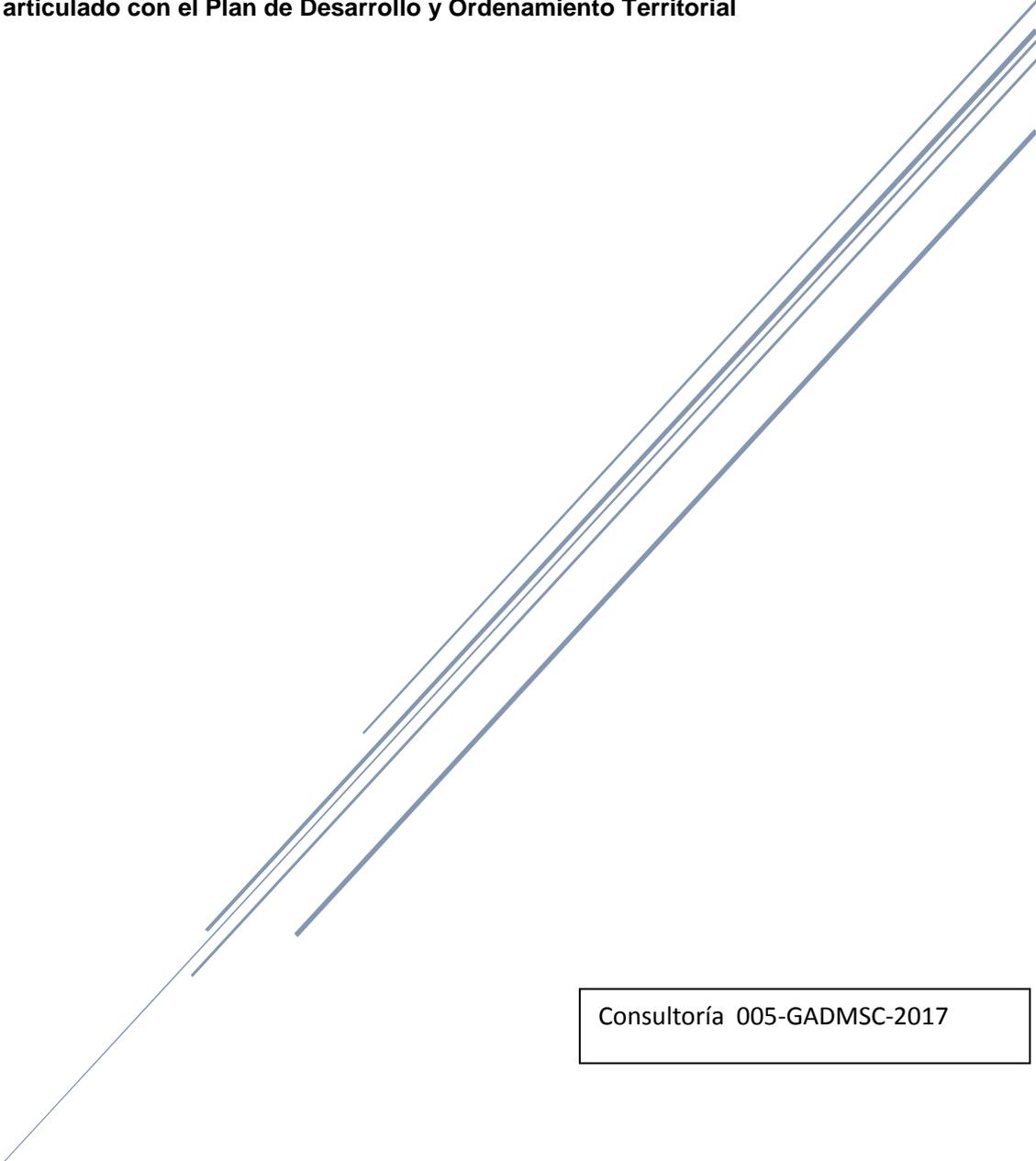


PLAN MARCO TURÍSTICO TERRITORIAL DE SANTA CRUZ

Incluido y articulado con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial



Consultoría 005-GADMSC-2017

A quien aún cree que Galápagos puede
ser de los Galapagueños

El pueblo que valora sus privilegios por
encima de sus principios pronto pierde unos y
otros

Eduard White

Equipo Consultor

Phd. Caterina Tuci

Arq. Alessandro Calzavara

Msc. María Belén Calvache

Soporte técnico

Secretaría Técnica de Desarrollo Sustentable

Arq. Edison Brandley Mendita Bentancour

Ing. Msc. Jorge Remigio Velasco Logroño

Dirección de Desarrollo Sostenible

Tec. Ivonne Maria Tello Torre

Lic Lorena Marcela Guerra Robaio

Msc Veronica Del Rocio Rodas

REV.: 0.01 al 06 Mayo 2018

Contenido

1. Resumen.....	1
2. Objetivo del documento.....	3
3 Marco Legal	4
4. Metodología de trabajo.....	11
4.1 Línea base-y SLoT model	11
4.2 Socialización	17
4.3 Evaluación de la sostenibilidad	17
5. Santa Cruz como destino integrado en el destino Galápagos -Línea base.....	21
5.1 Destino, Santa Cruz	22
5.1.1 Santa Cruz y su Territorio	23
5.1.2 Pilar económico	24
5.1.3 Pilar Servicios-Recursos.....	29
5.1.4 Pilar Social Político Histórico -Cultural	32
5.1.5 Problemáticas ambientales	33
5.2 Sistema Turístico en Santa Cruz	35
5.2.1 Estructuras actividades productivas turísticas	37
5.2.2 De los Atractivos y las rutas.....	42
5.2.3 Sistema turístico espacial	44
5.2.4 Imaginario/internet.....	51
5.2.5 El perfil del turista y el uso del espacio	52
5.2.6 Sistema turístico local.	59
5.3 Potencialidad retos y desafíos en el destino Santa Cruz.....	70
6 Visión al 2027	72
7. Escenarios.....	77
8. Estrategias de construcción del plan.....	83
8.1 Estrategia de aplicación fundada en el marco legal competencia de GAD Santa Cruz	86
8.2 Estrategia técnica territorial.....	88
8.3 Comunicación y negociación	89
9. Socialización	92
9.1 FASE A Socialización datos y recolección necesidades	92
Objetivo:.....	92
Metodología:	92
Resultados	94
9.2 FASE B Reuniones de validación y revisión con operadores	94
Objetivo:.....	94
Metodología:	95

Resultados	96
10. Propuesta de plan: acciones y actividades	97
11. Sostenibilidad y sustentabilidad de las acciones.....	111
11.1 Alineación del Plan con las directrices OMT de Turismo sostenible.....	111
11.2 Modelo DPSIR.....	112
Fuerza motrices	112
Presión generada.....	112
Estado	114
Impactos	114
Respuestas.....	114
12. Acciones necesarias y complementarias.....	116
13 Gestión seguimiento y control plan	119
13.1 Gestión administrativa	119
13.2. Implementación de proyecto	120
13.3. Comunicación interna y externa	120
13.4. Controles del efecto de la aplicación del Plan	120
Bibliografía	123

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Desarrollando normas a nivel temporal y construcción de actores públicos a nivel territorial elaboración propia.....	4
Ilustración 2 Normas y vínculo de competencia según el sistema territorial que planificar y administrar	7
Ilustración 3 Vínculos normativos en funciones de las restricciones en el ámbito de las aplicaciones turísticas	7
Ilustración 4 marco lógico de la construcción del plan marco territorial turístico	11
Ilustración 5 Sistema de Desarrollo Territorial (Fuente: Tuci 2014)	12
Ilustración 6 Curva de crecimiento de Butler de una destinación turística (Kitchin & Tate, 2013; Lew, 2011)	13
Ilustración 7 Ilustración II Desarrollo de un Destino Turístico según MIOSEC.....	14
Ilustración 8 definiciones de las motivaciones de viaje de un turista.....	15
Ilustración 9 motivaciones de los viajes teorías básicas	16
Ilustración 10 Posición de algunos destinos turísticos según sus características (Plog, 1974).....	16
Ilustración 11 El modelo DPSIR. (Fuente: A. Puma et al., 2011, pp. 18-29)	18
Ilustración 12 modelo de desarrollo de Santa Cruz fuente (STPDS, 2015, p. 25)	20
Ilustración 13 Tectónica Isla Santa Cruz (winckell, Zebrowski, and Sourdat 1997, 353)	23
Ilustración 14 Tipología de producción y su uso (CREG, 2015)	25
Ilustración 15 Distribución de consumo y gasto promedio por hogar de producto agrícola fuente (Berube, 2014)	25
Ilustración 16 Ingreso en el mercado de la producción agrícola (CREG, 2015 p 41)	26
Ilustración 17 distribución de la producción de leche en Santa Cruz (CREG, 2015)	26
Ilustración 18 venta carne de res (CREG 2015)	27
Ilustración 19 interconexión de la isla Santa Cruz con el sistema Galápagos elaboración propia	29
Ilustración 20 Uso de agua en Santa Cruz al año 2014. Fuente: Checchin 2017.....	30
Ilustración 21 CENSO 2015 INEC vivienda y censo población fuente (presentación DICA 2016)	32
Ilustración 22 histórico de volúmenes de material pétreo por año fuente DPNG 2014	32
Ilustración 23 Estructuras públicas presente en las islas que tiene fluencia directa	33
Ilustración 24 evaluación histórico-cualitativa (elaboración propia).....	37
Ilustración 25 Crecimiento de alojamiento en Galápagos fuente MINTUR 2017	39
Ilustración 26 distribución de los flujos turísticos que llegan en Santa Cruz a diario elaboración propia datos 2015.....	40
Ilustración 27 Composición movilidad aéreas a Santa Cruz (fuente Medreci 2017)	45
Ilustración 28 Distribución Alojamiento por sector y dimensión de plazas en el sector rural elaboración y fuente datos GAD 2017	46
Ilustración 29 5 Distribución Alojamiento en el sector urbano elaboración y fuente datos GAD 2017	47
Ilustración 30 Distribución de alojamientos y distribución de suelo elaboración y fuentes datos GAD	47
Ilustración 31 Distribución alimentos y bebidas, catastro MINTUR 2017 elb. GADSC.....	48
Ilustración 32 modelo espacial turístico, elaboración propia	49
Ilustración 33 Puntos críticos y focales en la Ciudad	50
Ilustración 34 descripción de Wikipedia de la isla Santa Cruz fecha de acceso 02 enero 2018 url: https://es.wikipedia.org/wiki/Isla_Santa_Cruz_(Gal%C3%A1pagos)	51
Ilustración 35 Estudio de Epler 2007	54
Ilustración 36 Esquema de la distribución de hospitalidad prevaeciente por tipo de turista.....	58
Ilustración 37: Esquema del uso del espacio, de sus conflictos, de los flujos turísticos.....	58

Ilustración 38 Ubicación de los sistemas de agua en tierra en el modelo de Butler elaboración propia	60
Ilustración 39 sistema turístico de tierra y agua según el modelo de Miossec, elaboración propia	61
Ilustración 40 Comparación entre la llegada nacional e internacional elaboración propia ..	62
Ilustración 41 Distribución empresarial entre islas elaboración propia	63
Ilustración 42 Caracterización entre islas de las agencias de viajes	63
Ilustración 43 Caracterización entre islas de alimentos y bebidas elaboración propia	64
Ilustración 44 Caracterización entre islas de alojamiento elaboración propia	64
Ilustración 45 Caracterización entre islas de los sistemas de movilidad elaboración propia	64
Ilustración 46 Distribución de la capacidad receptiva elaboración propia	65
Ilustración 47 Sistema Turístico local Santa Cruz elaboración propia	67
Ilustración 48 SLoT valores de incidencia del sistema con una ocupación al 38%.....	68
Ilustración 49 Descripción de las debilidades del Sistema turístico Local.....	70
Ilustración 50 FODA de resumen del sistema turístico	71
Ilustración 51 esquematización del proceso de estructuración embrionaria espontánea del turismo para la construcción de un destino turístico	73
Ilustración 52 Destino Comunitario y Destino Corporativo, elaboración propia	74
Ilustración 53 Logro del escenario en términos empresariales turísticos	79
Ilustración 54 Conexiones turísticas que activar/reactivar, elaboración propia	80
Ilustración 55 Tendencia actual y esperada del escenario planificado al 2020 y 2030 respecto a la actual modelo SLOT, elaboración propia	81
Ilustración 56 Análisis comparativas de los escenarios elaboración propia	82
Ilustración 57 Estrategia de construcción de las acciones fomento del sistema circular de crecimiento, elaboración propia	85
Ilustración 58 modelos de los flujos de movilidad turística, elaboración propia	88
Ilustración 59 Reorganización Espacial	89
Ilustración 60 La conducta Humana elaboración propia	90
Ilustración 61 la comunicación interna elaboración propia	90
Ilustración 62 la comunicación externa, elaboración propia	91
Ilustración 63 Respuesta temática a el mapa elaboración propia	94
Ilustración 64 composición de las problemáticas territoriales, elaboración propia	97
Ilustración 65 Propuesta organigrama interno por el manejo del PMT, elaboración propia	119

Tabla 1 Porcentaje de uso actual de suelo en la zona agrícola. Tendencia económica agrícola. Fuente MAGAP 2015	24
Tabla 2 Calculo valor tour terrestre a la fecha	41
Tabla 3 Elaboración estadía MINTUR 2017 sobre base cierta 2012	43
Tabla 4 Distribución económica del sistema tierra y barco fuente.....	54
Tabla 5 Uso de los servicios da paret de las varias categorías de turistas	55
Tabla 6 Impactos potenciales para la tipología turística.....	56
Tabla 7 Interacción potencial sistémica	56
Tabla 8 SLOT DESTINO elaboración propia	66
Tabla 9 Elaboración índice de consumo con ocupación al 38%.....	68
Tabla 10 Densidad con capacidad plena del sector hotelero, elaboración STDP 2018	69
Tabla 11 SLOT valores auspiciados al 2020, 2027	80
Tabla 12 Evaluación del Plan a través de los requerimientos, por la implementación del turismo sostenible, por parte del OMT, elaboración propia.....	111
Tabla 13 Evaluación de las presiones generadas en tres empresas turísticas y sistema Santa Cruz	112
Tabla 14 evaluación de los posibles impactos de las acciones en el sistema Santa Cruz	115
Tabla 15 Indicadores que utilizar pro el monitoreo del plan, elaboración propia.....	121

1. Resumen

El presente documento es el resultado de la consultoría número CDC-GADMSC-004-2017 *“Plan Maestro Turístico de Santa Cruz”, incluido y articulado con el “Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial”,* basado en los Términos de Referencia (TDR) publicados en el portal de Sistema Oficial de Contratación Pública de la República del Ecuador, el 23 junio 2017.

Bajo los requerimientos específicos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Cruz (GADMSC), se construyó el presente documento que tiene como base las facultades y competencia que tiene el Gad sobre el sector turístico (cap. 3); las directrices de la política pública nacional y regional; los lineamientos de turismo y patrimonio natural de la UNESCO al ser el patrimonio natural más antiguo del mundo; el Plan de Desarrollo (PD) y Ordenamiento Territorial (OT) de la Isla.

La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo, Registro Oficial Suplemento 790 de 5 de julio de 2016 en el Art. 15 *“Los planes de desarrollo y ordenamiento territorial vinculan a la administración pública y son orientativos para los demás sectores, salvo los planes de uso y gestión de suelo y sus planes complementarios, que serán vinculantes y de obligatorio cumplimiento para las personas naturales o jurídicas públicas, privadas o mixtas”.*

“Son nulos los actos administrativos de aprobación o de autorización de planes, proyectos, actividades o usos del suelo que sean contrarios al plan de uso y gestión de suelo y a sus planes urbanísticos complementarios, sin perjuicio de la responsabilidad administrativa, civil y penal de los servidores que participaron en su aprobación”

La estructura general del documento tiene dos partes: la primera parte consta de 13 capítulos de trabajo abajo descritos y una segunda parte denominada anexos en los cuales se podrá encontrar el soporte técnico, estadística, la FICHAS de acciones del plan, entre otras, permitiendo a futuro actualizar datos o incorporar ítems necesarios de acuerdo al desarrollo social, cultural y territorial del cantón

En la primera parte de documentos se encuentra: la línea base (cap. 5) que se ha desarrollado desde el marco legal (cap. 3) y que permitió definir la metodología (cap. 4) aplicada; hay que destacar que la línea base se realizó bajo los lineamientos y necesidades de los PD y OT así como la visión (cap. 6), las construcciones de los escenarios (cap. 7) y de las estrategias de implementación (cap. 8). Además, se resume la fase de participación pública (socialización) parte integrante de las acciones del plan (cap. 9). Con este trabajo en el capítulo 10 se describe la propuesta del Plan que es resultado de un doble proceso participativo y técnico, con su viabilidad de sostenibilidad y sustentabilidad en cap. 11. Por último, se incorpora en el capítulo 13 un sistema de seguimiento general para monitorear el alcance del plan y la ejecución de las metas.

Hay que aclarar que el plan se ha diseñado solo y exclusivamente para manejar el sistema turístico terrestre, teniendo en cuenta su conexión con el sistema de agua y los límites y competencia legales del municipio. Es un trabajo de tipo experimental para el país porque uno de los primeros sistemas de planificación turística a través de la planificación territorial que permitirá el crecimiento del sistema territorio en modalidad sinérgica y compartidas entre actores locales, pensando al bienestar de la población.

En la segunda parte, que es de los anexos, se podrá encontrar el sustento de las normas legales, facultades y competencias del municipio en el sector turismo, así como, las competencias de las otras instituciones públicas que trabajan en la isla. El anexo más importante, del documento, es el Anexo 2, 10, que contiene las Fichas de acciones a implementar en el plan. Además, se podrá encontrar en anexos

las cifras que sustentan cada una de las decisiones tomadas para plasmar el Plan Turístico. Adicionalmente, en digital podrá encontrar los anexos de mapas, base en SIG, y las elaboraciones estadísticas, que por una revisión más compleja se ha decidió de dejar en Excel, facilitando el lector, se ha en esta lógica generando tablas dinámicas, para su consulta.

Así, el documento presente se convierte en el Plan Marco Turístico Territorial.

2. Objetivo del documento

Objetivo General

Definir las políticas, los lineamientos y las acciones para el fortalecimiento y el crecimiento sustentable y equitativo del sector turístico en el cantón Santa Cruz.

Objetivos Específicos

1. Fomentar y sostener el crecimiento del ecoturismo y del turismo sostenible incluyéndolo en un sistema de crecimiento responsable.
2. Incentivar el crecimiento del sector turístico sin crear debilidades en los otros sistemas productivos, creando cadenas de valor entre los mismos.
3. Mantener el cuidado medioambiental a través de la implementación, fomento y fortalecimiento de servicios ambientales y ecológicos en los procesos productivos locales ligado al sector turístico.
4. Implementar un proceso de planificación territorial y de uso de suelo que tenga en cuenta la realidad cultural, el sistema social, la unicidad del medio ambiente y de la fragilidad del territorio mismo.

3 Marco Legal

Para dar viabilidad al Plan Marco Turístico del catón Santa Cruz de la Provincia de Galápagos, es necesario comprender como se concatenan la política pública y la legislación del país, comprendiendo que el Municipio es la entidad pública encargada de la ejecución en territorio de algunas facultades y competencias que comparte con otras entidades públicas tanto de la creación como de la ejecución de la política pública.

Este capítulo muestra cómo la Constitución 2008 da nuevas directrices para la construcción de la política pública económicas donde el turismo es uno de los pilares de la Matriz Productiva de país. Por ello, la misma Constitución marca cómo será el involucramiento de los diversos actores públicos en cada gobierno descentralizado respetando las normas internacionales.

Sin embargo, hay que tener claro que las normas internacionales y las leyes vigentes han creado con en el tiempo (desde 1972 hasta la fecha) un complejo sistemas de actores públicos, que por la poca claridad en las atribuciones de las competencias y las condiciones de Régimen Especial de la región insular de Galápagos. Impiden al sistema turístico de Santa Cruz expresar su potencialidad.

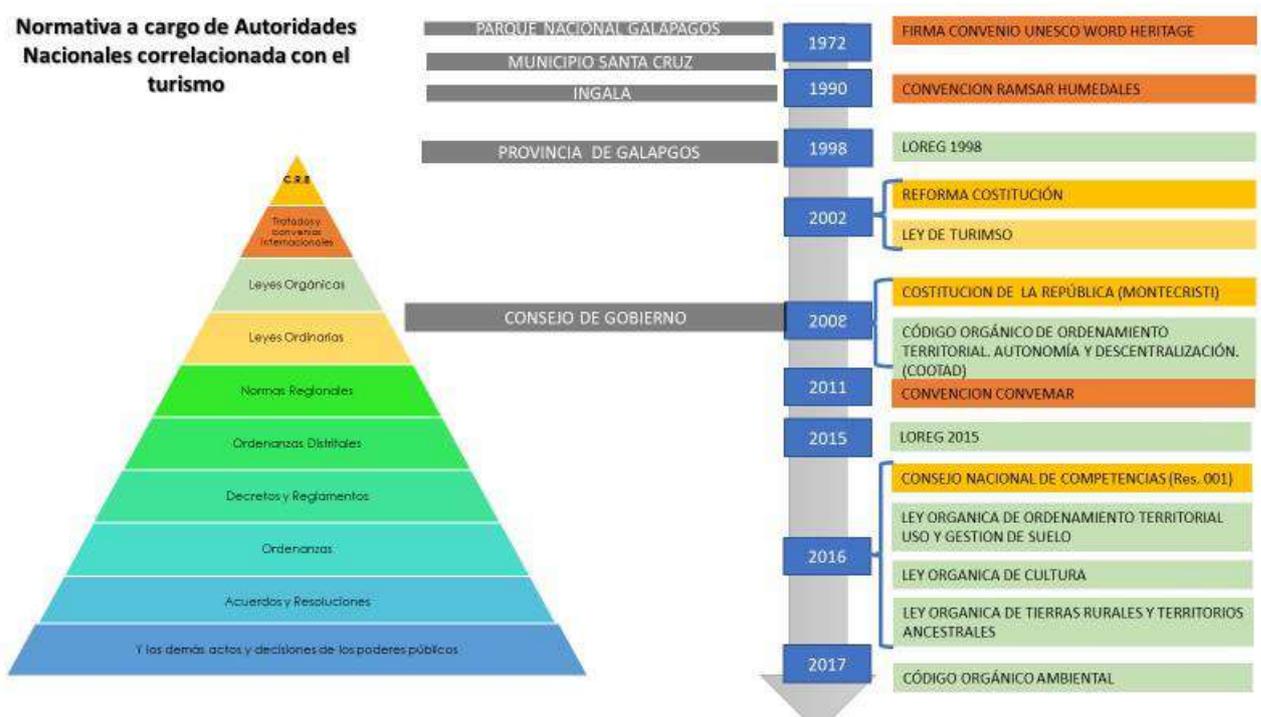
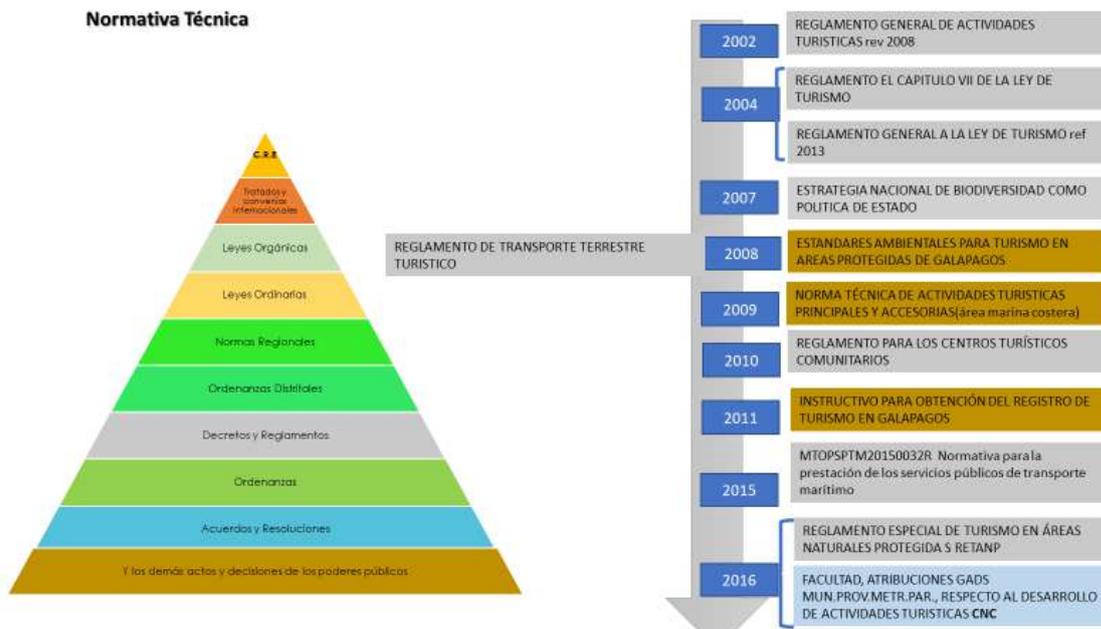


Ilustración 1 Desarrollando normas a nivel temporal y construcción de actores públicos a nivel territorial elaboración propia

La Ilustración 1 muestra este proceso de construcción de las normas nacionales, que de una u otra modalidad tiene un efecto directo en la planificación y construcción de los espacios turístico. Paralelamente se ha puesto en evidencia que el proceso de formación de los actores públicos en su secuencia temporal y falta de normas sinérgicas, ha permitido que las instituciones públicas creen tener las mismas competencias a lo largo de los años, sin respetar la actual planificación estratégica territorial nacional que llega en el 2008 con la nueva Constitución de la República.

Además, Galápagos al ser Patrimonio de la Humanidad y Parque–Reserva Marina Nacional cuenta con una problemática de funciones y competencias entre instituciones públicas que desde 1970 se arrastra y que cada año se agudiza, esta problemática, porque hasta el 2016 hay varios actores con las mismas competencias o compartidas, además, con el mismo nivel jerárquico que hacen imposible los acuerdos y desarrollo de la provincia y el cantón.

Por otro lado, la implementación de la normativa técnica de los varios sectores incide de manera puntual y precisa solo en algunos aspectos del sector, sin crear una visión estratégica y un único reglamento técnico de requerimientos para el ya muy complejo sistema insular.



Complejidad que se subsana de alguna manera en el 2016, cuando el Consejo Nacional de Competencias como máxima entidad del Estado emitió la **Resolución No. 001-CNC 2016: Regúlese las facultades y atribuciones de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, metropolitanos, provinciales y parroquiales rurales, respecto al desarrollo de actividades turísticas**, publicada en el ROS No. 718 de 23 de marzo de 2016, donde determina las competencias de cada uno de los actores en el territorio nacional y por ende de Galápagos. La cual es deficiente para Galápagos por las características de Reserva y la ausencia de una Prefectura.

Por otro lado, el país a hecho un esfuerzo para crear políticas de descentralización de las competencias y del reforzamiento del territorio y de sus actores, a través de políticas de planificación vinculantes, que se expresan con Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo, Registro Oficial Suplemento 790 de 5 de julio de 2016, en la cual, se remarca su nodo vinculante con las demás normas y sistemas,

“Art. 15.- Naturaleza jurídica de los instrumentos de ordenamiento territorial. Los planes de desarrollo y ordenamiento territorial vinculan a la administración pública y son orientativos para los demás sectores, salvo los planes de uso y gestión de suelo y sus planes complementarios, que serán vinculantes y de obligatorio cumplimiento para las personas naturales o jurídicas públicas, privadas o mixtas.

Art. 15. d Son nulos los actos administrativos de aprobación o de autorización de planes, proyectos, actividades o usos del suelo que sean contrarios al plan de uso y gestión de suelo y a sus planes

urbanísticos complementarios, sin perjuicio de la responsabilidad administrativa, civil y penal de los servidores que participaron en su aprobación”¹

El vínculo más restrictivo, es dado en la aplicación a nivel territorial de la Ley Orgánica del Régimen Especial de Galápagos (LOREG) la cual en su capítulo II Actividad Turística, definen los lineamientos del sistema, pero orientando el capítulo casi exclusivamente al manejo en área turística protegida y por lo que es el territorio no inscrito en área protegida, demanda a la construcción del plan Hotelero art. 72, que a la fecha no existe.

Por lo tanto, la resolución del CNC, la cual justifica su accionar en la Constitución de la República del Ecuador del 2008 que crea una nueva organización político-administrativa, aplicable nivel de planificación turística territorial, que tiene como objetivo incrementar las potencialidades, capacidades, y vocaciones de los gobiernos descentralizados.

Que es puesta en marcha a través del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y que dentro de esta en el último inciso artículo 135 se dispone que el turismo sea una actividad productiva que puede ser gestionada concurrentemente por todos los niveles de gobierno. Además de inciso séptimo de artículo 144 que menciona que los gobiernos autónomos descentralizados provinciales podrán hacer uso social y productivo de los recursos culturales de su territorio, a efectos de cumplir su competencia de turismo en el marco del fomento productivo.

En este marco legal, en el Art. 3, de dicha norma, también menciona que el gobierno central a través de la Autoridad Nacional de Turismo ejerce las facultades de rectoría nacional, planificación, regulación nacional, control nacional y gestión nacional del sector turístico.

Traducido en término planificación es la institución que debe dar los lineamientos de las políticas territoriales a través de un plan que identifica las ideas y la visión del crecimiento del destino.

Esta sección del documento, por lo anterior expuesto, resume y aclara el rol y funciones de los actores, y existencia o no de los planes exigidos a nivel nacional por parte de las normativas y reglamentos técnicos existentes. La lectura se en marcará en los análisis de la CNC, a nivel esquemático y de detalle en el [anexo 1](#), siendo la LOREG ligada en termino de planificación al área protegida de exclusiva competencia turística del MAE y del CREG. La LOREG regula y norma la construcción de nuevas empresas hoteleras a través del plan de Regulación Hotelera, regulando la calidad general del sistema, y las normas que la ley de turismo le concede de aplicar, además de fomentar y regular el turismo sostenible.

El esquema lógico de las competencias en función del sistema territorial se puede identificar en la siguiente modalidad:

¹ Que son los principio que fundamentan este trabajo como ya anticipado en el Resumen



Ilustración 2 Normas y vínculo de competencia según el sistema territorial que planificar y administrar

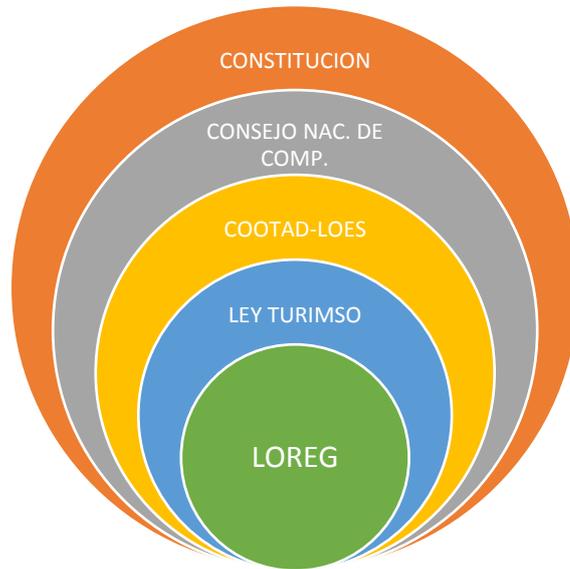


Ilustración 3 Vínculos normativos en funciones de las restricciones en el ámbito de las aplicaciones turísticas

El esquema anterior (Ilustración 3) especifica y resume los vínculos que generan las normas a nivel de sus aplicaciones, en particular la LOREG que restringe por ser Ley Especial el campo de aplicación en el sector turístico, que, debe ser sujeto por su planificación todas las normas anteriores, siendo el Consejo nacional de competencia el sistema que aclara los roles de los actores tiene el rol jerárquico superior.

Por lo anterior expuesto se reporta un análisis esquemático basado en la jerarquía de los actores de las competencias divididas por actores, y en [anexo](#) el detalle normativo y de actores.

Competencias de la Autoridad Nacional de Turismo

FACULTADES

- Rectoría Nacional
- Planificación de actividades y servicios
- Regulación Nacional
- Control Nacional
- Gestión Nacional

FUNCIONES

- **Elaborar y expedir políticas** Definir **lineamientos y directrices generales** del sector turístico
- Planificación Nacional
- **Expedir normas** para: **regulación** de las actividades turísticas,
Expedir normas técnicas para las actividades y servicios turísticos
Regular el tarifario de la licencia única anual de funcionamiento.
Lineamientos básicos de diseño arquitectónico de las facilidades turísticas
- A través de entidades competentes:
Conceder el registro turístico, permisos, patentes y licencias para actividades turísticas en las áreas de Patrimonio Natural en coordinación con el Min de Ambiente.
Controlar establecimientos turísticos
- Administrar la Gestión de los servicios turísticos, consolidar las denuncias, potenciar las actividades turísticas, entre otras...

Competencias de los Gobiernos Autónomos descentralizados Provinciales

En el caso de Galápagos que no tiene un Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos ejerce estas competencias y que la única norma expedida por este organismo es la Ley Orgánica del Régimen Especial de Galápagos (LOREG)

Planificación

- Elaborar planes, programas y proyectos turísticos
- Elaborar el Plan de provincial de turismo

Regulación

- Expedir la normativa correspondiente que permite regular el desarrollo del sector turístico
- Coordinar con los gobiernos autónomos descentralizados municipales.

Gestión

- Promover y coordinar las actividades turísticas,
- Fomentar proyectos turísticos
- Elaborar y difundir material promocional e informativo
- Otorgar asistencia técnica y capacitación a los prestadores de servicios
- Promover el desarrollo de productos y destinos turísticos

Competencias de los Gobiernos Autónomos descentralizados municipales y metropolitanos

Planificación Cantonal

- Elaborar planes, programas y proyectos turísticos
- Elaborar el plan cantonal de Turismo

Regulación Cantonal

- Epedir ordenanzas y resoluciones de carácter cantonal en turismo
- Regular horarios de establecimientos turísticos.
- Regular el desarrollo del sector en coordinación con otros Gads

Control y Gestión cantonal

- Administrar y controlar los establecimientos turísticos.
- Establecer mecanismos de protección turística de la circunscripción territorial.
- Otorgar, remover, controlar la licencia única anual de funcionamiento
- Actualizar el catastro de establecimientos turísticos
- Capacitación a servidores de servicios

Nota: Toda planificación turística realizada por los cantones, debe estar sujeta a la planificación nacional del sector turístico aprobada por la Autoridad Nacional de Turismo

Gobiernos Autónomos descentralizados Parroquiales Rurales

Gestión parroquial rural

- Promover el turismo comunitario y aquel desarrollo por los actores de la economía popular solidaria.
- Realizar y apoyar ferias, muestras, exposiciones, congresos y demás actividades promocionales.
- Realizar campañas de concienciación ciudadana sobre el turismo

Estas son las bases y los vínculos que se han tenido en cuenta a lo largo de la creación de todo el Plan Marco Turístico Territorial, de los cuales se anexan los instrumentos de aplicación en el [Anexo 1](#).

Además, se ha analizado cuáles son los planes rectores y conectados por los cuales este plan debe aterrizar a nivel territorial las políticas, ligada estrictamente al turismo.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO	Emitido 2018
PLAN NACIONAL TURÍSTICO	a la fecha de elaboración no emitido
PLAN GALÁPAGOS	Emitido 2016
PLAN DE ORDENAMIENTO Y DESARROLLO TERRITORIAL	Emitido 2015
PLAN DE MOVILIDAD	Emitido 2016

Además de estas normas se han analizado y resumido las que rigen las empresas turísticas para comprender y facilitarlas en el proceso de crecimiento enmarcado en el bienestar del sistema territorial, por lo tanto, de todos sus actores.

El documento Excel se ha construido basándonos en el flujo operacional de cada actividad teniendo en cuenta las competencias y las ordenanzas existentes a la fecha de elaboración del plan.

Se debe evidenciar que después de una ronda con las instituciones competentes, ninguna de las operantes en Galápagos tiene un documento de resumen o que pueda aclarar el flujo de permiso y sus deberes en el sistema turístico local nacional e internacional a las empresas. [Anexo 2](#)

4. Metodología de trabajo.

Las metodologías elegidas para el desarrollo del plan territorial tienen como base el siguiente esquema:



Ilustración 4 marco lógico de la construcción del plan marco territorial turístico

La idea de este plan marco territorial es que se convierta no solo en un instrumento de regulación del territorio, sino que sea un documento que se constituya en un documento que permita ver el proceso compartido y participativo con los portadores de interés. Los cuales se han involucrado en diferentes modalidades diferentes de lo visto hasta la fecha en Galápagos.

Este Plan Marco Territorial no solo es un instrumento de regulación del territorio. Este, contiene un proceso compartido y participativo con los portadores de interés (actores involucrados en el sistema turístico territorial) los cuales se han involucrado de diferentes formas y modalidades durante la construcción de este documento y el proceso de esta consultoría.

4.1 Línea base-y SLoT model

a) La evaluación legal tuvo como finalidad delimitar el marco de actuación y de aplicación del Plan Territorial, la construcción de la línea base y las propuestas. El marco legal ha consistido en una construcción bibliográfica y sistematización en dos niveles: las responsabilidades del GAD y de las empresas.

b) Línea base turística se fundamenta en la lógica de la definición del Sistema Turístico Local (SLoT). Es decir, cada destino es único y se caracteriza por sus componentes locales que no son solo y únicamente los atractivos físicos sino la apertura geográfica y la construcción del imaginario. Destino que no depende de las normas regulatoria locales ya que el turista usa el espacio sin tener en cuenta estas. (Draper & Minca, 1997; Giannone, 2002; M Manente & Meneghello, 2006; Mara Manente & Minghetti, 2006)

Para determinar el SLoT se ha descrito y analizado un conjunto de sistemas y sus sinergias:

- Territorio: recursos básicos, geomorfológico, paisaje, hidrogeológico, entre otros.

- Sistemas Territoriales Antrópicos: empresas, servicios turísticos, identidad local.
- Mundo Líquido²: imaginario e imagen percibida por parte del turista.
- Sistemas externos: empresas que son motores del sistema.

El conjunto de los tres espacios de la cosa pública es el destino del turista (Ilustración 5).

