

EL TRANSPORTE AÉREO Y SU INFLUENCIA EN EL TURISMO AMAZÓNICO - ECUATORIANO

Edna Ximena Vasco Cevallos

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, Sangolquí, Ecuador.

*Autor de correspondencia: edna_vascoc@yahoo.com.mx

Recibido: 6 de abril de 2018, aceptado después de revisión al 16 de noviembre 2018.

RESUMEN

El transporte aéreo es el pilar fundamental de conectividad directa a nivel mundial, cuyo fin es el traslado de un lugar a otro de pasajeros y/o carga mediante la utilización de una aeronave. El transporte aéreo es un factor determinante para el desarrollo turístico a nivel nacional. Su importancia no radica únicamente en el hecho de la disminución de tiempos y distancias sino también en la calidad del servicio que se brindará al turista. En el Ecuador existen muchos lugares que por falta de vías de acceso, especialmente de carreteras de primer orden no pueden ser visitados por turistas tanto nacionales como extranjeros, lo que trae como consecuencia la falta de explotación a varios destinos turísticos muy importantes. En los últimos años el Gobierno Nacional a través de la Subsecretaría de Transporte Aeronáutico Civil se ha hecho el firme propósito de construir nuevas terminales aéreas y aeropuertos, mejorar los existentes para promocionar facilidades de acceso a los turistas nacionales y extranjeros, de esta manera se abrirán las puertas de la industria del turismo en nuestro país, en ese esfuerzo, la aviación comercial jugará un rol muy importante pues regulará los servicios aéreos, emitiendo las autorizaciones correspondientes para que todas las empresas puedan ejecutar una eficiente prestación de servicios en el transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, permitiendo el rápido desplazamiento de pasajeros y acortando los tiempos de enlace entre los puntos turístico más importantes, evitando viajes agotadores que sobrepasan las 8 horas.

Palabras clave: transporte aéreo, desarrollo turístico, aeropuertos, industria del turismo

ABSTRACT

Air transport is a fundamental pillar for worldwide direct connectivity, aimed at moving from one place to another passenger and / or cargo using aircraft. Air transport is a determining factor for the development of tourism worldwide. Its importance lies not only in the fact the reduction of time and distance but also the quality of service to be provided to tourists. In Ecuador there are many places that lack of access roads, especially highways of first order can't be visited by both domestic and foreign tourists, which results in the failure to exploit a number of important tourist destinations. In recent years the National Government through the Secretariat of Civil Aviation Transport has been the firm intention to build new airport terminals and airports, improving existing facilities to promote access to domestic and foreign tourists, so be open the doors of the tourism industry in our country, in that effort, commercial aviation will play an important role for regulated air services, issuing the appropriate permits for all businesses to run an efficient service delivery in scheduled air transport and non-scheduled passenger, allowing the rapid movement of passengers and shortening the time of connecting the major tourist spots, avoiding stressful journeys exceeding 8 hours.

Keywords: air transport, tourism development, airports, tourism industry

INTRODUCCIÓN

HISTORIA DE LA AVIACIÓN

Se conoce que alrededor del año 400 a. C., Arquitas de Tarento, un estudioso de la Grecia Antigua, había fabricado un artefacto de madera que lo bautizó con el nombre de “Peristera” (paloma) su forma similar a la de un ave y era capaz de volar a unos 180 metros de altura, utilizaba un chorro de aire para alzar el vuelo, lamentablemente se desconoce qué era lo que producía ese chorro. Este artefacto volador, estaba amarrado por unas cuerdas que permitían realizar un vuelo controlado hasta que el chorro de aire terminaba. Este artefacto de madera probablemente fue la primera máquina voladora capaz de moverse por medios propios. Varias personas pensaban que volar era algo imposible para las capacidades de un ser humano, sin embargo, el deseo existía, y varias civilizaciones contaban historias de personas dotadas de poderes divinos, que podían volar.

Las leyendas más conocidas son de Ícaro y Dédalo, que encontrándose prisioneros en la isla de Minos, se construyeron unas alas con plumas y cera, para poder escapar. Ícaro se aproximó demasiado al Sol y la cera de las alas comenzó a derretirse, haciendo que se precipitara en el mar y muriera. Desde el siglo XVIII el ser humano comenzó a experimentar con globos aerostáticos que lograban elevarse en el aire, pero tenían el inconveniente de no poder ser controlados. En el siglo XIX con la construcción de los primeros dirigibles, se crean normas y procedimientos para el control de las operaciones de estos aparatos. Igualmente en este mismo siglo se realizaron muchas investigaciones de vuelo con planeadores, máquinas capaces de sustentar el vuelo controlado durante algún tiempo, y también se comenzaron a construir los primeros aeroplanos equipados con motor. No fue hasta principios del siglo XX cuando se produjeron los primeros vuelos con éxito. El 17 de diciembre de 1903 los hermanos Wright se convirtieron en los primeros en realizar un vuelo en un avión controlado. El 13 de septiembre de 1906 Alberto Santos Dumont, realizó su vuelo con éxito, a partir de entonces, las mejoras fueron sucediendo sustancialmente, que ayudaron a desarrollar la aviación hasta los actuales tiempos con aeronaves modernas y de largo alcance acortando distancias, lo que ha originado que los negocios, el turismo y las comunicaciones sean más eficaces.

BREVE HISTORIA DE LA AVIACIÓN ECUATORIANA

En el año de 1842, Quito fue escenario de grandes acontecimientos aeronáuticos, al realizarse los primeros vuelos en globo, de acuerdo al dato indicado en la Gaceta 466 de 11 de diciembre de 1842, desde el patio de San Agustín, el aeronauta José María Floresdespegó y ascendió a unos trescientos pies de altura, ofreciendo un espectáculo histórico a todos los habitantes de la Ciudad de Quito, descendió en el edificio del hospital de San Lázaro, situado en las faldas del Panecillo. En 1911 la aviación en el Ecuador se inició en el momento en que un grupo de jóvenes guayaquileños organizaron un club llamado *Guayas de Tiro*, el mismo que posteriormente pasó a ser *Club Guayas de Tiro y Aviación*, éstos adquirieron un avión monoplano tipo 2 DALMINISTRE, que le pusieron el nombre de Patria I, y fue piloteado por Cosme Renella, quien tuvo poca fortuna.

El 9 de agosto de 1920, la Empresa Diario el Telégrafo de la Ciudad de Guayaquil, adquiere un avión, que lo llamaron TELEGRAFO I, que fue conducido por el piloto italiano ELIA LIUT, quien el día 4 de diciembre de 1920, voló por Cielo Ecuatoriano en la ruta Guayaquil/Cuenca/Riobamba/Quito, con esta oportunidad se dio pasos positivos, escribiéndose brillantes páginas en la historia de la aviación del País; este hecho importante motivó a que el Congreso Nacional expidiera el Decreto Legislativo correspondiente, autorizando al Poder Ejecutivo la creación de una escuela de

aviación en la Ciudad de Guayaquil, que lleva el nombre de COSME RENELLA, su director técnico fue el señor ELIA LIUT.

El primer contrato de transporte aéreo que suscribió el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Correos y Aviación, fue con la (SCADATA), SOCIEDAD COLOMBIANA ALEMANA DE TRANSPORTE en el año de 1928. Por otro lado, el Presidente Interino, Doctor Isidro Ayora y el Señor Harold Ross Harris, el 22 de febrero de 1929, suscriben un contrato para explotar un servicio internacional de transporte aéreo entre las poblaciones del Ecuador y los países de América del Sur, en conexión con el servicio aéreo de la zona del canal a los Estados Unidos de América, para el servicio de transporte aéreo de correo, encomiendas, pasajeros, valores y carga, este documento se encuentra publicado en el Registro Oficial No.139 de 27 de marzo de 1929. El 24 de agosto de 1929, el Gobierno Constitucional del Ecuador, y la Compañía PANAMERICAN GRACE AIRWAYS INCORPORATED, representada por el Sr. Harold R.Harris, suscriben un acuerdo en el que la Compañía PANAGRA, se obliga a efectuar en sus aeronaves el transporte aéreo de los correos que se despachen del Ecuador a los Estados Unidos de Norte América, Nicaragua, Honduras, Honduras Británicas, Cuba, Haití, Santo Domingo, Posesión Holandesa de Curazao, Bolivia, Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil y países europeos; y, además conducir a la República del Ecuador los correos aéreos que se le entreguen en cualquiera de las estaciones que consten en la línea de tráfico de la compañía, encontrándose dicho contrato publicado en el Registro Oficial No.158 del 24 de octubre de 1929. La primera compañía de aviación nacional fue formada en 1937, con el nombre de (SEDTA), SOCIEDAD ECUATORIANA DE TRANSPORTE AÉREO, sus promotores fueron de origen alemán quienes aportaron con la mayoría del capital social para la constitución de la empresa, considerada como el primer esfuerzo del país para establecer una línea aérea con vuelos semanales entre Quito y Guayaquil.

En 1920 se crea la escuela de aviación y éste se considera el inicio de la Aviación Ecuatoriana. En ese mismo año el aviador Elia Liut, al mando del “Telégrafo I”, se eleva por primera vez sobre los Andes Ecuatorianos, en el vuelo realizado entre Guayaquil y Cuenca. Señala que “los pioneros de la Aviación Ecuatoriana fueron Borja, Vélez, y Mantilla. También están Cosme Renela quien fue una AS en la Primera Guerra Mundial, voló en Italia, y Pedro Traversari, quien también es recordado con cariño”. En la década de los cincuenta, la compañía de aviación llamada AREA operaba únicamente entre Quito y Guayaquil. En la década de los setenta, contábamos para el servicio doméstico e internacional con la compañía SAN-SAETA, ECUATORIANA Y TAME, enlazando a todo el país en operaciones aerocomerciales. Cabe mencionar que las compañías ECUATORIANA y SAETA cubrían el servicio de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo en forma combinada y de carga exclusiva, a diferentes países, especialmente a los Estados Unidos de América.

Entre las empresas aéreas que formaron parte de la historia de la aviación ecuatoriana tenemos: AREA, ECUATORIANA DE AVIACIÓN, SAETA, SAN, EASTER, PANAGRA, BRANIFF, VARIG, AIR FRANCE, CUBANA DE AVIACIÓN, AIR PANAMÁ, entre otras. En los últimos 40 años, en Latinoamérica el transporte aéreo ha tenido un adecuado crecimiento; las ciudades de: México, Buenos Aires, Sao Paulo, y Río de Janeiro fueron los principales puntos de origen y destino de la región sin descuidar sus destinos tras continentales hacia Europa o Medio Oriente.

En el documento Proporcionado por el Arquitecto Jorge Acosta, Jefe de la Unidad de Ingeniería Civil especializada en Aeropuertos de la Dirección de Aviación Civil, se observa las características de las operaciones de los aeropuertos del país, encontramos que en el Ecuador existen 4 aeropuertos tienen la categoría de internacional; el José Joaquín Olmedo en la Ciudad

de Guayaquil, el Mariscal Sucre en la Ciudad de Quito, el General Eloy Alfaro en la Ciudad de Manta y el Cotopaxi en la Ciudad de Latacunga; los tres primeros pueden operar las 24 horas del día en tanto que el último tiene un horario restringido, desde las 10.45 horas hasta las 17.00 horas; el aeropuerto de Guayaquil está considerado como uno de los mejores de Latinoamérica y del Caribe, Quito está construyendo un nuevo aeropuerto que sin lugar a dudas será el mejor, muchos critican la decisión que adoptó el Consejo del Distrito Metropolitano de Quito para construir esta monumental obra; pero, nadie consideró que nuestra ciudad es la principal puerta de entrada de turistas que llegan al Ecuador de todo el mundo.

Desde estas terminales operan varias líneas aéreas que nos enlazan con Europa, Norte América, Centro América y Sudamérica; pero desde la Ciudad de Quito se producen el mayor número de enlaces de las compañías aéreas nacionales que vuelan a los destinos turísticos internos hacia 21 aeropuertos calificados como nacionales, que unen las regiones: Sierra con aeropuertos. En Tulcán, Latacunga, Cuenca y Loja; Litoral con aeropuertos en Esmeraldas, Portoviejo, Manta, Guayaquil y Santa Rosa, este último inaugurado recientemente como Internacional; Amazonía con aeropuertos en Sucumbíos, Coca, Shell Mera, Macas, Lago Agrio, y la Región Insular con aeropuertos en las Islas Baltra y San Cristóbal, enlazando el Patrimonio Natural con el Continente.

Las empresas aéreas que actualmente cubren las rutas nacionales son TAME, AEROGAL, AEROLANE, ICARO S.A., VIP S.A. AIRCUENCA, SAEREO; también tenemos empresas que se dedican al servicio de transporte aéreo no regular en la modalidad de taxi aéreo, Charter o fletamento. El Ecuador tiene una operación aérea importante tanto en el transporte de pasajeros como en carga exclusiva, que son ejecutados por empresas nacionales y extranjeras. Dos empresas nacionales iniciaron operaciones para llevar pasajeros y carga hacia el norte del continente y a Estados Unidos; TAME realiza el transporte de turistas a Panamá, Cartagena, Santa Martha e Isla San Andrés en Colombia, la Habana en Cuba, Jamaica y República Dominicana en el Caribe, también inició operaciones hacia Manaus Brasil, AEROGAL tiene frecuencias hacia Cali, Bogotá y Medellín en Colombia y a Miami en los Estados Unidos de Norteamérica. AEROLANE "Aerolíneas Nacionales del Ecuador" opera hacia varios destinos de América y Europa. Algunas empresas aéreas enlazan al Ecuador con el mundo, tienen frecuencias diarias, AMERICAN AIRLINES, CONTINENTAL AIRLINES, ATLAS, IBERÍA, K.L.M., AVIANCA, AVENSA, TACA, LAN CHILE, DELTA AIRLINES, entre otras.

