* (págs. 13-14). Cuenca: SPI.

- Sanz, S. y. (2008). “Ciudades atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad” en Ciudades, núm. 11. En S. y. Sanz, “*Ciudades atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad*” en *Ciudades*, núm. 11 (págs. 13-32). Valladolid: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.
- Significados. (marzo de 28 de 2019). *significados*. Obtenido de <https://www.significados.com/empleo-informal/>
- Solis, P. C. (2012). Historia de los transportes en el mundo. En P. C. Solis, *HISTORIA DE LOS TRANSPORTES EN EL MUNDO* (págs. 67-69). Oaxaca, Mexico.
- Sousa, S. (2002). Análisis de la creación de valor en las agencias de viaje en España. En S. Santos, *Análisis de la creación de valor en las agencias de viaje en España* (pág. 28). Madrid: R. S.
- terrestre, R. d. (2010). REGLAMENTO DE HOMOLOGACION DE TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE., (págs. 4-10). Quito.
- Thomson, I. (2001). El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte. En I. Thomson, *El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte* (págs. 56-65). Santiago de Chile: CEPAL.
- TIEMPO, E. (01 de Mayo de 2019). *www.eltiempo.com.ec*. Obtenido de [www.eltiempo.com.ec: https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/estudio-busetas-furgonetas-cuenca](https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/estudio-busetas-furgonetas-cuenca)
- Turismo, L. d. (2017). *Reglamento y Legislacion Conexa*. Quito: CEP Corporacion de Estudios y Publicaciones.
- UNIVERSO, E. (13 de Agosto de 2016). Noticias. *Del aeropuerto de Cuenca solo saldrán microbuses por 4 semanas*, pág. 5.