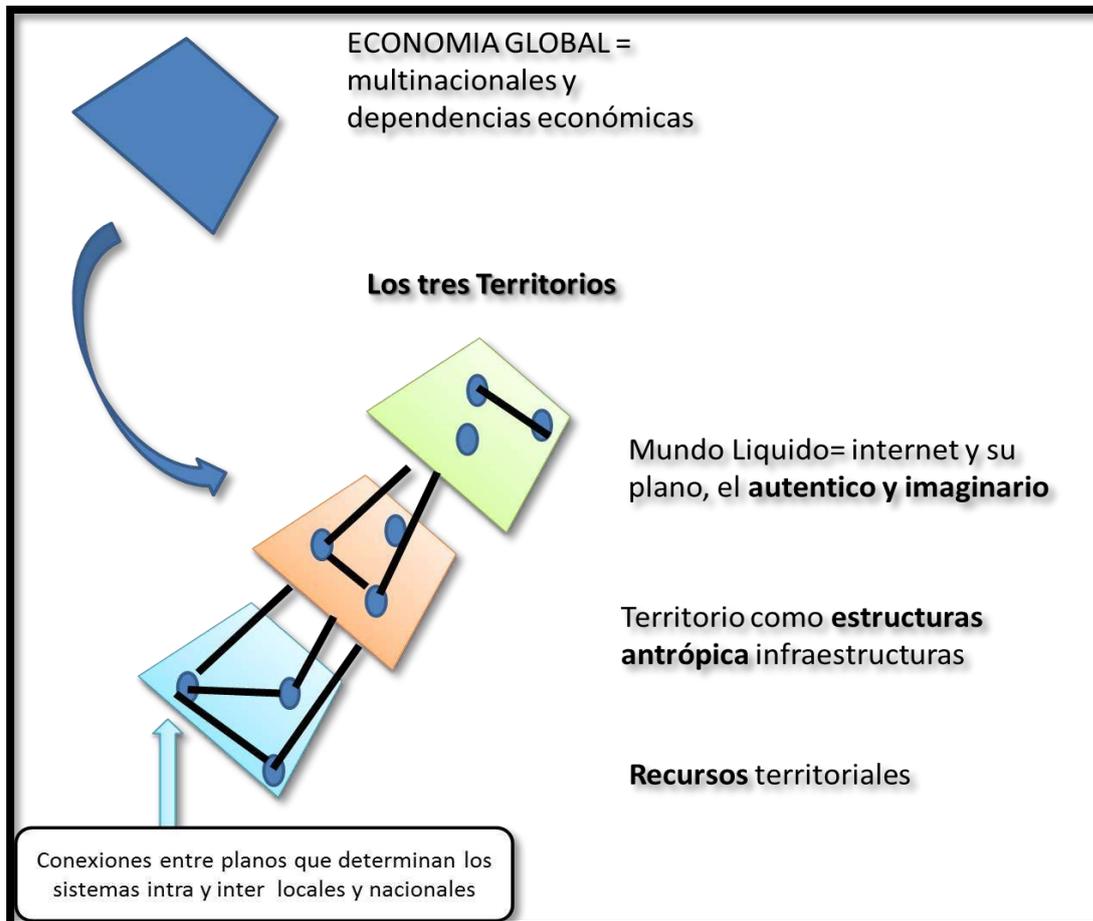


Ilustración 5 Sistema de Desarrollo Territorial (Fuente: Tuci 2014)

Por lo tanto, “el destino turístico”³ como estructura espacial y sistema económico se pretende planificar desde las relaciones y los mecanismos de conexiones entre los espacios.

Sin embargo, el verdadero reto en la planificación territorial y en la planificación turística en particular es sincronizar el plano auténtico e imaginario (las necesidades del ciudadano y de los sectores económicos) con el plano de las planificaciones y transformaciones de la esfera pública (tiempos administrativos) para que el ciudadano y el turista puedan aprovechar y disfrutar del lugar.

Es decir, se debe planificar teniendo en cuenta el tiempo del mundo líquido que permite organizar el territorio en tiempos de una reserva natural como la de Galápagos y que el tiempo de habitar un espacio

² Zigmunt Bauman define al mundo líquido como la época que estamos viviendo y que se genera en el internet, este contexto crea una expectativas de líquides ya que crea su propio imaginario del mundo que lo rodea (Bauman, 2013)

³ El concepto se debe leer en el sentido más amplio del término Lozato-Giotart (1993) sistema territorial complejo que no tiene límites administrativos, solo el límite del turista y de la apertura geográfica para profundizar el concepto vea también Pearce o Casari (2008; 2013)

que se programa y transforma, es de acuerdo con la evolución del territorio, los cuales tienen un procedimiento para la elaboración de la política pública, de la aplicación de las normas que vuelven lento el desarrollo y la circulación de capitales.

La lógica de identificación de las metodologías ha tenido en cuenta la evolución de los destinos turísticos basándose en la teoría de Butler y Miossec (Casari, 2008). Según Butler (Ilustración 6) es evidente que un destino turístico no es una entidad con dinámicas fija, pero se comporta en su crecimiento y expansión como sistema en evolución respecto al ingreso de turistas; expansión que no es perpetua y que puede matar el destino turístico si no se activan las medidas correspondientes.

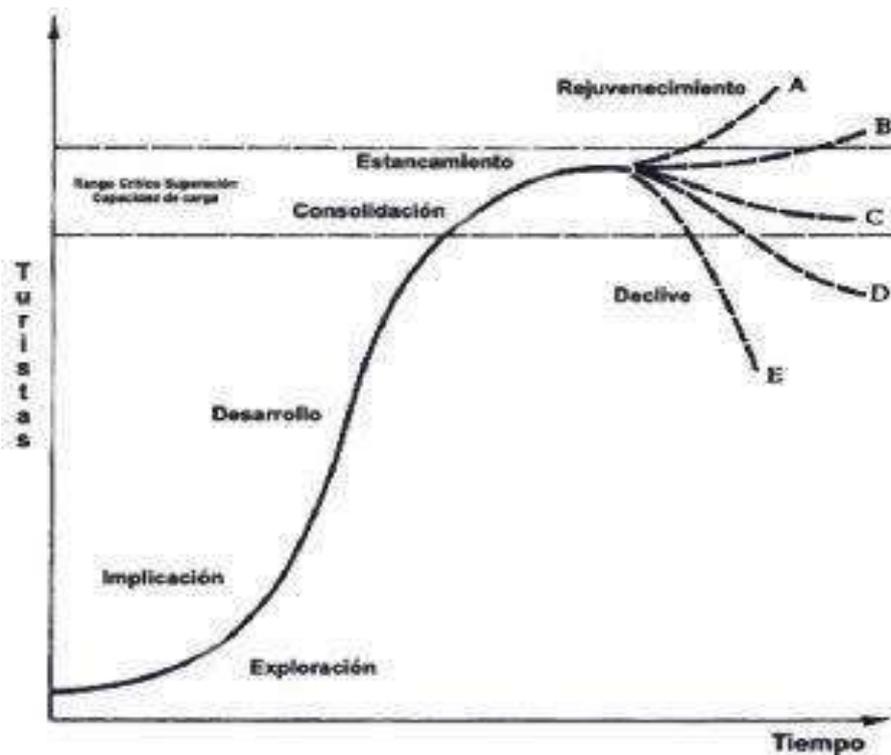


Ilustración 6 Curva de crecimiento de Butler de una destinación turística (Kitchin & Tate, 2013; Lew, 2011)

Miossec (Casari 2008) (Ilustración 7) define el nivel espacial donde se desarrolla un destino turístico identificando su complejidad en función de cuatro variables principales: territorio, movilidad (apertura geográfica), comportamiento del turista y actitud de los portadores de interés en la dinámica del movimiento interno a su espacio del turista Ilustración 7. Según el esquema de Miossec el crecimiento de un destino se construye a través de la percepción del espacio del turista y su apertura geográfica, es decir, su capacidad de movimiento en el interior del sector turístico.

Cada apertura geográfica crea la posibilidad de que el turista se acerque a los atractivos solo si el atractivo tiene las características que el turista busca y si la población local responde a la presencia de este.

En el sistema turístico joven uno de los errores más comunes por parte de los planificadores es crear un espacio para el turista olvidando el espacio y las necesidades del ciudadano que se encuentra destinado solo a utilizar espacios marginales del sistema territorial.

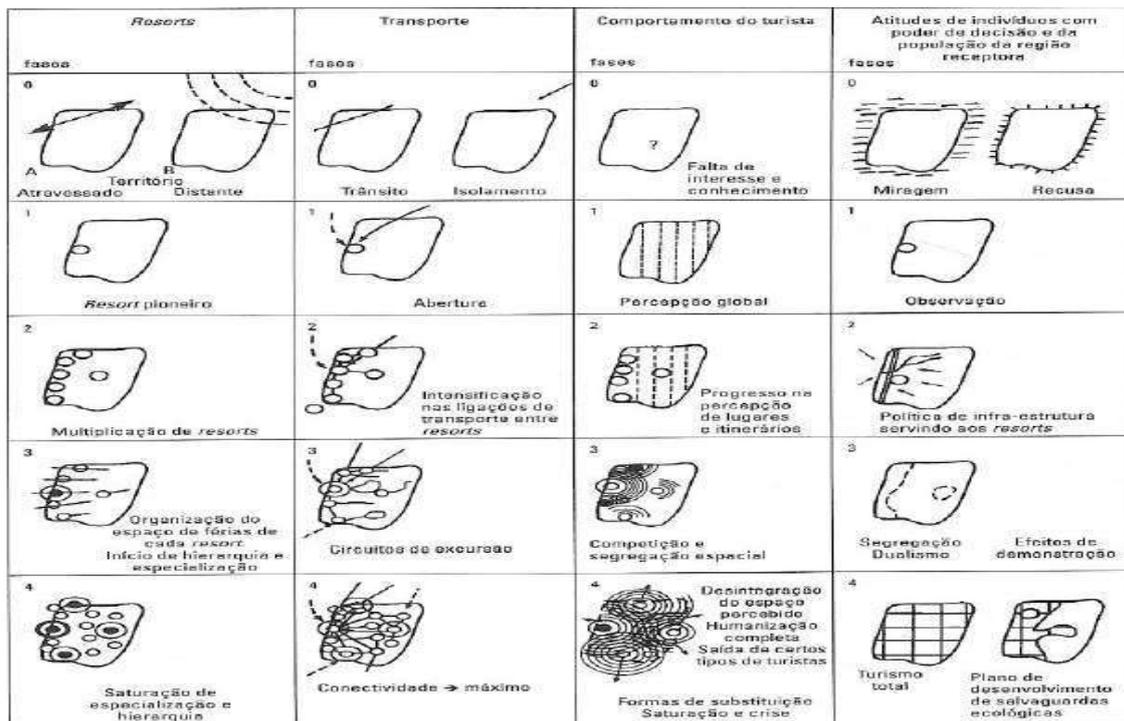


Ilustración 7 Ilustración II Desarrollo de un Destino Turístico según MIOSEC

Basándose en los conceptos antes expuestos, el análisis de tipo territorial para este documento se ha delimitado desde las áreas geográficas y sus características a través de visitas de campo aplicando metodologías de evaluación geográficas, es decir, observaciones de las estructuras y de los comportamientos de los turistas y de los ciudadanos (Lozato-Giotart, 1993; Mara Manente & Minghetti, 2006) definiendo el uso de los espacios y sus potencialidades. Hay que aclarar que para la caracterización del turista se ha utilizado el *Estándar Statistics* del UNWTO (2010), metodología autorizada e implementada a nivel nacional por parte del MINTUR para la elaboración estadística de datos turísticos.

Para comprender las características del sistema turístico de la isla se ha aplicado, en primer lugar, una evaluación cuantitativa de lo cual se anexan siempre las tablas dinámicas de análisis con la finalidad de permitir la evaluación multi-criterio en su conjunto., en el capítulo 5 por lo tanto se encuentran siempre reherimientos a hojas Excel adonde se podrá encontrar las tabas de datos, todas las elaboraciones se han hecho a través de la supervisión y la validación del MINTUR de Quito oficina estadística con al cual se han dado tres encuentros, siendo ellos la única estructura nivel nacional que tiene la competencia estadística sobre los datos turísticos de datos según la Ley de Turismo. También se han implementado evaluaciones geográficas/espaciales de lo cual las elaboraciones y algunos mapas se encenran siempre en el capítulo 5 se añade a este documento y es parte integrante un sistema de base de datos Georeferenciados, que podrá ser interpretado y sub elaborado de ser necesario, para ayudar a valorar el conjunto de actividades turísticas, la infraestructura, sus debilidades y potencialidades y sus posibles conexiones.

En base a estos resultados se aplicó el modelo de definición de los Sistema Turísticos locales SLoT model (Dematteis & Governa, 2005; Giannone, 2002; M Manente & Meneghello, 2006) que se compone de varios indicadores elegidos en modo funcional al nivel del destino para caracterizar su tendencia y potencialidad a través del uso de un gráfico y tendencia, el cual, pone en comparación la capacidad y los

límites del sistema. El gráfico se construyó en base a algunas preguntas claves, en este caso las preguntas fueron:

¿El sistema es sostenible con su medio?

¿Existen potencialidades diferentes entre el sistema rural y el urbano?

¿El sistema turístico es inclusivo con el medio o crea segregación?

En la definición de los indicadores se han considerado las características de la isla, la confianza y certeza de las fuentes, su réplica mantenimiento en el tiempo. La definición de la validez de los indicadores se realizó junto a la oficina de estadística del MINTUR⁴, para validar la confiabilidad de las fuentes en los datos de: número de turistas y flujo de distribución interno. Para los indicadores no turísticos se han utilizado las bases oficiales a nivel nacional como del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), SIGTIERRA entre otros; y algunos estudios de las autoridades locales como el Consejo de Gobierno, Municipalidad, entre otros. Todos los indicadores fueron normalizados en base 100 para permitir una lectura comparada.

En el caso del imaginario se han basado los análisis, en las teorías modernas del estudio del imaginario del turista, que según Minca *“La imagen turística”* es la que crea el turista y que es parte fundamental de un destino ya que es la generadora de la primera motivación del viaje (Draper and Minca, 1997; C Minca, 1996 b). También se ha tomado como metodología la evaluación psicométrica que muestra que en función de la distancia y de la proveniencia del turista se define su perfil sus necesidades y el concepto de vivir el turismo. Es decir, cada turista, dependiendo de su idiosincrasia y sus intereses disfruta el destino turístico.

Alocéntrico	Alocéntrico cercano	Mediocéntrico	Psicocéntrico y psicocéntrico cercano
Motivos educativos y culturales	Peregrinaciones religiosas o viajes inspirados	Descanso y placer: sólo diversión	Incremento del ego, búsqueda de status
Estudio de la genealogía.	Participación en eventos deportivos	Contactos personales satisfactorios	Viajes por aceptación y comodidad social
Búsqueda de lo exótico: Hawái, Polinesia, Japón, Tailandia	El viaje como un reto, prueba de resistencia: alpinismo	Salud: Cambio de clima, el sol, los centros de salud, tratamiento médico	Viajes con un patrón cultural: vacaciones pagadas por ley
Satisfacciones y sentido del poder y de la libertad	Viajes de negocios, conferencias, reuniones, convenciones	La necesidad de cambio por un tiempo	Visitar lugares que han aparecido en las noticias.
Juegos de azar	Excursiones teatrales	Escapar de los problemas de la vida diaria	Visitar parques de diversiones
Conocer nuevas amistades en lugares extranjeros	Una oportunidad para experimentar un nuevo estilo de vida.	Asuntos personales o familiares	

Ilustración 8 definiciones de las motivaciones de viaje de un turista

⁴ A nivel normativo es la única institución que puede suministrar datos turísticos válidos, como reza en la Ley del Turismo del 2002. Además, tiene la competencia en la clasificación y categorización del sistema de empresas y servicios turísticos.

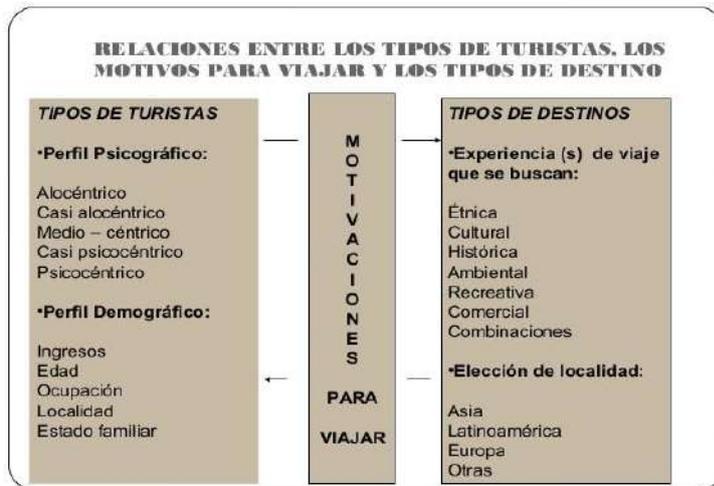


Ilustración 9 motivaciones de los viajes teorías básicas

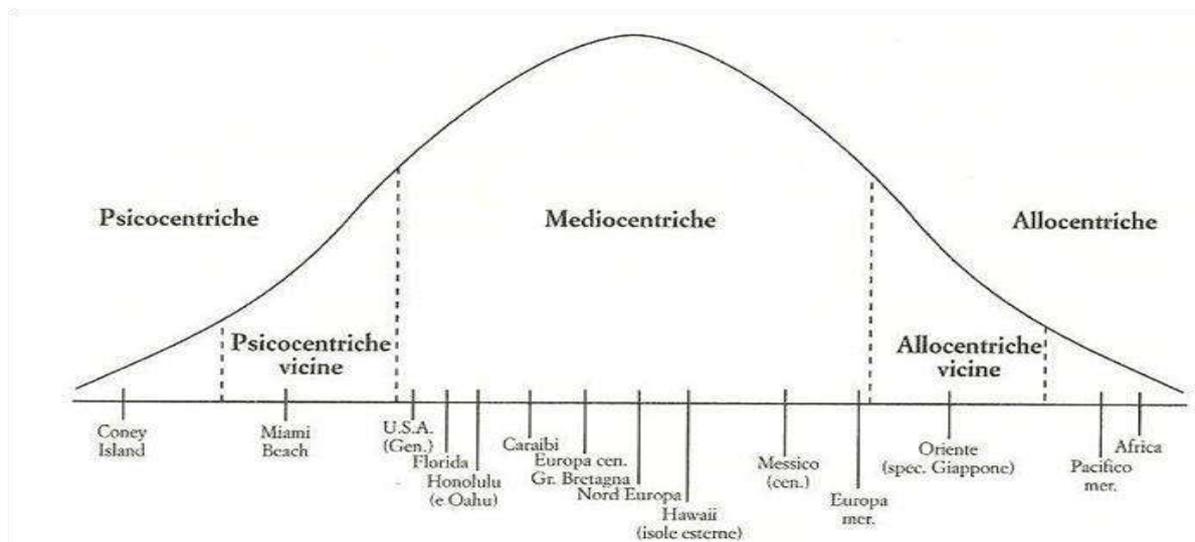


Ilustración 10 Posición de algunos destinos turísticos según sus características (Plog, 1974)

El imaginario de Galápagos se ha creado sobre la conservación de la naturaleza y su unicidad utilizando y transformados elementos marginales como la figura de Charles Darwin⁵.

Con este paraguas se han evaluado los comentarios de los turistas y ciudadanos para determinar cómo se percibe el sistema turístico, su calidad y características a través de los análisis de algunos blog y sitios web especializados en la venta en línea de destinos turísticos; herramientas que en la actualidad son de mayor movimiento por parte del turista. Obteniendo un resultado cualitativo orientado a definir la imagen de la isla según la percepción del turista además del circuito de ventas de los paquetes turísticos.

Las informaciones antes recolectadas han permitido la construcción de la línea base, definiendo los lineamientos para construir un primer borrador del plan. Por lo tanto, los tres planes que caracterizan la

⁵ Identificado en los años 60 por parte del Report Jenkins como el sistema de marketing de la isla para el mantenimiento de su conservación natural

línea base se han podido empezar a identificar las zonas territoriales utilizadas a nivel turístico y sus fragilidades.

Además, se ha podido definir el uso del suelo y el uso de los espacios, por parte de los turistas, permitiendo así de generar una clasificación de lo mismo, por su aptitud de uso de suelo, así poder definir sucesivamente las acciones, para guiar su comportamiento adentro del espacio territorial.

4.2 Socialización

La fase de socialización se ha construido estudiando las debilidades de la comunicación de los planes y programas implementados hasta la fecha. Galápagos por su evolución histórica, ligada a la conservación, ha implementado sistema de socialización basados en mesas de trabajo que han fomentado la discusión crítica sobre el sistema que en la mayoría de las veces no se ha dado continuidad y por ende la confianza de la población en los procesos de socialización es muy baja, transformándose en un sistema formal y no real.

Por otro lado, el siempre mayor número de expertos internacionales que explican y dan charlas en el sistema ha debilitado la capacidad de elaborar informaciones por parte de los portadores de intereses, creando una desconfianza y un cierre mental en el sistema.

Por ello se ha implementado dentro de la socialización del este plan, una fase de socialización bajo la metodología Montessori el aprendizaje de las informaciones aplicada a mayores de edades. Es decir, se han transformados los datos significativos de la línea base en datos tangibles.

Además, se ha decidido como primer paso de la fase de socialización fortalecer la identidad local para generar un sistema de construcción real en las propuestas. Sucesivamente a la explicación de datos se ha dado un espacio para la elaboración de propuestas por parte de los participantes guiadas y canalizadas en algunos temas específicos que permitan fortalecer la construcción de la línea base y reelaborar el plan según las acciones propuestas por los mismos habitantes de la isla.

La segunda fase de la participación tiene el objetivo de reconstruir la confianza por parte de los portadores de intereses dando evidencia de sus insumos. Fomentar y reforzar el concepto de que las acciones del plan necesitan tiempo y recursos por ser implementadas; se dará a los actores el poder de definir una jerarquía en la aplicación, las definiciones y división del presupuesto.

Esta parte es fundamental para que las acciones directamente trabajadas con las empresas puedan ser aplicadas sin estrés social.

4.3 Evaluación de la sostenibilidad

La sustentabilidad y sostenibilidad del sistema se ha decidido aplicar el modelo seleccionado está compuesto por cinco elementos: *Driving Force, Pressure, State, Impact and Response* (fuerza motriz, presiones, estado, impacto, respuesta), comúnmente denominado **D.P.S.I.R.** (Bacerra1p, Salvador, & del Aguila, 2005; EEA (European Environment Agency), 1999; Malcevski, 2006; Polanco, 2006) Basándose en los requerimientos del OMT y del WORD HERITAGE programa

Este modelo fue concebido para el análisis ambiental y se construyó con un sistema de indicadores (EEA (European Environment Agency), 1999). Con el tiempo, el modelo se ha transformado en una herramienta de soporte para la toma de decisiones por parte de actores públicos, y para la evaluación de planes y programas públicos de tipo estratégico, por la tipología del análisis de detalle que se puede poner sobre la mesa.

Propuesto por EEA como una herramienta para la evaluación ambiental (Polanco, 2006), el modelo se basa en el concepto de que cualquier acción puede generar presiones sobre el estado del ambiente, pudiendo inducir cambios en el mismo. Frente a esta situación, el estado responde con políticas y programas oportunos para mitigar y prevenir esas presiones.

Este modelo es muy flexible y es de tipo descriptivo, compuesto a la vez por matrices de indicadores cualitativos y cuantitativos (Polanco, 2006); (Malcevski, 2006). En ese sentido, el DPSIR permite correlacionar múltiples variables sin tener que construir modelos matemáticos para describir acciones puntuales que pueden no incluir todas las relaciones de los sistemas complejos, como el territorial.

Según la definición oficial, "El modelo destaca dos fases (determinantes e impactos), proporcionando un esquema que puede evaluar, en su totalidad, la cadena causal que conduce a la alteración del medio ambiente" (EEA -European Environment Agency, 1999).

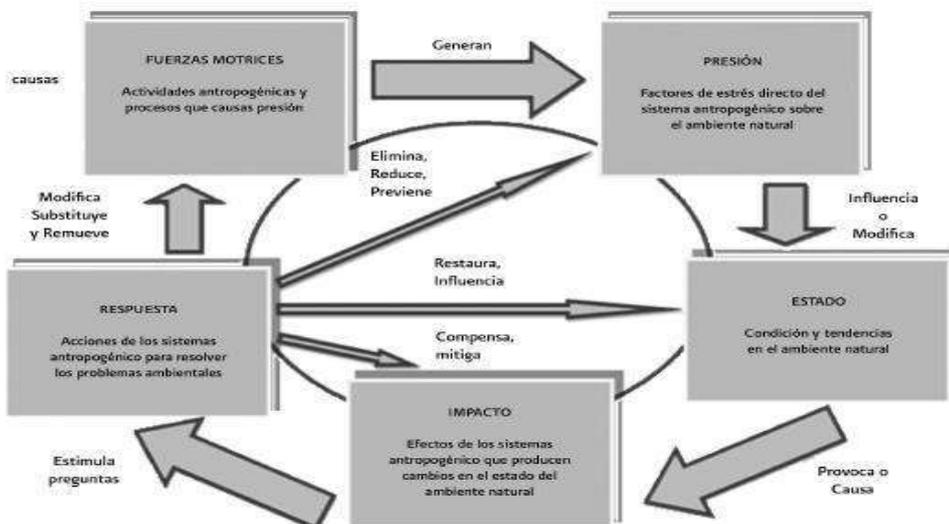
De acuerdo con este modelo, el desarrollo de los sistemas económicos y sociales (fuerza matriz) ejerce presiones que producen alteraciones en la calidad y cantidad del medio ambiente y de los recursos naturales (estado). La alteración de las condiciones ambientales determina los impactos sobre la salud humana, los ecosistemas y la economía, que requieren respuestas por parte de la empresa y de los decisores públicos.

Las acciones de respuesta pueden tener un efecto directo sobre cualquier elemento del sistema:

- Sobre los determinantes, a través de intervenciones estructurales;
- En las presiones, a través de intervenciones/tecnología o prescripciones legales;
- En el estado, a través de la rehabilitación de este o su transformación substancial, y/o creando un nuevo equilibrio ecológico;
- En los impactos, a través de una compensación económica o social de los daños.

En el sentido más general, los distintos elementos del modelo son las etapas de una ruta circular de la política para el desarrollo de un sistema territorial, que incluye la percepción de los problemas, la formulación de medidas de política, el monitoreo ambiental y la evaluación de la eficacia de las medidas adoptadas (EEE, 2007). El modelo DPSIR es capaz de evaluar una amplia gama de variables presentes en el sistema.

Figura 1. Modelo de Fuerza Motriz-Presión-Estado-Impacto-Respuesta (Tomado de OCDE, 2007).



Los *Driver* normalmente son de origen antrópico y pueden estar regulados directamente por parte del sistema, también son responsables de empujar el desarrollo mismo del sistema territorial (que sea o no sostenible es otra cuestión). Ejemplo de driver son: distribución espacial de la población; tipología de empresas; tipología de la dimensión urbana; tipología de empresas agrícola etc. Por lo tanto, es estratégico identificar los Driver para comprender los límites y el sistema mismo. Además de ser aspectos propios presentes en el territorio, los drivers también son las estrategias y las acciones propuestas por los decisores políticos.

Los Driver son el primer paso para identificar, definir y describir las posibles presiones que se pueden generar en el sistema, por parte de las actividades o acciones propuestas. Por lo tanto, la clara definición e identificación de los Driver tiene que estar respaldada por una clara definición del estado del sistema, para permitir la identificación de los impactos reales que los planes o programas pueden generar debido a las actividades que se quieren desarrollar en el territorio.

Se decidió utilizar el modelo DPSIR ya que es el más flexible y adaptable al sistema de Galápagos, por su capacidad de ser cualitativo y cuantitativo, permitiendo así la flexibilidad en función de los datos encontrados. En particular hay que comprender el significado de cada componente “del estado”, para definir de manera cierta y detallada los indicadores a utilizar, con el fin de generar un cuadro resumen final similar al que se presenta a continuación.

En este caso, dado las debilidades de las fuentes de indicadores y la actualización de las mismas, se ha decidido en esta fase de integrar simplemente con indicadores de tipo cualitativo y en la fase de monitoreo en función de la confiabilidad del mismo evaluar el pasaje a cuantitativo, cuando el municipio implementará su sistema de indicadores

Evaluación del cumplimiento de las acciones identificadas y monitoreo del sistema turístico a través del modelo SLoT y de una reforma de roles y funciones en la oficina de Desarrollo Sostenible del Municipio. Basándonos en el marco de la construcción del Plan de Ordenamiento y Plan Territorial del GAMSC que identificó en esta modalidad el Sistema Turístico en su primer plan.

5. Santa Cruz como destino integrado en el destino Galápagos -Línea base

Este capítulo se divide en dos macro subcapítulos 5.1 y 5.2 el 5.1 que describen por completo el sistema Santa Cruz, y el 5.2 se enfoca en describir por completo el sistema turístico del Destino, y un tercer subcapítulo se puede observar el conjunto del sistema y se describe retos, desafíos y potencialidades

5.1 Destino, Santa Cruz

Esta sección tiene como objetivo caracterizar el sistema turístico de la isla Santa Cruz y contextualizar su medio territorial (primer plano), su uso antrópico del espacio (segundo plano), sus dinámicas y potencialidades. Se enfoca en caracterizar las dinámicas del turismo de tierra con la finalidad de definir las potencialidades, retos y desafío de la isla.

La descripción de los sistemas se basa en el enfoque creado por los planes oficiales del municipio: PD y OT (STPDS, 2015, p. 21) siendo esta consultoría parte integrante del plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Santa Cruz.

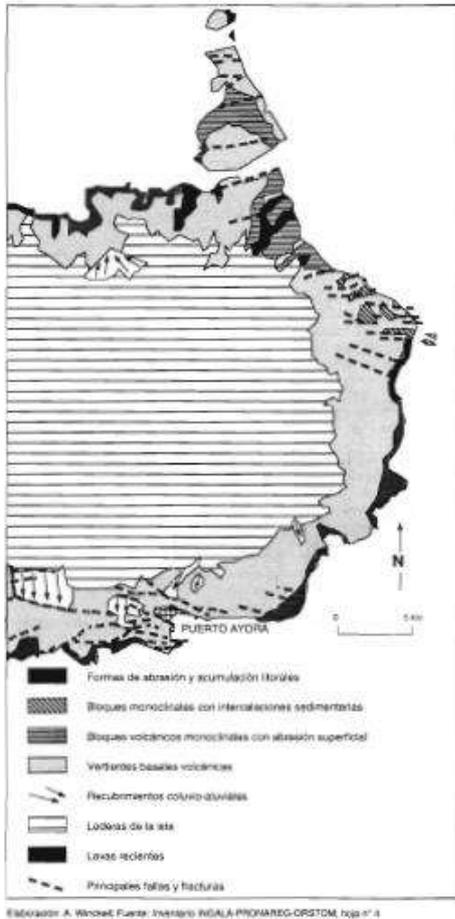


Ilustración 13 Tectónica Isla Santa Cruz (winckell, Zebrowski, and Sourdat 1997, 353)

5.1.1 Santa Cruz y su Territorio

La isla Santa Cruz es parte del archipiélago de Colón o islas Galápagos; dentro del hot spot constituye por dimensión la segunda isla de origen volcánica. Su sistema territorial político se compone de una isla principal y algunas islas secundarias.

La isla principal tiene una altura máxima de 870 mt. y una extensión de 986 Km². Es una isla de tipo escudo sin caldera (sensu-estricto) planicie y campos de conos de escorias cimeros en la parte oeste y sur, en la parte este es de tipo mesas de coladas basálticas, parcialmente de origen submarino, poco levantadas. (Winckell, Zebrowski, & Sourdat, 1997).

Es evidente la presencia de fracturas y fallas geológicas distribuidas en toda la isla, de las cuales se conoce poco o casi nada de su comportamiento dinámico.

Los suelos de la isla son jóvenes y poco desarrollados y poseen una diversidad climática. Los suelos de la parte sur de la isla permiten un desarrollo favorable para la actividad agrícola lo que ha permitido en los últimos años la presencia de pasto, ganado y cultivos. (Adelinet, Fortin, d'Ozouville, & Violette, 2008). Hay que tener claro que las circulaciones atmosféricas dominantes que reciben una mayor cantidad de precipitaciones son las de sur y del sureste que tienen una altura superior a los 400 mt. Las precipitaciones y humedad relativa son cíclicas con eventos adversos ocasionales como lo muestra la serie histórica de datos elaborado por parte del

MAGAP (2015) ([Anexo imágenes](#), ilustración 1).

El área con más lluvia es la zona de Bellavista y Santa Rosa con mayores precipitaciones en los meses de febrero hasta abril, las temperaturas más bajas se registran en el mes de agosto septiembre y octubre. Aunque la isla sea identificada con categoría templada y cálida mayor de 21 C existe un déficit hídrico por la alta variabilidad de intensidad de precipitaciones que tendencialmente son medianas. (Noemi d'Ozouville & Merlen, 2007; Liu & d'Ozouville, 2013)

El sistema hidrológico de la isla se encuentra en fase de evolución en función del aumento de las precipitaciones y de las formaciones de los suelos, esto permite registrar ríos intermitentes en encañadas que se encuentran en la parte alta (ilustración 2 [Anexo imágenes](#)) con vertientes específicas y la formación de lagunas en la parte alta; el acuífero de recarga se ubica en la parte más alta y con bajo impacto antrópico y agrícola, mientras que el acuífero base se ubica en una zona de uso agrícola. (Noémi d'Ozouville, 2006; Trueman & d'Ozouville, 2010).

El sistema hidrológico de la parte baja de la isla resulta tener las mismas características, ríos que se forman temporalmente, grietas y encañadas, la laguna presente en esta parte de la isla es de origen antrópica y presenta algunos problemas de contaminación debidos a su cercanía con el puerto. (Rizzi, Re, Tuci, Giordano, & Marcomini, 2014)

5.1.2 Pilar económico

El sistema económico en Santa Cruz se basa esencialmente en turismo, agricultura, pesca y servicios. (STPDS, 2015)⁶

Agricultura y Ganadería

Se estima que 11.322,9 Ha se destinan al sistema agrícola constituyéndose en la segunda fuente económica de la isla (STPDS, 2015). Su uso se divide entre la ganadería y cultivos (hortalizas y frutícolas) sin tener un uso óptimo de los predios. En las parroquias rurales se ha dado una dinámica de fragmentación por causa de la expansión urbana y los predios más lejanos han mantenido su dimensión con usos no adecuado. De toda manera existen a la fecha 357 UPA censada (CGREG, 2015)

Tabla 1 Porcentaje de uso actual de suelo en la zona agrícola. Tendencia económica agrícola. Fuente MAGAP 2015

USO ACTUAL	% de cobertura
Rasgos culturales	1,7
Bosque	4,2
Conservación protección	3,3
Cultivos transitorios o anuales	1,3
Cultivos permanentes	7,6
Pastos	59,3
Vegetación invasiva	22,5
Otros	0,1

Según la tabla del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) el sistema está orientando a la agricultura con graves problemas de especies introducidas y un porcentaje mínimo de zonas de protección entre el área agrícola y el Parque Nacional. Los ciclos productivos son entre el año y los tres años, existen además invernaderos para la producción de vegetales.

Según el MAG (2015) existe una mala utilización del sistema agrícola con áreas subutilizadas en la parte norte y áreas sobreexplotadas las zonas cercanas a la urbe. Es decir, no existe en las zonas agrícolas un sistema de crecimiento y desarrollo sinérgico y conectado con el sistema productivo ni de consumo de la isla. Teniendo en cuenta que con un uso sinérgico y adecuado los predios rurales podrán abastecer, con suficiencia, a Santa Cruz. ([Anexo Imágenes](#))

El SIGTIERRA para el 2017 reportó 2 093 predios agrícola registrados en toda la isla (SIGTIERRA, 2017) y 1 271 propietarios, mientras que según reportes del MAGAP (2015) la mayoría de las fincas son improductivas o se están transformado en sitio de visita turística por la presencia de tortugas⁷ (VELASCO, 2015).

Por otro lado, aunque las fincas sean poco productivas abastecen parcialmente a la isla⁸ en cárnicos, lácteo, frutas y verduras. Por ejemplo, en frutas y verduras la producción en el 2014 fue calculada en 2739 toneladas, de las cuales casi el 50% no encontró ningún sistema de colocación en el mercado y se usa para los animales y el 2% se desperdicia (CREG, 2015).

⁶ La caracterización y descripción del turismo empresarial se remite a la sección (5.2)

⁷ No se utiliza el termino agroturismo por qué las fincas no presentan ninguna característica del agroturismo internacional

⁸ Por más detalle leer (Cecchin, 2017)

Destino de la cosecha que no se vende por cultivo
Datos en toneladas métricas al año

Cultivo	Auto-consumo	Alimentación de animales	Semilla	Desperdicio	Otros usos	Total
Guineo (Banano)	161,19	191,86	0,00	8,31	64,85	426,20
Plátano	144,07	48,66	0,00	9,89	37,24	239,86
Caña de azúcar	7,12	141,38	0,00	0,00	24,65	173,15
Naranja	77,54	2,52	0,00	0,59	9,30	89,94
Café	17,13	4,08	0,23	0,08	16,40	37,92
Mandarina	16,27	0,03	0,00	0,00	1,67	17,97
Piña	10,91	0,60	0,00	0,57	4,30	16,38
Limón	10,10	0,00	0,00	1,00	1,98	13,08
Papaya	5,70	2,81	0,00	0,38	1,52	10,40
Otros cultivos	20,05	1,92	0,00	0,33	1,46	23,75
Total	470,06	393,86	0,23	21,14	163,37	1.048,67

Ilustración 14 Tipología de producción y su uso (CREG, 2015)

Por otro lado, se puede observar en el cuadro posterior Ilustración 9 que en el 2014 se gastó un promedio de 6.218,91 al año por hogar en compras alimenticias. Este gasto puede llevar a comprender la posibilidad de transformar en rentable la producción interna si su abastecimiento fuera óptimo:

Tabla 3*.

SANTA CRUZ	Consumo por Hogar (kilos/sem)	Gasto por Hogar (\$USD/sem)
Hortalizas	30,33	\$43,41
Cárnicos	6,13	\$31,38
Lácteos	22,63	\$44,81
TOTAL	59,09	\$119,59

Tabla 4*.