Tabla 1: LÍNEA DE TIEMPO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO EN EL ECUADOR

COMPAÑÍA / LAPSO TEMPORAL	DÉCADA 1920 - 1929	DÉCADA 1930 - 1939	DÉCADA 1940 - 1949	DÉCADA 1950 - 1959
SCADTA	Inicia operaciones el 30 de julio de 1928. Cubriendo la ruta Colombia – Guayaquil	En diciembre de 1930 sale del mercado ecuatoriano		
PANAGRA	Aparece el 25 de enero de 1929		El 2 de noviembre del 1940 opera rutas domésticas ecuatorianas en paralelo con SEDTA. En marzo de 1942 cambia su nombre por ADEP.	
ADEP			Inicia en marzo de 1942.	Se suspenden los derechos de cabotaje.
SEDTA	Se establece en Guayaquil el 24 de julio de 1937. De capital Alemán (Lufthansa).		En 1940 abrió ruta hacia Galápagos. En septiembre de 1941 el gobierno ecuatoriano requisó la flota de SEDTA.	
AVIANCA	Inicia operaciones el 1 de abril de 1946.	En 1952 el gobierno ecuatoriano suspende el tráfico de cabotaje		
ANDESA			Primera aerolínea ecuatoriana. Inicia sus actividades el 6 de mayo de 1946. Suspendió operaciones en octubre de 1947	
COMPAÑÍA / LAPSO TEMPORAL	DÉCADA 1940 – 1949	DÉCADA 1950 - 1959	DÉCADA 1960 - 1969	

ATECA	Compañía ecuatoriana fundada en noviembre de 1947.	En 1951 se fusionan las dos compañías y forman AREA.		
TRANSANDINA ECUATORIANA	Inició operaciones el 15 de marzo de 1948.			
AREA		<p>Inicia en 1951 operando desde Guayaquil a Miami.</p> <p>En 1954 suspendió operaciones al no poder competir con PANAGRA.</p> <p>En julio de 1959 reinicia operaciones Quito-Guayaquil.</p>	A finales de 1968 la compañía cierra operaciones definitivamente por problemas económicos.	
LIA	Formada en junio de 1958 y designada como la segunda aerolínea internacional del Ecuador, operó inicialmente en las rutas Quito-Guayaquil-Galápagos con subsidio del Gobierno.	<p>En abril 29 de 1960 fue designada como la aerolínea de bandera para operar con Buenos Aires a Miami y la ruta Los Ángeles.</p> <p>En 1963 la compañía dejó de operar.</p>		
CEA		<p>Inicia en febrero de 1957.</p> <p>81% Capital ecuatoriano</p> <p>A finales de 1957 inicia el servicio MIAMI y LIMA vía PANAMÁ, CALI, QUITO y GUAYAQUIL.</p> <p>Sus tarifas bajas y la buena administración de gastos de adquisición le permitieron mantenerse.</p>	<p>En 1968 incursiona en el mercado México vía Panamá.</p> <p>A finales tomó el nombre de ECUATORIANA DE AVIACIÓN.</p>	

COMPAÑÍA / LAPSO TEMPORAL	DÉCADA 1960 - 1969	DÉCADA 1970 - 1979	DÉCADA 1980 - 1989	DÉCADA 1990 - 1999
ECUATORIANA DE AVIACIÓN	Enfatiza esfuerzos en la ruta MIAMI.	El 15 de agosto de 1972 El Gobierno Ecuatoriano adquirió el 52% de las acciones. En abril de 1974 suspende operaciones, en julio de ese año el gobierno nacionalizó la aerolínea.	La compañía puso gran énfasis en el servicio internacional.	En 1995 nuevamente se privatizó a la compañía por el consorcio VASP & ELJURI. En 1999 entra en liquidación.
TAME	Inicia el 17 de diciembre de 1962 operando desde campos militares y solo en rutas domésticas. En Abril de 1967 empieza el servicio regular a Galápagos.	A inicios de 1970 empieza a operar desde aeropuertos civiles.	Cubre rutas nacionales e internacionales.	
SAN	Fundada en mayo de 1964, empieza el servicio regular en 1967.	Su aporte en el desarrollo de tecnología es destacable sobre todo en la incorporación de aeronaves VICKERS VISCOUNT serie 828 en 1970		Desde febrero del 2000 iniciaron un proceso de quiebra financiera, disminuyendo hasta suspender definitivamente sus operaciones
SAETA	Fundada a finales de 1966		En 1987 se expande al mercado internacional. Excelente servicio y puntualidad.	

COMPAÑÍA / LAPSO TEMPORAL	DÉCADA 1970 - 1979	DÉCADA 1980 - 1989	DÉCADA 1990 - 1999	DÉCADA 2000 - 2010
AEROLANE				Inicia en octubre del 2001
ICARO	Se funda en 1972 como la primera escuela de pilotos del Ecuador.	En 1984 Inicia vuelos con helicópteros en el servicio doméstico.		
VIP				Fundada en el 2001. En el 2003 es adquirida por el GRUPO SINERGY
AEROGAL		Fundada en 1985		En el 2006 inicia vuelos internacionales. En 2010 Es adquirida por AVIANCA.
SAEREO			Fundada en julio de 1994.	

COMPAÑÍA / LAPSO TEMPORAL	DÉCADA 2011-2018
AVIANCA ECUADOR	En base a la delegación realizada en la RESOLUCIÓN No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Director General de Aviación Civil, mediante Acuerdo No. 032/2017 “ACUERDA: Art. 1.- MODIFICAR la denominación social de la compañía AEROLÍNEAS GALAPAGOS S.A. AEROGAL....., sustituyéndose su denominación de AEROLINEAS GALAPAGOS S.A. AEROGAL por la de AVIANCA ECUADOR S.A.
LAC LINEA AÉREA CUENCANA LINEA AERÍA. LTDA.	Renovación y modificación de su permiso de operación mediante Acuerdo No. 020/2016, por cinco años, a partir del 28 de octubre de 2016.
ICARO	FUERA DE SERVICIO
VIP	FUERA DE SERVICIO
SAEREO	FUERA DE SERVICIO

HISTORIA DEL TURISMO EN EL ECUADOR

Según investigaciones realizadas se encontró que el turismo nace en el Ecuador en la década de los cincuenta cuando personas con mucha visión resolvieron organizar el primer paquete turístico con extranjeros. Desde aquella época a la actual se ha incrementado en forma ascendente los grupos de turistas que gustan de visitar el Ecuador insular y continental, pues está considerado entre los 17 países más biodiversos del mundo además por estar en el centro de la

tierra es una nación pluriétnica y multicultural. De igual manera un reportaje publicado en la revista TRANSPORT No. 514 de diciembre, 2008, basado en una entrevista al señor Cecil Terán, manifiesta que en los años 60 empieza a tomar una posición firme el turismo, y que se los puede catalogar como los pioneros del Turismo Ecuatoriano a su persona y al señor Eduardo Proaño, a pesar de no haber tenido ningún tipo de instrucción en la parte turística, únicamente con el firme convencimiento del futuro que podría tener esta actividad continuaron trabajando hasta conseguir afluencia turística del exterior, es por esa razón que se los reconoce como pioneros en este sector tan importante hoy para el desarrollo económico de nuestro país.

De la misma forma podemos anotar que la primera agencia de viajes fundada en nuestro País fue Ecuatorian Tours, en la Ciudad de Quito en el año de 1947, al pasar los años se fundó Metropolitan Touring y posteriormente Turismundial, con el paso del tiempo, el señor Cecil Terán se convierte en el mayor accionista de Ecuatorian Tours impulsando de una manera satisfactoria hasta conseguir la fuerza y el prestigio deseado a nivel nacional e internacional.

Durante los años 1988 a 1994, Ecuatorian Tours logró traer anualmente grupos de mil turistas franceses, considerándose hasta el momento como los grupos más grandes de turistas extranjeros que han visitado el país. Comenta que de igual manera el Ecuador con sus principales ciudades y topografía propia eran sin duda productos muy importantes para el turismo, pero no se desarrollaba por falta de promoción, fue entonces cuando este personaje puso empeño en buscar varias estrategias para promocionar al país y dedicó gran parte de su tiempo para encontrar métodos para que el Ecuador entre a formar parte del mapa turístico del mundo. La única manera de conseguir todo era viajar por sus propios medios a los diferentes mercados, visitar a operadores y presentarles al Ecuador como un atractivo turístico; fue esta una de las razones para que él pueda alcanzar niveles ejecutivos, ámbito internacional; fue nombrado Presidente de la Asociación de Agencias de Viajes, luego Presidente de la (Cotal) Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina, conformada por 20 países; luego a pedido de Chile fue miembro del Comité Ejecutivo de la (Fuaav) Federación Mundial de Agencias de Viajes; estas oportunidades fueron las que le nutrieron del conocimiento sobre el manejo y funcionamiento de la industria turística en otros países. Posteriormente vio la necesidad de promocionar al país en ferias internacionales, fue entonces cuando estos dos pioneros del turismo viajaron permanentemente con fondos propios a las primeras ferias de turismo con la idea de promocionar a sus empresas que eran Ecuatorian Tours y Metropolitan Touring y de paso promovían el turismo hacia el Ecuador. En estas Ferias instalaban stands para que los operadores del exterior tengan la oportunidad de recibir información turística del País. El señor Cecil Terán fue el primer latinoamericano que tuvo la oportunidad de dirigirse a más de 5.000 profesionales en la apertura de la ITB Berlín 1976; luego fue quien se encargó de ponerse al frente de la organización para el congreso mundial de agencias de viajes en Cuba, en el cual tuvo mucho éxito.

Como bien lo manifiesta en un momento histórico trascendental para el desarrollo del Turismo Ecuatoriano, en el año 1960, cuando se inician las visitas a Galápagos y por los cargos importantes que había ocupado en el exterior el señor Cecil Terán logró promocionar al país y consiguió mayor número de turistas que se interesaron en visitar el Ecuador; por tal razón, en 1963 con el crecimiento del flujo turístico, las tres agencias de viajes que promocionaban el turismo hacia el Ecuador, se vieron en la necesidad de tener una oferta hotelera adecuada, haciéndose realidad con la venida del señor Hugo Deller, reconocido hotelero, quien en el año de 1965, inició la construcción del Hotel Colón, que fue inaugurado en el año 1968 con el Congreso Cotal de ese año.

Cabe mencionar que la actitud que mantenían Ecuadorian Tours, Metropolitan Touring y Turismundial a pesar de ser empresas competidoras, permanecían unidas con el único fin de mejorar la infraestructura hotelera y el turismo nacional, lo cual impactó en este congreso y fue mencionado en este evento como ejemplo internacional. A partir de esa primera visita cada vez ha sido mayor el flujo de turistas que llegan al Ecuador; convirtiéndose en uno de los lugares más apetecidos por los turistas tanto nacionales como extranjeros, especialmente Galápagos, Centros históricos de Quito Capital del Ecuador, declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad el 8 de septiembre, 1978 y Cuenca, declarada también Patrimonio de la Humanidad por resolución de la UNESCO, es la Capital de la Provincia del Azuay y está situada en la parte sur de la Cordillera Andina Ecuatoriana; es la tercera ciudad de mayor importancia en el Ecuador, la Amazonía Ecuatoriana, Otavalo, es una ciudad pequeña, moderna y atractiva, la avenida de los volcanes, Baños y el viaje en tren a la *Nariz del Diablo*, entre otros.

AUTORIDADES

De conformidad con el Art. 1 de la Ley de Aviación civil, al Estado le corresponde la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Así como la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas. Tomando lo dispuesto en el Art. 2 de la referida Ley, el Estado planifica, regula, controla la aeronavegación civil en el Ecuador, a través de la Subsecretaría de Aeropuertos y Transporte Aéreo dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Consejo Nacional de Aviación Civil como organismo de la política aeronáutica del país; y, la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias como ente regulador, encargado de mantener el control técnico operativo de la actividad aeronáutica.

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE DE AERONÁUTICA CIVIL

Coordinar con las competentes instituciones la planificación, regulación y control del Transporte aéreo y del sistema aeroportuario en el territorio ecuatoriano, asegurando el cumplimiento de los objetivos y prioridades definidos en los planes, programas y proyectos que se encuentran bajo su responsabilidad en el marco de leyes, políticas, regulaciones y normas vigentes nacionales e internacionales.

Regularizar las políticas del transporte aéreo y del sistema aeroportuario de conformidad con las políticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el Plan Nacional de Desarrollo, someter a conocimiento de la máxima Autoridad, verificar y coordinar a través del Consejo Nacional de Aviación Civil y con la Dirección General de Aviación Civil, los procedimientos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones o permisos para operar servicios de transporte aéreo y aeroportuarios. La formulación de proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, acuerdos, resoluciones, negociaciones de acuerdos bilaterales y multilaterales relacionadas con la Gestión del Transporte aéreo, asegurando la calidad de los servicios y la protección a los usuarios.

CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Entidad de derecho público, autónoma con personería jurídica, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, este organismo actualmente está presidido por el Subsecretario del Transporte Aeronáutico Civil. La conformación y atribuciones del Consejo Nacional de Aviación

Civil, y sus miembros que lo conforman, se encuentran igualmente considerados en la Ley de Aviación Civil. Una de las principales atribuciones de este organismo es el otorgar concesiones y permisos de operación para que las compañías nacionales o extranjeras puedan desarrollar actividades de transporte aéreo público, doméstico e internacional.

Las empresas internacionales están prohibidas por la ley para realizar operaciones internas de transporte de pasajeros, carga en un estado que no sea el de la nacionalidad de la aeronave (cabotaje). El brindar este servicio es de exclusiva competencia y responsabilidad de las compañías nacionales.