SANTA CRUZ	Consumo por Hogar (ton/año)	Gasto por Hogar (\$USD/año)
Hortalizas	1,58	\$2.257,34
Cárnicos	0,32	\$1.631,53
Lácteos	1,18	\$2.330,03
TOTAL	3,07	\$6.218,91

Ilustración 15 Distribución de consumo y gasto promedio por hogar de producto agrícola fuente (Berube, 2014)

A esta situación, de no tener un sistema de producción integrado para la isla hay que mencionar que según Conservación Internacional (2014) y el CREG (2015) existe un problema general de rentabilidad en el manejo de las fincas y en particular el costo de la mano de obra que debe ser importada desde el continente para las actividades de cosecha y limpieza de los terrenos, el costo del agua para la producción y venta del producto.

Por otro lado, las fincas de producción de lácteos y cárnicos de tipo familiar resultan rentables en un 600% (Toledo & González de Molina, 2007) aunque la tendencia en los últimos años ha dado una sobre producción local no compensada de políticas de encadenamiento con las demás actividades de producción.

El café es el único producto orientando a la exportación con un promedio de 92 toneladas anuales (Cecchin, 2017), resulta ser el cultivo con mayor posibilidad de crecimiento en el largo plazo. La debilidad de esta actividad es la baja profesionalidad de los productores y una asociación que está aún empezando un sistema de fortalecimiento de sus productores e intentando cerrar la cadena de producción con un producto terminado en vez de vender solo la cosecha.

La producción de ganado está bien articulada y con la puesta en marcha del nuevo camal se espera una mayor calidad del sistema de faenamiento, acción que puede aumentar gradualmente la producción hasta abastecer por completo la isla. Además del soporte constante del MAG en el manejo de los animales ayuda el crecimiento de calidad. La debilidad encontrada se encuentra en la cadena de venta que no está desarrollada y que permanece informal sin permitir una real ganancia de los productores.

El desafío general es el ingreso en el mercado en modalidad puntual lo cual no permite manejar un margen de precio por la baja cantidad como se puede ver de la ilustración acá reportada.



Ilustración 16 Ingreso en el mercado de la producción agrícola (CREG, 2015 p 41)

La producción de leche por ejemplo en el sector turístico se usa en manera marginal

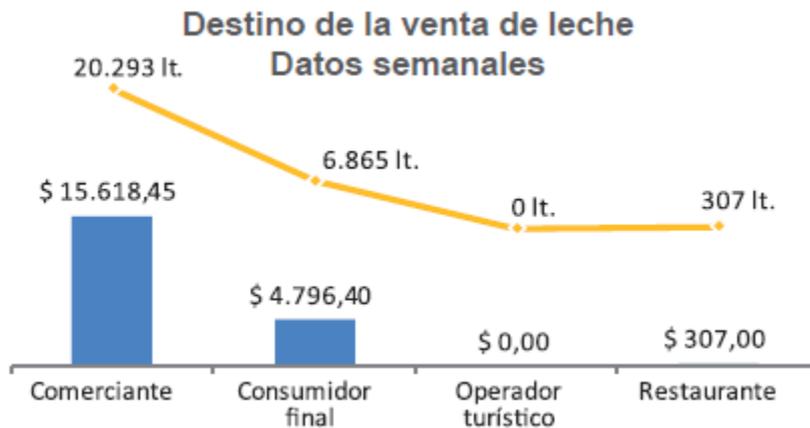


Ilustración 17 distribución de la producción de leche en Santa Cruz (CREG, 2015)

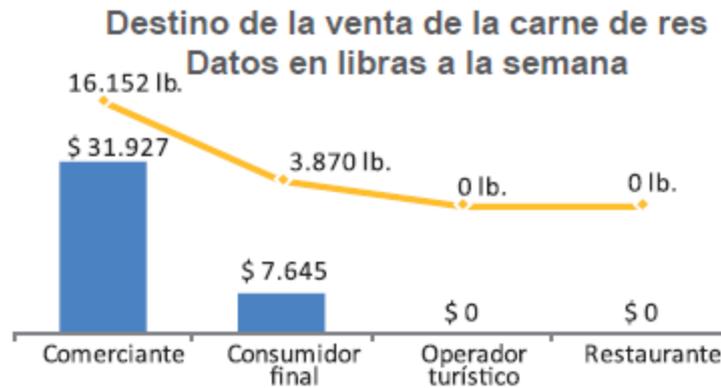


Ilustración 18 venta carne de res (CREG 2015)

Resumiendo, el sistema tiene una alta potencialidad de crecimiento y de valorización de sus productos si se enlaza con el atributo de origen local para poderlo colocar en el sistema de venta turística. Uno de los problemas es que el sistema de producción se encuentra desarticulado con el sistema de venta y distribución en general y tiene un bajo encadenamiento con el sector turístico que casi no conocen su presencia y tipicidad en la isla. La temporalidad no es una limitante, pero es un punto de fortaleza que puede construir y reforzar la visita del turista.

Pesca

El sector más rentable después del turismo con una capacidad de exportación del casi 83% de producción es la pesca **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..** Tiene una potencialidad económica para los isleños si se modernizan las embarcaciones y se incentivan a las nuevas generaciones a la actividad manteniendo el sistema de cooperativa. Hay que tener en cuenta que se debe entrar en la competencia internacional en productos al vacío, enlatados entre otros.

Actualmente, el sistema de pescadores es de personas mayores y con un equipamiento antiguo sin posibilidad de cambio generacional. Esta condición si no se toma las acciones mencionadas en poco tiempo disminuiría la actividad y podría entrar en crisis no solo el sistema de pesca sino el abastecimiento interno de la isla.

Resumiendo, el sistema tiene una alta potencialidad de crecimiento y de valorización de sus productos si se enlaza con el atributo de origen local, hoy se encuentra desarticulado y con baja rentabilidad.

Artesanía

En esta categoría por las normas nacionales que definen las actividades artesanas, se encuentran actividades unipersonales de varia naturaleza.

Del registro enviado por parte de la asociación de artesanos de galápagos resultan inscritas en la sola isla Santa cruz 300 empresas. De las cuales la distribución evidencia algunas singularidades. ([Anexo Artesanos Excel](#))

Resultan 45 diferentes tipologías empresariales, con 4 macro áreas ben delineadas,

- Elaboración de madera,
- pesca y servicios anexos,
- construcciones,
- servicios ligados a movilidad carros y bicicletas.

Esta conformación pone en evidencia algunas dinámicas que se están implementando en la isla. La presencia de elaboración de madera es el resultado de las políticas de los años 2000, y han quedado un sistema empresarial sano y sólido. Además, la presencia de una cadena de las construcciones pone en evidencia las dinámicas de crecimiento urbano del sistema, por parte de su apertura geográfica, también puesta en evidencia por la presencia de talleres y servicios artesanales ligado a sistema de movilidad carros, motos y bicicletas. Los servicios ligados a alimentación son desbalanceados en comparación con otros

Hay que evidenciar también que, el sistema artesanal ligado a la producción de souvenir, por otro lado, se desarrolla a base de madera en la construcción de souvenir que representan los animales emblemáticos de la isla, esta actividad es de tipo informal y empresarial. Se tienen registros de emprendimientos de artesanías con materiales reciclados que tiene poca valorización y promoción.

En los rubros históricos se encuentran los artesanos de joyas, pintores, de preparación de camisetas entre otros.

Sin embargo, el parque artesanal abastece puntualmente sin continuidad a las tiendas de souvenir, que por la mayoría resultan abastecerse de productos del continente no permite un encadenamiento de producto, la valorización de la producción local, ni una exportación al continente que pueda ser significativa. Esto se visibiliza en la falta de tiendas especializadas en artesanía de Galápagos en el mercado artesanal "La Mariscal". Además, los productores artesanos de calidad están abriendo su tienda directamente para promover sus producciones, poniendo en evidencia la falta de un sistema de encadenamiento entre producción y venta.

Servicios

El sistema de servicios y comercio de minoristas es una actividad muy difundida que refleja fuertes debilidades. La repetición sistémica de los productos de ventas hace que el turista no tenga variedad lo que se evidencia en el nivel de ventas. La ausencia de tiendas especializadas hace que exista en una sola cuadra varias tiendas con los mismos productos generando una competencia desleal y la baja rentabilidad. Hay que aclarar que el comercio refleja la modalidad típica andina con la venta mixta de bienes.

Un fenómeno que está surgiendo en los últimos meses es la apertura de tienda de artesanos locales que venden sus "creaciones" o tienda de alto nivel las cuales venden artesanía ecuatoriana.

En la investigación para esta investigación no se encontraron empresas que dan asistencia y soporte al sistema turístico como técnicos especializados en equipamiento de restaurantes, motores, entre otros.

Esta forma de comercio en la isla se puede interpretar en dos niveles: el primero es el nivel cultural en el que el "maestro" o "vecino" arregla todo y tienen todo, la segunda es que no existe un mercado mínimo para la sobrevivencia del sistema especializado.

Los servicios ligados a estructuras públicas presentes en la isla son bien difundidos por la presencia de ministerios y adsorben una gran cantidad de la población económicamente activas.

Resumiendo, la artesanía y los servicios son sistemas de baja calidad, sin articulación y con unas buenas potencialidades, no bien desarrolladas, existen variedades, que indican un sistema económico multivariado y en crecimiento.

5.1.3 Pilar Servicios-Recursos

5.1.3.1 Movilidad⁹

Santa Cruz en cuanto a la movilidad, a diferencia de otras islas del Archipiélago de Galápagos, por sus complejas interconexiones se presenta como *HUB*¹⁰, esto incluye que tiene distribución de pasajeros en las tres modalidades (aéreas, terrestres y marítimas), distribución de carga aérea y distribución energética.

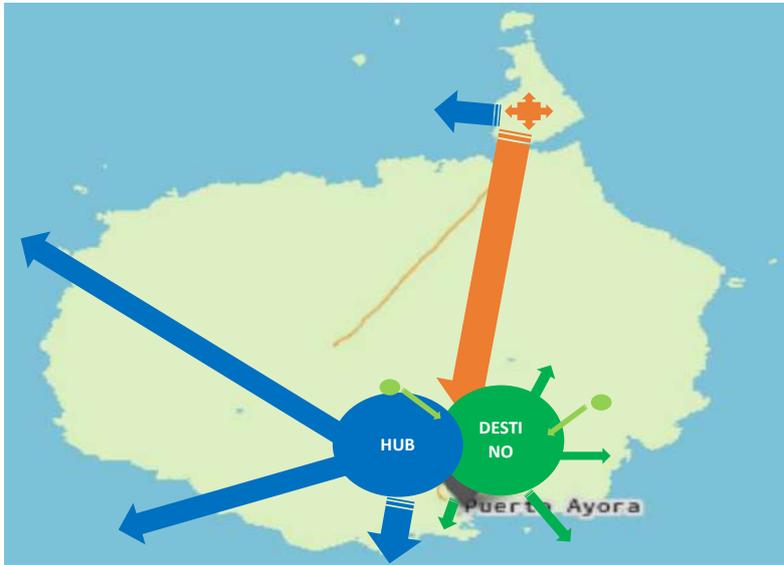


Ilustración 19 interconexión de la isla Santa Cruz con el sistema Galápagos elaboración propia

Baltra, por dimensión y volumen de tráfico es el primer aeropuerto del archipiélago, este ha tomado un rol estratégico en la movilidad en conjunto al puerto de Santa Cruz. Estos puertos se encuentran con varias debilidades para recibir un transporte de carga óptima.

Entre los problemas de los puertos se encuentra el sistema vial que se ha desarrollado en manera informal en las últimas décadas y solo desde hace dos años el sistema se está normado y organizado tanto en infra estructuras como en el servicio que ha fomentado un transporte colectivo organizado y estructurado por uso de la población local.

Relevante son las acciones del plan territorial en el que se menciona el crear un corredor único entre aeropuerto y la isla con la introducción de un boleto de transporte. Estructura sumamente necesaria y funcional al sistema para ayudar en su crecimiento cuanti-cualitativo.

El transporte de taxi y el transporte mixto no están solo orientados a la movilización del turista en su llegada o partida de la isla, sino que también se encarga de la movilización del turista durante su estadía. Este sistema tiene una alta informalidad en cuanto a las tarifas, pero además el taxista cumple otra labor en la isla y es el de guía de interpretación.

Hay que poner en relieve que este sistema ha crecido tanto que los propietarios de taxis hacen ingresar a la isla personas que sirven como guías, creando un flujo migratorio desde el continente.

⁹ El detalle del sistema de movilidad y sus proyecciones se remite al plan de movilidad vigente por los datos y las informaciones de base

¹⁰ Se definen HUB un centro principal de recolección logístico, que sirve como base pro otros centros de sub logística

Resumiendo: Las acciones del boleto único, el cambio de tarifas, y la racionalización de las rutas, puede permitir un crecimiento sinérgico con el sistema turístico, de otro lado las debilidades de una media informalidad y poca profesionalidad pueden dañar el sistema.

5.1.3.2 Agua potable y alcantarillado

El sistema de distribución de agua potable se encuentra en fase de implementación y se compone de 1 pozo profundo y grietas por el bombeo como mapa y algunos desalinizadores.

El sistema no resulta óptimo por las fallas que tiene el sistema de distribución por la falta de sinergia entre el sistema de construcción las autorizaciones y el sistema de implementación de la red.

Actualmente la calidad del agua es baja y el costo de venta es de seis dólares por hogar y 20 dólares por empresas, incluido hoteles. En la actualidad se implementa el sistema de medidores para recoger una tarifa más equitativa y justa entre los consumidores. Tendencialmente la mayoría de los hogares utiliza tanque y purificadores privados.

El sistema de alcantarillado es insuficiente y aún no se encuentra implementado en su totalidad.

De uno de los pocos estudios del sistema de distribución de uso de agua antrópica es el siguiente

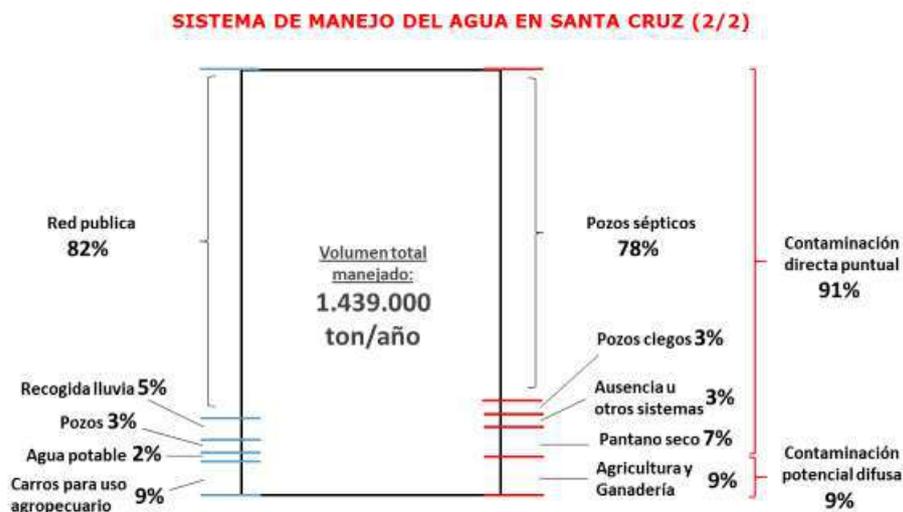


Ilustración 20 Uso de agua en Santa Cruz al año 2014. Fuente: Checchin 2017

El estudio se refiere al uso aproximativo del 2014 en el cual la incidencia del usuario era residente 26% turistas. Hay que aclarar que un turista usa en promedio hasta 500¹¹. En esta zona geográfica (Bekes 2014) Actualmente la empresa pública de agua declara que se consume alrededor de 160 lt por persona.

5.1.3.3 Energía

El sistema energético se basa en el recurso petrolero, aunque en los últimos años se han multiplicado los sistemas de energía renovables. Su dimensionamiento no ha sido en paralelo con el crecimiento poblacional y el uso y la cultura local. Una de las debilidades creadas del ingreso de recursos renovables es el cambio de la costumbre en el manejo diario del uso energético; a cada ingreso y aumento energético ha aumentado el requerimiento energético por parte del sistema territorial.

¹¹ El dato se reporta de un estudio internacional, se ha puesto como valor referencial lo de México porque culturalmente es similar el valor básico y representativo.

Actualmente el uso de los recursos energético es débil y con manejo poco óptimo; no abastece las necesidades básicas de la cadena de producción, ni el uso de los habitantes, no existen programas a largo plazo sobre la construcción de un sistema sinérgico basado en recursos renovables. No se dan reglas mínimas a las nuevas construcciones sobre las medidas energéticas, ni se propone nuevas medidas de recalificación a las estructuras turísticas.

Resumiendo: Sistema débil mal calibrado y red demasiado pobre en equipamiento, una falta cultural en el uso energético que es el primer desafío que corregir, implementar edificaciones e infraestructuras que puedan ser sustentables en el uso energético.

5.1.3.4 Urbano vivienda

El sistema urbano en la última década se ha desarrollado en función de la apertura geográfica (Giordano & Tuci, 2016) con una dinámica de parcialización de la ruralidad, su expansión y la introducción de nuevos sistemas de movilidad [Anexo imágenes](#)

Relevante es el análisis del CENSO 2015 del INEC donde se pone en evidencia que los predios vacíos son 15% y lo predios en construcción en la parte urbana de Santa Cruz son respecto al número total de los predios.

Esta dinámica pone en evidencia que el sistema se está orientando a una inversión urbana. Con un problema de rentabilidad en el corto y mediano plazo por falta de usuarios o mal evaluación del crecimiento poblacional.

La infraestructura que tiene la isla es deficiente y refleja el crecimiento informal característico del sistema cultural ecuatoriano, es decir, muestra las dinámicas sociales ocurridas en la isla en los últimos cincuenta años.

Los espacios son frágiles y poco comprensibles a un lector externo ya que tienen diferentes técnicas constructivas y una falta de análisis del medio; es decir, se han construido edificaciones sin tener en cuenta el medio climático, físico y biofísico. Falta una real aplicación de la reglamentación de construcción que en el largo plazo puede evitar problemas de alta magnitud en el uso del territorio.

El sistema de vivienda de la zona rural es también deficiente y refleja las debilidades culturales¹² y de espacialidad, aunque la mayoría de las urbanizaciones son de la última década no ha existido un control eficiente y eficaz en la regulación.

De todas maneras, el INEC reporta que existe una equilibrio muy alto entre las viviendas arrendadas y la de propiedad, aunque también ha puesto en evidencia una alta desocupación de estas. Los predios vacíos pueden ser un alto riesgo para la calibración de la infraestructura.

Gráfico 27: Tenencia de la vivienda



¹² Las nuevas migraciones hacen que se pierda progresivamente la memoria histórica del uso del espacio, remplazándolo por un nuevo uso y generando una cultura nueva.

Ilustración 21 CENSO 2015 INEC vivienda y censo población fuente (presentación DICA 2016)

Significativo es el uso de material pétreo de las minas de la isla por año que pone en evidencia un significativo crecimiento hasta el 2010. Cabe mencionar que desde esa fecha se hace un control de la explotación de las minas lo que puede indicar que existe un aumento de demanda debido a las nuevas construcciones. (Ilustración 22)

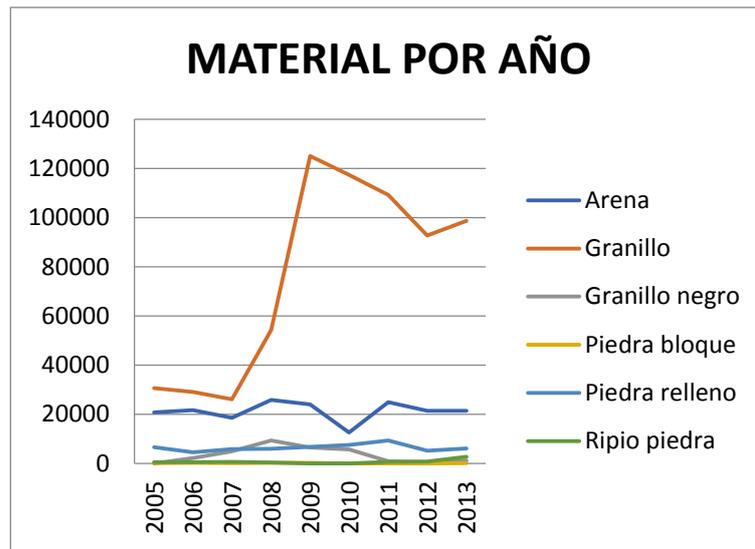


Ilustración 22 histórico de volúmenes de material pétreo por año fuente DPNG 2014

Resumen: Existe una alta informalidad en las construcciones y una falta del control eficiente y eficaz para las construcciones.

5.1.4 Pilar Social Político Histórico -Cultural

El Cantón Santa Cruz fue creado en 1973, tiene una extensión de 31121,97 KM², incluye las Islas Rocas y Reserva Marina; su crecimiento se debe a la importancia natural identificada en los años 60. Antes las islas fueron famosas por su localización estratégica en el océano pacífico, sus mares con riqueza pesquera y el tránsito de ballenas.

La memoria histórica en edificios y lugares es baja, pero con potencialidad que fue reportado en el estudio de la ruta cultural (2017), falta una conciencia en el sistema de su real historia debido a su alto índice migratorio 14,27% en los último 5 años, (INEC 2017) Así que, en las últimas décadas se ha generado la pérdida y aislamiento de la memoria histórica por el alto número de emigrantes y el poco contacto entre juventud y su memoria histórica.

Por otro lado, la situación política es compleja por la cantidad de actores públicos presentes y con competencia en un área pequeña, pero estratégica.

Tabla 4. Principales entidades públicas y privadas, nacionales e internacionales, que tienen influencia en la gobernabilidad de la provincia de Galápagos.

Gobierno Central	Ministerio del Ambiente Ministerio de Turismo Ministerio de Sectores Estratégicos Ministerio de Defensa Ministerio del Interior Ministerio de Educación Ministerio de Salud Pública
Gobierno Regional	Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos Agencia de Regulación y Control de Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos Dirección Regional de Espacios Acuáticos de Galápagos.
Gobierno Seccional	Gobiernos Autónomos Descentralizados de San Cristóbal, Santa Cruz e Isabela Gobiernos Autónomos Descentralizados Parroquiales de El Progreso, Floreana, Santa Rosa, Bellavista y Tomás de Berlanga.

Ilustración 23 Estructuras públicas presente en las islas que tiene fluencia directa

La parte social define una población en crecimiento muy joven con un promedio de edad de 29 años y una población económicamente activa de 64% (INEC 2010), casi toda concentrada en el sector de servicios y turístico. La pirámide de crecimiento identifica que el valor de población económicamente activa en los próximos 5 años será muy alta. Actualmente faltan en la isla sistema de capacitación de tipo técnico y tecnológico. En promedio la población mantiene un acceso muy alto a la educación pública el 90%. En los últimos años universidades privadas y públicas han mantenido sus instalaciones en las islas.

El dato más significativo del análisis social es el número de transeúntes que muy rara vez está incluido en los estudios y estadísticas de la población, categoría de no residentes que influencia el sistema de uso y la cultura local.

5.1.5 Problemáticas ambientales

En esta sección se nombran e identifican algunas de las problemáticas ambientales presentes en la isla, evaluándola con un aporte muy diferente de lo normal:

“*Ecological service*” (servicios ecológicos) es decir el mantenimiento de los sistemas ecológicos para sostener la calidad del territorio:

- Pérdida de biodiversidad: ingreso de especies introducidas que están progresivamente dañando el hábitat original. La introducción de especies está ligada a los fenómenos migratorios y la necesidad de introducir elementos agrícolas en el sistema. (MAGAP 2015)
- Contaminación microbiológica por entes de agua potable (Rizzi et al 2014).
- Pérdida de la funcionalidad del manglar y equivalente pérdida de la capacidad de depuración microbiológica de la zona costera, mantenimiento de la biodiversidad ecológica del manglar
- Pérdida de la unicidad del paisaje, este valor implica la pérdida de la identidad cultural y del sistema natural.
- Intensificación de uso de suelo, por lo tanto, aumento de fenómenos de inundaciones, y cierre de los corredores ecológicos entre costa y zona rural

“*Enviromental service*” es decir los servicios ambientales son los componentes del medio físico y su modificación por el uso antrópico,

- El bajo nivel del sistema de alcantarillado y el aumento progresivo de visitantes y residentes esta progresivamente aumentando los impactos microbiológicos (INEC 2015)
- El aumento de la contaminación de luz con el aumento progresivo del sistema urbano rural y costero está aumentando la progresiva contaminación luminosa, y por lo tanto un aumento del

cambio de comportamiento de las especies nocturnas e insectos. Se reporta que progresivamente se está obligando a las estructuras utilizar luces amarillas para bajar el nivel de contaminación.

- El aumento progresivo de motos y carros esta progresivamente aumentando el ruido
- Aumento de la producción de basura.

5.2 Sistema Turístico en Santa Cruz

El sistema turístico en Galápagos en general y en Santa Cruz en particular, se ha desarrollado en los años 60, a través de un programa razonado y un análisis substancial del sistema insular que se encontraba en esta temporada y sus proyecciones por las décadas siguientes (Christophe Grenier, 2000). El sistema turístico fue planificado en un sistema de crucero sin casi nunca tocar tierra, basándose en el modelo de crucero del mediterráneo puerto a puerto, en particular en el sistema griego. (Giordano & Tuci, 2016; Tuci, Zanetto, & Cavicchiolo, 2011a) Hay que tener en cuenta que este tipo de turismo “de elite” en Galápagos, por lo anterior expuesto, ha creado en las últimas décadas, un sistema de redes de actores y servicios, que ha influido y que influye en el sistema insular y su construcción hasta el 2010. No dando la posibilidad de crea el Destino isla si no el destino Galápagos. Aun que cada isla en los últimos 10 años ha empezado a crear su propia identidad de destino, que a la fecha el turista está empezando a identificar¹³ (se vea el par

¹³ Se vea el par 5.3 Potencialidad retos y desafíos en el destino Santa Cruz

5.3 Potencialidad retos y desafíos en el destino Santa Cruz)

La apertura geográfica¹⁴ en conjunto con otros factores de estabilidad económica y crecimiento de las ayudas internacionales en el sector turístico, han hecho que se fomente la idea que el turismo de tierra sería la respuesta para contrarrestar el turismo de barco y aumentar o crear una plusvalía para la población de la isla. Este tipo de pensamiento ha generado en el territorio dinámicas muy particulares, en particular en Santa Cruz adonde la base de operaciones de dichas instituciones es más fuerte, y creado una estructura turística de tierra que a la fecha no es más sostenible, sea en términos económicos, que de número de infraestructuras turísticas.

Esto porque la informalidad de los operadores y la falta de lineamiento políticos firme en el control ha generado y autorizado costumbres y situaciones de estrés social y cultural, que deben ser tenido en cuenta en este trabajo.

A seguir se remite una descripción del sistema de tierra que quiere ser una foto al 2017¹⁵, de lo que está pasando a las infraestructuras turísticas, en Santa Cruz.

¹⁴ Es decir, el ingreso progresivo de nueva línea de aviones, Aerogal/Avianca, Tame, LAN y la apertura de la red vial Baltra Puerto Ayora, el fortalecimiento del aeropuerto de San Cristóbal, con el paralelo aumento de la movilidad interna generan un sistema dinámico en una evolución muy rápida por el territorio.

¹⁵ Que es la temporada de construcción de la línea base de esta consultoría.

con la finalidad de dar un alto estándar de calidad y seguridad al sistema de turismo internacional con el cual se ha relacionado.

De una primera estimación se ha identificado un 15% ([Anexo Etiqueta Encadenamiento](#)), estimando en manera cruzada nombres propietarios, números de ruc número de teléfono fijos, y nombre comercial, ejemplo: el Señor XXXX¹⁷ resulta Representante legal de Hotel y agencia de Viaje, y el propietario de la agencia de viaje, abierta en temporalidad secuenciales, primero la agencia de viaje y después el alojamiento. Además, hay que poner en evidencia que no se encuentran cruzados entre islas poniendo en evidencia el aislamiento comercial entre áreas geográficas. Evaluación lo cual parece ser en línea con la evaluación del observatorio sobre la profesionalidad de las empresas.

Por otro lado, el sistema de tierra desde el 2010 ha cambiado su identidad de forma veloz por la apertura geográfica, es decir, el ingreso de la compañía de avión LAN de procedencia chilena ha fomentado la idea que el número de turistas de tierra podría crecer de manera exponencial, así que causa factores correlacionados en los 5 años a seguir, se ha pasado de 47 estructuras a 157 solo por los alojamientos con una capacidad de acogida actual de 3805 plazas, causa también el cambio de la Ley Orgánica de Galápagos, y otros factores coyunturales anteriormente expuestos (MINTUR 2017).

Para ingresar en el mercado la compañía optó por un oferta y promociones de paquetes a bajo costo, 500 dólares americanos ida y vuelta por una semana desde Argentina o Chile con el hotelería presente en la isla, que nunca había pasado antes con las compañías de aviones ya presentes. El número “*alto de turistas*” en una temporada baja (septiembre) ha fomentado la idea en la población, que el turismo de tierra debía ser el verdadero nuevo negocio. Esta dinámica ha puesto en evidencia la falta de comprensión de las mecánicas del sistema turístico internacional, adonde una apertura de ruta, siempre se da por promociones y un número elevado de turistas antes de llegar a fijar la ruta con un número apropiado de turista se llevan años.

El sistema de conservación de la isla la ONG y los reporte que se crearon, de tipo matemáticos estadísticos, han fomentado más la idea que el turismo iba creciendo de manera incontrolada, escenarios creados sin tener en cuenta los cierres geográficos del país, de la proveniencia de sus turistas, su perfil sicográfico, su capacidad de gasto, y las dinámicas internacionales.

Es evidente de un análisis cruzado que el turismo de Galápagos es estrictamente dependiente de dos nudos de ingreso en el país, el aeropuerto de Guayaquil y lo Quito, que son la verdadera variable de llegada turística, es singular analizando en maneja cruzada los datos de llega nacional sin las llegadas de colombianos, venezolanos, peruanos y cubanos, como la llegada galápagos incide en las llegadas nacionales, resulta una incidencia promedia del 26% constante en el tiempo.

De toda manera en el 2015 bajo resolución del MINTUR, y con el cambio de la LOREG se legalizan todas las estructuras turísticas ilegales, presentes a la fecha, creando un sistema con sobre oferta. Se vea (Excel grafico temporalidad)

De la evaluación temporal de las estructuras se reporta que no resultan activas a la fecha, de creación del registro de actividades turística, el 5% de actividades en general, singular es la no existencia de actividades ligada al alojamiento, que hasta ahora no se han cerrado.

¹⁷ Es un ejemplo, se ha decidido de no poner nombre para mantener el anonimato, pero solo definiendo dinámicas, el análisis no sirve a identificar irregularidad, pero si dinámicas.

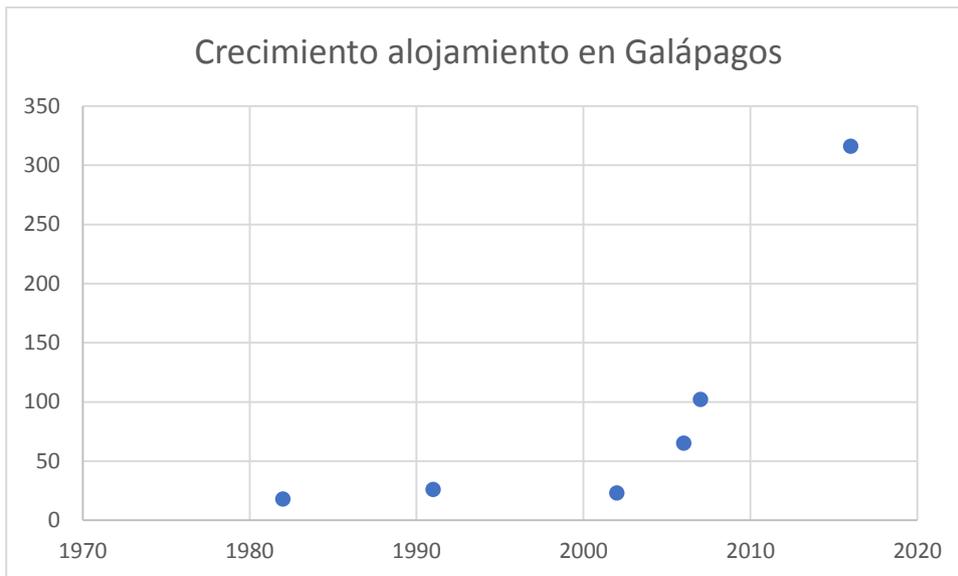


Ilustración 25 Crecimiento de alojamiento en Galápagos fuente MINTUR 2017

Actualmente existe una sobre oferta de plazas legales y una diferenciación hotelera donde los alojamientos de tres estrellas es la más amplia, pero con un muy bajo nivel de profesionalidad y la de cinco demasiada baja para atraer un nivel de turista de buena calidad ([Anexo etiqueta caracterización sector turístico](#)).

Las estructuras de servicios de alimentación y bebidas son de estructuras mixtas, es decir, el nivel promedio es bajo para permitir el acceso a un nivel de utilizadores locales, pero también extremadamente alto, lo que preocupa es que no se ha generado una pirámide de servicios reales. Hay que evidencia que los servicios de restaurantes informales y restaurantes de comida “típica local” no aparecen en el registro de alojamiento y bebidas por lo cual el sector al cual puede acceder los turistas es más amplio.

La agencia de viaje, también presentan un crecimiento descontrolado, sin calificación y capacidad de venta de paquetes, el número es impresionante 120 agencias turísticas presentes, con actividades que se orientan a la simple venta de ticket de barco de transporte de isla a isla, y la venta de algunos *tours* diarios.

El sistema marítimo, que no es objeto de este plan resulta conformado y consolidado en el 2003 por los yates y su regeneración y nuevos ingresos se están cumpliendo en el 2006, 2007, 2008 y 2017. En los últimos seis años se ha añadido el mercado especializado de crucero de buceo. Mientras que el mercado de las lanchas por tour diarios se fortalece entre el 2010 y 2014 prácticamente coincide con el aumento de turistas que se quedan en tierra ([Anexo etiqueta temporalidad y tabla dinámica](#))

De un análisis del MINTUR resulta que el 70% de estructuras de tierra no son las actividades principales económicas por su propietario y que solo el 30% lo son, así que solo el 30% son profesionales en turismo (de lo cual un 10% resulta encadenado con el sector de barco)

Si se analizan las actividades autorizadas en el 2015 su porcentaje es 60%, por lo tanto, las actividades autorizadas resultaban informales y no han crecido en los años.

Analizando los datos históricos del crecimiento de las estructuras ([Anexo etiqueta tab din](#)) es evidente que, la apertura geográfica ha generado la idea de la posibilidad de hacer negocio sin un respaldo verdadero, hay que poner en evidencia que según el estudio de movilidad del 2016 en la isla a diario llegan en promedio 650 (Ilustración 26) personas de la cual no todos son turista propiamente dicho. De

un análisis basada en datos confiable al 2015, hecha con el soporte de la oficina del MINTUR de Quito ha resultado que:

Por lo nacionales el 35%¹⁸; y por los extranjeros 65 %resultan turistas el 40 %pueden ingresar en la clase excursionista¹⁹, lo cuales tiene otro tipo comportamiento.

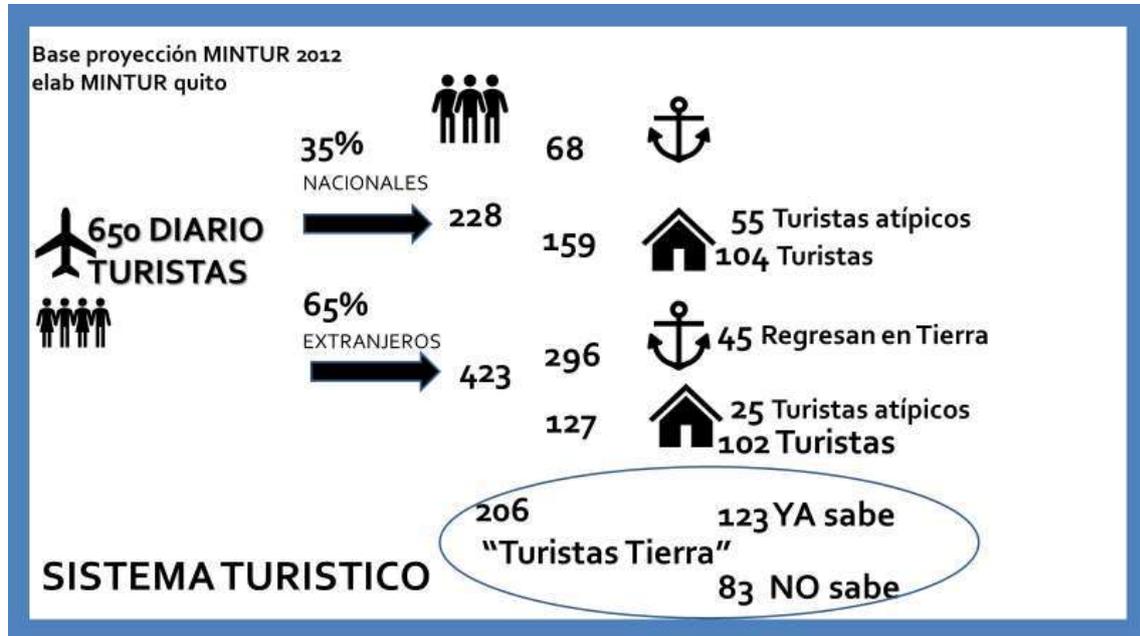


Ilustración 26 distribución de los flujos turísticos que llegan en Santa Cruz a diario elaboración propia datos 2015

Los datos antes mencionados ponen en evidencia que el sistema barco continúa siendo un sistema económico "sano" con una ocupación promedia entre del 80%-90%, a diferencia del sistema de tierra que resulta sobre dimensionado ya que recoge solo del 20% a máximo al 50% en los años²⁰ de ocupación promedia anual, segundo una estima hecha con el MINTUR ([Anexo etiqueta Elaboración MINTUR](#)).

El sistema de alojamiento tierra no resulta ser equilibrado y económicamente sano, mirando simplemente el número de empleados que genera directamente resultan iguales a los generado por los barcos, siendo, pero la proporción de las plazas de 3:1 y que el número de personal que existe en los barcos debe ser mayor porque incluye el personal de operación, se evidencia una baja calidad de los servicios en ([anexo etiqueta catastro SC](#))

Otro límite en el sistema de tierra es la composición del servicio, si se analiza la dimensión de los alojamientos la oferta de hotelería 3 estrella es sumamente alta, teniendo en cuenta que realmente la catalogación de Galápagos difiere entre una y una estrella y medio lo estándar internacional²¹, creando problemas en la comunicación del servicio mismo, en el turista. La composición, pero resulta equilibrada en su conformación piramidal por catalogación de estrella, ofrece un sistema muy bajo y muy informal, que daña en promedio la imagen de todo el sistema de tierra.

¹⁸ Se ha construido solo un ejercicio numérico para comprender una dinámica, los datos a la fecha no son confiables, siendo anulada la tarjeta de registro de ingreso de los turistas, por lo tanto, nos basamos en una proyección basada al 2015, pero validad por parte del MINTUR

¹⁹ Se vea sección 5.2.5

²⁰ La ocupación de tierra es un dato real, ya que se tiene datos de alojamientos ilegales por lo tanto se pone el rango más amplio, por ser cuidadoso.

²¹ Evaluación hecha analizando el motor de búsqueda TripAdvisor en noviembre 2017

Por otro lado, lo servicio de alimentación y bebidas no son de tipo piramidal, resultan de bajo valor, un almuerzo se encuentra entre los 5 y 6 dólares por *pax*²² o muy altísimo entre los 15 y 30 dólares por *pax*. Creando así, poca oferta y en el sector mismo; la oferta de los platos es sumamente repetitivas, no existe una diferenciación evidente en la oferta ni una temporalidad de los productos, ligado a la producción local, menú que resulta ligado a la cultura andina.

Hay que poner en evidencia que las agencias de viajes, por su alto número 120²³ han fomentado una baja especialización e informalidad en la venta. Las ventas son por los mismos paquetes, de los mismos barcos, y la venta de *ticket* por mudarse de isla en isla. Su alto número, no permite una calidad del sistema y genera una masa incontrolable e inestable económicamente, su mantenimiento, aunque no sea rentable es debido al encadenamiento entre actores.

Una de las motivaciones y origen de este tipo de estructuras se relacionan con los gastos y límites administrativos de las estructuras turísticas. Por un lado, la hotelería está sujeta a altos costos de implementación de la evaluación de impacto ambiental y el valor correspondiente de pago de la LUAF aunque es baja, incidente en la economía de estos servicios, ya que se calcula en función de las plazas y de las mesas que ofrece el servicio, Mientras que las agencias de viajes, proliferan, ya que sus costos de gastos administrativos no tienen los mismos que la hotelería u otros servicios. ([Anexo Análisis LUAF](#))

Los precios de venta y la tendencia a la rebaja están creando un estrés entre operadores, que cree que las rebajas son la única vía para mantenerse en el sector. El precio promedio identificado en este momento se encuentra entre 150 dólares por tour

Tabla 2 Calculo valor tour terrestre a la fecha

Valor tour	Costo alojamiento	Costo transporte Baltra -Sc	Costo Guía	Costo movilidad interna	Útiles
150	20	2\$-25\$	0	0,50	50%

El valor de 20,00\$ por cama en un sistema hotelero se puede explicar como sigue:

Costo agua = 0,05 \$;

Costo electricidad <80 KW = 0\$;

Costo Basura <80 KW = 0\$

Costo LUAF diario= 1,91\$ costo camera

Varias= limpieza, etc. 1,5°\$

Utilidad de venta a 20,00 =18,03

Por otro lado, las líneas de aviones están charteando los vuelos permitiendo así una rebaja muy alta sobre las tarifas entre los 390 y 250 \$ todo incluido

Resumiendo: el servicio de infraestructuras, resulta demasiado informal y de un tamaño pequeño, con baja capacidad de crecer, y con altos números no justificables en el mercado. Existen una falta de control y programación económica sobre la calidad cantidad y tipología de servicios turísticos.

²² Por *pax* se encarga el cliente

²³ Dato en crecimiento en el 2018

5.2.2 De los Atractivos y las rutas

En esta sección se aclarará el sistema de los atractivos como puntos incluyentes de las posibles rutas y circuito que se propondrán en las fichas en el capítulo 8. Se debe evidenciar que existe un límite normativo en la construcción e identificación y validación del atractivo a nivel nacional.

Por una parte, dado por el art. 88 literal 5 de la resolución del 2016 CNC 001, el reglamento evidencia que el MAE es el único sujeto encargado de recopilar informaciones sobre los atractivos presentes en un área protegidas y autorizarlos, actualmente, el documento de los atractivos identificados y autorizados por parte del MAE, se encuentra en [anexo](#) visita terrestre y [anexo](#) vista marina.

No es posible, por este marco legal, incluir más atractivos que no sea previamente acordado y autorizados por esta autoridad, o evaluarlo sin un trabajo conjunto. Este tipo de atractivos son parte integrante de las rutas de tierra y usado en manera encadenada por el sistema de barco, de lo cual son punto integrante del viaje. Los turistas tienen accesos a estos atractivos en modalidad formal a través de paquetes turísticos organizados, o en modalidad extemporánea, por parte de operadores turísticos, o por cuenta propia siguiendo las indicaciones de blogger.

Los atractivos culturales, la ley orgánica de patrimonio (2016), reglamenta en manera restricta su catalogación y validación, además, al comienzo de esta consultoría se finalizó la identificación de los atractivos culturales por parte de otra consultoría encargada de crear una ruta cultural en el cantón (que se ha tenido en cuenta en la redacción de este documento, en [anexo la consultoría](#)), estos atractivos deberán ser verificados por parte del ministerio como requiere la ley.

También, la unidad de desarrollo sostenible del GAD ha implementado un catastro de los atractivos en aéreas protegidas y áreas urbanas, siguiendo el formato del MINTUR, ligado a la cultura y sensibilidad del técnico y no del perfil requerido del turista que se requiere en la isla, falta entonces, un análisis de tipo antropológico y de la imagen turística que se puede crear, aunque siendo el destino ya colocado en el mercado con único y de naturaleza.

Existe además en el sistema de catastro del municipio en SIG el mapeo de algunos atractivos de tipo naturales: túneles, miradores, ranchos, en la parte rural identificada por su uso potencial por parte de los turistas, georeferenciados, los cuales parecen demasiado homogéneos por su ubicación y poco caracterizada, y demasiado competidores uno con otro.

Se debe incluir en esta reseña de tipo cuantitativo, algunos que no son propiamente visto como atractivos: el mercado del sábado, el mercado de la tarde, el mercado de los pescadores, el mercado municipal, las empresas artesanas y agrícola y las estructuras antrópicas presentes en Galápagos, que por su naturaleza de adaptación a un sistema único se han transformado en únicas, a las cuales, pero falta sea encadenamiento que visibilidad del turista por ser afuera del espacio geográfico percibido, y vivido.

De los evaluados, parece evidente que no es necesario en este plan identificar nuevos atractivos (existen ya catalogado según las normas vigentes, o no se tienen la competencia de hacerlo) si no, proponer una modalidad de acceso geográfico, encadenamiento, visibilidad y tiempo al turista para visitarlo. Este último factor, el tiempo de visita, es el punto clave de la estadía de tierra, los 4 días que en promedio el turista se queda para poder visitarlo, no son suficiente por las distancias que tienen los sitios, razón por la cual, no se puede fomentar ecoturismo y turismo sostenible como política del CREG y del plan Galápagos.

Además, no existe una modalidad de ingreso geográfico seguro y organizado en horarios y tiempo, también se desconoce la movilidad del turista en la isla, utilizando los datos histórico y cruzándolo con el sistema de imaginario no es posible reconstruir el sistema de movimiento turístico y la posibilidad de

encadenamiento, aunque se ha intentado a través del dato ocupación reconstruir la movilidad esta es siempre limitada por el sistema isla.

El turismo de rutas es complejo y requiere la interacción sistémica que quiere organizarse, hay que tener en cuenta que Ecuador en los últimos años ha generado rutas turísticas en todo el territorio, basándose en atractivos identificados por consultores o “expertos del sistema” sin tener resultados. Aquí, se puede evidenciar un problema central, y es, el crear atractivos demandados por “expertos” y no basados en el imaginario de los ciudadanos y turistas, respetando la identidad cultural.

En esta línea de política pública, el municipio de Santa Cruz ha fomentado estudios de estas rutas, en particular, en mayo del 2017 a través de una consultoría el GAD ha catalogado e inventariado algunos posibles atractivos ligado a la memoria histórica en ámbito urbanos y rural. Puntos focales catalogalo y creando por cada uno una ficha de lectura y promoción, poniéndolo circuitos con la finalidad de crear rutas especializada. ([Anexo](#)).

En esta idea de rutas, se ha evaluado crear la Ruta del Café, donde el punto central es recorrer las fincas, hay que tener en cuenta que esta evaluación se ha realizado a través de una pasantía ([anexo](#))

De otro lado, existen también el estudio de otra ruta de tipo territorial, denominada parque lineal, que tiene el objetivo de crear un sistema de transición entre la ciudad; además la zona del parque, como requerido por parte del Word Heritage. La ruta se basa en el antiguo camino hasta Bellavista creando la continuidad entre ciudad y parque que a la fecha falta. Aún no implementada al 100% existen también los ciclos vías que pueden ser parte integrante del sistema

Para este Plan, se ha decidido que la construcción (capítulo 10 fichas B, C y D) de rutas debe ser al revés, identificando en el territorio las micros actividades y atractivos ya mapeado donde los turistas se movilizan y averiguando si existen atractivos cercanos que incluir.

De la evaluación se ha evidenciado que no es tanto la falta de número de atractivo, si no, la homogeneidad identificada a nivel nacional, además de las estructuras intangibles como son el trabajo en finca y los recurso de los servicios histórico y no histórico, que pueden ser incluido en el sistema aun que resulten en esto momento informales e ilegales. Se debe tener en cuenta en manera restrictiva por el limite más amplio de la estadía promedio, generado por algunos factores encadenados.

Tabla 3 Elaboración estadía MINTUR 2017 sobre base cierta 2012

Estadía promedio (días) en crucero según nacionalidad		Estadía promedio (días) en tierra según nacionalidad		Estadía promedio (días) (crucero y tierra) según nacionalidad	
Alemania	6	Alemania	7	Alemania	9
Estados Unidos	6	Estados Unidos	7	Estados Unidos	7
Australia	6	Australia	6	Australia	10
Ecuador	5	Ecuador	5	Ecuador	9
Inglaterra	8	Inglaterra	9	Inglaterra	10
Canadá	6	Canadá	6	Canadá	9
Suiza	8	Suiza	8	Suiza	10
Argentina	5	Argentina	6	Argentina	9
Otras nacionalidades	6	Otras nacionalidades	6	Otras nacionalidades	9

El lugar de procedencia del turista que viaja hasta Galápagos “consume” en términos útiles dos tres días y medio, en turistas lo cuales tienen entre los 10 y 15 días de vacaciones anuales, si en el grupo de 30-50, grupos de edad inferior o superior pueden tener más de 15 días.

En el primer caso, los días útiles para visitar Galápagos son 8, pero el turista quiere aprovechar a la totalidad visitando diferentes islas, (siendo actualmente las cuatro islas en fase de transformación de destino 5.2.6), y además hacer un tour en barca, por lo tanto, se podrá quedar en la isla un promedio de medio día hasta 2 días completos. Otro factor es la capacidad de gasto y el nivel, actualmente la dinámica de crecimiento se orienta en un turista con baja capacidad de gasto en el área tierra. Por lo anterior expuesto, la identificación de atractivos debe tener cuenta de estas variables y su implementación

Resumiendo: se han identificados rutas y atractivos, que hacen fatiga a ingresar en los paquetes turísticos, o no son reconocidos por parte de los turistas de tierra como área o punto de recreación, no existe una visión, de lo que requiere el turista ni un encadenamiento entre la identificación de atractivos y las empresas públicas.

5.2.3 Sistema turístico espacial

Analizando el sistema territorio se pueden identificar algunos dos nudos geográficos de ingreso:

1 El aeropuerto de Baltra, destino de los aeropuertos de Quito y Guayaquil y la ruta de conexión interna, entre islas, nodo de mayor llegada a Galápagos.

Medio de transporte		Nombre	Destino	Distancia (km)	Frecuencia	Precio (\$)
Aéreo	Avión, los precios de los tickets aéreos son de acuerdo con la anticipación que se los adquiere. Turistas Nacionales y Extranjeros deberán comprar de ida y vuelta el vuelo aéreo. El costo de los vuelos para Quito son más elevados porque las tasas aeroportuarias son más altas con relación a las de Guayaquil.	Movilidad aérea entre islas: LAN AVIANCA TAME	Cristóbal	81,40	Solo en el día	60,00 Residentes 90,00 turistas nacionales 160,00 turistas extranjeros
			Isabela	80,45		60,00 Residentes 90,00 Turistas Nacionales 160,00 Turistas Extranjeros.
		Movilidad área al continente LAN	Quito	1240	8:45 11:00 11:20 12:45 13:50	220,00 Residentes 380,00 Turistas Nacionales 460,00 Turistas Extranjeros.
			Guayaquil	1240		
		AVIANCA	Quito	1240	Lunes-martes-miércoles-viernes: 10:00 Jueves-sábado-domingo: 10:00 y 12:30	35,00 Residentes 347,00 Turistas Nacionales 380,00 Turistas Extranjeros.
			Guayaquil	1240		
		TAME	Quito	1240	Lunes-martes-miércoles-viernes: 11:00 Jueves-sábado-domingo: 9:30 y 12:30	45,00 Residentes
			Guayaquil	1240	Lunes-martes-miércoles-viernes: 10:30 Jueves-sábado-domingo: 13:00	320,00 Turistas Nacionales 347,00 Turistas Extranjeros.
Marítimo	Barcaza	Barcaza privada	Cruce Canal Itabaca	200	Cada media hora	1,00
		Barcaza municipal	Cruce Canal Itabaca	200		0,50
		Lancha	Cruce Canal Itabaca	200		1
		Acuataxis o taxis acuáticos	Punta Estrada - Veleros en rada (anclarse), Puerto Ayora	100		0,60
Terrestre	Taxi		Bellavista	6,78	Prolongada	3,00
			Guayabillos	13,2		4,00
			Cascajo	13,53		6,00
			Santa Tosa	17,48		8,00
			Salasaca	21,26		15,00
			Itabaca	41,02		20,00
	Bus	CITIEG	Parroquias	6,78	Cada hora y media	2,00
	Bicicleta (movilidad sustentable)	VARIOS			Prolongada	
	Motos				Prolongada	

Fuente: ATN-GADMSC, 2016.

Elaborado por: Yadirá Mereci, 2016.

Ilustración 27 Composición movilidad aéreos a Santa Cruz (fuente Medreci 2017)

2. Barco a otras islas (conexión de ingreso por parte de San Cristóbal)

Otros nodos, geográfico, es la disponibilidad de movilidad interna del turista en el área, ligada a la disponibilidad de transporte terrestre. Que no permite la percepción de un espacio desconocido, la zona rural y de las parroquias, a fuera de los atractivos identificados por parte de las mayores guías turísticas internacionales, los Gemelos, Rancho Primicia, el Chato Garrapatero, Tortuga Bay, las Grietas.

A nivel geográfico, otras variables a tener en cuenta para el desarrollo del plan son las zonas rurales, colocación prioritaria del segmento alto, por la cercanía al área natural. Aquí podemos ver la distribución heterogénea en el área urbana, donde la hotelería de bajo nivel y tamaño se colocan a nivel marginal del sistema turístico, además, se colocan en lugares no autorizados para la hotelería, con un servicio poco profesional.

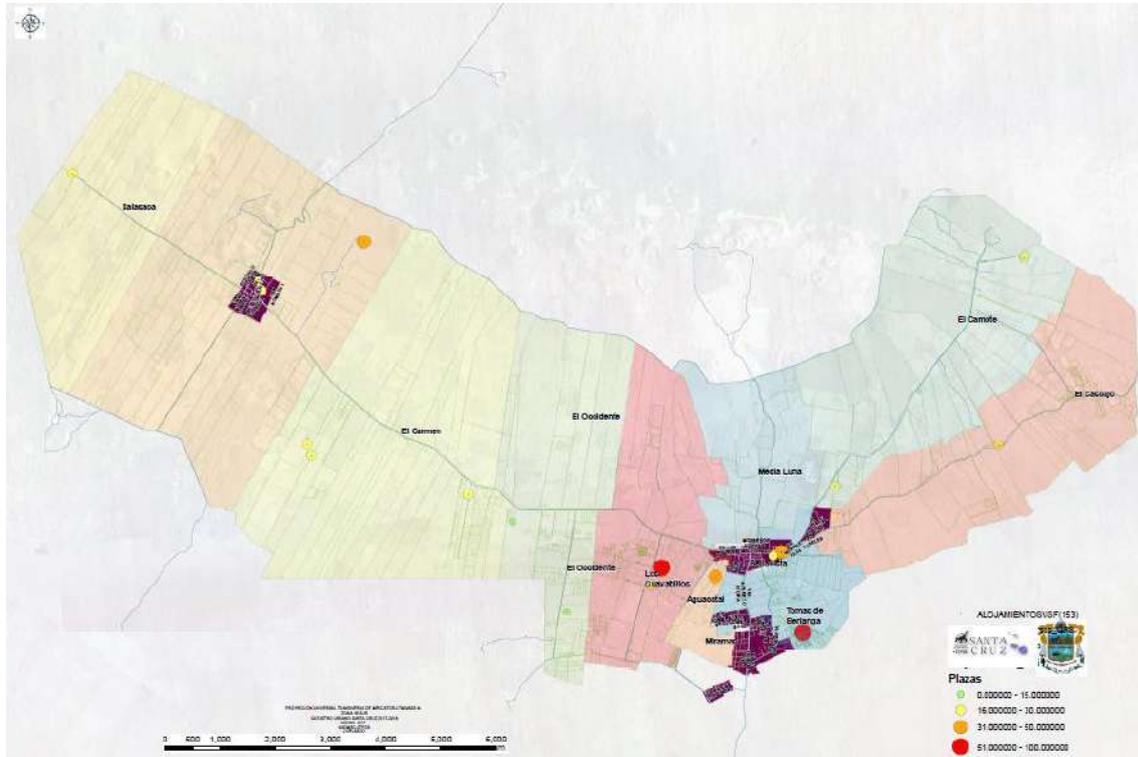


Ilustración 28 Distribución Alojamiento por sector y dimensión de plazas en el sector rural elaboración y fuente datos GAD 2017

un sistema cultural donde la mayoría de las familias no cocina, pero utiliza el servicio. De estos últimos no se tiene base de datos georeferenciados o confiables en los números, siendo el catastro patente manejado con etiquetas en manera arbitraria, y no estandarizadas.

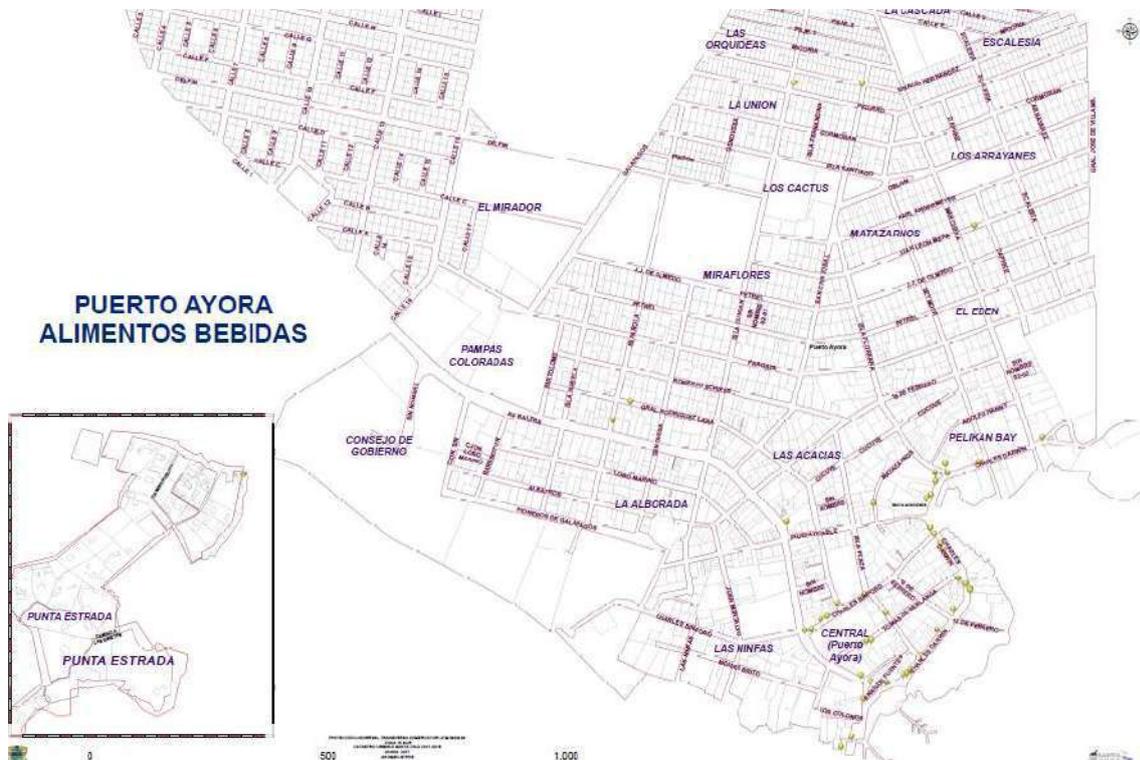


Ilustración 31 Distribución alimentos y bebidas, catastro MINTUR 2017 elb. GADSC

La evaluación y caracterización de los espacios turísticos, tiene en cuenta los 4 planos mencionados en la metodología (cap. 4) por lo cual se ha caracterizado el sistema como sigue:

El espacio turístico rural y natural es conectado parcialmente con la zona urbana, tiene una baja frecuencia de buses²⁴, acceso directo en taxi, y una pista para bicicletas no identificable y solo en el área principal. Esta área cuenta con la presencia de hotelería de varia naturaleza, pocos o casi ausentes restaurantes, fincas para ver tortuga de tierra con servicio de restaurante, pero solo ligado a vistas organizadas. El uso en el día es totalmente diferente del uso en la noche, donde el sistema no es usado, las actividades turísticas no son activas y el espacio regresa a ser utilizado por parte de los habitantes. Durante los fines de semanas el espacio se ve utilizado por los residentes y residentes temporales, por paseos o estadías de horas.

El espacio natural es usado sobre todo para excursiones (puntos los gemelos etc...), paseo en bicicletas o conocimiento de animales endémicos y se ha identificado un crecimiento constante. El espacio rural es usado para el conocimiento de las actividades productivas en las fincas o para encuentros entre amigos y familias los fines de semanas.

El espacio turístico urbano es el espacio más caracterizado por su uso, donde las sub zonas son bien definidas y caracterizadas, en un modelo clásico de uso (Lozato-Giotart, 1993), en función de su madurez, el espacio es utilizado principalmente en horas bien definidas, el uso es de tipo de restaurantes y compra

²⁴ Se está esperando la activación en la mitad del 2018 de las nuevas rutas de buses de transporte urbano

de souvenir, visitas a lugares bien definidos. El espacio se restringe exactamente en la línea frente al mar, del muelle de embarque hasta el molino, la conjunción hasta el centro Charles Darwin y el centro de interpretación cambia el uso del espacio. En el día es un espacio de pasaje y en la noche un espacio vacío. El espacio realmente usado por parte del turista es mal y subutilizado.

Espacio turístico costero incluye los atractivos de las playas y las zonas en uso múltiple con lo sitio de visita del parque, con una competencia compartida y utilizada en modalidad diaria, con estructuras conectadas con el sistema tierra, y el sistema de barco en el mismo tiempo.

Espacio turístico marino es de uso casi exclusivo de los turistas y legalmente manejado por la dirección del parque. Es el atractivo principal del destino turístico y construye el imaginario del turista a través sus animales que son el atractivo principal.

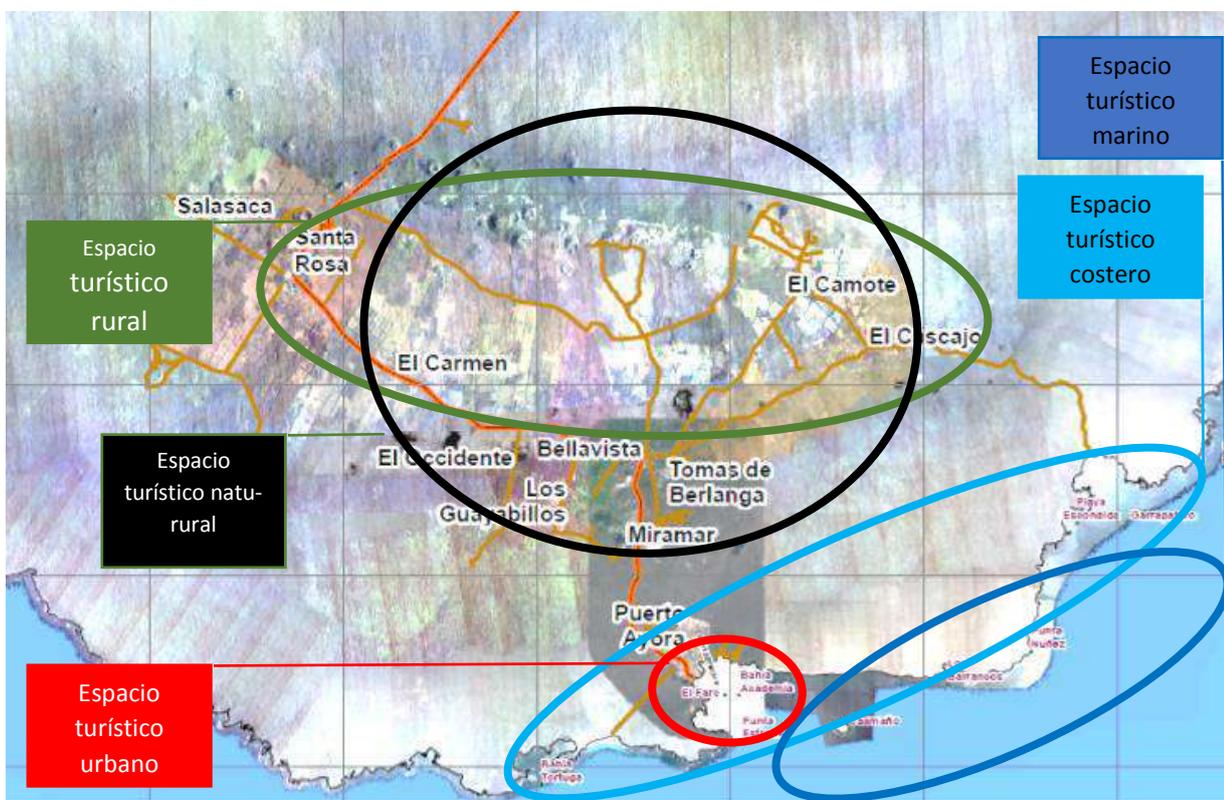


Ilustración 32 modelo espacial turístico, elaboración propia

En el sistema urbano se han encontrado los siguientes puntos críticos

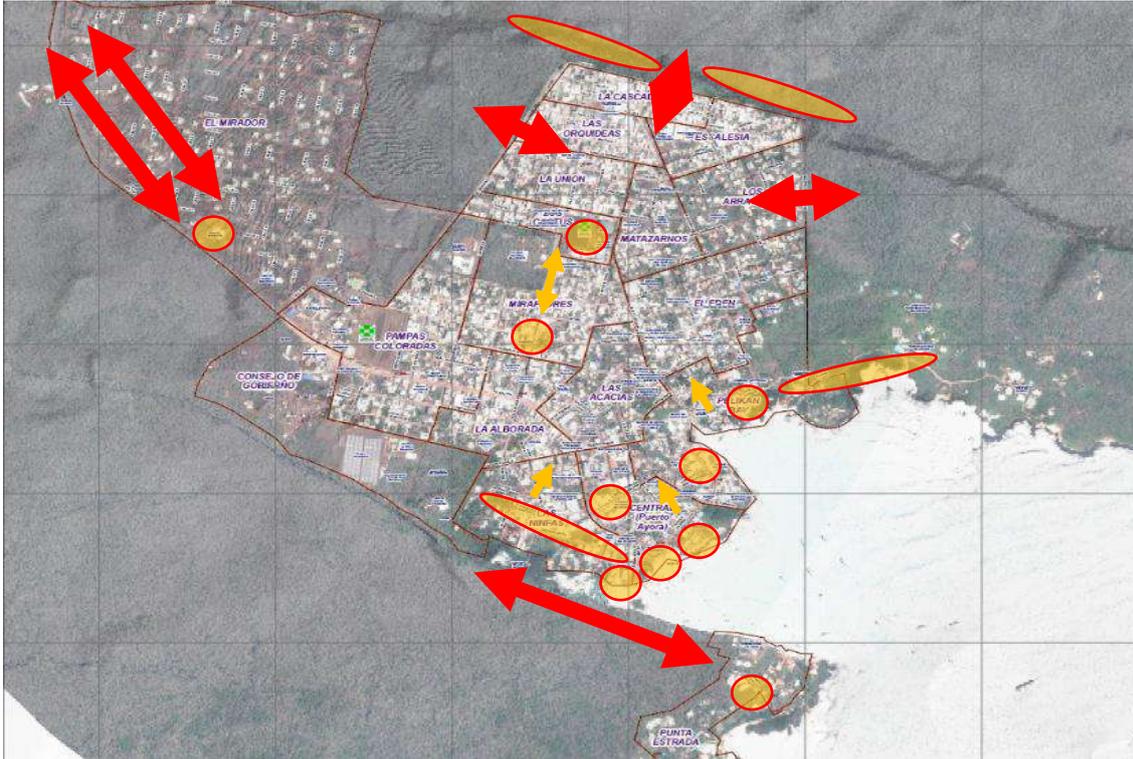


Ilustración 33 Puntos críticos y focales en la Ciudad

Donde se pone en evidencia las fragilidades de los espacios y su puntualidad, de lo evidenciado son evidentes usos ligados a una no conexión territorial, entre sistemas funciones y recursos, y la falta de

Las “Cabeceras” de Bellavista y Santa Rosa

De la evaluación de los planes cantonales parroquiales, es evidente la falta de datos a nivel territorial, y el uso de macro datos que no permite una visión sistémica y encadenada con PT Ayora, de lo evaluado es evidente que las dos unidades urbanas están replicando y reconstruyendo una segunda Pt. Ayora en espacio más pequeño más frágil y fragmentados, y no están evaluando su potencialidad en el sistema, el comercio resulta fragmentado y mixto en función de las necesidades agrícola urbana y turística, creando un espacio reducido que no puede especializarse.

Resumiendo: se pueden identificar espacio “especializados” pero no interconectados, si no solo a través del sistema de turismo de barco, no existe una visión sinérgica de crecimiento y una sistematización del sistema de interconexión, con una planificación de crecimiento conjunto a través de la inserción de estructuras, de sistemas de movildades, y también enlace entre actores turísticos, falta totalmente en el imaginario del turista el espacio rural y el antrópico en sus funciones de servicios.

5.2.4 Imaginario/internet

La evaluación de la imagen en el mundo líquido es fundamental para comprender como orientar el sistema en función de su imagen externa.

En la temporada de octubre noviembre 2017 se han analizado algunos blog y sitio especializado en evaluación de sistemas turísticos, con la finalidad de construir una idea sobre el imaginario ligado a Santa Cruz. En los *blogs evaluados* (10) y sitio especializado en venta de servicios turísticos, se ha evidenciado que el sistema Santa Cruz no es identificado, el destino que se vende es Galápagos y su naturaleza es decir una experiencia de vivir y ser naturaleza regresando a vivir una unidad entre hombre y natural, un acercamiento entre hombre y animales que quien vive el mundo moderno no tiene más²⁵.

El turista a pesar de tener los desafíos o problema “vividos” durante su experiencia de visita, encuentra que el estar en contactos con naturaleza y sentirse parte activa en un sistema natural llena su expectativa, y no da peso a los malos servicios o a la baja calidad del sistema.

Se puede, por lo anterior expuesto, y por la evaluación de los comentarios, identificar una percepción positiva del sistema en general donde las negatividades están conectada exclusivamente a los servicios, y en modalidad puntual, relativamente al sistema cultural de origen de los turistas.

Hay que poner en evidencia que la comunicación en los medios utilizado Googlemaps Wikipedia etc., crean en quien quiere buscar más informaciones de la isla, confusión siendo no muy claro y no describen la realidad del sistema por ejemplo en Wikipedia la isla y las informaciones sobre la isla son confundidas con las informaciones del archipiélago

https://es.wikipedia.org/wiki/Isla_Santa_Cruz_(Galápagos)

Malecón [editar]

El malecón principal de la Isla Santa Cruz se encuentra ubicado en la calle principal llamada Avenida Charles Darwin de Puerto Ayora. Fue inaugurado en el 2004 el cual se ha convertido en un lugar tradicional para los residentes. En las tardes todos los días juegan Volley y los niños disfrutan en el parque. A dos minutos encontramos el Muelle de los Pescadores llamado así porque se ofrece de manera directa y fresca el producto de los pescadores; se ha convertido en un lugar muy visitado por los turistas.^[cita requerida]

Cultura [editar]

En las islas Galápagos las mujeres son las que generalmente tienen que cuidar a sus hijos y hacer los quehaceres de la casa y la mayoría de los hombres trabajan como pescadores lo cual ha sido un recurso económico para la familia.

Las islas Galapagos fueron anexadas al Ecuador en 1832 y en las islas Galápagos solo son 4 islas habitadas por el ser humano que son: Santa cruz, Isabela, Floreana y San Cristóbal. Las islas Galapagos tienen una gran variedad de flora y fauna y hermosos lugares turísticos.^{9 10}

Deportes [editar]

En Galápagos la gente es muy cálida y amable, los hombres y los niños disfrutan de jugar fútbol o también volley.

Actividad económica [editar]

Los habitantes de la isla, viven del turismo, de la pesca y del cultivo. El turismo atrae unas 60.000 o 70.000 personas por año, dañando progresivamente el ecosistema de la isla. Se ha llegado a la práctica de pesca excesiva de pepinos de mar y langostas de parte de los pescadores.¹¹

Las actividades de los habitantes de estas islas es la pesca, turismo y el cultivo para la vivencia propia y del consumo local.¹²

Lugares turísticos [editar]

Los Gemelos son dos cráteres inactivos en la Isla de Santa Cruz, cerca del Canal de Itabaca.

Bahía Tortuga está situada en la isla de Santa Cruz, en las Galápagos, Ecuador. Puerto Ayora está a alrededor de 20 minutos a pie. En los manglares es muy común encontrar *Grapsus grapsus* Cangrejo multicolor caminando, *Amblyrhynchus cristatus* - Iguana, tiburones de arrecife de punta blanca y Tortuga de las Galápagos. Ocupa el décimo lugar en las mejores playas del mundo según *TripAdvisor*, y ocupa el segundo lugar en las playas de América del Sur¹³ El ingreso a la playa se da a través de un camino de 2.500 metros de largo y se debe iniciar y cerrar sesión en la oficina del Parque Nacional Galápagos.

Ilustración 34 descripción de Wikipedia de la isla Santa Cruz fecha de acceso 02 enero 2018 url: https://es.wikipedia.org/wiki/Isla_Santa_Cruz_(Gal%C3%A1pagos)

Por otro lado, Google maps crea en el imaginario común informaciones no correctas, como se puede ver de las imágenes.

²⁵ Los cual resultados detalle son reportado en ANEXO N° 5.2.4

El resultado es un sistema distorsionado no valedero que se compensa a sí mismo.

Resumiendo: la imagen de la isla por sí mismo no existe en el mercado es reconocida Galápagos, con un nivel de marketing y de posicionamiento muy sólido, solo pero por la experiencia de naturaleza, las informaciones recogida evidencian la baja calidad y pueden crear mucha confusiones en el turista que llega, además explican también la modalidad de vivir el Destino a bajo costo sin explicar riesgos entre otros, la satisfacción de toda manera es siempre alta y la única expectativa es la limpieza del hogar visitado.

5.2.5 El perfil del turista y el uso del espacio

Definir un perfil de turista en su comportamiento es una de las partes fundamental en la planificación turística. Comprender el comportamiento y la aptitud del turista más allá de su perfil de edad y precedencia²⁶, ayuda a definir y orientar la construcción del espacio y el enlace con los servicios y empresas turísticas.

Las necesidades de poner una etiqueta de comportamiento, ayuda a definir en manera mejor el sistema su potencialidad y desafíos, la construcción se basa en la clasificación del Organización Mundial del Turismo, se requerida que Turistas a nivel estadístico (2010) y por la planificación son todas aquellas personas que independientemente del motivo del viaje, se quedan a fuera de su residencia habitual por entre el año. Por lo anterior expuesto, no se utilizará la clasificación migratoria de ingreso del CGRE

Desde el punto de vista analítico, se reconoce una variedad de figuras turísticas (incluso si no hay evidencia de variedad encontrada en los centros turísticos de primer nivel o "maduros"), que expresan diferentes expectativas y comportamientos de viaje y, en cierta medida, presentan un uso diferente del espacio turístico. El abordaje a la segmentación de la demanda aparece como un enfoque importante, tanto porque permite comprender (y posteriormente elegir) las diferentes tipologías turísticas (punto de vista del marketing), como porque permite tener indicaciones sobre la gestión "física" del territorio, con un enfoque que se vuelve "urbanístico" cuando pasa a sus aspectos de gestión.

Turismo "Tránsito": su nombre es funcional, con esta definición se identifican los turistas que utilizan la isla de Santa Cruz esencialmente como un momento de "paso" ya que se dirigen a otros destinos; dentro de él, se encuentran categorías muy diferentes:

1) Turistas que tienen su destino a otras islas o que prevén la construcción de un circuito que incluye varias islas, con un tiempo de estadía en Santa Cruz muy pequeño o completamente ausente;

2) Turistas cuyo principal destino es el crucero; también en este caso el compromiso infraestructural de la isla es alto pero la permanencia es relativamente marginal, limitándose al tiempo físico de llegada y cruce o posiblemente a un número muy limitado de días de estadía.