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Dada la importancia del desarrollo de la aviación como un nuevo medio de transporte en el país y con la finalidad de velar por el progreso y la seguridad de las operaciones, así como resolver los problemas específicos de la aviación civil, el 9 de agosto de 1946 se crea la Dirección de la Aviación Civil adscrita a la Comandancia General de la Aeronáutica. Poco tiempo después, el 4 de diciembre de 1951 se crea la Junta de Aviación Civil Ecuatoriana, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a la cual se le otorga como organismo ejecutivo. El 12 de julio de 1963, mediante Decreto Supremo No. 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

La Dirección General de Aviación Civil, según la Ley vigente, es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios con sede en Quito, y es la encargada del control de las operaciones aéreas en el país, en base a las normas y procedimientos establecidos en los convenios internacionales que el Ecuador forma parte; así como también de los aspectos de infraestructura, torres de control, hangares, instalaciones meteorológicas y de los sistemas de navegación aérea, para esta actividad cuenta con personal aeronáutico capacitado para el control y despacho de las aeronaves en forma segura y ordenada.

La Subsecretaría de Transporte Aeronáutico Civil, El Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, han dado un impulso decisivo al desarrollo de la infraestructura aeronáutica, para fomentar la aviación civil en una forma ordenada, eficiente y segura.

ACTUALIDAD AERONÁUTICA EN EL ECUADOR

El Gobierno actual empeñado en difundir el turismo ha puesto en marcha el Plan Nacional de Modernización del Sistema Aeroportuario, el mismo que permitirá tener un sistema aeroportuario y aeronáutico solidario, moderno y seguro en beneficio de los ecuatorianos y extranjeros con el único afán de fomentar el turismo en el País y crear fuentes de ingreso de divisas para los ecuatorianos y sus familias. Los Principios de Política Aeronáutica aprobados por el Consejo Nacional de Aviación Civil en el año 2009, señalan que el transporte aéreo no regular, tiene como finalidad atender una demanda eventual, por lo tanto, se caracteriza por ser complementario al transporte regular.

Para el otorgamiento de los derechos se considera el fomento y desarrollo de la aviación civil; el establecimiento de una eficiente red de transporte aéreo como medio que contribuya al desarrollo económico del país; y a las necesidades de la población. Estos servicios pueden brindarse a puntos o lugares no satisfechos o insuficientemente satisfechos por el transporte regular, supliendo así las necesidades de los usuarios de esos servicios e interconectando los puntos del país donde muchas veces se ven imposibilitados de acceso debido al mal estado de caminos y carreteras obstaculizando un eficiente transporte terrestre.

A partir de 1994, la FAA (Federal Aviation Administration) estableció tres categorías para clasificar a los países de acuerdo con el cumplimiento de las normas de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Durante doce años el Ecuador permaneció en la categoría 2, desaparecieron las compañías SAETA, ECUATORIANA DE AVIACIÓN, AECA y ANDES. La Categoría I era aquella que cumplía con sus normas, leyes y regulaciones; la Categoría II estaban condicionadas a modificarlas y acoplarlas con la OACI, y se le congelaban sus derechos mientras se efectúan los cambios (Ecuador pasó a Categoría II a partir de 1995); y la categoría tres, en la que no se podía operar si no se cumplían los mínimos de seguridad. Según la FAA a partir del año 2000, cambiaron el sistema y suprimieron una categoría. La Categoría I mantuvo sus parámetros, mientras que la nueva Categoría II incluye a los países que no cumplen con las leyes y regulaciones de acuerdo con la OACI. Entre otras falencias, los países que no estaban incluidos incurrían en insuficiencia de experiencia técnica o recursos para calificar a operadores internacionales, no tener personal técnico calificado y entrenado.

El Director General de Aviación Civil y el Subdirector de ese entonces, respectivamente, fueron quienes dieron la gran noticia al país, sobre la recuperación de la categoría I, la Administración Federal de Aviación (FAA) del Departamento de Transporte de Estados Unidos, informó a Birtkett que el Ecuador había cumplido con todos los requisitos de seguridad aeronáutica y se volvería a Categoría I. Con esta recuperación las líneas aéreas ecuatorianas tenían la certeza de poder ingresar a los Estados Unidos.

EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE AÉREO EN EL ECUADOR

Las empresas nacionales que actualmente se encuentran prestando los servicios de transporte aéreo regular, no regular, para el servicio de transporte aéreo, doméstico e internacional, otorgadas por el Consejo Nacional de Aviación Civil, autoridad competente para conceder esta clase de autorizaciones, son varias, pero la más importante es TAME.

TAME

Línea Aérea del Ecuador, fue fundada el 17 de diciembre de 1962, su finalidad ha sido la de atender la demanda de transporte desde las grandes ciudades hasta los centros poblados más apartados a los que no volaban las aerolíneas netamente comerciales. El objetivo que motivó su creación fue la necesidad de integrar al Ecuador y fomentar el desarrollo comercial, social, turístico y cultural. Desde 1992 realiza vuelos dentro de un convenio de integración fronteriza, con tres frecuencias semanales hacia la ciudad de Cali, en Colombia desde Tulcán. Entre sus prioridades tienen la renovación de la flota de aviones con aeronaves de última generación y alcanzar alianzas con otras aerolíneas para ampliar la cobertura internacional. La incorporación de naves modernas y de mayor capacidad de transporte permitirá ampliar el número de pasajeros y consolidar el prestigio de TAME en el mercado aéreo comercial del mundo. A pesar de que TAME forma parte de las empresas del Estado, su funcionamiento es totalmente autónomo en los campos administrativos y financieros, no recibe aportaciones gubernamentales y crece sustentada en los ingresos que genera su propia actividad, aspecto que le ha permitido llegar a ubicarse como una empresa sólida en el campo financiero, con un patrimonio propio conformado por su flota de aviones, infraestructura aeronáutica, oficinas y puntos de ventas dentro del territorio ecuatoriano. Su crecimiento empresarial fue progresivo y sostenido; así, amplió sus rutas internas y fue cambiando el equipo de vuelo a los DC-3, DC-6, Electra, Avro, Boeing 727 100, Boeing 727 200,

Airbus A320 hasta llegar a los Embraer 170 y 190, con los cuales, actualmente, cubren catorce destinos en el Ecuador y uno en el exterior.

A partir del año 2003 y de acuerdo al plan de renovación de flota, gradualmente se han ido retirando de las operaciones aéreas sus legendarios aviones Boeing que han sido reemplazados sucesivamente por los 3 Airbus A-320 y un A-319, y por los 2 Embraer 170 y 3 Embraer 190, que actualmente conforman su flota. Dentro de esta renovación también está el cumplimiento de las exigencias de la autoridad aeronáutica y dispuestas por el Gobierno Nacional para que se modernice el equipo de vuelo de las aerolíneas nacionales con aviones de última tecnología, como los que dispone TAME en la actualidad. Los nueve aviones Boeing que han estado presentes en TAME en el periodo indicado, han realizado un total de 198.618 vuelos con una duración acumulada de horas que suman 124.247, transportando un total de 19'085.786 pasajeros.

La era Boeing se inició en TAME en 1980, pionera en la incorporación de aviones nuevos de fábrica, en ese año ingresó a la compañía el Boeing 727-2T3, el mismo que en su tiempo se consideró lo mejor que producía la industria mundial de aeronaves. Este avión fue fabricado de acuerdo a las especificaciones que demandaba TAME y fue matriculado como HC-BHM y bautizado como Cotopaxi. El día 30 de junio del 2009, se realizó el último vuelo en servicio regular del único avión Boeing 727-200, de los nueve que ha tenido TAME en 29 años. La tercera semana de julio arribó el nuevo Airbus A-320 que reemplazó al avión Boeing 727-200, matrícula HC-BZS, este día fue su último vuelo. Los nueve aviones Boeing que han estado presentes en TAME en el periodo indicado, han realizado un total de 198.618 vuelos con una duración acumulada de horas que suman 124.247, transportando un total de 19'085.786 pasajeros. Es la primera línea aérea ecuatoriana que cuenta con la certificación IOSA, avalada por IATA, tiene relación con la seguridad operacional; punto muy importante dentro del tema que se desarrolla que el único fin que se busca es la seguridad de los pasajeros en general y turistas en especial.



Figura 1: FLOTA DE AVIONES COMPUESTA POR TAME LÍNEASAÉREAS NACIONALES.

sistema de educación radiofónica bilingüe, sistema comercial, economía familiar y comunal, organización estructural de la comunidad y legislación.

AEROPUERTO “FRANCISCO DE ORELLANA” (COCA) PROVINCIA FRANCISCO DE ORELLANA

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTO “LAGO AGRIO” NUEVA LOJA PROVINCIA DE SUCUMBIOS

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTO: “RIO AMAZONAS” MERA PROVINCIA PASTAZA

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTO:” EDMUNDO CARVAJAL” MACAS PROVINCIA DE MORONA SANTIAGO

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTO “JOSE MARIO MADERO” GUALAQUIZA PROVINCIA DE MORONA SANTIAGO.

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil.

AEROPUERTO “TAISHA”

Propietario el Ministerio de Defensa Nacional- Ejército. La Dirección General de Aviación Civil, administra el Aeropuerto.

AEROPUERTO JUMANDY

Propietario el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La Dirección General de Aviación Civil, administra el Aeropuerto.

AEROPUERTOS Y PISTAS CERRADAS

Aeropuerto “Mayor Galo de la Torre”, ciudad Tena, provincia Napo.

Actualmente es Parque Urbano y Centro Turístico y Cultural del Tena. Propietario el Ilustre Municipio del Tena

PISTA “SUCÚA”, EN LA CIUDAD DE SUCÚA, PROVINCIA DE MORONA SANTIAGO

Propietario el Municipio de Súcua. Propietario el Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público INMOBILIAR. Propietario Ministerio de Salud

REGIÓN SIERRA

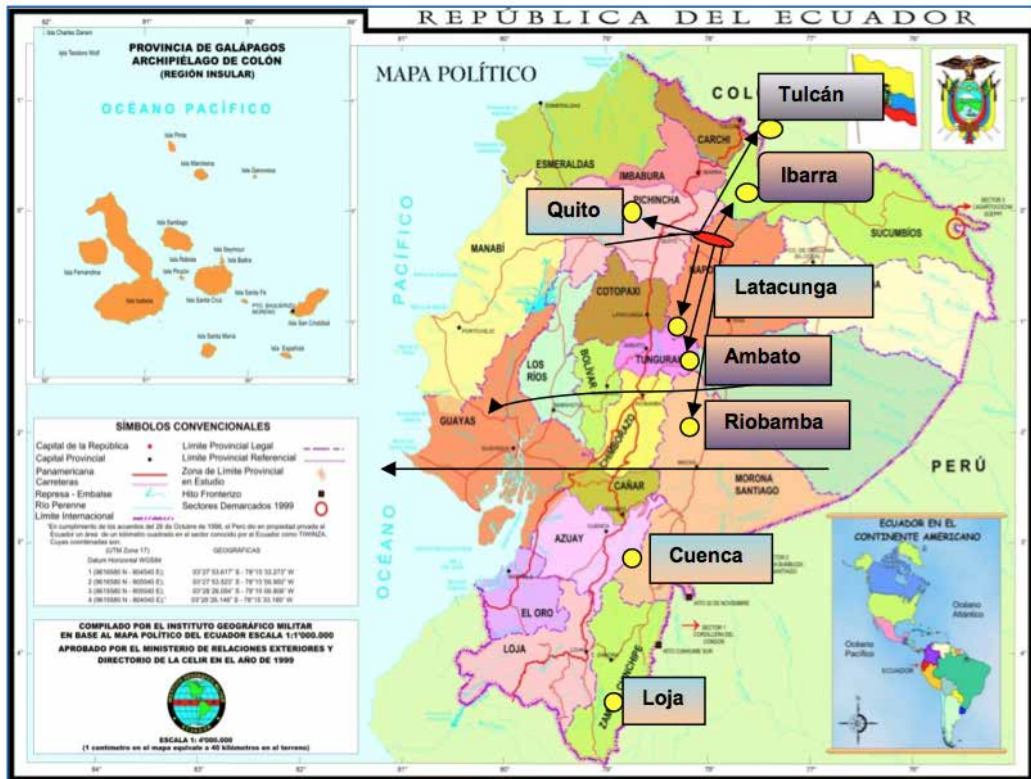


Figura 3: Aeropuertos en la REGIÓN SIERRA Ecuatoriana

- Aeropuertos que son utilizados para transporte de pasajeros y carga**
- Aeropuertos no utilizados para transporte de pasajeros o carga están inoperables**

La Serranía Ecuatoriana está materializada por 10 provincias, tiene una diversidad de lugares turísticos que incluyen; lagunas, nevados, cascadas, páramos, áreas reservadas, paisajes andinos, centros coloniales, ruinas preincásicas e incásicas como las pirámides de Cochasquí, ruinas de Ingapirca, iglesias construidas en el siglo XVI, monumento a la mitad del planeta tierra división hemisférica, museos, vista panorámica de Quito diurna nocturna desde el Panecillo, desde la Cima de la Libertad, desde Cruz Loma, o del teleférico Fiestas Tradicionales, Corridos de Toros, santuarios, fiestas populares tales como; la Diablada de Pillareña, la Mama Negra en Latacunga, la fiesta de las Flores y la Frutas en Ambato, la Feria del Cuero en Atuntaqui, la Fiesta del Yamor en Otavalo, las Fiestas de San Juan y del Retorno en Ibarra, lagunas, lagos, la feria artesanal de Otavalo, La feria de tallados de San Antonio de Ibarra, La fiesta de Bomba en el Chota, que hacen de la Industria del Turismo una de las mejores perspectivas económicas actuales.

AEROPUERTO “LUIS A. MANTILLA” TULCAN PROVINCIA DEL CARCHI

Propietario del bien inmueble es la Dirección General de Aviación Civil.