En ambos casos el impacto en la isla parece extremadamente alto gestionando todos los tránsitos y la logística mientras que las consecuencias económicas parecen extremadamente marginales, no solo por la falta de compromiso de las estructuras turísticas locales, sino también porque el turismo esencialmente es "empaquetado", donde los recursos locales son los últimos beneficiarios en la construcción de la cadena de valor del producto. En consecuencia, el compromiso de los recursos territoriales parece limitarse a un número limitado de puntos de atracción (Malecón, C. Darwin, Grietas, Playa Tortuga).

²⁶ se vea por mayor detalle los informes del observatorio de turismo

Turismo "residencial/terrestre", es decir, aquel cuyo principal destino es Puerto Ayora y sus instalaciones; el compromiso de las estructuras locales parece ser más significativo, con una probable segregación funcional entre el turismo nacional e internacional por categoría de oferta hotelera; también en este caso el turismo acuático está muy presente, en este caso con las excursiones diarias, ya que siempre es relevante la primavera "exploratoria" (no podemos hablar en el caso particular del "turismo costero" si no es por parte del componente interno); también en este caso hay un turismo "empaquetado" (completamente producido por operadores turísticos exógenos) o "semielaborado" (es decir, donde solo se compran servicios básicos, mientras que solo los componentes "de relleno" del experiencia de visita). Esto explica la fuerte proliferación de las llamadas "agencias de viaje" locales, de hecho, minoristas / intermediarios de servicios de embarcaciones, reproducidas de manera absolutamente anómala y excesiva con respecto tanto a los servicios ofrecidos como a la demanda real.

La experiencia del barco no es solo el fenómeno exploratorio sino también la incoherencia relativa de las oportunidades de turismo terrestre. Esta incoherencia surge de la disponibilidad real de espacio en la isla (en parte preponderante, parque nacional inaccesible), pero también es atribuible a una explotación deficiente de la comunicación de los recursos presentes (hasta ahora poco estimulados, dado la pasiva aceptación, del recurso primario que inspira la imagen galapagueña, y ante la explosión de una solicitud diferente a la tradicional).

Turismo "informal": está representado por lo que comúnmente se conoce como " mochilero "; apenas embalado, se comporta esencialmente como un aventurero hágalo usted mismo y, de hecho, informal; se mueve comprando servicios de transporte y recurriendo a la hospitalidad de precio medio-bajo y activando otros recursos turísticos (tiendas, restaurantes) en la misma categoría. No siempre la aspiración a un precio bajo es la motivación de este tipo de turismo, pero también existe la voluntad de experimentar aventuras y un contacto más sincero con la realidad local.

Muy a menudo esta categoría no pertenece simplemente a "coleccionistas de sitios" sino que tiende a regresar, aunque en tiempos lejanos y de otras maneras. Estos son grandes consumidores de recursos "terrestres", generalmente de baja calificación: el sorprendente crecimiento de estas estructuras (tanto de alojamiento como de restauración) parece estar estrechamente relacionado con esta categoría; sin embargo, cabe señalar que precisamente por esta razón hay un crecimiento en el número de turistas, no necesariamente registrados en términos de rotación, una tendencia particularmente peligrosa, ya que el consumo de recursos es en cualquier caso comparable a otras categorías de turistas.

Turismo "científico": con esto definimos a todas las personas que se desplazan por la isla con motivaciones relacionadas con la investigación científica, la conservación, etc., que, aunque no pertenecen al perfil del turista tradicional (se considera como la persona que no lo hace) movimientos por razones profesionales) no puede considerarse directamente como un "trabajador" o "operador" local, dados los métodos de entrega del trabajo (voluntariado, cooperación, estudio, etc.). Obviamente, el período de residencia es particularmente largo, y los comportamientos son los típicos de la residencia local, aunque con las debidas diferencias. Sin embargo, es un componente particularmente importante desde el punto de vista económico, ya que tenemos un alto nivel de lealtad y permanencia: este tipo particular no será tratado, no solo porque es difícil de clasificar e identificar, sino también porque la presencia y el control de estas actividades dependen de acuerdos internacionales, relaciones interuniversitarias, etc. que están más allá de la competencia de gestión administrativa y administrativa.

Por otro lado, también hay que incluir el **turista excursionista**, es decir los residentes o residentes temporales o transeúnte que permanece en la isla utilizado por la mayoría su espacio terrestre en función de las relaciones sociales desarrolladas, y en función del nivel cultural y del área geográfica de proveniencia. El uso de lo espacio por parte de esta categoría es muy bajo, las áreas más utilizadas son

los espacios costeros y el área rural y la natural, por la mayoría lo espacio, y todos los espacios relacionados con actividades deportivas.

El doble papel territorial/turístico de Santa Cruz por un lado actúa como un centro para los flujos a otras islas o para el turismo de cruceros, una función que tiene poco impacto económico directo con la realidad territorial ya que representa solo un flujo de tránsito (o limitado permanencia), que sin embargo usa intensivamente las estructuras existentes (desde el aeropuerto, hasta el muelle y la logística de los barcos); por otro, representa un destino final, es decir, un lugar que sirve como punto de residencia y punto de apoyo para la visita y exploración de otras áreas; es una función que logra capturar una mayor proporción del gasto turístico total, ya que está más conectado a las infraestructuras.

El problema que surge es el de una división de recursos entre estos dos sistemas, probablemente para reequilibrar: mientras que el sistema de turismo de cruceros se presenta como un sector maduro consolidado, también en sus relaciones internacionales, y está dirigido a las bandas de alta capacidad de los gastos, el de la tierra tiende a expandirse más rápidamente, pero no encuentra una expansión igual de recursos económicos, y dificultad para posicionarse, también debido a la ausencia de un suministro adecuado, no preparados para enfrentar diferentes tipos de turismo de los que tradicionalmente albergaban.

Estas son declaraciones que se derivan de un enfoque analítico basado en la experiencia, ya que los datos económicos son difíciles de obtener. La única información disponible en este sentido es la distribución de los gastos (en \$) de turistas en 1991 y 2006 (Epler, 2007), que en la tabla siguiente muestra cómo el sistema económico aún está muy desequilibrado con respecto al agua, a pesar de los adelantamientos por parte de las estructuras terrestres, aún más evidente en los últimos años. De hecho, solo el 16% del gasto se asigna realmente a los recursos turísticos "terrestres"

Tabla 4 Distribución económica del sistema tierra y barco fuente

MILLONES OF \$		
	1991	2006
ALOJAMIENTO	1,1	10,73
TOUR DE BARCO	19,6	120,50
GASTO EN LA ISLA	na	12,04
TOTAL	20,7	143,27

Ilustración 35 Estudio de Epler 2007²⁷

Las siguientes tablas muestran un desglose de los diferentes tipos de turismo identificados (con la excepción, como se dijo del turismo científico ") de los impactos: sobre el uso de los servicios turísticos. Como podemos ver, el impacto económico en los servicios terrestres es muy diferente según los diferentes tipos, a pesar de tener elementos comunes (especialmente logísticos), ver al turista residencial más involucrado en el uso de tales instalaciones en el medio ambiente.

Como consecuencia, el impacto en los sistemas ambientales es mayor en este tipo de turistas, especialmente en lo que respecta al sistema de servicios, la cuestión de los impactos en los ecosistemas naturales es diferente, donde el turismo de cruceros impacta (aunque controlado por la acción reguladora del Parque) cada vez más; en cambio, el impacto en el ecosistema social es positivo, donde

²⁷ Hay que poner en evidencia que esto es el único estudio publicado sobre el valor económico del turista y su capacidad de gasto, de los flujos evidenciado parece que el valor como % no debería ser cambiado mucho.

la interacción es mayor; en las interacciones sistémicas, donde las profundidades del turismo de cruceros y terrestres están claramente diferenciadas.

Tabla 5 Uso de los servicios de parte de las varias categorías de turistas

USO SERVICIO	TIPOLOGÍA	A	B	C	D	E
Movilidad terrestre	Bus	■	■	■	■	■
	Buseta	■	■	■	■	■
	Taxi	■	■	■	■	■
	Terminal terrestre	■	■	■	■	■
Servicios Marini	Muelle turístico	■	■	■	■	■
	Barcos de cabotaje	■	■	■	■	■
	Barcaza	■	■	■	■	■
	Barco Crucero	■	■	■	■	■
	Barco por tour diario	■	■	■	■	■
	Otro tipo buceo vivencial etc.	■	■	■	■	■
Alojamiento	Estructuras autorizadas	■	■	■	■	■
	Alojamiento propio	■	■	■	■	■
Alimentación	Alimentación Turística	■	■	■	■	■
	Alimentación local	■	■	■	■	■
Atractivos	Malecón	■	■	■	■	■
	Atractivos locales	■	■	■	■	■
Servicios	Agencia de viajes	■	■	■	■	■
	Tiendas/suvenir	■	■	■	■	■
	Otros servicios	■	■	■	■	■

nulo		bajo		medio		Alto	
------	--	------	--	-------	--	------	--

Tabla 6 Impactos potenciales para la tipología turística

IMPACTO ESTIMADO	SISTEMA	A	B	C	D	E
RECURSOS	Movilidad					
SUMINISTRO	Agua					
	Alcantarillado					
	Electricidad					
	Basura					
	Materiales construcción.					
	Combustible					
MEDIO	Ecosistemas terrestres					
AMBIENTE	Ecosistemas marinos					
	Impacto social					

nulo		bajo		medio		Alto	
------	--	------	--	-------	--	------	--

Tabla 7 Interacción potencial sistémica

INTERACCIÓN SISTÉMICA	A	B	C	D	E
Aeropuerto					
Ruta Canal Baltra					
Terminal terrestre					
Muelle turístico					
Malecón					
Atracciones costeras					
Atracciones marinas					
Atracciones terrestres					

Actividades comerciales



nulo		bajo		medio		Alto	
------	--	------	--	-------	--	------	--

Dadas estas tipologías, las formas de "segregación espacial" también son identificables por encima de la hospitalidad:

El turismo de tránsito afecta muy poco al territorio, más no, en el área inmediatamente al lado del agua o en áreas también distantes de él, sin embargo en estructuras de alto nivel cualitativo (ellos mismos a menudo equipados o coordinados con barcos, trabajando así en una diferenciación vertical del producto, que permite una agregación en la formación de la cadena de valor) en el área próxima al paseo marítimo e inmediatamente al lado de las estructuras costeras, la mayoría de las presencias de turistas definidas como "Residenciales" probablemente estén concentradas; también desde el punto de vista urbano es el área donde se concentran la mayoría de los hoteles y la receptividad "histórica".

A esto se debe agregar el área de punta Estrada (consolidada históricamente, incluso si ahora con problemas de integración evidentes) y el área rural (donde hay estructuras esporádicas, incluso si son del más alto nivel, generalmente asegurando altos estándares de calidad y altos niveles de servicio, incluso este con problemas de integración, aunque a una escala diferente); el turismo definido como "científico" encuentra una concentración particular en la parte noreste del asentamiento, donde se encuentran varias comunidades vinculadas a la actividad de Charles Darwin; finalmente, el llamado turismo "informal" encuentra espacio en toda el área residencial detrás (con la excepción de las nuevas subdivisiones en progreso), que ofrece puntos de hospitalidad prácticamente en todas partes.

Por otro lado, es en esta área que se ha observado el fenómeno del cambio de uso en la función turística, no solo de edificios enteros, sino también a través de la división de la misma unidad con los ingresos de las habitaciones que se alquilan (esencialmente turistas). Dada su particularidad, estas estructuras apuntan al turismo "informal", que vive de "boca en boca" de información obtenida localmente (taxistas, amigos, etc.), ya que no es posible realizar acciones de comunicación y colocación de nivel superior.

Este tipo, debido a sus características y dimensiones están cambiando lentamente el perfil del sistema de demanda/suministro del área, tendrá que ser objeto de una reflexión más cuidadosa, como el de mayor impacto urbano, pero también socio económico, dada su difusión extremadamente rápida. Se podría hablar de un verdadero "hotel difuso", no solo por sus características espaciales, sino también por el hecho de que nace de una comunidad y se gestiona mediante interacciones colectivas, programáticas y programables

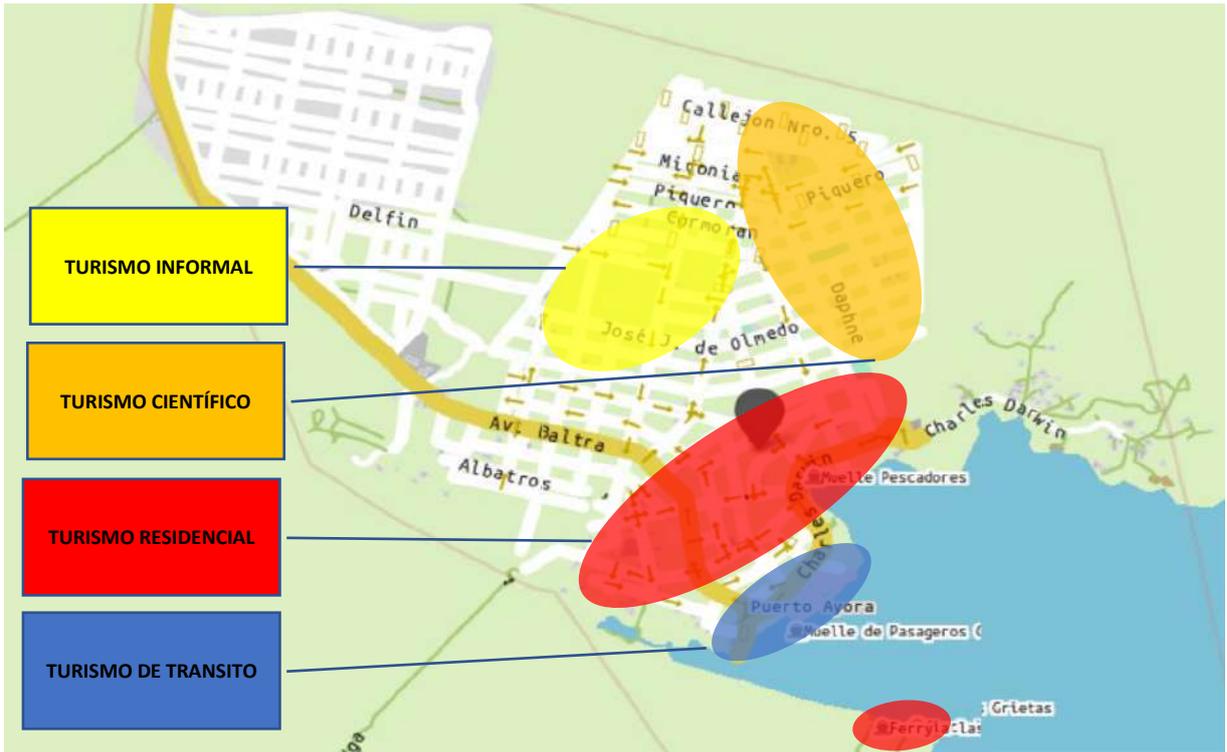


Ilustración 36 Esquema de la distribución de hospitalidad prevaeciente por tipo de turista

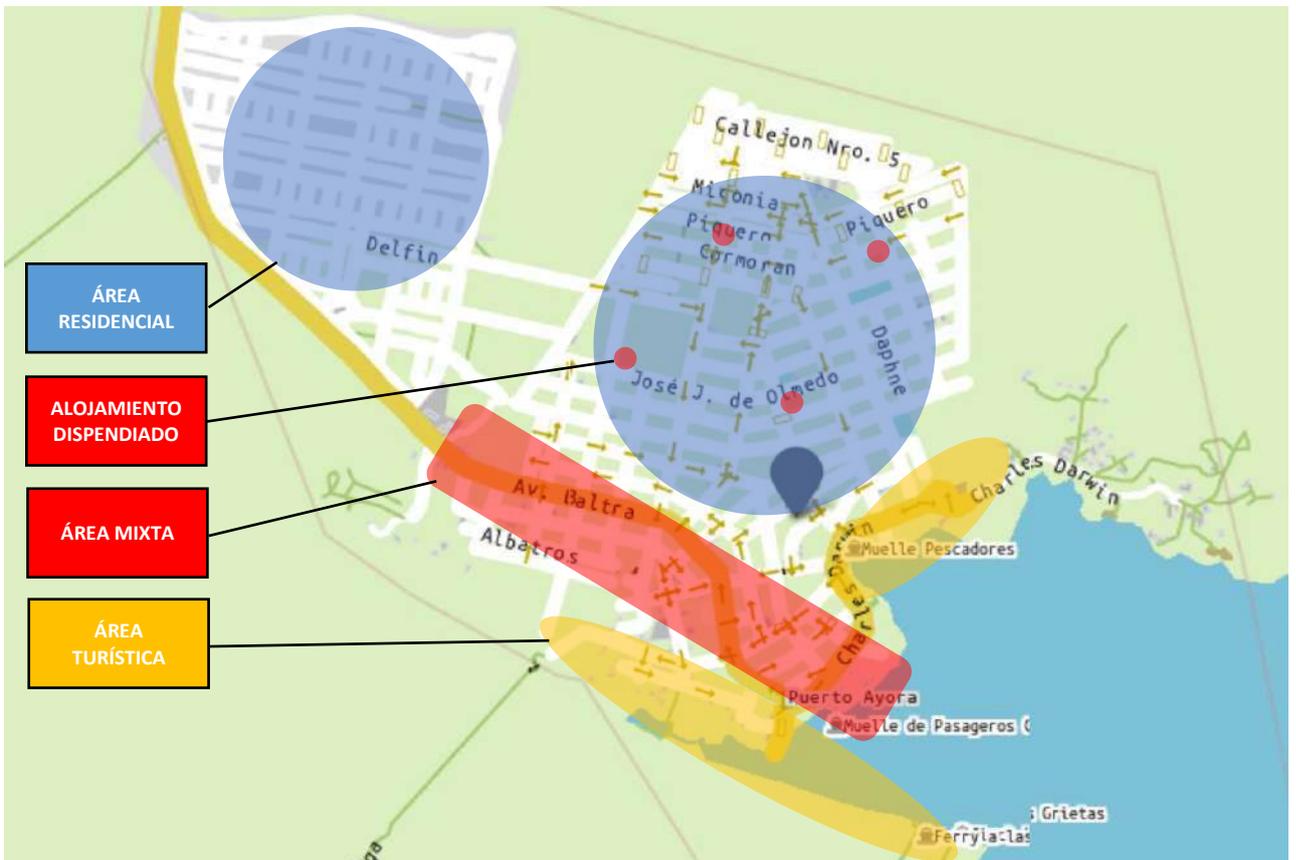


Ilustración 37: Esquema del uso del espacio, de sus conflictos, de los flujos turísticos

El esquema anterior muestra el uso del espacio urbano por los flujos turísticos generales, las principales consideraciones se pueden resumir de la siguiente manera: el área turística real (tanto de residencia como de frecuentación) parece estar muy comprimida en un espacio limitado a lo largo del malecón, que también presenta fracturas y discontinuidades físicas / funcionales (como hacia Punta Estrada).

Esto muestra una percepción de falta de atractivos y un bajo nivel de servicio, también porque el suministro a lo largo de esta área está profundamente estandarizado y tiene bajos niveles de diferenciación. La estrechez también implica la coexistencia de funciones que entran en conflicto entre sí (servicios a la población, servicios a turistas, servicios de transporte, etc.), que actualmente no crean dificultades particulares, pero que seguramente llevarán a una degeneración futura y que, sin embargo, agudiza una imagen de precariedad y desorganización, perjudicial para los turistas de alto nivel y desorientador para los usuarios de "tierra".

También se debe enfatizar cómo persisten una serie de funciones que de hecho limitan no solo la vista de la costa sino también su uso proactivo, funciones muy a menudo exclusivas (policía, marina, escuelas, etc.). Una acción que parece importante es la integración de estos espacios siguiendo un rediseño con reasignación de las funciones mencionadas, estos conflictos son particularmente evidentes en el área del Muelle Turístico (donde se concentran casi todas las funciones urbanas).

También se encarna un eje de funciones turísticas urbanas, representado por la parte terminal del Baltra; el uso mixto es extremadamente interesante para permitir un intercambio entre población y residentes (contaminación que es extremadamente buena para un turismo como el galapagueño, que todavía tiene que descubrir por completo una función de apoyo a la primaria dada por los recursos ambientales).

Las condiciones físicas y funcionales no son, homogéneas y las actividades coexisten en marcado contraste con el uso turístico, junto con edificios/lotés abandonados o precarios que, además de degradar el contexto, crean fracturas en la oferta turística y entonces el eje global atractivo, cuya descongestión no debería ser sólo en el área de la caminata costera; finalmente, se evidencia un proceso de transformación turística de la zona residencial, con una proliferación de posibilidades de alojamiento y establecimientos comerciales (pero también de agencias de viaje), hecho que, si por un lado, amplía el área turística por otro lado, abre contextos urbanos a funciones que no están programadas adecuadamente en niveles de suministro que antes no se usaban, un hecho que puede socavar tanto el sistema turístico como la prestación de servicios: este tema se explorará más adelante.

Resumiendo: el comportamiento del turista en el espacio se puede bien definir, su uso del espacio pone en evidencia una fragmentación de lo mismo con impactos de varia naturaleza, existe también una necesidad de reorganizar el espacio, en manera física con la finalidad de valor la zona urbana periurbana y rural, con la finalidad de guiar el comportamiento del turista mismo, su perfil es medio alto como edad con baja posibilidad de gasto pro quien se pone en tierra.

5.2.6 Sistema turístico local.

El destino Santa Cruz es un sistema complejo por sus dinámicas.

La aplicación del modelo SLOT, se basa en un multi-análisis y evaluación de los anteriores resultados, en los tres planos diferentes. Recursos de los sistemas antrópicos, empresas e imaginario; además, se evalúan las conexiones destino y su crecimiento en función de las teorías enunciadas en el capítulo 4.

La evolución del sistema de tierra respecto al crecimiento de Buttler se debe poner en un nivel muy diferente de lo de agua, como evidenciado anteriormente, como se puede ver de la imagen ilustración XX)

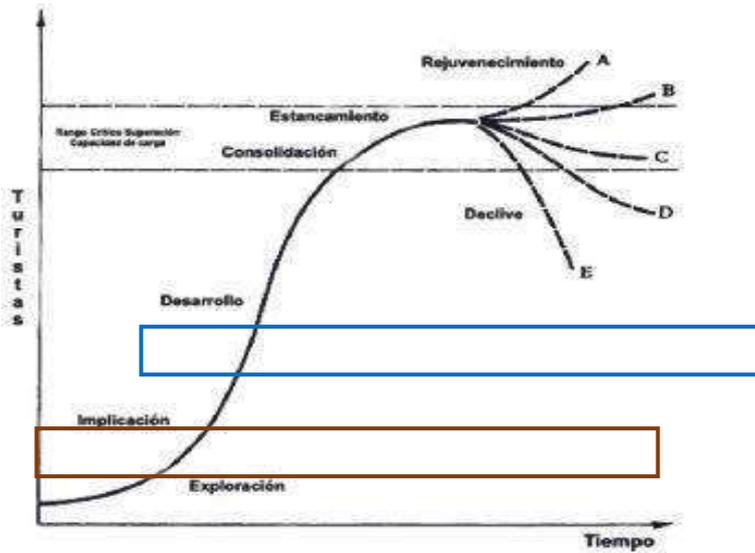


Ilustración 38 Ubicación de los sistemas de agua en tierra en el modelo de Butler elaboración propia

Por otro lado, aplicando el modelo de Miossec, en el caso del uso del destino marino los turistas saben identificar bien el sistema y sus relaciones, tiene además la ayuda de un sistema de guía sumamente organizado y capacitado, que permite la interpretación de este espacio, en función del sistema cultural de llegada del turista, facilitando el acceso a las informaciones también con el idioma.

Por aquella que es la percepción del sistema de tierra, resulta casi no serlo, se vean los comentarios en lo blog por parte de los turistas ([anexo Mundo liquido](#)), por ejemplo, se desconoce el medio biológico, se nombra como foresta la zona del bosque del parque, no se comprenden las distancias en la ciudad que aún es un sistema no percibido, no comprenden las relaciones entre zona rural y urbana, a causa del cierre geográfico es menos percibido de parte del turista. Si se quiere comparar el desarrollo del sistema turístico de tierra y agua según el modelo de Miossec (Ilustración 39 sistema turístico de tierra y agua según el modelo de Miossec) también las dos áreas son totalmente diferenciadas, y se pueden colocar en la siguiente manera el esquema de Miossec:

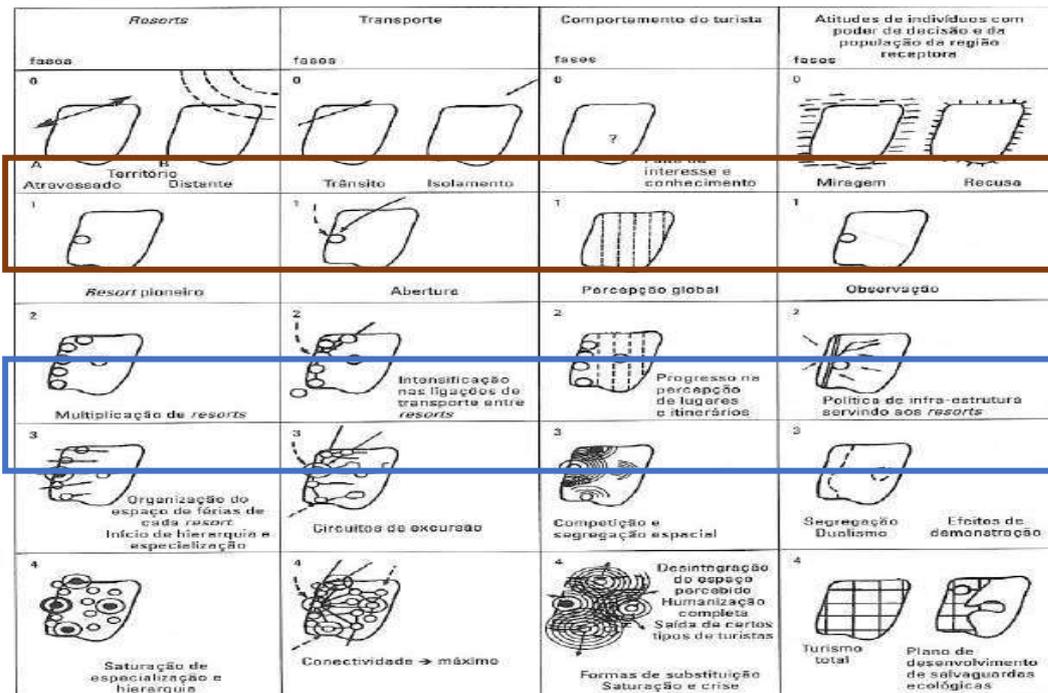


Ilustración 39 sistema turístico de tierra y agua según el modelo de Miossec, elaboración propia

Con la finalidad de comprender la posibilidad de crecimiento turístico real del destino se debe además comprender sus conexiones geográficas siendo un sistema insular dependiente totalmente del continente, no puede abrirse directamente al sistema externo y ser sujeto a una variable no controlable, (autorización de rutas de aviones, capacidad de gasto del turista de origen etc...) directamente del sistema empresarial presente en la isla.

De toda manera el sistema “Destino Santa Cruz” en general depende de un nodo geográfico también no manejable, por parte de las pequeñas empresas que componen el sistema de tierra, es decir el ingreso de turistas a nivel nacional, por aeropuertos de Quito y Guayaquil.

Este nodo se refiere al limitante de llegada de turistas libres que no son conexo con un paquete de viaje, organizado por parte de *tour operador*, ligados al sistema barco. El bajo número de vuelos limita la cantidad de potencial turistas que pueden llegar al destino. Además hay que tener en cuenta la limitantes de los precios, del análisis hecha por parte de la asociación hotelera de Quito (FENACAPTUR & Metropolitano, 2017), de lo cual resulta que área de origen turística como Europa tienes limitada en el acceso de compra de aviones por alto valor, de otro lado el mercado americano es más favorecido, entre los mercados extranjeros.

Si se analiza el crecimiento turístico interno, se ve como la apertura de nuevos operadores internacionales ejemplo LAN o AirEurope entre otros, ha influenciado directamente en la llegada turística, y su crecimiento. El gráfico muestra que el sistema tiende a comportarse en la misma modalidad en los últimos años, en promedio, el 26% de las llegadas (en rojo la llegada a Nacional y en azul la llegada a Galápagos).

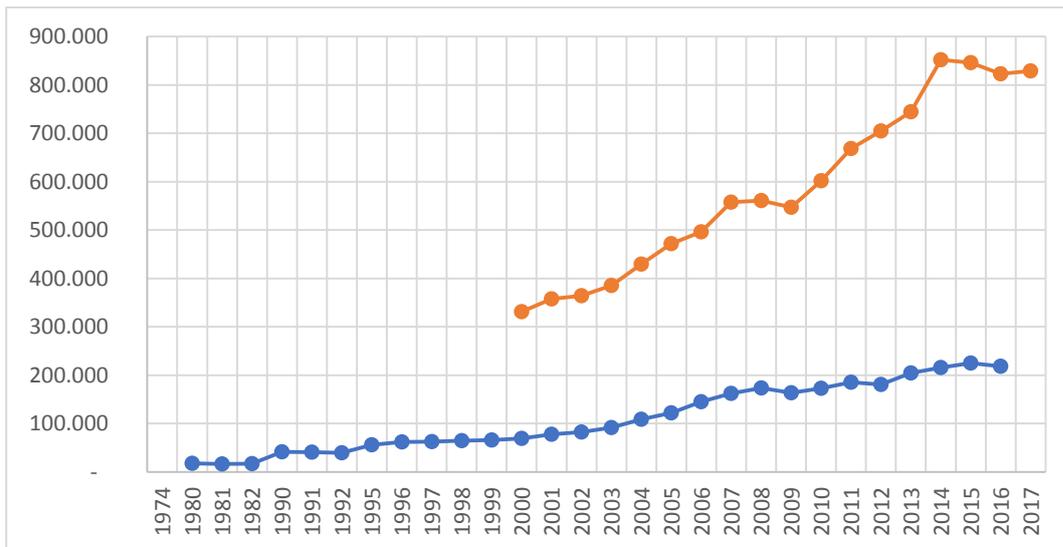


Ilustración 40 Comparación entre la llegada nacional e internacional elaboración propia

Hay que tener en cuenta que el valor de la llegada, es el valor oficial comunicado por parte del MINTUR en su sitio web de estadística el cual, en el último acceso corresponde a mayo 2018. Se ha tomado el valor de llegada de viajeros identificando el valor más bajo entre llegada y salida, se ha también limpiado de los datos de Venezolanos, Colombianos, Peruanos, Cubanos, el valor relativo a los años 2013 hasta el 2015 incluyen también la migración interna de los españoles y se ha decidido de no limpiar el sistema del dato españoles porque resultan ser un buen mercado interno, y porque muchos ecuatorianos viajan con pasaporte español.

Por lo tanto, cualquier estudio de mercado ligado a las potencialidades del mercado de turistas extranjeros, no es realístico a causa de esta variable, siendo la apertura geográfica la primera variable que tener en cuenta en un sistema insular y no manejable por parte de este, LA política de abrir rutas en el exterior y la llegada a nivel nacional de compañías a bajo costo Ryan air y blue jet, puede a lo largo causar el ingreso de un numero siempre más elevado de turistas con un perfil bajo (mochilero) que no darán rentabilidad al sistema.

Su colocación en el sistema insular identifica una isla que se conecta, como nodo interno primario de ingreso, y despacio de turistas²⁸, es decir, el aeropuerto de baltra que da el 79% de las llegadas (MINTUR 2017), la facilidad de acceso al sistema insular, ha en los años ayudado a la conformación de sistemas empresariales, por lo cual Santa Cruz es la isla que concentra más emprendimientos turísticos.

²⁸ La falta de una trazabilidad de movimiento del turista define muy complicado dar indicaciones, se están solo haciendo macro-identificaciones del sistema

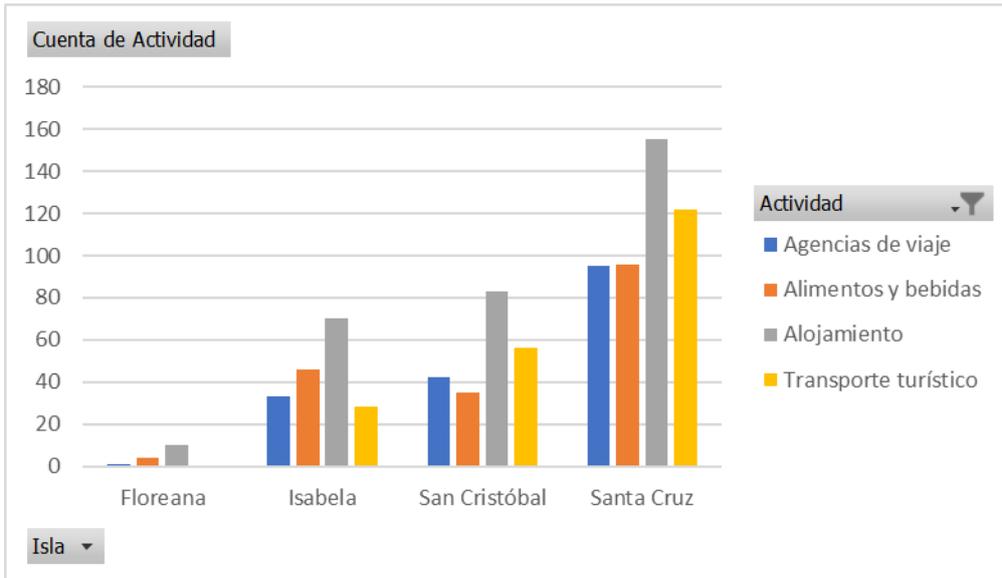


Ilustración 41 Distribución empresarial entre islas elaboración propia

Por lo que son los sectores específicos:

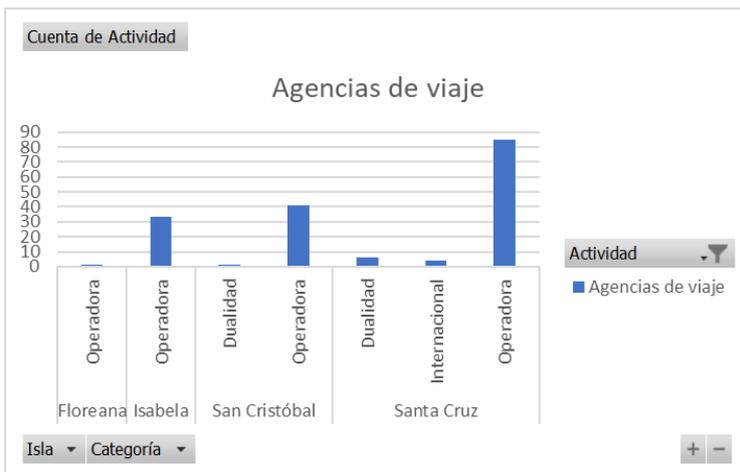


Ilustración 42 Caracterización entre islas de las agencias de viajes

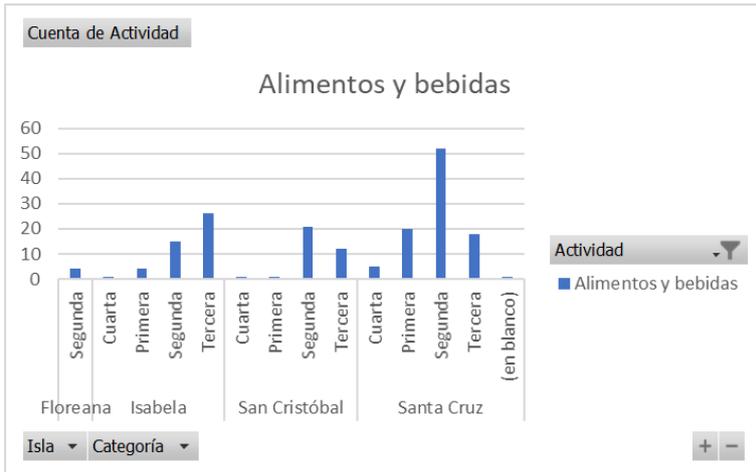


Ilustración 43 Caracterización entre islas de alimentos y bebidas elaboración propia



Ilustración 44 Caracterización entre islas de alojamiento elaboración propia

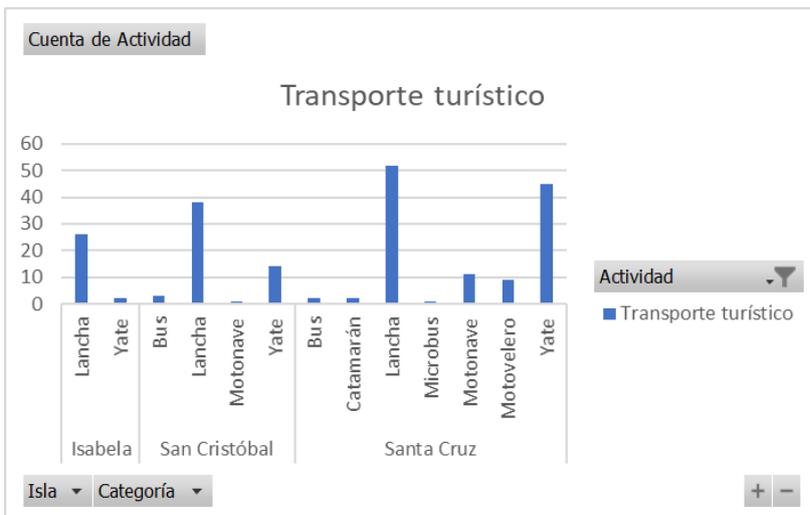


Ilustración 45 Caracterización entre islas de los sistemas de movilidad elaboración propia

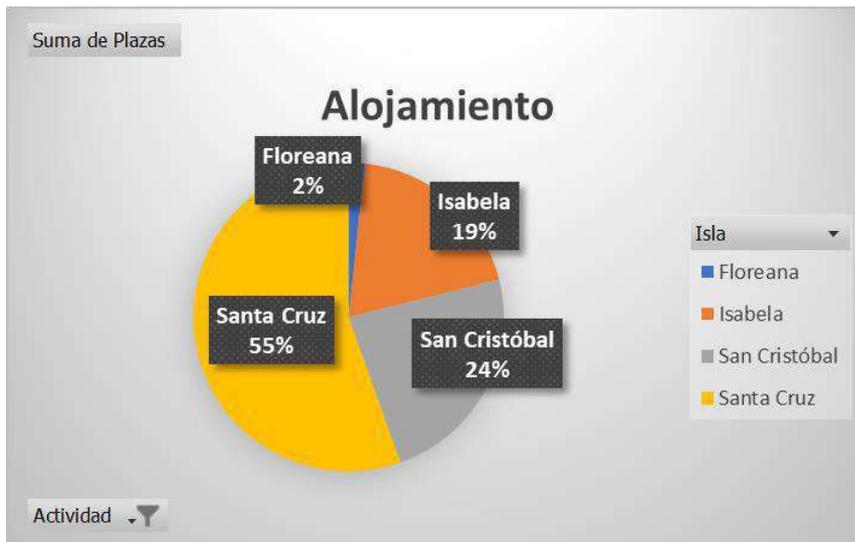


Ilustración 46 Distribución de la capacidad receptiva elaboración propia

De las, Ilustración 42, Ilustración 43, Ilustración 44, Ilustración 45, es evidente que:

- Santa Cruz es la isla con el mayor número de establecimiento y de calidad mejor, al respecto de las otras, por su naturaleza se coloca en la más apta a recibir turistas de alto nivel.
- Los barcos hoteleros es la colocación entre islas, es simplemente la base de operaciones y oficinas, su colocación identifica la facilidad por parte de la empresa de manejar las operaciones, esto identifica que la isla es conectada con un sistema más amplio de logística, a la cual las otras no tienen acceso
- El alto número de lancha, pone por otro lado en evidencia la funcionalidad de nodo de conexión y movilidad de los turistas en llegada y salida a otro destino del archipiélago.
- Santa Cruz además tiene la mayor capacidad receptiva potencial de la isla, que pero, por otro lado evidencia un uso más intensivo del suelo, y de los recursos

La evaluación del destino y su sistema turístico local, como anticipado en el capítulo 4, se inserta en las siguientes hojas.

Los indicadores fueron elegidos, por su cofinancia en la emisión por parte del MINTUR, su capacidad de ser manejado a largo plazo, y repetición temporal.

La lectura del sistema debe tener cuenta de la distribución geográfica ya descrita en párrafo 5.2.3.

Se ha decidió crear tres esquemas:

1. Un esquema general que de una tendencia de lo que está pasando en general en la isla, en termino de caracterización empresarial dimensión y peso entre ellos, incidencia en el uso de recursos del turista.
2. Una evaluación del sistema turístico de la parte rural
3. Uno de la zona urbana por su diferente naturaleza, y uso por parte de los turistas

El sistema turístico local por lo tanto se puede caracterizar en la siguiente modalidad a través de indicadores claves elegidos para caracterizar el sistema.

Tabla 8 SLOT DESTINO elaboración propia

SLOT DESTINO	2017	% PESO REL
tasa de ocupación barco crucero		93%
tasa di ocupación plazas		38%
alojamiento tierra	154	38%
alojamiento barco crucero	84	21%
agencia de viajes	85	21%
restaurantes bares	80	20%
plaza tierra alojamiento	3805	66%
plaza barco	1920	34%
empleados tierra	833	36%
empleados barco crucero	793	35%
empleados agencia de viajes	237	10%
empleados alimentación	423	19%
mesas alojamiento	320	19%
mesas barcos	537	32%
mesas alimentación	812	49%
agencia nacional	5	6%
agencia internacional	4	5%
agencia operadora buceo	15	18%
agencia operadora	71	84%

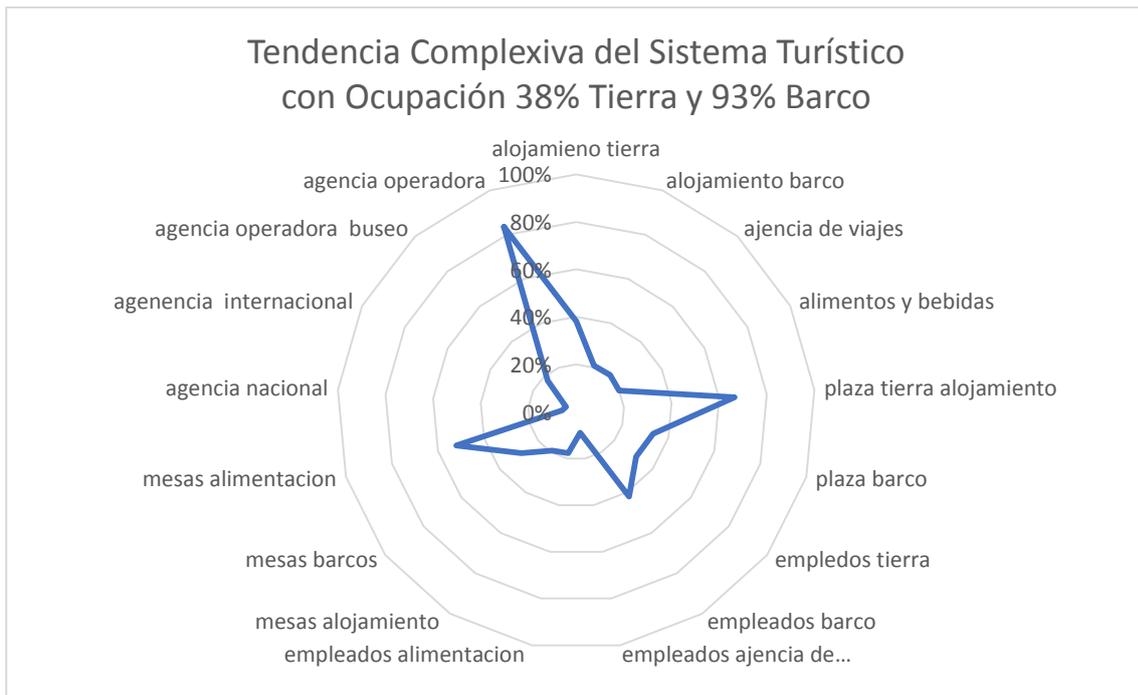


Ilustración 47 Sistema Turístico local Santa Cruz elaboración propia

El sistema Turístico se ha reconstruido en la siguiente modalidad (Tabla 8, Ilustración 47) se han identificado las estructuras turísticas empresarial y su caracterización técnica, con la finalidad de comprender las potencialidades y los desafíos generados. Los indicadores insertados derivan del catastro oficial del MINTUR al septiembre 2017, fecha de inicio de esta consultoría, se han normalizado entre sectores con la finalidad de comprender, el peso e incidencia de uno entre otros, las dinámicas que ellos describen.

Del grafo de tendencia se puede deducir que, basándose en una ocupación en tierra del 38% y en barco en promedio del 93%, el sistema resulta totalmente desbalanceado en tierra, con sobre oferta no utilizada se comparan el número de empleados, que identifican también una alta calidad por el tamaño mismo.

Con este índice de ocupación, el sistema resulta totalmente desbalanceado entre tierra y agua aunque exista un 68% de llegada a tierra no es aún suficiente para hacer funcionar en manera óptima cobrar la oferta instalada, del sector mismo.

Es necesario para caracterizar los efectos de la ocupación de las empresas turísticas con la finalidad comprender su incidencia en el sistema territorial.

Normalmente se eligen más indicadores para la caracterización, pero la mala calidad, o ausencia de los datos a la fecha se no permite utilizar algunos indicadores estratégicos, datos comunicación PEA etc...

Se ha decidido por lo tanto de usar solo el valor de consumo agua, desecho y energético.

Tenido en cuenta que a la fecha son estimas y no valore correspondiente a la realidad del sistema.

Calculo consumo agua: Fuente datos empresas públicas de agua, dato calculado como promedio de consumo sobre la erogación del servicio a nivel anual, valor por residente POB 160 lt/ diario, valor por turista residente en hotel, HOT 500 lt/diario fuente (LCA Green hotel 2005), otro incidencia en el consumo de agua analizando los estilo de vida y la composición del sector es el uso por restaurantes en

lo cual regresan los usuarios de los barco, se ha calculado contando todas las aplazas de barco , haciendo el promedio y calculando 4 barco en rada cada día común único uso del restaurante, pro un consumo pax de 70 lt diarios

SISTEMA DE RECURSOS

Tabla 9 Elaboración índice de consumo con ocupación al 38%

SISTEMA DE SERVICIOS		CONSUMO POP	CONS HOT	CON BAR	TOTAL	CONS POP	CONS HOT	CON BAR
		Consumo agua	1.979,04	722,95	107,17	2.809	70%	26%
Energía consumos								
desecho producción		5.071,3	592,8	534,20	6.198	82%	10%	10%

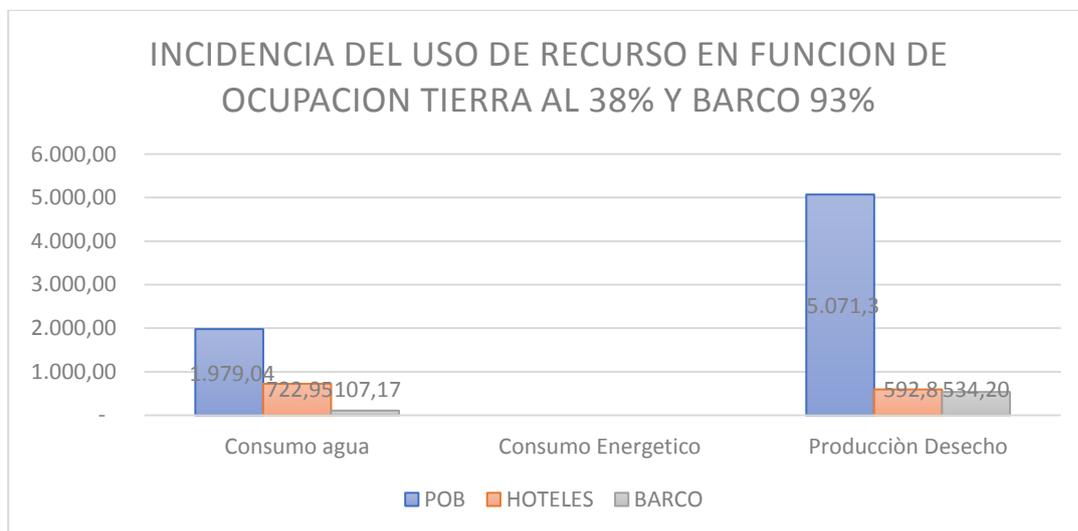


Ilustración 48 SLoT valores de incidencia del sistema con una ocupación al 38%

Del análisis de las Ilustración 48 Tabla 9, por lo cual se evidencia que, con una ocupación del espacio terrestre estimada del 38% el sistema puede sostenerse, el dato resalta que la incidencia de los sectores es nominalmente inferior al uso por parte del turista.

El modelo de toda manera implementado deberá ser recalibrado y utilizado por el monitoreo se vea capítulo 12

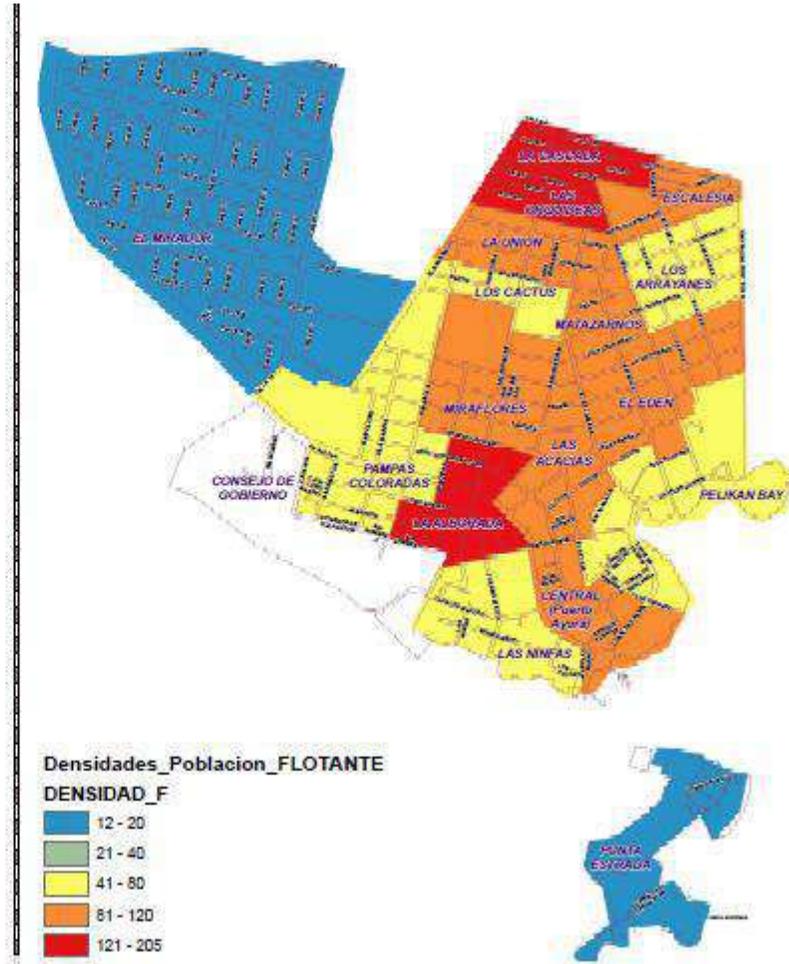
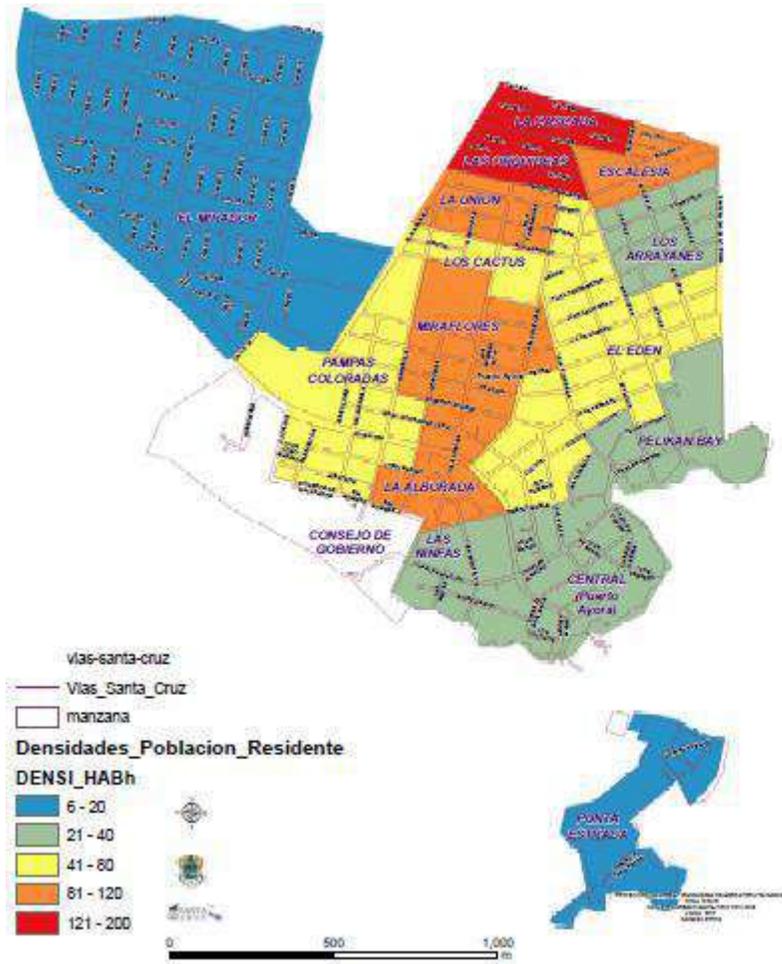
SLOT ESPACIAL

Po otro lado analizando la distribución espacial de las plazas en el suelo urbano, se resalta que las políticas de los años anteriores han cargado y aumentado el uso de este y disminuyendo la potencial densificación de uso. No es posible analizar el real uso pro la falta del dato espacial de ocupación real de las estructuras que limita la comprensión del fenómeno a nivel territorial.

También, se ha hecho un ejercicio calculando consumos máximos por plazas, de hotel y restaurantes con la finalidad de comprender las necesidades a nivel de planificación.

Densidad urbana se modifica como de imagen

Tabla 10 Densidad con capacidad plena del sector hotelero, elaboración STDP 2018



5.3 Potencialidad retos y desafíos en el destino Santa Cruz

De lo expuesto en las secciones anteriores se puede esquematizar en el siguiente gráfico las problemáticas hasta ahora encontradas, en los varios planos de análisis y planificación

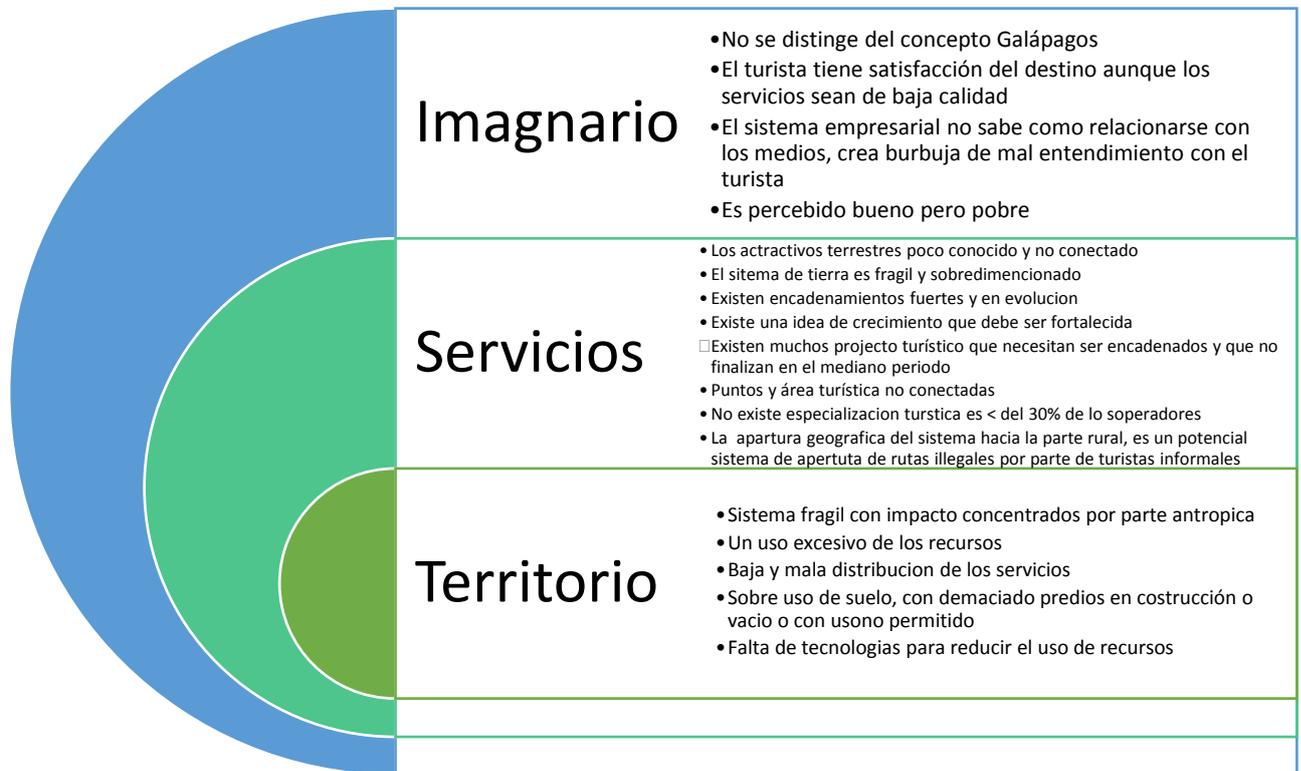


Ilustración 49 Descripción de las debilidades del Sistema turístico Local

Como se ve, los problemas fundamentales de las relaciones espaciales del turismo "terrestre" se pueden resumir de la siguiente manera

a) Enfoque logístico desagradable, caracterizado por una baja calidad del nivel de servicio (y por una caótica de su suministro), con numerosas fallas de carga y desorientación en el enrutamiento; este hecho también afecta el nivel de tráfico inducido, más alto de lo necesario (y, por lo tanto, de mayor impacto en áreas sensibles);

b) Un espacio turístico extremadamente limitado, abrumado por el espacio del turismo "acuático"; esto implica, por un lado, la coexistencia en los mismos lugares de grupos con objetivos diferentes, creando conflicto y un bajo nivel de servicio. Esto reduce el atractivo del turismo de tierra, caracterizado por pocas visitas oportunas, con una reducción en el tiempo de estadía;

c) Descalificación y banalización de las instalaciones turísticas en tierra lo que lleva a un desequilibrio en la redistribución de la frecuentación y la riqueza producida por el turismo.

d) Espacio turístico, terrestres determinados y fijados en el imaginario gracias solo a las rutas de tierra creadas por partes de los barcos, garrapateros, playa tortuga, garrapatero etc...

e) Baja sinergia entre actores, y un fomento del encadenamiento general

g) Bajo conocimiento del sistema por parte de las empresas

Analizado de otro lado el sistema a través de un Análisis FODA podemos resumir:

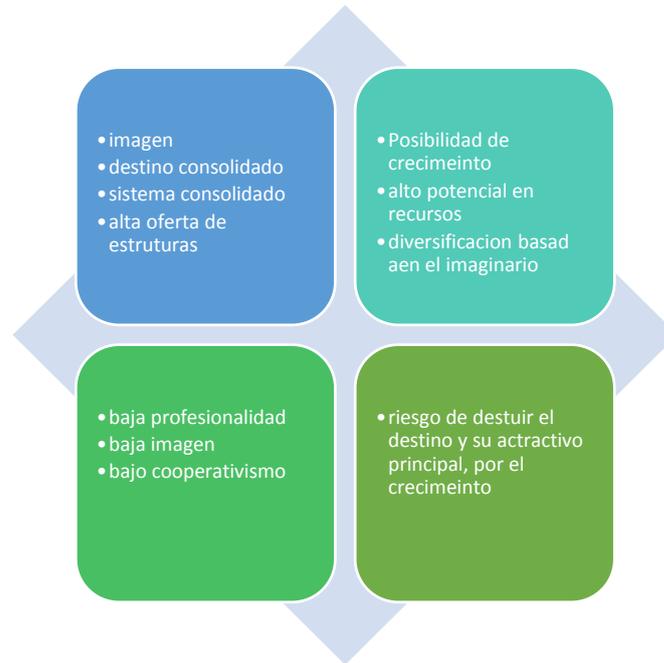


Ilustración 50 FODA de resumen del sistema turístico

El sistema sí mismo, tiene una alta potencialidad, de ofrecer respecto a las otras islas un nivel alto de estándar, una respuesta a turistas de alto nivel, no debiendo crear otros sistemas, puede por su dimensión en una lógica de sistema ponerse en capacidad de venta a bróker internacionales de operaciones, si bien encadenados se pueden abrir y sustentar los sistemas de encadenamiento y nuevos espacios en la zona rural.

6 Visión al 2027

VISIÓN TURÍSTICA DE UN SISTEMA DE TIERRA

- INTEGRATIVO Y SINÉRGICO AL SISTEMA DE BARCO
- SISTEMA PROFESIONAL Y DE PROFESIONALES
- SISTEMA SENCILLO
- EXCLUSIVIDAD
- DEBE GENERAR UNA EXPERIENCIA PERSONALIZADA Y ÚNICA
- DIVERSIFICACIÓN ESPACIAL
- DISTRIBUCIÓN QUE NO AUMENTE LA CARGA Y AUMENTE LOS BENEFICIOS

El enfoque de planificación turística en un espacio que debe ser manejado de forma unitaria, debe tener un enfoque de bienestar para el turista, sin dejar a un lado su naturaleza de espacio territorio "multi producto" donde convive una comunidad que usa y vive en este territorio. En este sentido más que geográficamente debería planificarse como un sistema local de oferta turística (SLOT) donde existe un conjunto de actividades y factores de atracción que puedan proponer una oferta turística estructurada e integrada que representa un sistema de la hospitalidad turística específica y distintiva que valora los recursos locales y la cultura.

Desde este punto de vista en una primera evaluación del rol turístico se puede hablar de "Hot Spot Galápagos", un área turística universalmente reconocida y posicionada gracias a una cuidadosa acción de marketing turístico (Tuci et al., 2011a), y a una acción de cultura general que se da en el sistema de escolarización (teorías darwinianas) que al mismo tiempo es una limitación ya que llega a pocas áreas geográficas.

Desde un punto de vista dimensional no puede considerarse como un destino turístico de alto nivel: esto porque, la tipología de sus recursos no permitiría una carga turística en este sentido, no solo porque pondría en riesgo la supervivencia de sus recursos y dejaría caer el aura de "exclusividad" vinculada a una visión exótica que tiene numerosos problemas.

El estatus de "exclusivo" junto con el aislamiento y las normas de restricción sobre el uso económico del espacio (UNESCO 1974, LOREG 2008) ha construido un modelo particular de integración entre operadores turísticos y recursos locales, definible como una mezcla de cohabitación y "fragmentación". En la cual se tiene una relación débil con operadores y los recursos que generan los flujos turísticos a nivel mundial y de "liderazgo" del sistema turístico. Donde, algunos operadores - a través del paquete - asumen un rol protagónico en la creación y promoción de la oferta turística de destino, restando autonomía estratégica y del valor agregado a los operadores locales, creando un problema del modelo óptimo de "integración" que incluye acciones específicas de colaboración y establecimiento de redes.

El enfoque que se aplicará se basa en otorgarle a la Administración Pública (como a menudo ocurre en otros campos) el rol de "meta gestor" que tienen como objetivo manejar y gestionar la transición hacia un mayor nivel de organización interna del sistema. Coordinará estratégicamente los recursos (ambientales y no), los operadores (directos y no directos) presentes en el territorio a través de mecanismos de mediación y /o colaboración con las asociaciones actuales, con el fin de fortalecer y recrear el "producto destino". Solo esta acción favorecería la estructura territorial, crearía un sistema competitivo, para reducir las debilidades y explotar el potencial no visible.

Por otro lado, existen pocas alternativas para una evolución hacia un sistema más integrado: la evolución hacia un "destino corporativo" (hetero-gobernado, donde la oferta turística es diseñada, gestionada y promovida por una empresa que toma una forma monopólica) no es apropiado para el tipo de gestión y estructura socioeconómica local, ya que, es opuesta a un "destino comunitario" más realista, que se forma a través de la interacción de los muchos actores locales que se proponen en el mercado turístico a través de una marca específica.

Esto se debe a que Galápagos a pesar de su fuerte posicionamiento como destino turístico es similar a un sistema turístico de tierra aun naciente, donde los subsistemas descoordinados causan acciones no convergentes que pueden conducir a la crisis del destino turístico.

De ahí, la necesidad de una transición hacia un sistema turístico que logre mediante la definición de una estrategia de desarrollo territorial y la definición del rol definido para cada uno de los actores que se le asignará a los componentes de los equipos y sistemas, en línea con su rol y contexto como área patrimonio de la humanidad (UNESCO 2017).

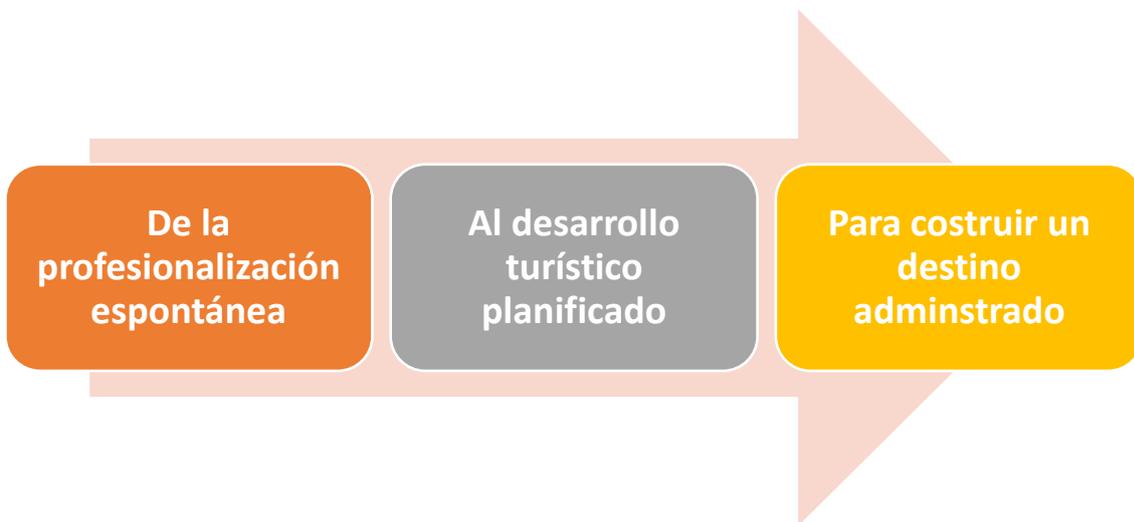


Ilustración 51 esquematización del proceso de estructuración embrionaria espontánea del turismo para la construcción de un destino turístico

Las condiciones anteriores evidencian que es necesario, más que un plan de promoción para un mayor desarrollo del potencial turístico, un plan de reurbanización de la oferta local para mejorar los estándares generales y permitir un reposicionamiento adecuado, todo a la luz de una evaluación necesaria de sostenibilidad con respecto a recursos ambientales de nicho (paisaje, energía renovable) y recursos ecosistémicos con alta presión por la parte antrópica.



Ilustración 52 Destino Comunitario y Destino Corporativo, elaboración propia

El punto de partida para una evaluación del turismo galapagueño se basa fundamentalmente en la consideración de su posicionamiento como un destino turístico basado en recursos, que utiliza casi exclusivamente recursos naturales (y culturales generales), que el sector turístico no ha ayudado a generar, y que además ha contribuido débilmente a la generación de recursos turísticos empresariales bien entendidos.

Sin embargo, hay signos débiles de una evolución hacia un modelo de gestión de las partes interesadas, donde los líderes emergen capaces de guiar a la comunidad turística y hablar con otras partes interesadas capaces promocionar el destino al turismo internacional. El problema parece surgir cuando la estructura ha jugado solo parcialmente su papel en la construcción de una "constelación" del sector, capaz de imponer acciones dentro del territorio.

Una parte de ellos ha desempeñado (y desempeña) este rol para compensar la pobre organización de la red local, y, por otra parte, para acumular valor a través de una diferenciación vertical en el proceso de producción. Otra parte, lleva a cabo su actividad con vistas a la reinversión en otros sectores y otras áreas geográficas, restando efectivamente recursos del sistema local. De hecho, se construye una "isla en la isla", con una interacción débil con el tejido socioeconómico local, lo que hace que el papel del liderazgo social sea menos importante para la compañía. De ahí, la necesidad de un enfoque "sistémico" en el análisis y la formulación de hipótesis de intervención, a fin de plantear un "sistema" capaz de

generar la función de dirección y cohesión, integración y control de la estructura turística actualmente desarticulada en subsistemas que no interactúan.

En este caso, no es suficiente acercarse al destino turístico utilizando teorías contractuales: las maniobras esencialmente basadas en promociones o intervenciones de marketing promocional (basadas esencialmente en precios y cantidades) no son aplicables en un contexto ambiental y económicamente frágil; donde el costo del transporte parece invasivo en comparación con el costo de oportunidad y los recursos distribuidos deben ser esencialmente inelásticos, ya que no solo son el resultado del turismo no empaquetado, sino que también generan necesariamente los recursos para garantizar la sostenibilidad del proceso.

En este caso, el término sostenibilidad debe ser considerado como el elemento estratégico sobre el cual enfocarse en la planificación de acciones y la promoción y desarrollo del turismo de Santa Cruz y galapagueño en general basado en las normas y planes vigentes. Las razones parecen ser obvias:

En primer lugar, debemos subrayar la importancia ambiental y científica de este patrimonio, un énfasis que prevalece sobre cualquier otra consideración, en virtud de su singularidad absoluta;

Si el recurso primario y casi exclusivo es la condición ambiental particular, parece obvio que debe estar particularmente protegido y en buen estado de conservación, para mantener los estándares que han impulsado al turista a emprender el viaje;

Este posicionamiento, sin embargo, es tan único y exclusivo que el desarrollo de cualquier otro tipo de recurso, si no está directamente conectado, está destinado al fracaso;

Se debe considerar que Galápagos es un sistema cerrado con alta segregación, con una infraestructura difícil, una gestión básica de servicios básicos (agua, energía, residuos); igual de difícil (y costoso) es el sistema logístico y de compras, por lo que la gestión de usuarios exigentes, como los turistas, debe considerarse una prioridad con respecto a los objetivos generales de crecimiento;

Por ende, se debe considerar el delicado equilibrio con la comunidad local, con un fuerte crecimiento demográfico, pero teniendo casi exclusivamente la oportunidad de trabajar en el sector turístico o en áreas económicas relacionadas directa o indirectamente, frente a condiciones difíciles y de calificación del posicionamiento en el mercado, las cuales deben traducirse en acciones de beneficio de la población y en la protección, conservación de la reserva.

VISION: El nuevo Modelo Territorial Turístico del Cantón Santa Cruz asumido en el PMTT, es el punto de partida para el emprendimiento de acciones concretas implementadas en el territorio, en temas de turismo Sostenible y Ecoturismo con la finalidad permite enfrentar los desajustes hasta ahora identificados en las áreas pobladas de la isla, y en sector mismo; es una representación integral turística de la nueva organización territorial, empresarial y de la imagen del destino turístico. Visión que quiere fomentar un sistema integrativo y sinérgico al sistema turístico marino, creando un sistema terrestre

profesional y de profesionales. Sistema basado en la simplicidad de la naturaleza, generando la exclusividad y una experiencia única para el turista, a través de la diversificación espacial con una distribución que no aumente el cargo en el territorio. Y retornando Galápagos a su población, la cual acepta y permite que el turista la visite, con sus reglas y sus límites.

7. Escenarios

La construcción de estos escenarios toma datos oficiales nacionales sobre el desempeño del turismo en Ecuador y se interpreta desde una mirada turística geográfica nacional e internacional. Ya que la Organización Mundial de Turismo ha puesto en evidencia un crecimiento promedio del 7 al 2017 de turismo desde EEUU, China y Rusia hacia los mercados emergentes y se estima que esta cifra continúe en crecimiento.

Hay que entender que la dinámica de crecimiento del sector turístico de Ecuador (véase capítulo 5) en la actualidad es complicada por la coyuntura política y la inseguridad interna, lo que repercute en los mercados de EE UU 60%, y Europa 30%.

Esto sumado a la generación de las políticas nacionales sobre turismo, al ser considerado el sector un pilar importante de la Matriz Productiva del país. En el caso de Galápagos la apertura de los vuelos de carga a Isabela crea una expectativa que en los próximos años puede desbalancear el sistema turístico de Santa Cruz.

Sin embargo, esta consultoría ha encontrado tres escenarios macros con viabilidad bajo la dinámica de la isla y la implementación rápida (en comparación a otras estrategias) que pueden traer beneficios a la isla a corto tiempo. No se basan en modelos matemáticos que no pueden interpretar el comportamiento humano, ni el contexto internacional.

Los escenarios son acordes a las cualidades de la isla y las dinámicas sociales.

1. Escenario cero o escenario sin acciones específicas
2. Escenario restrictivo y/o controlado
3. Escenario mixto de tipo circular

Cada uno tiene sus beneficios y dificultades que se describen a continuación

El Escenario Cero pone en evidencia la tendencia del sistema si se queda estático sin avanzar junto al desarrollo propio de la vida cotidiana. En el caso de Galápagos, el crecimiento incontrolado de turismo de tierra sin ninguna planificación integral en puede a largo plazo un sistema de baja calidad e informal que destruya la imagen de Santa Cruz y no aporte al interés del turista.

Hay que tener en cuenta que implementar un Plan Turístico de estas características no modifica inmediatamente la situación de los cobros de impuestos, la estructura del turismo de tierra sobredimensionado como se encuentra en estos momentos continuará generando gastos directos en el manejo del espacio por parte del municipio y por ende a la ciudadanía.

Un ejemplo es el consumo de suelo en la Isla, las empresas ilegales que se ubican en lugares no aptos (planificados) para actividades comerciales, crean estrés en el tejido social, en el consumo de agua, la desconexión con la logística de recolección de basura o la distribución de energía eléctrica, como puede verse en el capítulo 5.2.

Por ello, sí el sistema de turismo de tierra continúa sin una regulación, ni unos objetivos planeados a largo plazo por una autoridad pública que tenga clara la identidad de Santa Cruz en cuanto a lo que ofrece a los turistas que visitan la isla y a los pobladores que desarrollan la economía, aumentará la informalidad en las informaciones de “ayudas” entre viajeros, fomentando estructuras de empresas ilegales pequeñas y medianas tamaño ilegales que no dejan rentabilidad a la isla.

Otra escenario negativo es que si se siguen manteniendo las dinámicas existente, se fortalecerá la construcción de una mono empresa turística que pueda ofrecer servicios tantos en agua como en tierra que cuenten con servicios de calidad media y baja, lo que permitirá expulsar a las empresa profesionales, así, las empresas a fuera de esta dinámica solo podrán trabajar con un nivel bajo del segmento turístico y fomentando un sistema de sol y playa y no un sitio único de conservación, como se ha caracterizado.

También la falta de una política de control en el sector del transporte, hasta la aparición del plan de movilidad 2016, ha fomentado un sistema de taxis informales e ilegales, que han dado competencia desleal a los trasportistas legales. Por otro lado, las guías de turismo formadas y validadas por parte del Parque difícilmente encuentran trabajo ya que el taxi sustituye a los guías de turismo y otras profesiones. Todas estas acciones en tierra hacen informal las actividades ya que se desarrollan mercados ilegales, de baja calidad, fomentando turismo de baja calidad.

El **Escenario Restrictivo** es un escenario controlado desde la norma y ordenanzas del uso de suelo, manejo empresarial, manejo de espacios, entre otros. Se puede crear otro tipo de desafío como fomentar la parte legal y crear estrés en la ciudadanía que debe solo seguir normas que la mayoría de las veces no comprende. Esta generación de normas crea desafíos en muchos turistas que se ven limitados en el uso de la emoción turística que quieren y tienen en su imaginario. Hay que tener en cuenta que la base cultural de informalidad de la isla, tiende a fomentar un sistema ilegal como ocurre actualmente.