AEROPUERTO “MARISCAL SUCRE” TABABELA PROVINCIA PICHINCHA

Propietario del bien inmueble es el Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

AEROPUERTOS Y PISTAS CERRADAS

Aeropuerto “Santo Domingo” en la ciudad de Santo Domingo, provincia de los Stachilas
Proyecto ciudad comercial Chilachito. Propietario el Ilustre Municipio de Santo Domingo

AEROPUERTO “COTOPAXI” LATACUNGA PROVINCIA DE COTOPAXI

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil. Propietario Ministerio de Defensa Nacional Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE)

AEROPUERTO “CHACHOAN AMBATO PROVINCIA DE TUNGURAHUA

Propietario Ministerio de Defensa Nacional Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE)

AEROPUERTO “CHIMBORAZO” RIOBAMBA PROVINCIA DE CHIMBORAZO

Propietario el Ilustre Municipio de Riobamba. La Dirección General de Aviación Civil, administra el Aeropuerto.

AEROPUERTO “MARISCAL LAMAR” CUENCA PROVINCIA DEL AZUAY

Propietario es el Ilustre Municipio de Cuenca

AEROPUERTO “CIUDAD DE CATAMAYO” CATAMAYO PROVINCIA DE LOJA

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTOS Y PISTAS CERRADAS

Aeropuerto “Macará” ciudad Macará provincia de Loja. Actualmente es el Parque Lineal, proyecto urbano. Propietario el Ilustre Municipio de Macará.

REGIÓN LITORAL

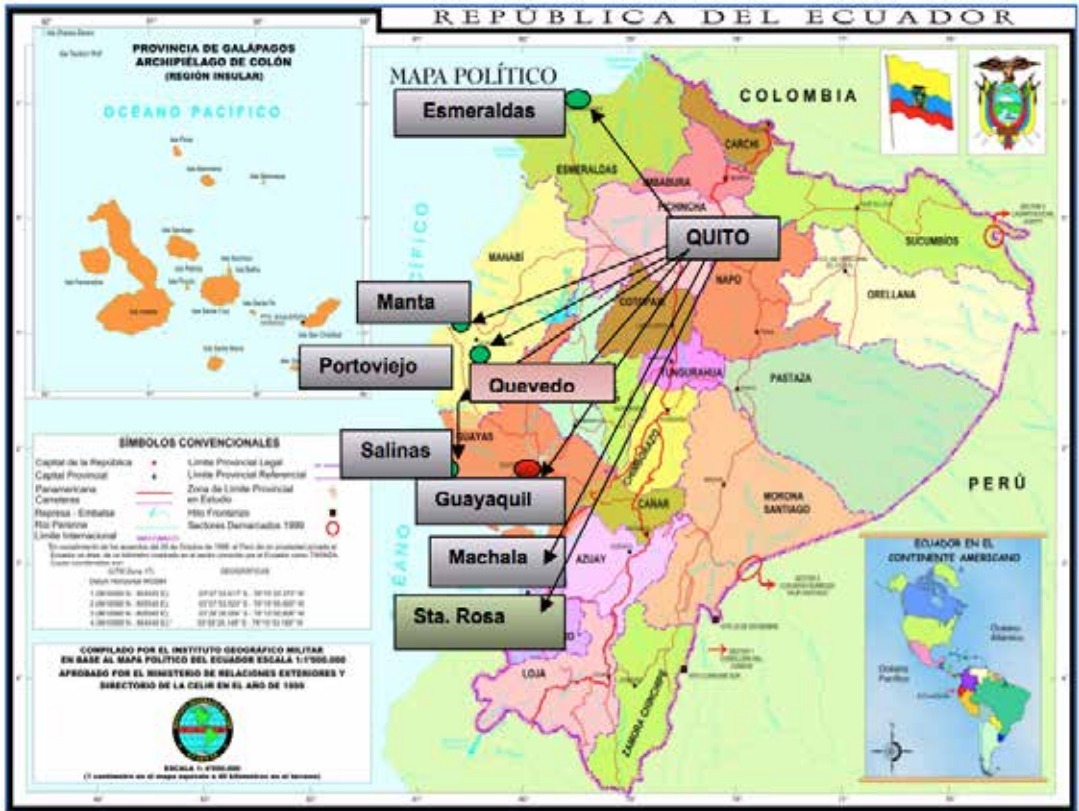


Figura 4: Aeropuertos en la REGIÓN LITORAL Ecuatoriana

- Aeropuerto Inaugurado**
- Aeropuertos que son utilizados para transporte de pasajeros y carga**
- Aeropuerto Militar del GFE N°26**

AEROPUERTO “CORONEL CARLOS CONCHA” TACHINA PROVINCIA DE ESMERALDAS

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil.

AEROPUERTOS Y PISTAS CERRADAS

Pista San Lorenzo, ciudad San Lorenzo Provincia de Esmeraldas

Propietario el Ilustre Municipio de San Lorenzo

AEROPUERTO “GENERAL ELOY ALFARO” MANTA PROVINCIA DE MANABI

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

Propietario Ministerio de Defensa Nacional Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE)

AEROPUERTO “LOS PERALES” SAN VICENTE PROVINCIA DE MANABI

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

PISTA DE JAMA PROVINCIA DE MANABI

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTOS Y PISTAS CERRADAS

Aeropuerto “Reales Tamarindos” ciudad Portoviejo, provincia de Manabí

Actualmente es el Refugio Temporal Damnificados por el Terremoto. Propietario el Ilustre Municipio de Portoviejo.

AEROPUERTO “JOSE JUAQUIN DE OLMEDO” GUAYAQUIL PROVINCIA DEL GUAYAS

Propietario es el Ilustre Municipio de Guayaquil

AEROPUERTO ULPIANO PAEZ SALINAS PROVINCIA DE SANTA ELENA

Propietario el Ministerio de Defensa Nacional- Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE). Contamos con un Acuerdo a favor de la Dirección General de Aviación Civil.

AEROPUERTO BASE AEREA TAURA

Propietario el Ministerio de Defensa Nacional- Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE)

PISTA “AMABLE CALLE” PASAJE PROVINCIA DE EL ORO

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

PISTA VÍCTOR MANUEL LARREA SANTA ROSA PROVINCIA DE EL ORO

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTO “REGIONAL SANTA ROSA” SANTA ROSA PROVINCIA DE EL ORO

Propietaria es la Dirección General de Aviación Civil

AEROPUERTOS Y PISTAS CERRADAS

Aeropuerto “General Manuel Serrano” ciudad de Machala, provincia El Oro

Actualmente es el Parque Urbano Zoila Ugarte y el Polideportivo de Machala

Propietario el Ilustre Municipio de Machala

Propietario Empresa Pública Parques

Propietario Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público INMOBILIAR

AEROPUERTO VILLAMIL ISLA ISABELA PROVINCIA DE GALAPAGOS

Propietarios Municipio e Instituto Nacional Galápagos INGALA. La Dirección General de Aviación Civil, administra el Aeropuerto.

AEROPUERTO SEYMOUR ISLA DE BALTRA PROVINCIA DE GALAPAGOS

Propietario el estado- Declarado como Patrimonio de la Humanidad



Figura 6: Nuevo aeropuerto en Baltra

METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

El estudio de mercado constituye un valioso apoyo, no obstante este no garantiza una solución definitiva, ya que en la cadena de negocios existen más variables de igual importancia, pero como herramienta sirve de orientación para facilitar el conocimiento de la conducta en los negocios y que a la vez tratan de reducir al mínimo el margen de error posible.

Para desarrollar el presente análisis, se empleó un diseño de investigación con el cual se logró proveer información para evaluar y seleccionar cursos de acción apropiados al área turística. Este diseño se caracteriza por utilizar procedimientos formales de investigación, es decir, consideró los objetivos de la investigación y necesidades de información claramente definidos.

Es recomendable entender cómo se comporta la oferta y la demanda, es decir conocer los medios de transporte que son más utilizados para llegar a su lugar de destino dentro del territorio Ecuatoriano. Básicamente es necesario conocer las fuerzas competitivas de este tipo de negocios y cómo estas afectan a la cadena de valor del turismo ecuatoriano. Para este efecto se utilizó el Método de Encuestas dirigidas a un Grupo Objetivo bien establecido. (Encuesta se adjunta como anexo)

Se tomó como universo a la población de Quito 2,215,820, Guayaquil 2.366.902 y Cuenca con 417.632. Dando un total de 5.000.354 personas que son probables usuarios de las terminales terrestres de las ciudades sujetas a estudio. En cuanto a las terminales aéreas tenemos 9.820.908 pasajeros que entran y salen de los principales aeropuertos del país. (Quito y Guayaquil).

Evidencia el rango de edades de las personas entrevistadas en las ciudades sujetas a análisis; así el segmento más representativo está conformado por personas, hombres y mujeres entre los 26 y 35 años de edad en un 34.20%; seguido por personas entre 36 y 45 años en un 33.20%. De esto se determina que la mayoría de los entrevistados se encuentran en edad productiva. El 73.60% de los encuestados es de género masculino, el restante 26.40% es femenino. El nivel

socioeconómico de los entrevistados, es en un 68.10% medio-alto. 31.20% medio-típico. Esto ratifica la importancia de la muestra analizada.

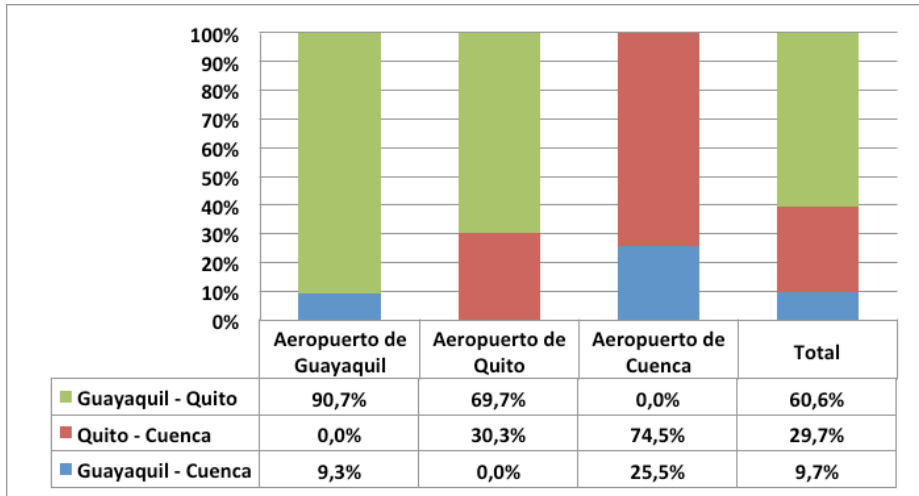


Figura 7: Gráfico del FLUJO A LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL PAÍS

Se analizaron los destinos Quito, Guayaquil, Cuenca teniendo en cuenta el flujo en sus respectivos aeropuertos y terminales terrestres según las premisas expuestas anteriormente. El gráfico evidencia que el flujo hacia la ciudad de Guayaquil es el más transitado vía aérea ya que tiene un 90.70% de importancia a través del aeropuerto de Guayaquil; le sigue el destino Cuenca con un 74.50% en el aeropuerto de la ciudad de Cuenca; finalmente Quito con un 69.70% en el aeropuerto Mariscal Sucre. La ruta con mayor tráfico en general es Guayaquil-Quito con un 60.60%.

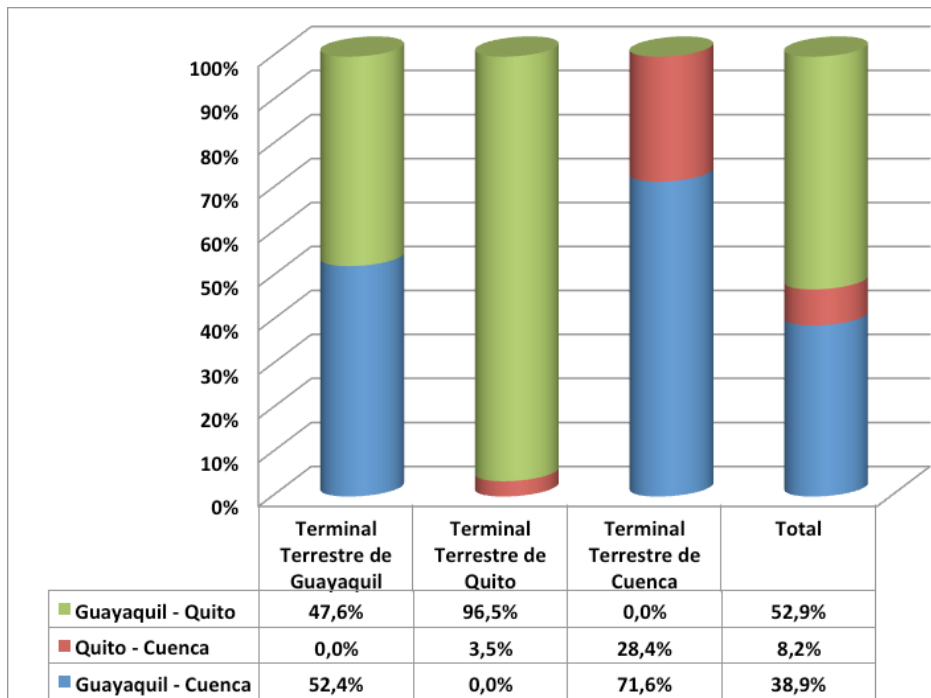


Figura 8: GRÁFICO ANÁLISIS DE RUTAS

Para complementar el análisis de las rutas se elaboró el gráfico donde se puede apreciar que a través de las terminales terrestres existe similar tendencia que a través de los aeropuertos. Así la ruta con la mayor afluencia de usuarios es Guayaquil-Quito con un 52.90%, sin embargo esta ruta tiene mayor salida desde la terminal terrestre de Quito, con un 96.50% de importancia.

Es importante destacar los motivos de viaje y relacionarlos con el medio de transporte utilizado. Como se puede observar en el gráfico el motivo más importante para viajar utilizando transporte aéreo es NEGOCIOS, puesto que el 72% de los encuestados que utilizan la vía aérea viajan por este motivo mientras que el 18% lo hace por turismo, y el 10% por razones familiares. Mientras que el motivo más importante para viajar por vía terrestre es por asuntos familiares con un 51% de participación.