El **escenario mixto de tipo circular** no puede y no quiere resolver todos los problemas, pero busca mitigar en corto tiempo las capacidades del sistema, aprovechando las estructuras existentes e intentando encadenar las estructuras que quieren permanecer en el mercado de manera profesional. Modelo de crecimiento teniendo en cuenta el tiempo y la cultura del territorio. Este modelo se basa en las modificaciones del territorio como puntos focales de crecimiento del espacio para transformar las aptitudes de los actores para del sistema que se quiere proponer.

La idea del escenario mixto es de educar al sistema creando estructuras e instrumentos que puedan fomentar un sistema de tipo circular en el sector económico creando sinergias y no dependencia de uno entre los otros; utilizando los instrumentos de las ordenanzas ya implementadas. Este escenario tiene como objetivo crear un sistema de tipo exclusivo donde el turista pueda tener una experiencia única y no un sistema opulento donde pueda encontrar todas sus comodidades porque quien quiere ir a Santa Cruz debe seguir sus reglas, en este caso es el turista que paga para vivir una experiencia única que solo Galápagos le provee.

Este escenario es ligado a una modificación requerida del sistema y auspiciada en la construcción de las siguientes acciones que logre pasar de un paquete turístico eternamente controlado a un paquete turístico internamente controlado

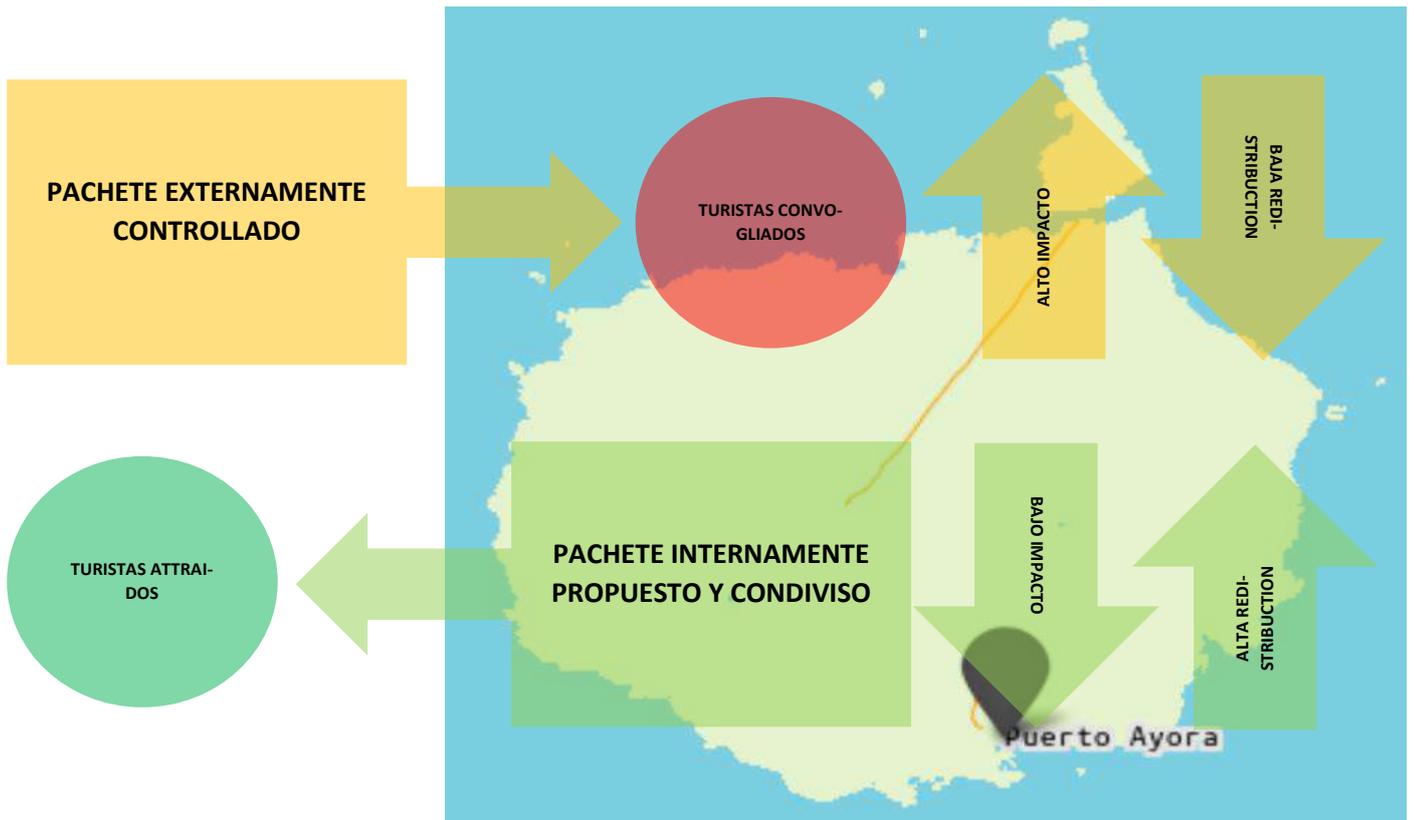


Ilustración 53 Logro del escenario en termino empresariales turísticos

A nivel espacial se requiere también reconstruir un sistema que actualmente vive en áreas y puntos separados.

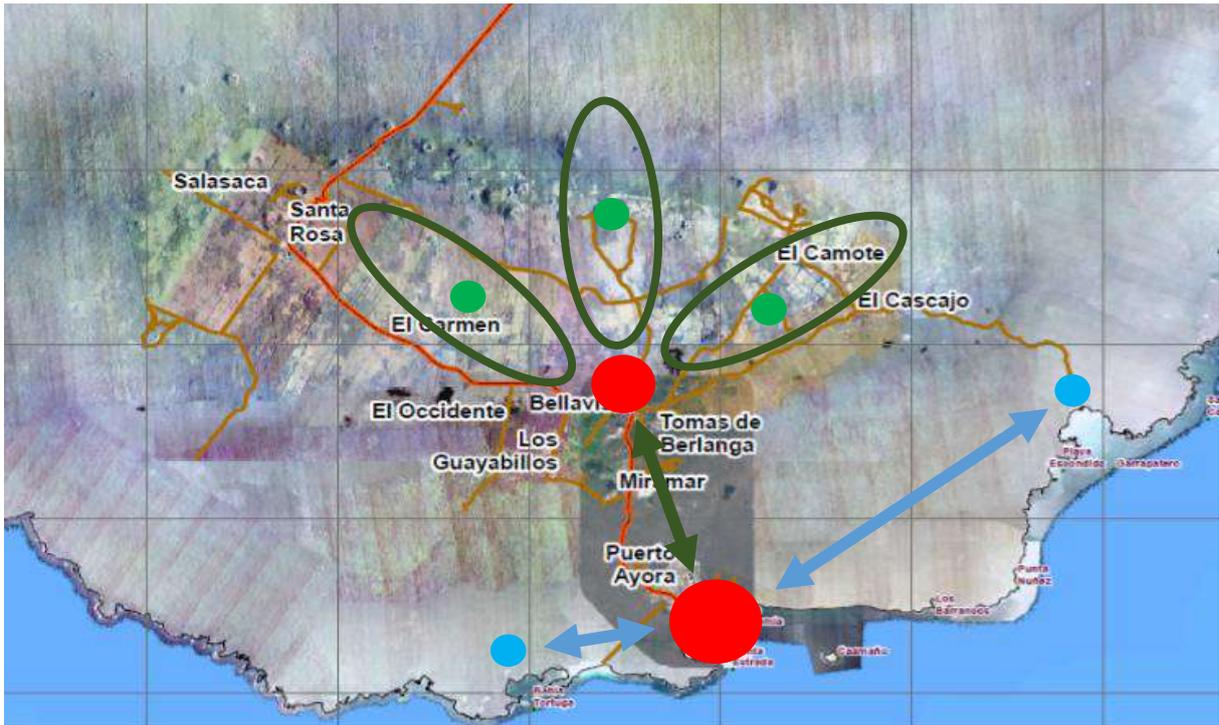


Ilustración 54 Conexiones turísticas que activar/reactivar, elaboración propia

Y además a una modificación gradual del sistema SLOT en el tiempo como sigues

Tabla 11 SLOT valores auspiciados al 2020, 2027

SLOT DESTINO	2017	% PESO REL	ESPERADO 2020	ESPERADO 2027
Tasa de ocupación barco		93%	96%	95%
Tasa de ocupación plazas		38%	42%	65%
Alojamiento tierra	154	38%	38%	40%
Aojamiento barco	84	21%	23%	24%
Agencia de viajes	85	21%	12%	6%
Alimentos y bebidas	81	20%	28%	30%
Plaza tierra alojamiento	3805	66%	60%	55%
Plaza barco	1920	34%	40%	45%
Empleados tierra	833	31%	42%	55%
Empleados barco	1117	42%	30%	25%
Empleados agencia de viajes	237	9%	10%	10%
Empleados alimentación	470	18%	18%	10%
Mesas alojamiento	320	19%	15%	10%
Mesas barcos	481	29%	35%	35%
Mesas alimentación	869	52%	50%	55%

Agencias nacionales	5	6%	10%	12%
Agencias internacionales	4	5%	8%	10%
Agencias operadoras buceo	15	18%	20%	22%
Agencias operadoras	71	84%	62%	36%

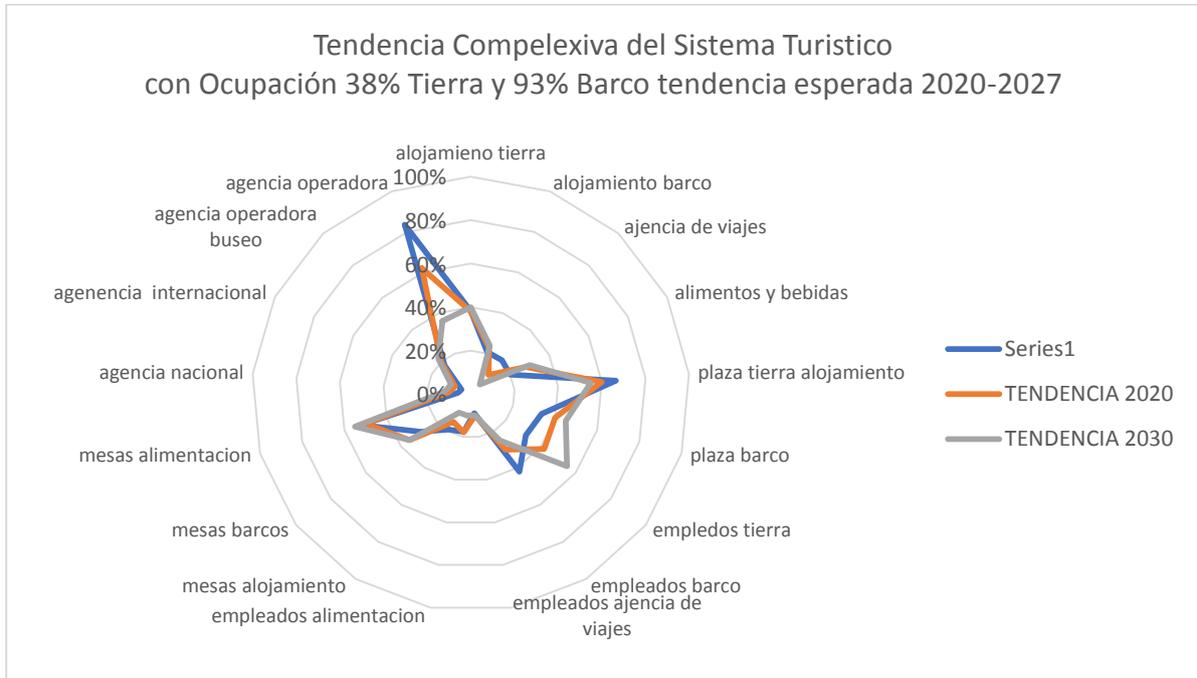


Ilustración 55 Tendencia actual y esperada del escenario planificado al 2020 y 2030 respecto a la actual modelo SLOT, elaboración propia

La comparación cualitativa de los escenarios se puede resumir en la siguiente modalidad:

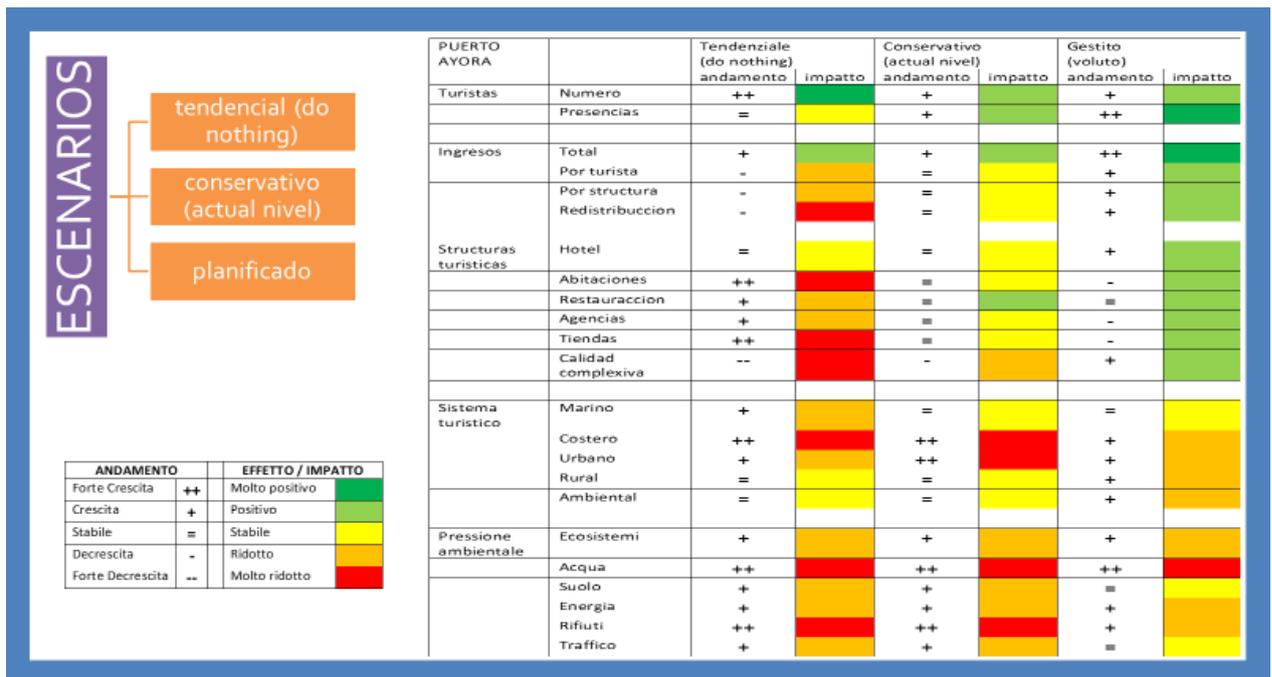


Ilustración 56 Análisis comparativas de los escenarios elaboración propia

Como se ha demostrado muestra, la idea en este plan es contraer el sector de manera gradual para permitir de conectar la población económicamente activa el sistema expulsado de este mismo, la cual, abra otros espacios en el sistema económico de la isla para fortalecer la economía.

A nivel espacial se requiere activar circuito y redes de conexiones en varios planos reconstruyendo así el imaginario de Santa Cruz, esto solo podrá realizarse don un encadenando de empresas, reduciendo las presiones turísticas, reorganizando el uso de suelo, así como crear las facilidades para la recalificación empresarial y de los atractivos.

Conjuntamente reactivar el imaginario turístico, la conexión de Puerto Ayora a la zona rural incluyendo Santa Rosa y Bellavista, los cuales se transformarán en puntos sinérgicos y reconstruido en su rol y función del destino turístico, reactivando de manera sinérgica las conexiones de la línea de costa para crear circuitos modulares y variados, aprovechando las infraestructuras que ya existen para generar un turismo único para un turista de nivel alto que pueda disfrutar de la isla por una tarde o varios días, con varias opciones de visita.

8. Estrategias de construcción del plan

En este capítulo se pretende de manera concisa explicar cuál es la estrategia, con la cual, se ha construido la parte técnica de los programas, proyectos y acciones del Plan Marco de Turismo Territorial con la finalidad de lograr la visión y los objetivos de que Santa Cruz sea un destino turístico donde los residentes inviten al turista a disfrutar de un ÚNICO lugar en el mundo. Una isla compuesta de la tradición de conservación de las especies naturales y el desarrollo sostenible y sustentable que obliga el mundo moderno para la sobrevivencia del galapagueño. Que está alineada con las políticas definidas en el Plan Galápagos

Un plan estratégico es básicamente:

1. Un momento de análisis, dirigido a la construcción de un sistema de información organizado, a fin de permitir la organización del conocimiento y su articulación para fines institucionales;
2. La identificación de tendencias que pueden detectarse en un contexto dado, con la finalidad de identificar escenarios de tendencia, en el cual se puede admitir que el punto de referencia puede definirse como "no hacer nada";
3. Un proceso de evaluación del escenario de referencia, teniendo en cuenta fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, no solo en su fase estática sino también en su dinamismo temporal;
4. La construcción de escenarios alternativos, trabajando en los componentes identificados, tanto en su estado actual como en su evolución hipotética;
5. Una acción política para elegir entre los distintos escenarios, a fin de orientar las acciones a tomar en el corto, mediano y largo plazo, permitiendo la consistencia interna de las intervenciones planificadas.

Esta última fase representa el momento de "fusión" entre el momento técnico y la decisión política, lo que permite construir un contenedor (que podemos llamar "parque de proyectos") donde ubicar las acciones orientadas al logro de un escenario dado. Este debe respetar las competencias de cada entidad, cumplir los objetivos propuestos, permitir sinergia y la optimización de los recursos. Cada acción, no debe entrar en conflicto con las otras acciones de sistemas territoriales incluida en los otros planes y además deben estar orientadas constantemente hacia el logro de su propósito escenario querido, para permitir sinergias y la optimización de los recursos involucrados.

El "parque de proyectos" se divide internamente en acciones a corto, mediano y largo plazo, de acuerdo con parámetros que se pueden resumir de la siguiente manera:

1. Tiempo necesario para llevar a cabo el proyecto;
2. Nivel de madurez administrativa de los mismos (tanto a nivel de decisión y técnico);
3. Necesidades financieras de la intervención (trabajo ya financiado, o por definir, etc.).

Generalmente las intervenciones a corto plazo son intervenciones ya programadas y en la fase de desarrollo del plan estratégico, con el cual, en este caso, se ha evaluado la compatibilidad de la programación en curso, así que crear sinergias sistémicas. Las intervenciones a mediano plazo generalmente son hipótesis con un alto nivel de concreción, pero aún carecen de una definición administrativa (financiera: en este caso), por la cual el plan debe dar una prioridad de actuación con una base de elección política. Las acciones a largo plazo, por otro lado representan las hipótesis de trabajo que, incluso si carecen de aplicabilidad por falta de recursos económicos o necesidades técnicas, se

colocan así mismas como una redirección global de estrategias, que pueden modificar en función de la búsqueda de fondos y de la parte técnica.

Por otro lado, el marco lógico de las construcciones técnicas de las acciones se basa en un modelo estudiado exclusivamente para Galápagos y no repetible, donde los insumos de la ciudadanía son parte de su validación e integración.

Cada acción, además, tiene el objetivo de reactivar las conexiones internas y entre los planes territoriales del imaginario y del uso turístico. Su construcción técnica se ha basado en la evidencia que existen escasos recursos económicos y de capital humano, y demasiados actores involucrados en la temática turística, lo cuales pueden constantemente mantener controlado el sistema, así que su aplicación debe reducir a lo máximo los controles en la aplicación. Creando así un sistema que se auto controla y se autorregule, permitiendo su crecimiento en calidad y competencia

La estrategia de construcción de las acciones se ha basado en varios factores

1. Las competencias del municipio amparadas en las leyes vigentes.
2. Los cuatro planos (identificado en el cap. 4 y descrito En el capítulo 5) y sus conexión
 - En plano físico con remodelación del territorio focalizada a las reconexiones de los puntos individuados
 - El plano empresarial con su fortalecimiento y encadenamiento
 - El plano del imaginario
 - El mercado externo
3. Los requerimientos por parte de operadores y población (que se encuentran en el capítulo 9)
4. El fortalecimiento de acciones ya existentes en el territorio (que se encuentran en el capítulo 5).
5. La puesta en sinergia de los programas y proyectos existentes (identificados en el capítulo 3)
6. Y, por último, pero no menos importante, la comunicación interna en el municipio y externa a los portadores de intereses, párelo y en conjunto con acciones de negociación con los actores descrito en el plan, por cada proyecto (que se encuentra en este capítulo)

Su construcción técnica, también tiene en cuenta la evidencia que existen escaso recursos económicos, de capital humano, y demasiados actores involucrados en la temática turística.

La lógica de la estrategia se basa en un modelo circular, auspiciado y en línea por parte del Plan Nacional Toda una Vida, donde a través de la reorganización urbana en los puntos críticos identificados, se quiere encadenar las empresas en la reconstrucción de un imaginario turístico que a diario se está perdiendo, imaginario que, requiere una evolución dictada de las dinámicas socio culturales del sistema insular.

La idea es que la población se empodere de su espacio y su identidad destruida por factores migratorios y de presiones internas y externas generadas por el turismo y los imaginarios que le rodean como el concepto de área de “conservación”.

Se plantea aquí la reconstrucción integral de un imaginario de retorno al sistema natural necesario para que llegue a la isla el turista y que el ciudadano pueda usufructuar de las actividades del turista en una ambiente económico de armonía.

Para ello es necesario insertar en el ambiente urbano elementos de la naturaleza, que se están progresivamente perdiendo a causa de una rápida urbanización del espacio. Por lo tanto se insertarán

acciones para crear franjas de amortiguamiento con el parque, recolocando en el imaginario el sistema original de Galápagos.

Así que, las acciones ligadas a la recalificación empresarial se orientan a que el turista no viva un espacio reconstruido por sus exigencias, si no, que viva el espacio que el galapagueño ha construido desde el imaginario de su migración. Logrando un encadenamiento empresarial y de una paralela toma de conciencia de las empresas de su rol y función. En base a las competencias del GAD y con la finalidad de lograr la visión, es necesario, también implementar acciones de reglamentación y ordenación de las normas, con una revisión sistémica en función de los cambios que se han dado en los últimos años para crear ventajas económicas y estimular el mercado a seguir el encadenamiento dado.

La lógica de construcción es sistémica y sinérgica entre acciones, el sistema se ha estudiado para resolver problemas puntuales que sumándose pueden resolver problemas estructurados de más alto porte, el enfoque de la lectura del capítulo 10 debe ser orientada a una lectura no singular, manteniendo la visión estratégica activa.

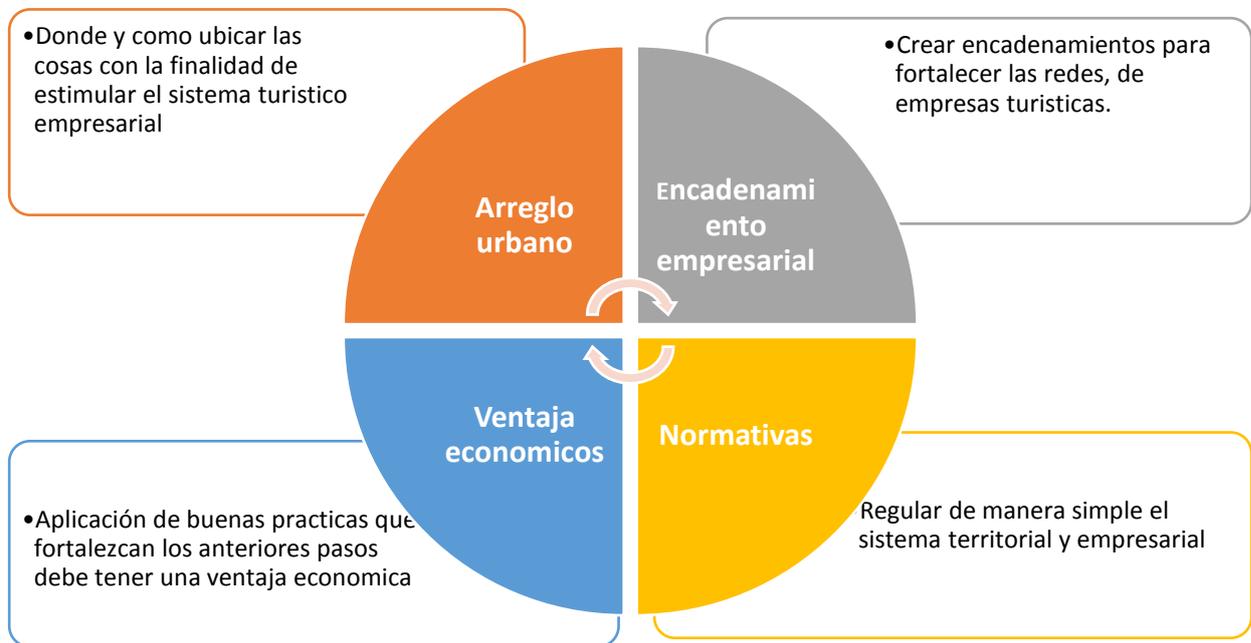


Ilustración 57 Estrategia de construcción de las acciones fomento del sistema circular de crecimiento, elaboración propia

8.1 Estrategia de aplicación fundada en el marco legal competencia de GAD Santa Cruz

Como ya se adelantó en la estrategia, el plan usa como pilar las principales competencias para crear los planes programas y proyectos que se encuentra incluidos en las acciones, y en la parte final se muestra el monitoreo e implementación del plan.

Basándose en las competencias identificadas en el capítulo 3, se insertan y detallarán las posibilidades de intervención y por lo tanto los límites de aplicación de las acciones del plan

Regulación horarios funcionamiento (coordinación)

- Se inserta en el plan en el marco de regulaciones y funciones regulatoria a través de ordenanza

Control Establecimientos

- La tipología de control que se implementerá es de tipo directo legalmente reconocido, y indirecto a través de acciones en el mercado mismo

Control Actividades

- El control de las actividades es el primer paso de una regulación de las misma en el territorio, que es de estricta competencia del municipio

Actualización Catastro

- La actualización de catastro, es decir la retro alimentación, al MINTUR de la empresas que han terminado el proceso de permiso de operación a través de la LUAF

LUAF

- La tasa patente de operaciones, en este caso el municipio puede solo recojer el valor establecido por el MINTUR, no puede cambair ni modificar la modalidad de calculo, pero puede en el marco de su competencia proponer incentivos a través de ordenanza

Sanciones LUAF

- Puede tambien crear sanciones y reglas más restrictivas para obtener la tarifa

Uso plataforma SIETE o uno de uso compatible

- Se requiere, en el marco de su competencia que genere datos, que puede ser elaborado a nivel estadístico solo por parte del MINTUR

Planificación	Planes, programas y proyectos; que se incluyen en el plan
	Plan cantonal de turismo; que es la actividad en desenvolvimiento
Normativa	Ordenanzas, implementación y proponer la actualización o nuevas ordenanzas
Bienestar	Mecanismos de protección turística Mecanismos de bienestar Receptar, gestionar, sustanciar y reportar denuncias Modalidad de crear un sistema sano para el turista
Facilidades	Actualización, mantenimiento y señalización, reorganizar y gestionar las actividades en la área de tierra y darle una vision de idendidad que aún no existe Dotar de facilidades Desarrollo de productos o destinos turísticos
Destinos	Inventario de atractivos turísticos, el inventario de atractivos es ligado a la dimension territorial y limitado por parte de RETNAP
Promoción	Campañas Material promocional; la competencia del Municipio es crear campañas promocionales y material promocional
Capacitaciones	Asistencia técnica y capacitación; ligada a las empresas en las tematicas relativas
Mercados	Ferias, muestras, exposiciones, congresos; estos son limitados en su aplicación porque los municipios pueden hacer solo actividades adentro del país
Estadísticas	Participar en estadísticas nacionales, es decir se pueden recojer datos pero no elaborarlo y darlo al sistema, esta competencia es exclusiva del MINTUR

También se debe enfatizar que la introducción de transformaciones físicas en realidad conlleva un efecto de "mimesis", es decir, la estimulación de intervenciones privadas para adaptarse a condiciones nuevas y mejoradas; vale la pena subrayar cómo cada intervención debería ser compartida a la población y sector empresarial en el momento de implementación para estimular y orientar incluso la intervención privada y lograr efectos acumulativos positivos. Una vez más surge la necesidad de una Empresa de Manejo Turístico del Destino (mayor detalle ficha E1.1) capaz de seguir generando los cambios necesarios en el sistema.

Finalmente, cualquier actividad adicional propuesta se evaluará dentro del contexto del sistema para valorar y socializar las rentas acumuladas, no solo en la contribución a la financiación del trabajo sino también a la participando en el proceso de redistribución de los beneficios inducidos por la intervención pública.

Ilustración 59 Reorganización Espacial

Además de fortalecer las estructuras turísticas urbanas (y las áreas turísticas relacionadas) la estrategia fortalece e incrementa el nivel de atractivos y servicios, además de integrar espacios subutilizados. La siguiente figura propone una interpretación de las áreas turísticas existentes, algunas de las cuales están ampliamente subutilizadas, no solo, por un posicionamiento difícil en la imaginación del turista sino también por la falta real de estructuras e información en este sentido. El problema que surge en primera instancia es hacer que el espacio costero-urbano dialogue con el espacio ambiental-rural a fin de crear interacciones positivas que puedan apuntar a una estrategia de alargamiento del período de residencia o intercepción de usuarios-turistas con diferentes propósitos (ampliación por diferenciación de productos).

Las repercusiones positivas de esta estrategia también se refieren a la sostenibilidad, a través de la redistribución social-territorial de las ventajas económicas del turismo, además de la reducción de la presión antrópica en los sitios marinos costeros consolidados.

8.3 Comunicación y negociación

Este Plan Marco de Turismo Territorial debe completarse con una estrategia de Comunicación y Negociación de implementación que minimice los conflictos coyunturales, políticos nacionales y locales que surgen por la superposición de competencias entre los Gads cantonales y parroquiales, además de instituciones nacionales como el Mintur. Esto permitirá que el Plan pueda llegar a término y evitar que se siga creando el imaginario de que Galápagos es un destino de sol, playa y actividades que no aprecien la naturaleza que existe.

La comunicación para este Plan estará diferenciada en los niveles de profundidad de la conducta humana donde influye la comunicación y por ende diferenciado en las herramientas de negociación, comunicación y difusión de información para cumplir con los propósitos propios de cada una de las actividades.



Ilustración 60 La conducta Humana elaboración propia

Así se dará la comunicación en dos tiempos, la primera es la Comunicación Interna que buscará implementar en la actitud de los servidores públicos (autoridades, mandos medios técnicos) el imaginario de construir en conjunto una nueva alternativa turística. Esta estrategia estará encaminada a que el servicio público municipal haga suyo el Plan Macro Turístico Territorial



Ilustración 61 la comunicación interna elaboración propia

En la estrategia de comunicación externa deberá contener dos campañas de comunicación, la primera para mostrar a la ciudadanía el Plan integral con el concepto generar un nuevo imaginario para los galapagueños y lo que ofrecerá la isla al turista y las estrategias de comunicación que acompañaran a cada una de las acciones.

La segunda campaña externa es de comunicación y negociación que estará ligada a minimizar los problemas coyunturales propios de una implementación del Plan, las tres campañas deben acompañar todo el proceso simultáneamente.

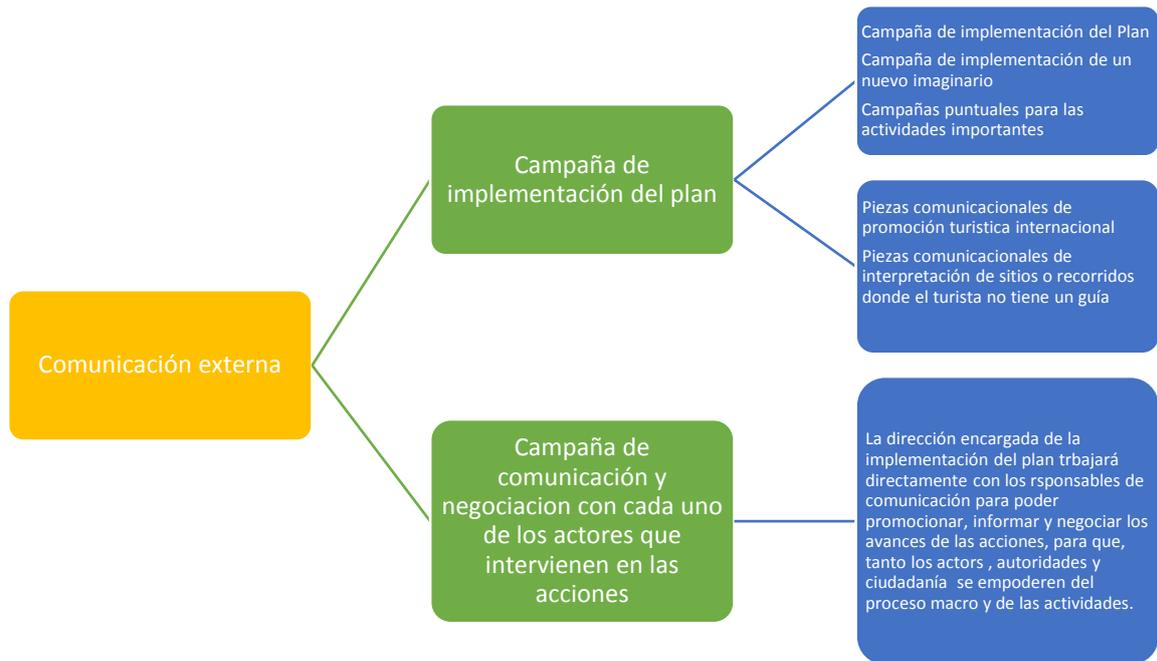


Ilustración 62 la comunicación externa, elaboración propia

9. Socialización

Como ya se ha mencionado en el capítulo 4 titulado Metodología de Trabajo, en el ítem de socialización. Es estratégico para la construcción e implementación de un plan territorial de turismo, la socialización con la ciudadanía para que puedan conocer, opinar y mejorar el trabajo realizado.

Por ello, en este ítem, se detallan las fases, metodologías/aplicativas, datos socializados y resultados de los sistemas de participación implementados como parte de esta consultoría los días 24 de enero hasta el 26 del mismo mes, además de los encuentros realizados con los sectores del 18 de abril hasta el 4 de mayo, que son parte de la consolidación y aceptación de la ciudadanía a lo propuesto y trabajado por ellos como parte de este trabajo.

La fase de socialización y construcción del plan ha pasado por dos macro momentos

1. FASE A Identificación del sistema Turístico, de sus debilidades y límites da parte de los Operadores, y por parte de la ciudadanía. Respuesta esperada es la sugerencia de las actividades proyectos que implementar, por lo menos en macro áreas.
2. FASE B Validación y corrección del sistema propuesto, con la evaluación de las respuestas técnicas a las indicaciones de la primera actividad

9.1 FASE A Socialización datos y recolección necesidades

Objetivo:

Exponer las acciones propuestas y construir en conjunto con la ciudadanía las acciones del Plan Territorial Turístico

Metodología:

Fase A. 1 En el primer taller se realizaron dos sesiones distintas:

La primera sesión tuvo tres días de duración con los portadores de interés del sector turístico el cual se dividió en; los dos primeros días de reuniones con los portadores de interés y el último con la ciudadanía con la que se realizó una actividad abierta con menos actividades que los dos primeros días por la proporción de los asistentes ([Anexo la convocatoria](#)). Hay que mencionar que los eventos se realizaron en la sala del Centro de Energía Renovables de Galápagos (CIERG).

Esta división permitió recoger con mayor precisión las necesidades de los actores del sistema, el poder evaluar y jerarquizar las problemáticas percibidas por ellos con una visión metodológica de temáticas que se construyeron en la siguiente modalidad:

1. Fase de construcción de la Memoria Histórica de la Isla

Se mostró a los participantes, sin ninguna explicación anterior, fotos históricas relacionadas a la temática turística. Esto tenía doble finalidad: a) Reconectar a los portadores de interés con su territorio, y b) Que los nuevos migrantes puedan observar lo que se ha perdido por la evolución de la isla.

Esta actividad permitió construir una primera relación entre un grupo de personas desconocidas y con variada temporalidad de residencia en Galápagos. Se pudo observar que los residentes de varias

generaciones explicaban a los otros las fotografías y la historia que tenían en la memoria; mientras que los nuevos migrantes pedían mayor información sobre los procesos que ha llevado la isla.

Esto permitió que los actores puedan discutir y socializar debilitando las barreras “cierre mental” que existe en cualquier grupo recién conformado que recibe datos y se convierte en fuente de información.

2. Fase de evaluación de los datos turísticos

Los primeros datos presentados fueron para que los actores puedan dimensionar el sector turístico de la isla en términos de turistas. Esto permitió que reflexiones sobre la idea de copar de empresas turísticas al sector que a la corta o a la larga no tendrán los réditos que ellos esperan.

A través de actividades lúdicas se demostró la sobre oferta del sector de tierra y el bajo número de turista que llegan a la isla a diario. Con material reciclado se representó la problemática del sector. Los aviones se representaban con botellas y los turistas con tapas de las mismas, esto para demostrar la capacidad de sostenimiento el sistema turístico y las plazas disponibles (por plaza se entiende la disponibilidad de alojamiento para dormir) entre barco y tierra.

Además se mostró como los turistas se distribuyen en varias partes del sistema utilizando macro-números y de soporte dibujos hecho a mano para que no cause un impacto negativo en los participantes.

En un segundo paso se mostró la dimensión del sistema de las empresas turísticas; se colocó en un mapa el número de empresas presente en la isla y las empresas autorizadas a operar. Las empresas fueron representadas con cd y botellas de varios colores para identificar alojamientos, agencia de viajes, alimentos y bebidas; con la finalidad de demostrar el sobre cargo se estructuras presentes en el sistema.

3. Fase de evaluación del sistema de recursos básicos (gasolina, agua, electricidad, basura y producción agrícola)

Después del dimensionamiento del sistema turístico de tierra se ha demostrado por qué la mayoría de las empresas aunque no parecen funcionar pueden estar abierta. La razón principal con los subsidios que tienen las empresas y la ciudadanía sobre los servicios básicos mencionados y que la información detallada se encuentra en el capítulo de Línea Base.