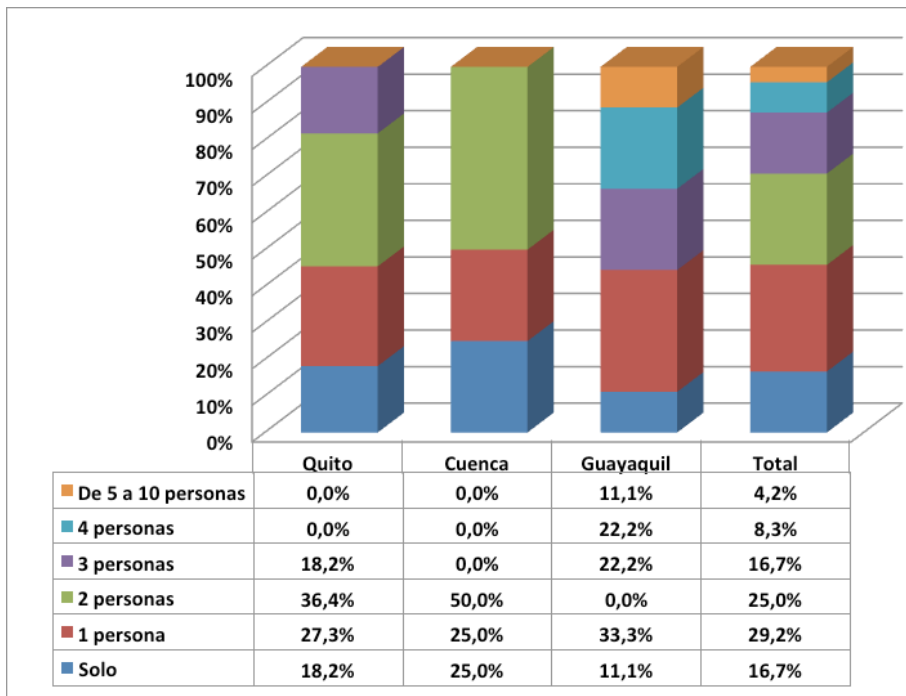


Figura 9: NÚMERO DE USUARIOS

Permite observar el número de usuarios que viajaron en general hacia cada uno de los destinos analizados por motivos Turísticos. Para el destino Quito un 36.40% viaja acompañado de 2 personas, un 27.30% viaja en pareja, un 18.20% viaja solo y otro 18.20% viaja acompañado de 3 personas. Para la ciudad de Cuenca el 50% de los entrevistados viajó acompañado de 2 personas, 50% restante viajó solo o en pareja.

Para la ciudad de Guayaquil el comportamiento es más variado puesto que el 33.30% de los encuestados viajó en pareja, 44.40% estuvo acompañado por 3 o 4 personas adicionales, el 11.10% viajó acompañado de 5 a 10 personas, finalmente el 11.10% restante viajó solo. Estos resultados demuestran que los viajes dentro de nuestro país en su mayoría se realizan en compañía, ya que apenas el 16.70% de los entrevistados viajó solo.

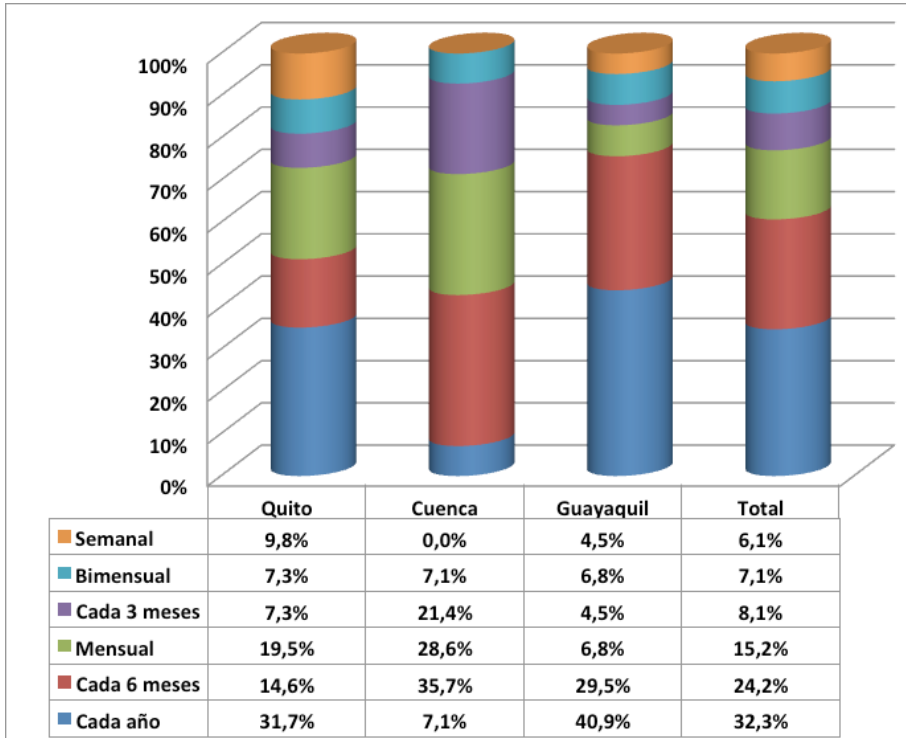


Figura 10: FRECUENCIA DE VIAJE A LAS PRINCIPALES CIUDADES

Al encuestar sobre las frecuencias de los viajes hacia las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca en los últimos 12 meses se obtuvo los resultados expresados en el gráfico. Se observa que el 32.30% a realizado al menos un viaje dentro del último año, el 24.20% a viajado cada 2 meses, el 15.20% (tal vez el grupo más importante a tener en consideración) ha viajado en forma mensual. A la ciudad de Quito los viajes mensuales representan el 19.50%, los semestrales el 14.60% y los anuales el 31.70%. Cuenca es visitada por los encuestados mensualmente por el 28.60%, semestralmente por el 35.70% y anualmente por apenas el 7.10%. El destino Guayaquil tuvo un flujo anual del 40.90%, semestralmente del 29.50%; respecto de los periodos de tiempo semanal, bimensual, trimestral y mensual hacia esta ciudad son más o menos equitativos representando en promedio un 5.70% en cada periodo de tiempo.

Para entender la preferencia con respecto al medio de transporte que se utilizaría para realizar turismo doméstico se obtuvo los resultados expresados en el gráfico 12.

Así se demuestra que el 46.90% preferirían viajar en transporte aéreo y el complemento en diversos tipos de transporte terrestre, siendo de estos el vehículo propio el preferido. Estos resultados se reflejan en similares proporciones para cada una de las ciudades objeto del actual análisis, gráfico 13.

Los atributos por los cuales los entrevistados considerarían importante escoger el transporte aéreo para realizar sus viajes son los siguientes: La seguridad y el cumplimiento de horarios son consideradas las razones más importantes con un 15.30% cada una; La atención abordo y la atención en counters (calidad en el servicio) serían las segundas en importancia con el 14.60% cada una; Los Itinerarios sería la tercera razón para escoger este medio de viaje con un 14% de importancia; El Tipo de Aeronave con el 13.30% sería la cuarta razón; finalmente el precio o tarifa con el 13% es la última razón. Así se demuestra que el mejorar la calidad del servicio aéreo es clave para incrementar el número de usuarios y a la vez el número de turistas internos y externos, gráfico 14.

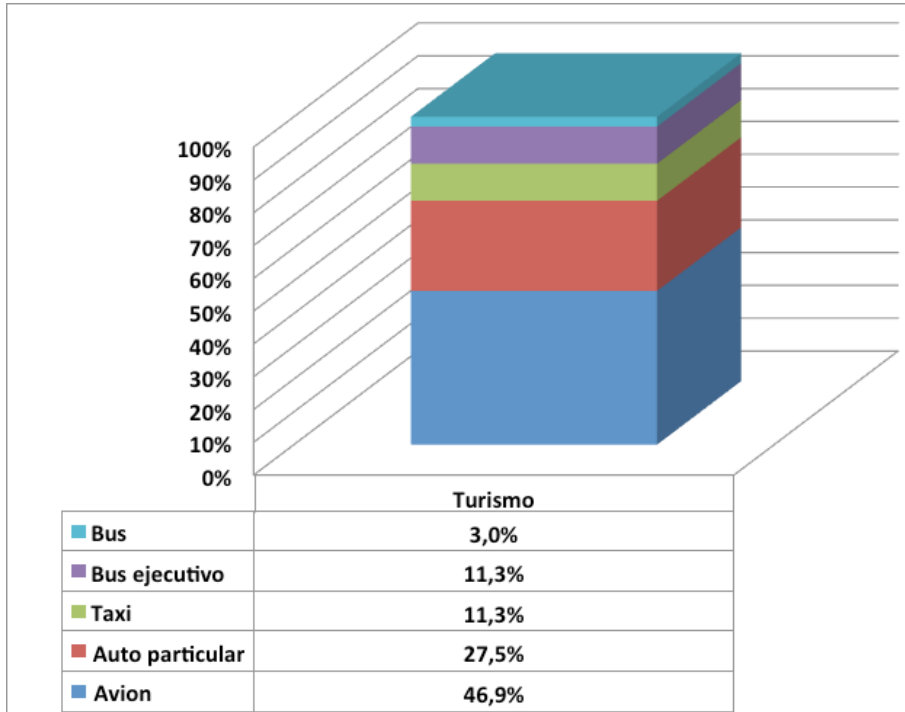


Figura 11: TRASPORTE QUE SE USA PARA TURISMO DOMÉSTICO

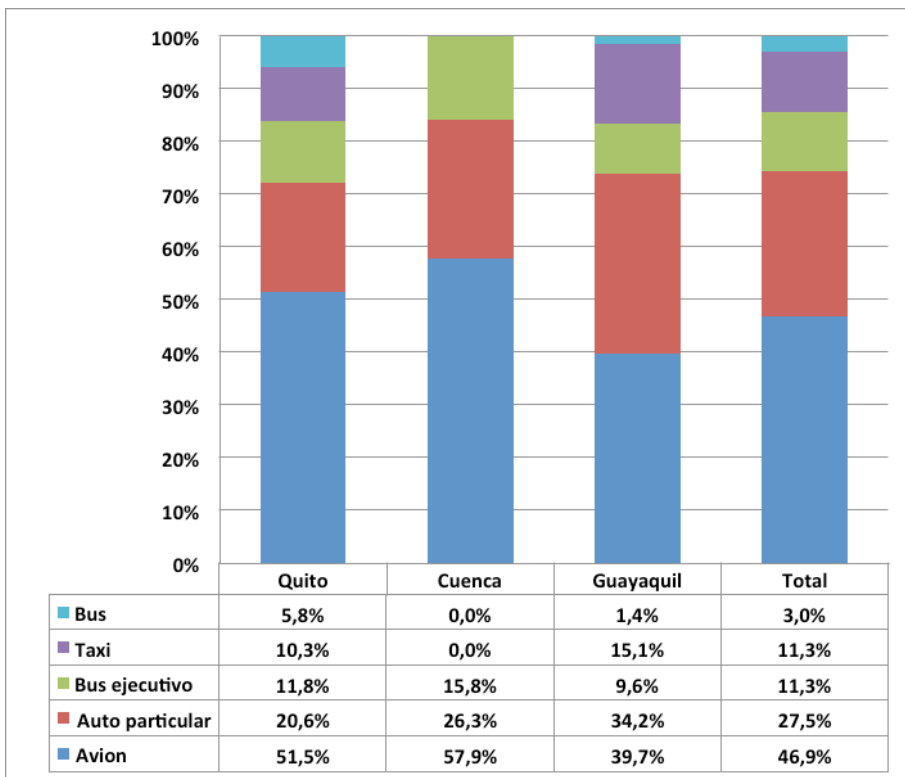


Figura 12: GRÁFICO TRASPORTE AÉREO

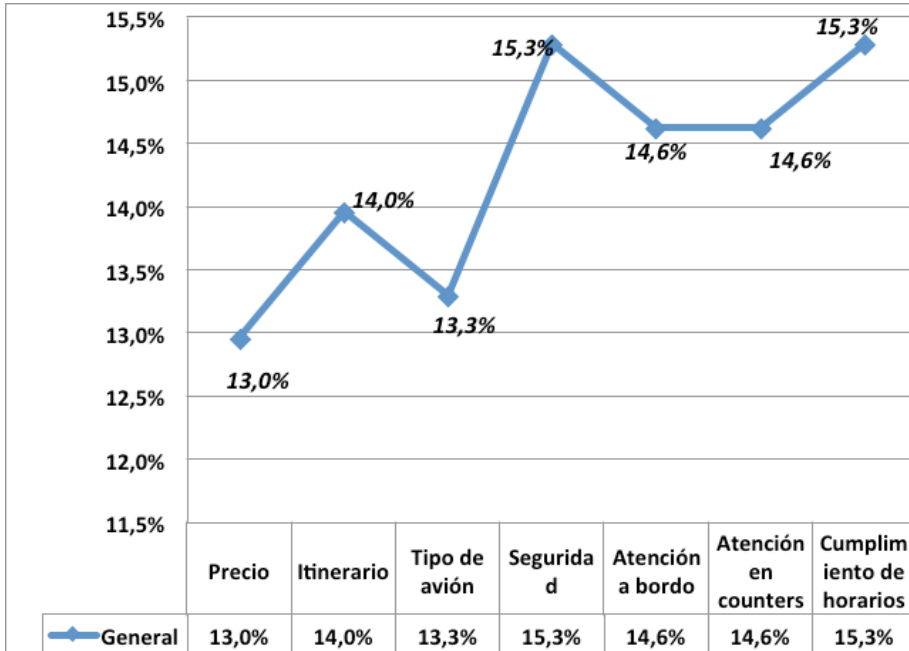


Figura 13: GRÁFICO IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AÉREO

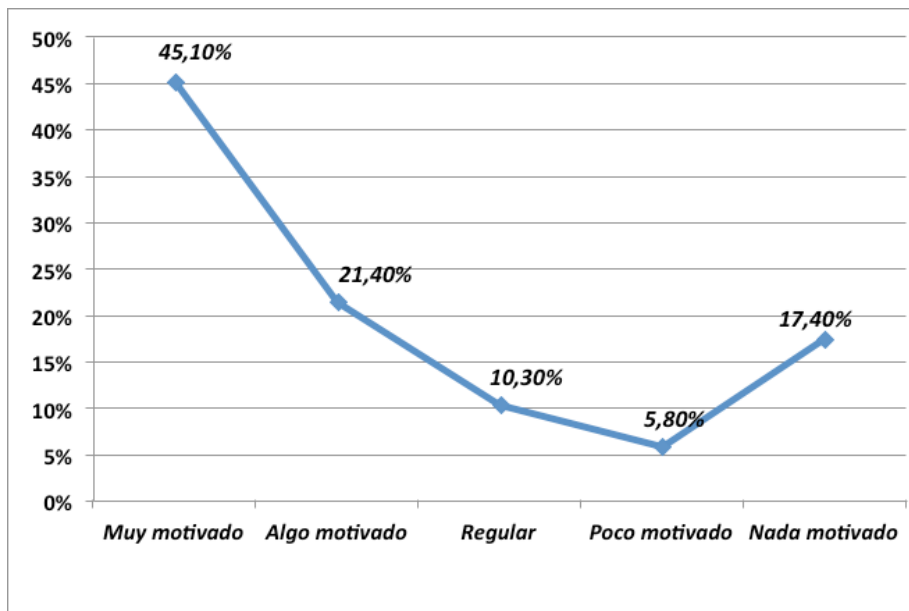


Figura 14: MOTIVACIÓN EN USO DE TRANSPORTE

Como se observa el 45.10% de los actuales usuarios del transporte terrestre estarían muy motivados en viajar por vía aérea si las tarifas fueran más bajas; el 21.40% estaría algo motivado. Como es evidente la mayoría de los usuarios del transporte terrestre estarían motivados para utilizar la vía aérea para realizar sus viajes. Según datos proporcionados por la Jefatura Provincial de Migración de Pichinchala afluencia de extranjeros hacia el Ecuador está en constante crecimiento.

Es importante tener en consideración dentro de este análisis que las proyecciones (Dirección General de Aviación Civil) del tráfico de pasajeros hacia las Islas Galápagos estiman un constante incremento, así se espera que de 662.806 pasajeros transportados en el 2018 se llegue a transportar a 766.473 en el 2022, es decir un incremento del 16%.

Tabla 2: PROYECCIÓN PASAJEROS TRANSPORTADOS

RUTA DESDE Y HACIA BALTRA			RUTA DESDE Y HACIA SAN CRISTÓBAL		
AÑOS	PROYECCIÓN	% CRECIMIENTO	AÑOS	PROYECCIÓN	% CRECIMIENTO
2018	498.413	-	2018	164.393	-
2019	517.404	3,81%	2019	171.319	4,21%
2020	536.396	3,67%	2020	178.243	4,04%
2021	555.396	3,54%	2021	185.169	3,89%
2022	574.378	3,42%	2022	192.095	3,74%

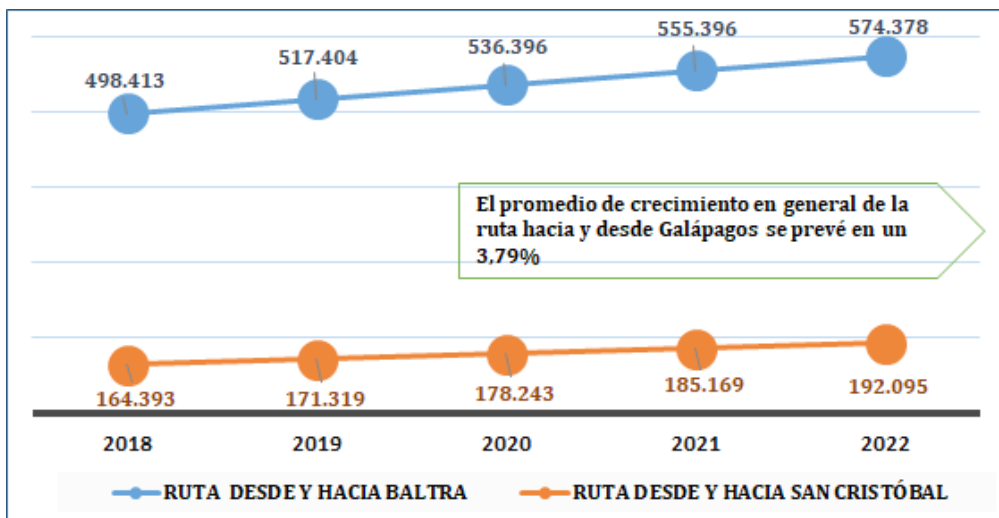


Figura 15: GRÁFICO PROYECCIÓN PASAJEROS TRANSPORTADOS RUTA QUITO-GUAYAQUIL-GALÁPAGOS y vv.

Tabla 3: PASAJEROS MOVILIZADOS HACIA LA AMAZONIA

COMPAÑÍAS DE AVIACIÓN

ENERO - JULIO /2018

RUTAS / CIAS. AVC.	TOTAL	TAME	AVIANCA ECUADOR	AEROLANE
TOTAL	1.789.976	691.250	428.178	670.548
QUITO-COCA- QUITO	67.558	42.949	24.609	-
QUITO-LAGO AGRIO- QUITO	24.236	24.236	-	-
QUITO-MACAS- QUITO	-	-	-	-

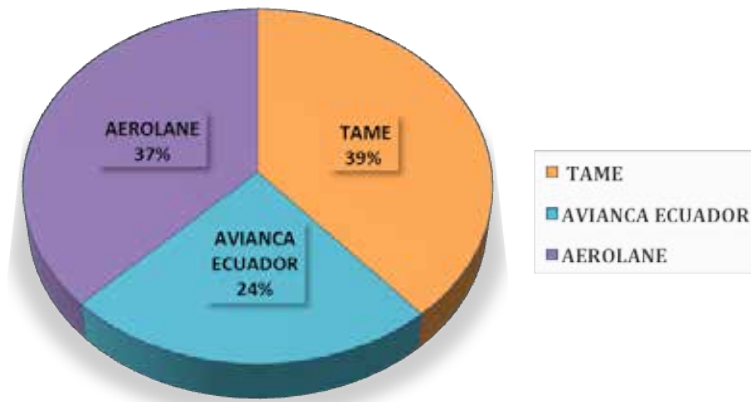


Figura 16: PROYECCIÓN PASAJEROS MOVILIZADOS DESDE Y HACIA LA AMAZONÍA, POR COMPAÑÍAS DE AVIACIÓN.

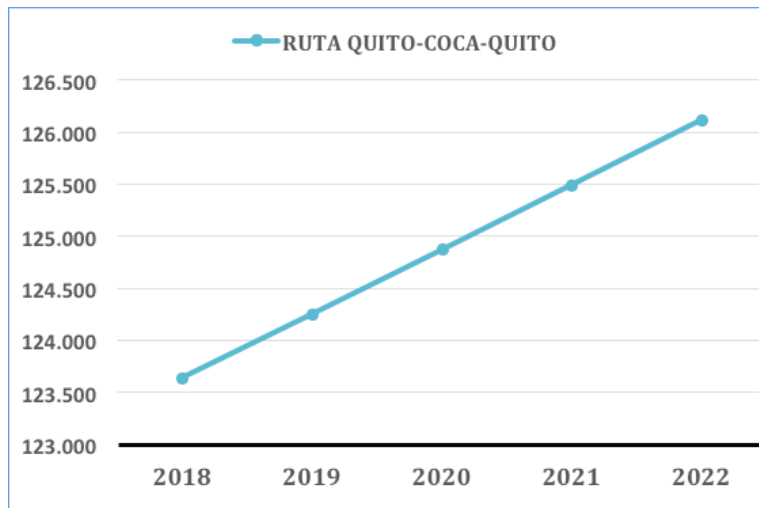


Figura 17 GRÁFICO PROYECCIÓN PASAJEROS MOVILIZADOS DESDE Y HACIA LA AMAZONIA, POR COMPAÑÍAS DE AVIACIÓN.

Tabla 4: PROYECCIÓN PASAJEROS MOVILIZADOS DESDE Y HACIA LA AMAZONIA, POR COMPAÑÍAS DE AVIACIÓN

PROYECCIÓN PASAJEROS TRANSPORTADOS HACIA LA AMAZONÍA PERIODO 2018-2022 RUTA QUITO-COCA-QUITO		
AÑOS	PROYECCIÓN	% CRECIMIENTO
2018	123.632	-
2019	124.250	0,50%
2020	124.870	0,50%
2021	125.494	0,50%
2022	126.120	0,50%

Tabla 5: CAPACIDAD DE ASIENTOS OFERTADOS FRENTE A LOS REALMENTE UTILIZADOS

LAGO AGRIO	Año 2015	Año 2016	Año 2017
DEMANDA	95.540	67.408	44.255
OFERTA	144.986	110.400	60.578
COEF OCUPA	65,90%	61,06%	73,05%

Tabla 6: REALMENTE UTILIZADOS
GRÁFICO COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE MERCADO EN EL COCA

EL COCA	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017
DEMANDA	196.248	147.075	123.018
OFERTA	319.520	233.690	160.465
COEF OCUPA	61,42%	62,94%	76,66%

Tabla 7. COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE MERCADO EN MACAS

MACAS	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017
DEMANDA	6.337	-	123.018
OFERTA	13.312	-	160.465
COEF OCUPA	47,60%	0,00%	76,66%

Tabla 8: TARIFAS AÉREAS REGIÓN AMAZÓNICA

VALOR PASAJES LAGO AGRIO		
DESDE QUITO	CIA AEROGAL	CIA TAME
IDA	71.82	69.58
IDA Y VUELTA	139.64	135.16

* Tarifa de Adulto

VALOR PASAJES MACAS	
DESDE QUITO	CIA SAEREO
IDA	87.00
IDA Y VUELTA	169.99

* Tarifa de Adulto

VALOR PASAJES COCA			
DESDE QUITO	CIA AEROGAL	CIA TAME	CIA ICARO
IDA	69.58	67.34	65.10
IDA Y VUELTA	135.16	130.68	126.20

* Tarifa de Adulto Y

El turismo es una actividad de mucha relevancia tanto para la economía mundial como para la nacional, en el Ecuador el turismo receptivo es la actividad que se ha constituido en uno de los principales generadores de divisas y sustento del medio de dolarización, el turismo interno por su parte, aporta significativamente a la redistribución del ingreso nacional y concomitantemente el transporte aéreo es el medio más idóneo para la movilización masiva de personas, para desplazamientos de largas distancias, permitiendo el cruce rápido y seguro de un lugar a otro. El transporte aéreo trae consigo una cadena de beneficios tanto para el País como para los usuarios y quienes participan de esta cadena de la siguiente manera:

Genera empleo a los Pilotos, estos a su vez deben ser controlados por un servicio médico, por personal técnico que realizan diariamente el control a personal de cabina, pilotos entre otros, para que sean autorizados para el servicio, consecuentemente genera empleo para médicos y personas entendidas en la materia, ellos a su vez deben actualizarse en sus conocimientos para brindar mayor seguridad a las personas que confían al ser servidas por estas personas.

Generan ingresos a las aerolíneas, y consecuentemente esas aerolíneas son las que traen a los turistas, generando empleo de una u otra manera en la parte hotelera y turística misma, pues aquí entra el personal que labora en los hoteles, transportes terrestres y por supuesto lo más importante los guías turísticos y los lugares que brindan turismo en nuestro País.

De todo lo anterior se concluye que, el mejorar la calidad del servicio de transporte aéreo traería como consecuencia un incremento y mejoramiento del turismo tanto para nacionales como para extranjeros, más aún si se está impulsando la modernización y creación de aeropuertos en otras ciudades importantes de nuestro país.

Estableciendo estándares de calidad de servicio y atención a los turistas tanto nacionales como extranjeros en todos los aeropuertos del país y coordinación con las aerolíneas que operan en los aeropuertos ecuatorianos haciéndose un seguimiento y control del mejoramiento continuo mediante encuestas y sugerencias a través de las páginas Web de las entidades responsables del transporte aéreo.

Fomentar y promover Congresos de carácter científico donde acudan profesionales de la empresa privada los cuales realicen la promoción de los lugares visitados. Este proceso incluye la participación en Sitios Web y otros, de su clase, donde se pueda observar la diversidad de lugares que se puede visitar.

Convenciones con agencias de turismo con el objeto de dar a conocer a sus empleados un nuevo producto de turismo fundamentalmente urbano, tratar la planificación estratégica para la nueva campaña publicitaria de turismo online de sus productos, comercialmente dar a conocer cómo se comporta el usuario y cuál es su perfil, en detalle para acercarle al cliente ofertas comerciales más afines a su bolsillo con esto se benefician todos tanto al país como a las agencias y al transporte aéreo ingreso de divisas.

LA PROPUESTA

“Creación de Paquetes Turísticos ATRACTIVOS con la utilización del CÓDIGO COMPARTIDO COMPLEMENTARIO DEL TRANSPORTE AÉREO para incrementar el número de frecuencias y de esta manera fortalecer la demanda turística en la Amazonía Ecuatoriana para clientes extranjeros “

La idea es que se facilite la entrada de los turistas a la región amazónica vía aérea, con la ayuda del ejército ecuatoriano, para que pueda trasladar a los turistas hasta las entrañas de la selva, si bien es cierto los logísticos no son diseñados para turismo pero son súper seguros, además que es una experiencia muy agradable viajar en uno de esos aviones.

EJEMPLOS DE BENEFICIOS DE LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO COMPARTIDO COMPLEMENTARIO

El Código Compartido Complementario fue propuesto y creado por la autoridad aeronáutica ecuatoriana, el mismo permite la comercialización por parte de una aerolínea extranjera de puntos en el territorio de la otra parte, tramos de ruta doméstica que necesaria y únicamente pueden ser operados por una aerolínea nacional del país en el que se realiza el vuelo en la ruta doméstica, además de dar facilidades a los pasajeros que se transportan desde un país extranjero a cualquier punto del Ecuador y puedan comprar su pasaje con destino final: Ejemplo si un pasajero compra su Boleto en Madrid vía IBERIA, con destino final Lago Agrio y si la transportadora tiene autorizados sus vuelos con destino final Quito, esta puede firmar un convenio con una aerolínea del Ecuador, que tenga autorizada su concesión de operación doméstica, regular, de pasajeros, o posiblemente con el Ejército Ecuatoriano, para que lleve a su destino final por el mismo valor del pasaje sin que tenga el usuario que sujetarse a cupos o demora en su conexión.

Esto debe entenderse, que es necesaria la suscripción de un convenio en el cual tengan sus cláusulas bien claras entre IBERIA y la compañía nacional, para fijar un solo precio del boleto. Otro ejemplo puede ser Suiza-Cuenca, el pasajero viene desde Suiza vía K.L.M, tiene su convenio de código compartido complementario con AEROLANE, llega a la ciudad de Quito y allí toma el vuelo de AEROLANE a la ciudad de Cuenca. Entre los requisitos que se exigen para la firma de este tipo de convenios, será:

Contar con el permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica ecuatoriana para la prestación de los servicios de transporte aéreo público, internacional, regular, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada en función del Ecuador.

Tener la autorización de la autoridad aeronáutica del país de nacionalidad de la compañía, para este tipo de acuerdos de cooperación bajo Código Compartido Complementario, ofreciendo reciprocidad para el otorgamiento de derechos ante solicitudes de aerolíneas ecuatorianas. Ejemplo: La compañía TAME quiere hacer un Código Compartido Complementario con una compañía Rusa, luego de cumplir con todos los condicionamientos planteados por la Aeronáutica Rusa, procederá hacer el convenio con la compañía y llevará a los pasajeros hasta ese país, para que internamente la compañía Rusa pueda llevar a sus pasajeros hasta su destino final.

El atractivo más grande de la Amazonía es la naturaleza, y sus actividades ecoturísticas son las que predominan, en su gran mayoría, los turistas que visitan son extranjeros. La Amazonía parece tener poca fuerza atractiva para los propios, sin embargo para los turistas extranjeros conocer la Amazonía ecuatoriana es un privilegio, pues les gusta investigar sobre los pueblos indígenas que habitan y que para los ecuatorianos no tienen mucha importancia. Esto es exactamente lo que atrae a los extranjeros, sin embargo. La atracción tiene mucho que ver con el mito de la selva como uno de los últimos paisajes vírgenes, una de las últimas fronteras naturales, con flora y fauna exóticas, y por supuesto un ambiente habitado por pueblos “primitivos”, no alcanzados por la civilización y viviendo en armonía con la tierra, un estilo de vida contrario al de los países occidentales y parte de la singularidad del Ecuador. La propaganda turística ha usado mucho este mito del misterio de la selva y sus habitantes, pero además de la fantasía, la Amazonía del Ecuador tiene mucho concreto que ofrecer al ecoturista. La Amazonía, es un lugar dotado de una gran riqueza natural, esta región es la que tiene la más alta biodiversidad, se le ha calificado así pues en una sola, hectárea de la Reserva Faunística del Cuyabeno tiene registradas más o menos 849 especies de árboles, convirtiéndose en un record mundial. De igual manera se refiere a sus especies de aves, peces, mariposas, insectos y mamíferos, así como su flora y fauna.

El conocimiento creciente de la importancia de los bosques húmedos tropicales en el ambiente del mundo entero, y de la riqueza natural que contienen, anima a la gente extranjera a visitarlos. Al ambiente natural se añade el atractivo de las culturas indígenas que existen en la Amazonía, algo que no existe en las Galápagos, y que forma entonces un componente de la singularidad y atractivo para esta región.

En la actualidad las tarifas aéreas en vuelos nacionales son planas, es decir tienen el mismo valor.

Lo importante sería que con todas las herramientas que se dispone, se implemente en el mercado un sistema de tarifas diferenciadas, que ayudaría sustancialmente a bajar costos en los pasajes y se convertiría en un medio más accesible para difundir el turismo pues los lugares más hermosos y exóticos que tenemos en el Ecuador son de difícil acceso y los costos actuales por avión son altos, con las tarifas diferenciadas incorporadas al transporte aéreo, beneficiarían a aquellas personas que hasta el momento no han tenido acceso brindando mejores alternativas de transporte. Se promocionará dentro y fuera del país a través revistas, videos que se proyecten a bordo de las flotas, promoviendo viajes al Ecuador. También trípticos, que serán entregados en los aeropuertos, en las líneas aéreas para conocimiento de los pasajeros tanto nacionales como extranjeros. El principal objetivo que se busca con esta propuesta es que un visitante satisfecho, recomiende nuestros destinos, pues sería un negocio en el que todos ganan.

1. El Ecuador tiene la imperiosa necesidad de coordinar la asignación de rutas y frecuencias para el servicio regular doméstico de pasajeros, de tal forma que todos los sectores del país se vean apropiadamente atendidos.

Lo anterior debe entenderse en el contexto de que cada compañía aérea privada persigue un beneficio económico, y se evidencia en la solicitud para operar los mercados más rentables del Ecuador (Quito, Guayaquil, Cuenca, y Galápagos). Esto de alguna manera provoca saturación de esos mercados y deja insatisfechos a otros que turísticamente podrían y en efecto constituyen grandes oportunidades de desarrollo y de atractivo internacional.

El turismo es una actividad de mucha relevancia tanto para la economía mundial como para la nacional, el turismo receptivo se ha constituido en uno de los principales generadores de divisas y sustento del medio de dolarización, el turismo interno aporta significativamente a la redistribución del ingreso nacional por lo tanto el transporte aéreo es el medio más idóneo para la movilización masiva de personas, para desplazamientos de largas distancias, permitiendo el cruce rápido y seguro de un lugar a otro.

El transporte aéreo trae consigo una cadena de beneficios tanto para el País como para los usuarios y turistas al igual que todas las personas que de una u otra manera se relacionan con este tema, es por eso que se ha considerado como importante la influencia que tiene el transporte aéreo en el turismo ecuatoriano.

En este tema se observa que se generarían fuentes de empleo desde las personas que fabrican las aeronaves hasta aquellas personas que realizan la limpieza en hoteles, hosterías y así sucesivamente incluso hasta aquel personal que retira la basura, convirtiéndose en una cadena muy importante y generadora de empleo.

La coordinación de operaciones bajo la modalidad Código Compartido, alianzas comerciales y Código Compartido Complementario representa una herramienta efectiva para obtener una mejor cobertura nacional, explotando puntos ahora descuidados y una considerable disminución de los costos de operación de las aerolíneas nacionales e internacionales.

Al tener tramos relativamente cortos entre puntos domésticos (con distancias de 30 a 90 minutos entre ellos), la optimización del consumo de combustible y de tiempo de parada, redundan en menores gastos de operación y en la consecuente disminución de las tarifas y mejora de rentas.

2. Sugerir a la Autoridad Aeronáutica que para el otorgamiento de las rutas “*atractivas*” se vea el mecanismo para hacer que las operadoras, den mayor atención a otros puntos con pocas frecuencias; por ejemplo para el otorgamiento de 14 frecuencias semanales en la ruta QUITO-GUAYAQUIL-QUITO se debe atender también 2 frecuencias semanales en la ruta QUITO-MACAS-QUITO, o QUITO-COCA-QUITO entre otros, obligatoriamente, aunque estas rutas financieramente no sean atractivas para las aerolíneas.

Igualmente el análisis de los tipos de aeronaves a ser utilizados dentro de las rutas domésticas deberían considerarse fundamentalmente los aspectos ecológicos y de consumo de recursos para la operación. A saber, para las rutas nacionales es más conveniente el uso de aeronaves TURBOHÉLICE en lugar de los JET que actualmente son utilizadas. El equipo TURBOHÉLICE permite un despegue con menor uso de combustible, mayor seguridad y sus tiempos son relativamente iguales a los del JET considerando las distancias Ecuatorianas, brindando como beneficio a los turistas la oportunidad de que los costos sean más accesibles.

Esto en conjunto con la difusión del sistema de Código Compartido Complementario se constituiría en un apoyo real al turismo receptivo por parte del Transporte Aéreo.

3. Actualmente se están firmando convenios bilaterales con países muy importantes como Rusia, Italia, Singapur, Reino de los Países Bajo, entre otros, para el servicio aerocomercial y porque no decirlo también se involucra el turismo desde y hacia los países amigos, sería muy interesante, que se trabaje en consenso, Ministerio de Turismo, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Educación, Dirección General de Aviación Civil, Consejo Nacional de Aviación Civil y líneas aéreas para que se promocióne intercambios culturales, facilitando becas a los mejores estudiantes de los colegios que ya tienen la carrera de turismo; de manera que los participantes puedan dar a conocer a través de videos, folletos, la parte turística del Ecuador.

Existen comunidades indígenas que tienen sus asociaciones que disponen de permisos de operación y por ende de pistas, pero para avionetas Cessna que son pequeñas, para ambulancia aérea más no para turismo. La propuesta se basará en la creación de paquetes turísticos que sean atractivos, con la utilización del Código Compartido Complementario, entre una línea aérea extranjera y una empresa nacional que tenga concesión de operación para la prestación de los servicios de transporte aéreo doméstico, regular, de pasajeros, pudiéndose dar esa posibilidad, con el Ejército Ecuatoriano el Ejército Ecuatoriano, como a continuación se establece.

El ingreso a la Amazonía Ecuatoriana en ciertos sectores de gran atractivo, son de difícil acceso por la distancia y las dificultades selváticas. Las líneas aéreas nacionales tienen autorización para utilizar sus rutas y frecuencias, pero como no son rentables se van descuidando poco a poco y el servicio es ineficiente. Se propone trabajar con el Código Compartido Complementario, pues es una buena alternativa para traer turistas desde cualquier lugar del extranjero, con un solo boleto.

Esto en qué beneficia al pasajero?.....en que éste compra su boleto en Ámsterdam con destino final Lago Agrió, no tiene que estar preocupado que al llegar a Quito tiene que adquirir un nuevo boleto en una compañía local, estar sujeto a espacio, hasta llegar a su destino final Lago. Si se trabaja en conjunto, el Ejército y los Nativos del lugar, sería una buena solución para dar facilidades de ingreso a la Selva y al desarrollo del turismo en lugares aún no muy explotados. Si se analiza, en la amazonía ecuatoriana existen Recintos Militares: TENA Destacamento de la Fuerza Aérea encargado de las torres de control. COCA Brigada de Selva N° 19 NAPO; Batallón de Selva N° 58 PUTUMAYO; Batallón de Selva N° 57 TIPUTINI; SHELL- Brigada de Selva N° 17 PASTAZA; LOROCACHI-Batallón de Selva N° 60 SANGAY LOROCACH (se llama Lorocachi, porque sus rocas están cubiertas de sal y se posan gran cantidad de papagayos y otras aves a comer sal); Batallón de Selva N° 59 MONTALVO (junto al Río Bombonaza) TAISHA-Batallón de Selva N° 50 MORONA; PATUCA-Brigada de Selva N° 21 CONDOR, en Patuca; SANTIAGO Batallón de Selva N° 51 TENIENTE ORTIZ; GUALAQUIZA-Batallón de Selva GUALAQUIZA Y Batallón de Selva ZAMORA en cada una de las provincias que están muy bien servidas, tanto en su infraestructura como en su servicio de alimentación además disponen de aviones que ingresan hasta sitios remotos, llevando abastecimientos y saldados que se responsabilizan por cuidar la soberanía e integridad Nacional las pistas son lastradas y la comunidad civil cancela un valor económico que permite cubrir únicamente el costo de los combustibles.



Figura 18: Ejército Ecuatoriano (http://www.ejercitodeecuador.mil.ec/index.php?option=com_content&task=category§ionid=5&id=94&Itemid=75)

El transporte aéreo utilizando los aviones del ejército, facilitarían sustancialmente para obtener datos importantes del turismo en la Amazonía, pues al solicitar viajar en un vuelo logístico, lo primero que se hace es registrarse: nombre completo, número de cedula, de posibilitarse la operación con aviones logísticos, se debería crear un adicional con edad, nacionalidad, número de pasaporte, días de estadía esto daría lugar a crear una base de datos, de donde se pueda tomar información y tabularlos estadísticamente, para conocer el número de turistas extranjeros que visitan la Amazonía. El primer paso sería la firma del Convenio de Código Compartido Complementario con una empresa nacional que tenga concesión de operación para la prestación de los servicios de transporte aéreo doméstico, regular de pasajeros, pudiéndose dar esa posibilidad, con el Ejército Ecuatoriano (para el transporte aéreo). El Ejército Ecuatoriano siempre se ha distinguido por crear grandes industrias, es conocido por todos que siempre han tenido éxito y con el respaldo de un excelente trabajo han sido ejemplo de grandes y buenas industrias, Colegios, Universidades como es la ESPE, FAME, EL CUERPO DE INGENIEROS DEL EJERCITO, la Cooperativa 29 de Octubre, entre otros.

El trabajo que se realizará con la Aviación del Ejército, es únicamente para que ingresen a los turistas hasta el lugar convenido, el valor de los 90 dólares que se plantea es por transporte, ellos en este caso tendrían su propio ingreso para compra de repuestos y mantenimiento de los aviones. Otra alternativa puede ser que Ejército Ecuatoriano con su experiencia en crear buenas industrias, inicie los trámites pertinentes, ante la Dirección General de Aviación Civil y Consejo Nacional de Aviación Civil, con el fin de adquirir un TURBOHÉLICE, constituir una empresa de aviación, cumplir con los requisitos estipulados en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, presentar su solicitud de concesión de operación e iniciar sus operaciones, pues la utilización de estos aviones es importante tanto en cuanto, a que permiten un despegue con menor uso de combustible, existe menos contaminación ambiental que es fundamental para la conservación de las especies, dan mayor seguridad y sus tiempos son relativamente iguales a los del JET considerando las distancias Ecuatorianas, brindando como beneficio a los turistas la oportunidad de que los costos sean más accesibles.

Si bien es cierto que la labor del ejército en la Amazonía es cuidar la soberanía nacional y las fronteras, no es menos cierto que si trabajan mancomunadamente con las comunidades harían un excelente trabajo. Con fundamentos de hecho se puede manifestar que en una gira realizada al Coca, por los estudiantes de turismo de la ESPE, se tuvo la oportunidad de compartir en un recinto militar y conocer más de cerca la labor que realizan nuestros soldados, pues a más de cuidar la soberanía nacional y las fronteras se preparan para sobrevivir en la selva, demostrando ser personas muy cultas y conocedoras geográficamente de cada lugar de la Región Amazónica, saben cómo cazar, que frutos comer, de donde pueden extraer agua, se orientan a la perfección, conocen sus bosques como la palma de la mano, construyen viviendas temporales elaboradas con hojas de la capirona, otra opción es la hoja del pambil, la hoja de paja toquilla o la hoja de tagua, que son muy resistentes.

Se conoció sobre los ríos que son navegables, las comunidades que existen en la Amazonía, la forma de armar salvavidas en el agua en caso de un accidente, el manejo del kiya, y así sucesivamente en cada estación que habían preparado se encontraba algo nuevo que aprender. Algo que es fundamental para la sobrevivencia en la selva es saber cómo se puede fabricar un filtrador de agua natural, pues fácil, colocando musgo dentro de la caña guadúa y por debajo de este recipiente sale el agua sin basura. Se conoció sobre el uso de las plantas, cuáles sirven como medicina, cuáles para alimentarse, cuáles para las malas energías, cuáles como repelente, en fin faltaría mucho tiempo para aprender.

Luego de las instrucciones y conocimientos impartidos sobre los métodos de sobrevivencia, en la última estación se encontraban dos instructores que esperaban a los alumnos para darles la bienvenida e instrucciones, pues a partir de ese momento la hostería sería en la selva, en este lugar se procedió a dar indicaciones de cómo armar la hamaca toldo donde iban a dormir; esta se amarra a los palos de los árboles con una cuerda en la cual el amarrado es la clave para no caerse de la hamaca; el nudo del amarrado consistía en formar un seno grande y dentro de este varios pequeños asegurando el amarre, además en el suelo se ajustan los extremos de la cubierta de la hamaca toldo para protegerse de la lluvia. A continuación entregaron alimentos crudos para que se ponga en práctica las enseñanzas antes compartidas, por ejemplo el hacer fuego y el conservarlo, procediendo a cocinar para ver los resultados.

Al siguiente día muy temprano, el grupo se dirigió hacia un brazo del Río Napo en donde se encontraba el personal de salvavidas, instructores y buzos expertos en operaciones ribereñas; quienes iniciaron con la explicación de cómo armar una balsa con materiales de la naturaleza como por ejemplo con palos del chontillo, platanillo, caña guadua, y sus amarres lo podemos realizar con tripa de pollo, o bejucos; la balsa debía confeccionarse de la siguiente manera: los palos laterales en forma de punta de un lápiz para direccional a la embarcación y así evitar que esta gire y no conduzca a ningún lugar; además a esta balsa se le podía complementar con un techo con las hojas del chontillo, platanillo etc.

Con lo indicado anteriormente, se puede aplicar para turistas tanto nacionales como extranjeros, pues es una experiencia realmente inolvidable, y que puede ser manejada por los propios militares, sin descuidar sus labores principales y para los que han sido entrenados, tomando en cuenta que en la actualidad, gran parte del personal del Ejército Ecuatoriano hablan inglés.

LAGO AGRIO-NUEVA LOJA es la capital de la provincia de Sucumbíos, tiene una infraestructura turística válida, un aeropuerto de su mismo nombre y es el punto de entrada a las reservas de Cuyabeno y Limoncocha. Naturalmente se puede visitar otras comunidades desde Nueva Loja. A continuación en los cuadros abajo indicados, se hará una pequeña comparación en base a paquetes que van de 4 noches y cinco días, con valores que constan dentro del paquete y que se pueden variar de acuerdo al gusto y conveniencia del turista. Cabe recalcar que son como un ejemplo.

Tabla 9: Costos 4 noches 5 días en aviones militares y Hoteles o Comunidades

Paquete	Vuelo Internac.	Vuelo Local Avión Militar	Transporte terrestre	Transporte fluvial	Estadía en Hoteles o Comunidades 30 x día	TOTAL
Ámsterdam-Cuyabeno	IB 2.530	90	12	20	120	2.772
Ámsterdam-Zancudo Cocha	IB2.530	90	4	20	120	2.764
Suiza-Limoncocha	KL 3.036	90	--	20	120	3.266
Madrid-Puyo Combinado	IB 2.604	45	20	--	120	2.789

Tabla 10: Costos 4 noches 5 días vuelos comerciales y hoteles y/o Comunidades

Paquete	Vuelo Internac.	Vuelo Doméstico	Transport terrestre	Transport fluvial	Estadía en Hoteles o Comunidades 30 x día	TOTAL
Ámsterdam-Cuyabeno	IB 2.530	EQ 135,16	12	20	120	2817,16
Ámsterdam-Zancudo Cocha	IB 2.530	2K 139,64	4	20	120	2813,64
Suiza-Limoncocha	XL3.036	X8 126,20	-.	20	120	3302,20
Madrid-Puyo-Combinado	IB 2.604	EQ 59,68	5	10	120	2798,68

Tabla 11: Costos 4 noches 5 días con aviones militares y hospedaje en Recintos Militares.

Paquete	Vuelo Internac.	Vuelo Local Avión Militar	Transporte terrestre	Transporte fluvial	Estadía en Recintos Militares 15 x día	TOTAL
Á m s t e r d a m - Cuyabeno	IB 2.530	90	12	20	Putumayo 60	2.682
Á m s t e r d a m - Zancudo Cocha	IB 2.530	90	-.	20	Tiputini60	2.712
Suiza-Limoncocha	XL 3.036	90	-.	20	Taisha60	3.206
Madrid-Puyo-Combinado	IB 2.604	45	5	-.	60	2.714

Tabla 12: En resumen

Paquete	Vuelos Militares/ Hospedaje H. Región y/o Comunidades	Vuelos Comerciales/ Hospedaje H. Región y/o Comunidades	Vuelos Militares/ Hospedaje Recintos Militares
Ámsterdam-Cuyabeno	2.772	2817,16	2.682
Ámsterdam-Zancudo Cocha	2.764	2813,64	2.712
Suiza-Limoncocha	3.266	3302,20	3.206
Madrid-Puyo-Combinado	2.789	2798,68	2.714

Los valores que se establecen para la estadía y alimentación en Recintos Militares son económicos debido a que son tan organizados que asignan una pequeña parte del lugar para tener sus propias granjas, con sembríos y animalitos de corral de manera que siempre están previstos de leche, huevos, carne de pollo, res, borrego, frutas del sector entre otras, además están cerca de los ríos y saben cómo pescar. Estos sembríos están a cargo de los conscriptos con la supervisión de sus inmediatos ya sean Cabos o Sargentos, lo que da lugar a que se pueda brindar un buen servicio de alimentación a los visitantes y con costos mínimos pues aquí ya no intervienen los intermediarios que son quienes encarecen los productos.

La justificación para realizar la propuesta utilizando el Código Compartido Complementario entre una aerolínea extranjera y una empresa nacional que tenga concesión de operación para la prestación de los servicios de transporte aéreo doméstico, regular, de pasajeros, pudiéndose dar esa posibilidad, con el Ejército Ecuatoriano, nace a raíz de una entrevista al ex vicepresidente de ECORAE, quien manifestó que en el 2002 el objetivo general fue:

- Evitar la migración de las comunidades indígenas hacia las capitales de provincia, ya que las comunidades de la provincia de Sucumbios comenzaron a salir de su área hacia la Ciudad de Nueva Loja, los huaorani de la provincia de Orellana llegaban con mayor frecuencia a Puerto Francisco de Orellana, los de la provincia de Pastaza ubicados en Montalvo y Lorocachi querían radicarse en el Puyo igual, situación plantearon los Achuar y Shuar de la provincia de Morona Santiago que salían con frecuencia hasta la Shell, las comunidades Shuar que viven en las estribaciones del Trascutucu en la orillas del Río Cangaimesalían por pica hacia Patuca. Macas y Santiago otra comunidades que habitan el área del Río Huasaga en los Sectores de Huasaga Viejo, Huasaga Nuevo, Zoo, Mashumarenza.

Además las comunidades indígenas que viven en el Límite Político Internacional se abastecían de los víveres que se enviaba a los destacamentos.

De igual manera la Comunidad Shuar que vive en Santiago utilizaba la carretera Morona Méndez para entrar y salir de esa área en dirección a Macas o a Gualaquiza y Zamora.

- Crear un ingreso económico permanente para las comunidades indígenas que les incentive a permanecer en sus comunidades.
- Que los turistas nacionales y extranjeros conozcan su riqueza cultural ancestral, costumbres, tradiciones y leyendas
- Que las comunidades indígenas puedan comercializar con los turistas nacionales y extranjeros las artesanías elaboradas con productos de la selva.
- Que los Turistas nacionales y extranjeros puedan tener unos días de convivencia en el medio selvático pernoctando en viviendas rústicas.

El único medio de transporte para llegar a esas comunidades es el avión que entra cuando el tiempo atmosférico es bueno, utilizan para las operaciones pistas cortas entre 1000 y 1500 metros, todas son lastradas y de césped, razón por la que las aeronaves que operan en la región oriental son Estol y llevan hasta 35 pasajeros como sucede con el avión C-115 los aviones Arava, el Twin o el Casa.

- La comunidad indígena y los colonos utilizan este medio de transporte todos los días y por el servicio pagan una tarifa dispuesta por el Mando Militar en coordinación con el Ministerio de Defensa de manera que los aviones militares están a disposición de la comunidad como parte de la acción cívica que realizan las Fuerzas Armadas en la Región Oriental igual que el servicio que brindan con las instalaciones del sistema de salud o con el sistema logístico. También manifiesta que cuando se consultó a todas las compañías aéreas que operan en el Ecuador incluida la compañía TAME no consideraron viable el trabajo por las condiciones de operatividad de las pistas.
- De la misma manera las comunidades que viven al margen de los ríos utilizan las embarcaciones militares para sus viajes a través de la selva.
- Con esta visión encajaría perfectamente la propuesta de la importancia que tiene el transporte aéreo en la Región Amazónica.

Con esta información y haciendo realidad el Código Compartido Complementario con una aerolínea internacional y el Ejército Ecuatoriano, se abriría fuentes de trabajo para la

comunidades indígenas, se podría difundir información de la amazonía a través de videos, CD, revistas, trípticos tanto en las líneas aéreas nacionales como en las internacionales, tomando en cuenta que en el Ecuador aún existe naturaleza viva.

De igual manera se puede hacer paquetes turísticos aplicando el Código Compartido Complementario.

CONCLUSIONES

El transporte aéreo es el complemento para el turismo receptivo en el Ecuador, en la actualidad se ha constituido en uno de los principales generadores de divisas y sustento del medio de dolarización, el turismo interno aporta significativamente a la redistribución del ingreso nacional y concomitantemente el transporte aéreo es el medio más idóneo para la movilización masiva de personas.

Con la libertad de acceder a las rutas y frecuencias internas o domésticas se tiende a asegurar mejores opciones para el usuario en general o al turista en particular, en cuanto a servicios, precios, dentro de un ambiente de libre y sana competencia.

Con la utilización del Código Compartido Complementario entre una aerolínea extranjera y el Ejército Ecuatoriano, facilitará el trabajo a las comunidades indígenas, y no permitirá su migración, además ellos se sienten respaldados con los soldados ecuatorianos.

El análisis de los tipos de aeronaves a ser utilizados dentro de las rutas domésticas deberían considerarse fundamentalmente los aspectos ecológicos y de consumo de recursos para la operación. Se conoce que para las rutas nacionales es más conveniente el uso de aeronaves TURBOHÉLICE en lugar de los JET que actualmente son utilizadas. El equipo TURBOHÉLICE permite un despegue con menor uso de combustible, mayor seguridad y sus tiempos son relativamente iguales a los del JET.

BIBLIOGRAFÍA

GACETA OFICIAL, No.466, 11 diciembre 1942.

REVISTA CINCEUNTENARIO DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA, Ed. Colón, Quito Ecuador, Pág.14.

INFORMATIVO DE AVIACIÓN, Órgano de información de "AREA" No. 5

LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y CÓDIGO AERONÁUTICO, segundo suplemento del Registro Oficial Nro. 244, de 5 de abril del 2006, Quito-Ecuador.

LEY DE TURISMO, REGLAMENTO Y LEGISLACIÓN CONEXA, agosto, 2006.

REGISTRO OFICIAL, 139, 27-03-1929.

REGISTRO OFICIAL, 158, 14-10-1929.

REVISTA SEXAGÉSIMO ANIVERSARIO, DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, Buenos Aires 149 y 10 de agosto, Quito-Ecuador, Pág. 18 y 19.

RECOPIACIÓN DE DERECHO AÉREO, Tomo II, Publicado el 13/Noviembre/2008.