En este punto se informó a los participantes sobre el uso y costo real de los recursos. Esta información la proveyó el municipio de Santa Cruz con la finalidad de explicar, a modo de cierre, que el sistema de turismo creado se basa en un subsidio constante por parte del municipio y que la ciudadanía no asume.

4. Fase participativa de debilidades

Para recopilar las opiniones de los participantes en cuanto a las debilidades de sistema turístico, en este taller se realizó un momento de pausa, este consiste en invitar a los participantes a incluir en un mapa las necesidades que ellos tienen como personas y actores en su círculo de convivencia y que pueda estar ligado al turismo (si es del caso). Esta metodología sirvió para que no se genere polémica en el grupo y se rompa la predisposición al trabajo en conjunto o desviar la información a discusiones que no son propias del sistema.

5. Fase de explicación del análisis del sistema turístico de Santa Cruz

En esta fase se explicó a través de imágenes el sistema turístico y el perfil de la tipología de turistas que visitan la isla y como usan el espacio. Esta información fue puesta en una pizarra y colocada en una modalidad de análisis para crear confianza.

6. Fase de Participación en la construcción del plan

Para que los participantes puedan dar sus opiniones, sus preocupaciones y necesidades para el Plan Territorial, se les ha trasladado a un área estudiada para que puedan con total tranquilidad y confianza exponer sus ideas y resolver las temáticas territoriales identificadas como debilidades, poniendo en evidencia y explicando las palabras claves del plan, la visión y solo dos acciones ligadas a las debilidades vista anteriormente; fomento del albergue y encadenamiento con el sector agrícola y pesquero.

Resultados

Los resultados de esta socialización se pueden ver en los cuadros [anexos](#),

Las respuestas dada en la fase de los mapas se han concentrado en siete temáticas principales como reportado del grafo acá anexado

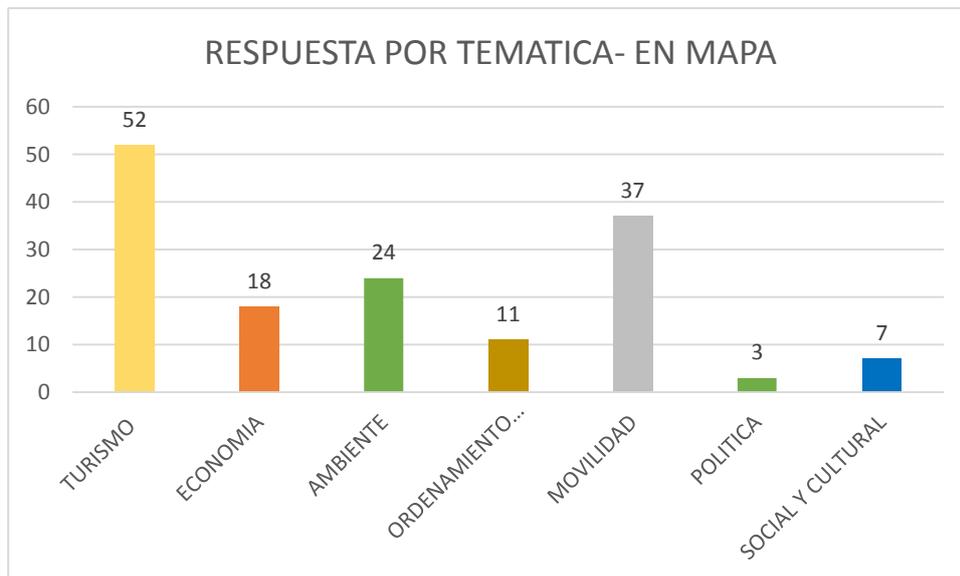


Ilustración 63 Respuesta temática a el mapa elaboración propia

De lo que las necesidades y los requerimientos son un mejor control sobre la legalización de los sistemas turísticos y de movilidad, y mejor regulación de los espacios.

Confirmando así la visión de las problemáticas individuadas en los capítulos anteriores, se han recibidos 157 comentario de lo cual se ha tenido en cuenta en la escritura de las acciones propuestas.

La fase de contestación a las áreas temática ha retro alimentado el plan

Las contestaciones fueron variadas y acá se evidencian la mayoría de requerimiento ligado a una mejora general de los sistemas y siempre se evidencia la falta de control por parte de la cosa pública, y al necesidad de hacer respetar las reglas del sistema en general.

9.2 FASE B Reuniones de validación y revisión con operadores

Objetivo:

Validar las acciones preparadas y revisadas por parte de las empresas del sector

Metodología:

La fase pública por motivos de tiempo, espacio y presencia mayoritaria de la ciudadanía se ha exhibido un mapa para que la gente pueda poner sus comentarios después de explicarles la fase de conocimiento, en este taller no se explicó la visión del plan para poder tener una retroalimentación del plan territorial.

1. Representantes de asociación hotelera

Revisión fichas E.2.2 E.2.4 E.4.1 inclusión de las necesidades e incentivos requeridos por hacer funcionar la acción en [Anexo](#) ficha de presencia, en esta primera reunión estuvo presente el representante de la asociación

2. Empresas de transportes turísticos

Revisión de los cuadros de resumen

Entrega Fichas E2.3 E2.4, se aclararon los roles y funciones del transporte turístico y la definición de transporte turístico.

De la reunión se ha puesto en evidencia, la falta de conocimiento del plan de Movilidad y la confusión en la aplicación de las normas, además un poco conocimiento de los límites de las patentes de operaciones.

Por otro lado, el sector ha dado una muy buena apertura en el colaborar con las agencias y la disponibilidad a crear redes.

Espera de sus comentarios y retro alimentación en [Anexo](#) registración de le reunión y hoja de presencia

3 Alimentos y bebidas

Se ha socializado el plan se han involucrado para definir los incentivos por la revisión de la LUAF se espera su retroalimentación.

La reunión ha puesto en evidencia, una claridad de ideas y de debilidad por parte de los operadores, que han puesto en evidencia la falta de encadenamiento con el sector agrícola, y la falta de logística de todo el sector.

La primera retroalimentación fue la sugerencia de reestructurar el actual Consejo de turismo en un organismo más eficiente y estructurado pro el sector turístico. En [Anexo](#) la lista de participantes

4 Agencia de Viajes

Se ha socializado el marco lógico del plan y las actividades al sector involucrado. Se ha puesto en evidencia la confusión del sector en las temáticas de movilidad y normativa entre operadores y prestadores de servicios. De las contestaciones recibidas, se ha evidenciado que el sector desconoce la normativa del sector, y está a la defensiva para mantener su posición en el mercado ([Anexos](#) correos)

5 Juntas parroquiales

Se ha explicado el sistema de crecimiento requerido y la visión del plan creando un confronto entre las partes, la junta de Santa Rosa integra el documento con el centro de interpretación en temáticas naturales, programado. El GAD de Bellavista avisa que se está terminando la consultoría por su centro de interpretación cultural. Ambos concordar en la visión del plan, poniendo en evidencia de detallar más las acciones para evitar la instrumentalización política de la misma, y reconocen la construcción sistémica.

5 MINTUR CGRE

Han evidenciado la necesidad de tener datos y memorias técnicas de detalles, no han dado o retornado fichas, el MINTUR no ha contestado a la ficha entregada en enero y la también enviada a la unidad central de Quito, el CCGRE comenta que por falta de comunicación no ha participado.

Resultados

Para finalizar, se puede decir que esta última ronda de concertación de las acciones estuvo extremadamente útil para recalibrar todas las fichas construidas a la fecha, se han cambiado alrededor de 30 fichas integrando las sugerencias de los actores.

Las reuniones han ayudado también a poner en evidencia los límites sociales del sistema y la metodología en la aplicación de las propuestas, por lo cual se ha integrado el capítulo 12

10. Propuesta de plan: acciones y actividades

Las problemáticas del destino identificadas en el capítulo 5 son resumidas y reorganizadas en cinco temáticas principales, que se reagrupan en una lectura de tipo territorial.



Ilustración 64 composición de las problemáticas territoriales, elaboración propia

Al final 1 de este capítulo, se propone la articulación de las propuestas de intervención relacionadas en un cuadro general de resumen, por cada cuadro se han desarrollado acciones descrita en fichas que se encuentran en [Anexo 2](#) para permitir una lectura simple del plan, hay que tener en cuenta que cada acción propuesta, contiene más de una actividad o proyecto que implementar por lograr sus objetivos.

Se ha añadido también la tabla de resume con metas e indicadores verificables por cada actividad propuesta en las acciones propuestas relacionadas con el PD y OT y el PND Plan Toda una Vida:

CUADRO DE RESUMEN:

- **Problema:** cada acción es las respuestas a problemas turístico del territorio
- **Estrategia:** las acciones propuestas se refieren a un sistema de actividades, planes y programas, que coordinándose crean el Plan Marco Turístico de Tierra;
- **Acciones:** en las acciones se identifican las actividades, proyectos o programa de detalle propuestos, como respuestas a las problemáticas identificadas;
- **Sub-acciones:** son el detalle de las anteriores para dar su resultado esperado;

- **Resultados esperados:** se definen los resultados con la finalidad de construir el sistema de monitoreo en modalidad coherente.
- **Medio de verificación:** se insertan la metodología de verificación del alcance del resultado esperado por cada actividad proyecto propuesto
- **Indicadores verificables:** indicadores pro cada actividad /proyecto propuesto

Cada ficha contiene la siguiente información

- **Problemáticas Relevantes** problemas identificado en fase de análisis cuanto cualitativa.
- **Respuesta Esperada En El Sector Turístico** es la respuesta que se espera de la acción planteada
- **Objetivos:** conectados con el PD y OT o integrantes
- **Objetivos específicos del sector turístico** los objetivos esperados por el sector.
- **Estrategia** en la cual se basa la acción propuesta
- **Descripción de la intervención** descripción de detalle de la intervención, con los proyectos propuestos y actividades complementares
- **Localización de la intervención** localización en el territorio de la intervención si admitida y coherente con la misma
- **Temporalidad de ejecución**
 - Corto plazo: las acciones deben empezar su implementación en 1 año
 - Mediano plazo: las acciones deben empezar máximo en 2 años
 - Largo plazo: las acciones deben empezar en más de dos años
- **Relación con otros planes vigentes** en los últimos años el GADS y los actores del Consejo Turístico han fomentado a través de estudios de factibilidad proyectos y actividades turísticas y de arreglo urbano, los cuales se han tenido en cuenta.
- **Organismos correlacionados en el desenvolvimiento:** cada acción necesitar, por su naturaleza u obligaciones legales, más de un actor para implementar la acción.
- **Relaciones con los servicios ambientales/ecológicos** la evaluación de los impactos en los servicios ecológicos y servicios ambientales
- **Proyectos-Programas-Actividades/ Costos:** acá se detallan la lista de posibles proyectos programas y actividades que implementar por el conseguimiento de los objetivos de la acción

Cada ficha está conectada con el cuadro de acciones que da el resumen del sistema. Cada ficha en la cabecera tiene el área temática a la cual está relacionada, su denominación específica, su número secuencial y cuando se ha realizado su última revisión

Además la sección de Rev.: 0.00, donde el primer 0 identifica una revisión completa de la acción después de su emisión y los subsiguientes 00 identifican una revisión menor o de algunas partes de la ficha, lo mismo es válido por el cuadro de acción.

Las dos tipologías de documentos están correlacionadas y conectadas

ÁREA TEMÁTICA	DENOMINACIÓN	FICHA
Soporte a la reorganización de las empresas turísticas	Programa de fortalecimiento de las empresas debidamente legales	N° E.2.4
Rev. 0.00	FECHA 16/04/2018	

A continuación, se incluyen los cuadros de resumen de todas las acciones y en anexo las fichas con su respectiva descripción.

A: Tranferencia a Baltra

- Este grupos de acciones quiere lograr la reorganización de la imagen del destino, reorganizar y aclarar las informaciones sobre el sistema, y su uso por parte del turista, crear un sistema de comodities no solo para el turista si no para todos los usuarios anclandose y integrando el Plan de movilidad, con la visión turística.

B: Conflicto de funciones en el Malecon

- Esto grupos de acciones requiere reorganizar el espacio urbano fuente mar y crear las conexiones y sinergias necesarias con el sistema barco, facilitarlo y ayudandolo a crecer en conjunto al sistema terrestre, además recalificar y fomentar la diversificación del sistema empresarial de comercio al menor ubicado fuente costa , dandole acceso al sistema turistico, integrando y dando indicaciones al nuevo plan de Bahia.

C: Espacios turísticos urbanos limitados

- La recalificación de los espacios urbanos, logra que el turista se encuentre en un espacio controlado y al mismo tiempo reforzar el espacio en su uso y potencialidad económicas y de difusión de la identidad local, creando tambien un espacios de amortiguamiento para responder a las fragilidades del sistema, e incluir el sistema natural en el mismo.

D: Oferta limitada para el turista "tierra"

- Esto grupos de acciones quieren aplicar la oferta del espacio turistico, acercando el turista a la identidad del galapagueño, recolocando al residente en un rol primario respecto al turismo y no en un simple trabajador del turismo de conservación.

E: Límites en la gestión del destino turístico

- Esta accion quiere reforzar el sistema empresarial y su ubicacion en el mercado para que puedan ser más productivas y eficientes, evitando que por obtener algo de dinero saturen el mercado con turistas que no tienen la posibilidad de inyectar dinero a la economía.

ACCIONES A TRASFERENCIA A BALTRA

PROBLEMA CONEXIÓN BALTRA - SANTA ROSA- BELLAVISTA - PUERTO AYORA										
PLANES CONECTADOS		ESTRATEGIA		ACCIONES		SUB-ACCIONES	RESULTADOS ESPERADOS	TIEMPO DE ACTUACIÓN	MEDIO DE VERIFICACIÓN	DE
PND Plan toda una Vida – Política 5	A.1	Integración de servicios de transporte y turístico	A.1.1	Punto de información del Aeropuerto	A.1.1.1	Construcción del centro de información	Mejor organización de la transferencia	2019	Cumplimiento y funcionamiento de obra	
PD y OT Reorganización de las funciones de movilidad					A.1.1.2	Implementación de materiales de información	Aumento de la conciencia del turista, en su derecho y deberes, reducción de las estructuras ilegales		Material producido, número de descargas y sitio web actualizado	
Plan de Movilidad, Creación nuevo terminal terrestre nuevo muelles, nueva conectividad			A.1.2	Implementación del Sistema Integrado de Transporte Aeropuerto Terminal Terrestre	A.1.2.1	Estudio del marco legal	Mayor seguridad	2020		
					A.1.2.2	Estudio de la viabilidad económica	Mayor nivel de servicio	2020	Reporte Estudio	
							Recursos para el mantenimiento de la infraestructura	2020	Recurso conseguido	
					A.1.2.3	Negociación con aerolíneas			Negociación implementada	
			A.1.3	Reorganización/remodelación del terminal de pasajeros del Canal Itabaca	A.1.3.1	Reorganización y remodelación de terminales de pasajeros	Mayor nivel de servicio	2020-2023	Remodelación cumplida	

PROBLEMA Conflicto de funciones en el Malecón									
PLANES CONECTADOS		ESTRATEGIA		ACCIONES		SUB-ACCIONES	RESULTADOS ESPERADOS	TIEMPO DE ACTUACIÓN	MEDIO DE VERIFICACIÓN
PND Plan toda una Vida – Política 5 PD y OT	B.1	Reurbanización de espacios degradados viejo muelle/laguna de Las Ninfas	B.1.1	Integración del área de Muelle Antiguo y de Carga	B.1.1.1	Calificación física	Integración en el sistema turístico del Malecón	2021-2024	Arreglo conseguido
Reorganización de las funciones de movilidad					B.1.1.2	Calificación funcional	Aumentando el nivel de servicio a los barcos	2021-2023	Nuevas actividades turísticas abiertas
Plan de Movilidad, Creación nuevo terminal terrestre nuevo muelles, nueva conectividad					B.1.1.3	Conexión del área con la Laguna de Las Ninfas, calificación física	Integración en el sistema turístico del Malecón	2021-2023	Estudio y diseño de factibilidad, Paseo conseguido
			B.1.2	Recalificación de la parte terminal del Malecón	B.1.2.1	Calificación física	Integración en el sistema turístico del Malecón	2019-2021	Número de eventos culturales implementados Programa manglar activo
					B.1.2.2	Calificación del contexto local	Reurbanización del atractivo presente	2019-2021	Número de equipamiento
	B.2	Reducción de presión en el área Parque San Francisco	B.2.1	Recalificación Área Parque San Francisco	B.2.1.1	Reorganización del sistema de carreteras	Menos conflicto con el uso peatonal	2021-2025	Carreteras reanudadas
					B.2.1.2	Creación de espacios para grupos de turistas	Aumento del nivel de servicio	2020-2021	Nuevo diseño Parque

					B.2.1.3	Expansión de las funciones del punto de información	Aumento del nivel de servicio	2020-2021	Nuevo diseño Parque
					B.2.1.4	Redespliegue funcional	Disminución de conflictos	2020-2021	Nuevo diseño Parque Nuevo centro de convenciones evaluado
	B.3	Valorización de áreas	B.3.1	Reactivación del Muelle Artesanal	B.3.1.1	Construcción de un aterrizaje y muebles	Reducción de presión en el Muelle Turístico	2022-2023	Plan económico implementado
							Aumento del nivel de servicio turístico	2019-2020	Arreglo urbano implementado
							Incrementando el atractivo del Muelle	2022-2023	Actividades desarrolladas
			B.3.2	Revitalización del Estiramiento De C. Darwin en el Área de Pelican Bay	B.3.2.1	Intervenciones de animación	Aumentando el atractivo del área	2019-2025	Estructura de interpretación implementada Número eventos culturales implementados
					B.3.2.2	Intervenciones de calificación (áreas y personal)	Integración del área del Malecón	2023-2027	Áreas calificadas Curso de capacitación realizados
	B.4	Adquisición de nuevos espacios	B.4.1	Rediseño de la zona de la Segunda Zona Naval -Policia	B.4.1.1	Adquisición del área	Expansión del Malecón	2021-2027	
					B.4.1.2	Proyecto de integración en el	Aumento del nivel de servicio turístico	2019-2022	Plan de desarrollo

						Parque San Francisco			económico implementado	
		B.5	Calificación del sistema comercial	B.5.1	Calificación Comercial	B.5.1.1	Profesionalización	Mayor satisfacción del cliente	2019-2027	Número de quejas en el municipio
						B.5.1.2	Reurbanización de edificios	Mayor atractivo	2023-2025	Número de edificios reorganizados
						B.5.1.3	Diseminación del producto local	Fortalecimiento de cadenas de suministro cortas	2019-2027	Número nuevas estructuras
						B.5.1.4	Expansión de la gama de oferta	Mayor atractivo	2020-2027	Número de nuevos productos

ACCIONES C ESPACIOS TURÍSTICOS URBANOS LIMITADOS

REV. 0.00

PLANES CONECTADOS	ESTRATEGIA	ACCIONES	SUB-ACCIONES	RESULTADOS ESPERADOS	TIEMPO DE ACTUACIÓN	MEDIO DE VERIFICACIÓN				
C	PND Plan toda una Vida – Política 5 PD y OT	C.1	Expansión de la interfaz marítima	C.1.1	Integración de la playa “Estación” y Dirección Parque Nacional, al Malecón	C.1.1.1	Señalización e integración de rutas	Reconocimiento del área	2020-2027	Número de señalización implementada
						C.1.1.2	Equipos y servicios	Usabilidad del área		
						C.1.2	Mayor integración de Punta Estrada	C.1.2.1	Restauración de la antigua ruta ciclista-peatonal en la Grieta	Accesibilidad del área
						C.1.2.2	Calificación de servicios turísticos	Mayor atractivo		
						C.1.2.3	Animación cultural	Mayor fructificación		
		C.2	Expansión de la oferta urbana	C.2.1	Implementación "Ruta Turística Cultural Urbana"	C.2.1.1	Señalización, promoción	Reconocimiento del área	2020-2027	Número de señalización implementada
					C.2.1.2	Muebles urbanos	Mayor nivel de servicio			

				C.2.2	Calificación del Duncan como una Ruta de Mercado	C.2.2.1	Mejora del contexto de Baltra y estructuras de mercado	Punto de valorización del potencial turístico	2020-2027	Número de señalización implementada
						C.2.2.2	Mejora del contexto y las estructuras de las canchas	Invencción de un punto de potencial turístico		
						C.2.2.3	Densificación y calificación de actividades comerciales en la ruta	Construcción de una carretera de "mercados"		Número de actividades nuevas insertadas
				C.2.3	Integración PD y OT	C.2.3.1	Integración entre comercio y turismo	Integración de la ruta del mercado	2018-2019	Inclusión de las propuestas en el PD y OT
				C.2.4	Realización de la Ruta de la "Red Científica"	C.2.4.1	Señalización, promoción	Reconocimiento del área	2020-2025	Número de señales puestos
						C.2.4.2	Muebles urbanos	Mayor nivel de servicio	2021-2025	Número de muebles urbanos
						C.2.4.3	Acuerdos con organizaciones	Mayor atractivo	2021-2023	Número de acuerdos incluidos
				C.2.5	Integración del área "Retro Malecón"	C.2.5.1	Integración de muebles y rutas	Expansión del turismo va a costar	2019-2027	Número de muebles urbanos

						C.2.5.2	Expansión e integración de servicios comerciales	Mayor atractivo		Número de nuevas empresas
		C.3	Calificación de áreas turísticas	C.3.1	Calificación de la Calle de los Kioskos	C.3.1.1	Creación de un nuevo cuadrado de tradición agroalimentaria	Mayor atractivo	2019 -2027	Obra implementada
						C.3.1.2	Mudanza con servicios de calificación y dotación de parte de los kioskos	Aumento de la seguridad alimentaria		Número de servicios de calificación y dotación
						C.3.1.3	Creación de salas polivalentes para uso cultural local	Mayor nivel de servicio		Sala entregada
				C.3.2	Plan amueblamiento de áreas para la frecuentación	C.3.2.1	Intervenciones en muebles y espacios abandonados y comunes	Mayor atractivo	2019-2020	Obra entregada
		C.4	Ampliar: Oportunidad / Espacios Turísticos	C.4.1	Potenciar el sistema rural productivo	C.4.1.1	Creación del sistema de acopio en la parte rural	Encadenamiento con el sector de alimentación	2020-2027	Sistema de acopio entregado
						C.4.1.2	Reubicación del nuevo mercado	Promoción de la identidad local		Entrega del nuevo mercado

						C.4.1.3	Fomento en la creación de una empresa de distribución	Encadenamiento sectorial		Instrumentos legales y acciones para el fomento.
--	--	--	--	--	--	----------------	---	--------------------------	--	--

ACCIONES D OFERTA LIMITADA PARA EL TURISTA "TIERRA"

Rev. 0.00

PLANES CORRELACIONADOS		ESTRATEGIA	ACCIONES		SUB ACCIONES	RESULTADOS ESPERADOS	TIEMPO DE ACTUACIÓN	MEDIO DE VERIFICACIÓN		
		D.1	Integrar espacios naturales	D.1.1	Realización Corredor Ecológico –Ambiental del Barranco	D.1.1.1	Alojamiento / plantación	Mitigación de impactos del área urbana	2024-2027	Camino abierto con sistema de interpretación
						D.1.1.2	Equipo educativo / ambiental	Extensión de usuarios	2024-2027	Número de equipamiento instalado
				D.1.2	Restaurar el " Camino Viejo" Corredor Ecológico – Ambiental Camino Viejo	D.1.2.1	Alojamiento / equipamiento	Expansión de la oferta turística	2024-2027	Número de equipamiento instalado
				D.1.3	Realización Corredor Ecológico - Ambiental del Agua	D.1.3.1	Alojamiento / equipamiento	Expansión de la oferta turística	2024-2027	Número de equipamiento instalado
		D.2	Integrar áreas rurales en el espacio turístico	D.2.1	Implementar la ruta rural Bellavista - Santa Rosa	D.2.1.1	Acuerdos con empresas	Activación del turismo rural	2019-2027	Ruta activada
						D.2.1.2	Alojamiento, señalización, promoción	Expansión de la oferta turística	2019-2027	Número de equipamiento instalado
				D.2.2	Implementar la ruta rural Bellavista - El Cascajo	D.2.2.1	Acuerdos con empresas	Activación del turismo rural	2019-2027	Ruta activada
						D.2.2.2	Alojamiento, señalización, promoción	Expansión de la oferta turística	2019-2027	Número de equipamiento instalado
				D.2.3	Implementar Ruta Rural Bellavista – Garrapatero	D.2.3.1	Acuerdos con empresas	Activación del turismo rural	2019-2027	Ruta Activada

					D.2.3.2	Alojamiento, señalización, promoción	Expansión de la oferta turística	2019-2027	Número de equipamiento instalado
			D.2.4	Implementar la ruta de la Identidad del café	D.2.4.1	Acuerdos con empresas	Activación del turismo rural	2020-2027	Ruta Activada
					D.2.4.2	Alojamiento, señalización, promoción	Expansión de la oferta turística	2020-2027	Número de equipamiento instalado
	D.3	Diversifica la oferta	D.3.1	Apertura hacia Cerro Gallina	D.3.1.1	Apertura de Sendero	Mayor seguridad	2020-2027	Apertura atractivo
					D.3.1.2	Equipo de surf	Extensión de usuarios		
	D.4	Califique la oferta existente	D.4.1	Equipamiento Garrapatero	D.4.1.1	Implementación de equipos ambientales y de servicio	Mayor nivel de servicio	2020-2027	Número de equipamiento instalado
			D.4.2	Equipamiento Playa Tortuga	D.4.2.1	Implementación de equipos ambientales y de servicio	Mayor nivel de servicio	2020-2027	Número de equipamiento instalado

ACCIONES B LÍMITES EN LA GESTIÓN DE LA DESTINACIÓN TURÍSTICA

Rev.: 0.00

PLANES CORRELACIONADOS	ESTRATEGIA	ACCIONES	SUB-ACCIONES	RESULTADOS ESPERADOS	TIEMPO DE ACTUACIÓN	MEDIO DE VERIFICACIÓN				
E	E.1	Manejo del destino turístico	E.1.1	Constitución de Empresa de Manejo de destino Turístico EMDT	E.1.1.1	Estudio legal de factibilidad y rentabilidad del EMDT	Formación de un estudio legal	2025-2027		Estudio legal y económico implementado
					E.1.1.2	Socialización del EMDT	Construcción del consenso	2026-2027		Número de talleres implementados
					E.1.1.3	Plan de manejo	Acciones compartidas público privado	2026-2027		Plan de manejo
					E.1.1.4	Proyecto de acciones compartidas	Estandarización de la oferta	2026-2027		Números de acciones compartidas
					E.1.1.5	Implementación de las acciones compartidas	Control del proceso turístico			Números de acciones implementadas
	E.2	Soporte a la reorganización de las empresas turísticas	E.2.1	Fomento encadenamiento de tierra	E.2.1.1	Promoción de la propuesta de albergue difundido	Aumento de la calidad de hoteles	2019-2021		Una empresa implementada
					E.2.1.2	Marco legal-fiscal	Nacimiento de empresa de servicios			
					E.2.1.3	Conformación de la empresa, con identificación de área operativa	Apertura del servicio	2020-2021		
					E.2.1.4	Implementación del servicio		2021		
			E.2.2	Fomento encadenamiento de tierra	E.2.2.1	Catastro atractivos de tierra	Registro, físico en line, con sus descripciones	2019-2027		Tres paquetes ofrecidos
					E.2.2.2	Creación de un book de oferta turística de tierra	Comunicación uniforme y regulada al turista	2019		Book creado

						E.2.2.3	Capacitación a los varios niveles de operadores (guías, operadores, estructuras de alojamiento finca etc...)	Presentación y venta de un producto estándar, pero único	2020		dos cursos dados
						E.1.3.4	Control y monitoreo del cumplimiento		2020-2027		
						E.1.3.5	Promoción única de las visitas, según estándar calificado del programa calidad Galápagos	Aumento de la visita en finca	2021-2027		
			E.2.3	Organización e implementación Agroturismo		E.2.3.1	Turismo Voluntario Agrícolas, reglamentación		2020-2023		Catastro de empresas creados
						E.2.3.2	Reglamentación visita turística en finca		2020-2027		Ordenanza y reglamento técnico implementado
			E.2.4	Programa de fortalecimiento de las empresas debidamente legales		E.2.4.1	Programa "Yo soy autorizado"		2020-2027		Aumento de la ocupación promedio de las estructuras turísticas
			E.2.5	Plan de Calificación para Operadores Turísticos y Comerciales		E.2.5.1	10 cursos al año de actualización		2018-2027		Número de cursos realizados
		E.3	Manejo sitio de visitas de tierra	E.3.1	Sistema de concesión de Playas	E.3.1.1	Negociación con el MAE por la concesión de uso de las playas				
						E.3.1.2	Sistema de manejo de Playa	Sistema de manejo sustentable implementado			
		E.4	Ampliar: Seguridad Turística	E.4.1	Registros visitantes	4.1.1	Registros visitantes en estructura turística.				

11. Sostenibilidad y sustentabilidad de las acciones

Como ya se anticipó en el capítulo 4, se evalúa el plan en dos modalidades su generalidad controlando la coherencia con los indicadores OMT sobre el turismo sostenible y a través de la evaluación de cada acción para comprender el real empate de las acciones propuestas

11.1 Alineación del Plan con las directrices OMT de Turismo sostenible

A= Acciones Directas

AI= Acciones Indirectas

NA= No aplicable directamente por que no es competencia del Municipio

Tabla 12 Evaluación del Plan a través de los requerimientos, por la implementación del turismo sostenible, por parte del OMT, elaboración propia

1 VIABILIDAD ECONÓMICA: Garantizar la viabilidad y la competitividad del turismo y las empresas, para que puedan seguir prosperando y generando beneficios a largo plazo.	A
2 PROSPERIDAD LOCAL: maximizar la contribución del turismo a la prosperidad del destino de acogida, incluida la proporción del gasto de los visitantes que se conservar localmente.	AI
3 CALIDAD DEL EMPLEO: Fortalecer el número y la calidad de los empleos locales creados y respaldados por el turismo, incluido el nivel salarial, las condiciones de servicio y la disponibilidad para todos, sin discriminación por género, raza, discapacidad o de otra manera.	NA
4 EQUIDAD SOCIAL: Buscar una distribución generalizada de los beneficios económicos y sociales del turismo en toda la comunidad receptora, lo que incluye mejorar las oportunidades, los ingresos y los servicios disponibles para los pobres	AI
5 CUMPLIMIENTO DEL VISITANTE: Proporcionar una experiencia segura, satisfactoria y gratificante para los visitantes, disponible para todos sin discriminación por género, raza, discapacidad o de otras maneras.	A
6 CONTROL LOCAL: involucrar y empoderar a las comunidades locales en la planificación y toma de decisiones sobre la gestión y el desarrollo futuro del turismo en su área, en consulta con otras partes interesadas.	A
7 BIENESTAR COMUNITARIO: Mantener y fortalecer la calidad de vida en las comunidades locales, incluidas las estructuras sociales y el acceso a recursos, servicios y sistemas de soporte vital, evitando cualquier forma de degradación o explotación social.	AI
8 RIQUEZA CULTURAL: Respetar y mejorar el patrimonio histórico, la cultura auténtica, las tradiciones y el carácter distintivo de las comunidades de acogida.	AI

9 INTEGRIDAD FÍSICA: Para mantener y mejorar la calidad de los paisajes, tanto urbanos como rurales, y evitar la degradación física y visual del medio ambiente	A
10 DIVERSIDAD BIOLÓGICA: Para apoyar la conservación de áreas naturales, hábitats y vida silvestre, y minimizar el daño a ellos.	A
11 EFICIENCIA DE LOS RECURSOS: Minimizar el uso de recursos escasos y no renovables en el desarrollo y operación de instalaciones y servicios turísticos.	AI
12 EFICIENCIA DE LOS RECURSOS: Minimizar el uso de recursos escasos y no renovables en el desarrollo y operación de instalaciones y servicios turísticos.	AI

11.2 Modelo DPSIR

Fuerza motrices

Los que generan los impactos en el sistema y crean el desarrollo son por supuesto las empresas turísticas que a la fecha se encuentran distribuida en el sistema las cuales generan

Presión generada

Las presiones generadas por parte del sistema turístico en los varios compartos se pueden resumir en la tabla siguiente.

Por sectores

Tabla 13 Evaluación de las presiones generadas en tres empresas turísticas y sistema Santa Cruz

Hotel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Los hoteles generan presiones en el sistema de los recursos que son disminuido por la baja ocupación y calidad. 2. Generan factores de conservación y preservación del sistema natural y de la biodiversidad 3. Generan empleo en la movilidad, pero también determinan el aumento 4. Generan efectos negativos entre sí mismo, causan mal manejo del mercado 5 Son competidores desleales con las agencias de viajes 6. Generan empleo en los alimentos y bebidas 7. Generan empleo en el transporte turístico 8. Generan trabajo por las guías 9. Soportan el crecimiento de los servicios turísticos 10. Fomentan el comercio en manera marginal 11. Ayudan la producción artesanal con la producción de muebles 12. Ayudan el sistema cultural 13. Generan empleo, bajo pero generado 14. Generan migración
Agencia de Viaje	<ol style="list-style-type: none"> 1. Las agencias generan presiones bajas o inexistentes en el sistema de los recursos que son disminuido por la baja ocupación y calidad, se generan en manera indirecta por sus huéspedes

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Generan factores de conservación y preservación del sistema natural y de la biodiversidad, pero no en el control turístico le hace daño 3. Generan empleo en la movilidad, pero también determinan el aumento 4. Generan efectos negativos entre sí, el mismo causa mal manejo del mercado 5 Son competidor desleales entre ellos 6. Generan empleo en los alimentos y bebidas 7. Generan empleo en el transporte turístico 8. Generan trabajo por las guías 9. Soportan el crecimiento de los servicios turísticos 10. No fomentan el comercio 11. Ayudan la producción artesanal con la producción de muebles 12. Ayudan el sistema cultural 13. Generan empleo, bajo pero generado 14. generan migración
Alimentos y bebidas	<ol style="list-style-type: none"> 1. No tienen inferencia con los hoteles, 2. Aumentan el uso de recursos 3. No tienen inferencia con los hoteles 4. Generan efectos negativos entre sí, mismo causa del mal manejo del mercado 5 No tienen inferencia con los hoteles 6. Son competidores entre ellos mismos 7 Generan empleo en el transporte turístico 8 No tienen inferencia con las agencias de viajes 9 No tienen inferencia con las guías 10 Fomentan el comercio en manera marginal 11 Ayudan la producción artesanal con la producción de muebles 12 No tienen inferencia con los hoteles 13 Generan empleo, bajo pero generado 14 Generan migración
Transporte Turístico	<ol style="list-style-type: none"> 1 No tienen inferencia con los hoteles, 2. Aumentan el uso de recursos 3. No tienen inferencia con los alimentos y bebidas 4. Generan efectos negativos entre sí, mismo que genera mal manejo del mercado 5 No tienen inferencia con las guías de hoteles 6. Son competidores entre ellos mismos 7 Generan empleo en el transporte turístico 8 No tienen inferencia con las agencias de viajes 9 No tienen inferencia con los hoteles 10 Fomentan el comercio en manera marginal 11 Ayudan la producción artesanal con la producción de muebles 12 No tienen inferencia con los hoteles 13 Generan empleo, bajo pero generado 14 Generan migración
Guía de Turismo	<ol style="list-style-type: none"> 1 No tienen inferencia con los hoteles, 2. Aumentan el uso de recursos 3. No tienen inferencia con los alimentos y bebidas

	<ul style="list-style-type: none"> 4. Generan efectos negativos entre sí, mismo que genera mal manejo del mercado 5 No tienen inferencia con las agencias de viajes 6. Son competidores entere ello mismos 7 Generan empleo en el trasporte turístico 8 No tienen inferencia con los agencias de viajes 9 No tienen inferencia con servicios turísticos 10 Fomentan el comercio en manera marginal 11 Ayudan la producción artesanal con la producción de muebles 12 No tienen inferencia con los servicios de transportes turístico 13 Generan empleo, bajo pero generado 14 Generan migración
Servicios Turísticos	<ul style="list-style-type: none"> 1 No tienen inferencia con los hoteles, 2. Aumentan el uso de recursos 3. No tienen inferencia con los alimentos y bebidas 4. Generan efectos negativos entre sí, mismo que genera mal manejo del mercado 5 No tienen inferencia con las guías 6. Son competidores entere ello mismos 7 Generan empleo en el trasporte turístico 8 No tienen inferencia con los agencias de viajes 9 No tienen inferencia con los alimentos y bebidas 10 Fomentan el comercio en manera marginal 11 Ayudan la producción artesanal con la producción de muebles 12 No tienen inferencia con los servicios de transportes turístico 13 Generan empleo, bajo pero generado 14 Generan migración

Estado

Por el Estado se vea la línea base del cap. 5.1

Impactos

Esta tabla describe los impactos generado de la aplicación del plan tabla 14

Respuestas

Las recomendaciones para posibles respuestas e integración se encuentran el siguiente capítulo, que incluye también acciones accesorias, y necesarias para reducir el impacto del plan y la creación de escenarios no estimados

12. Acciones necesarias y complementarias

De la evaluación del capítulo anterior se puede ver que las acciones propuestas de toda manera pueden generar impactos en el sistema, y no pueden resolver o cambiar el destino sin crear estrés en el sistema, por lo tanto, se necesitan acciones complementarias, las cuales deberán ser desarrolladas en función de los resultados del sistema de monitoreo, y algunas que deberán ser implementadas en función del sistema mismo.

Por la que son las acciones necesarias se han identificado las siguientes:

A. Plan Marco Económico, tiene la finalidad de encadenar correctamente todas las actividades productivas de la isla, dando solidez a los planes correlacionados, Pd y OT, Plan Movilidad y Plan Turístico, permitiendo así la diversificación económica de la isla, estrictamente necesaria, para evitar un desbalance y una insostenibilidad a mediano y largo plazo del sistema insular. El plan deberá contener:

1. Catastro empresarial implementados, y creados conectado el catastro de pagos del municipio.
2. Evaluación y esquematización del sistema de inversiones
3. Plan de comunicación económica
4. Plan de concertación y propuesta de nuevas actividades económicas cofinanciada por parte del Municipio

B. Revisión Plan de Movilidad e integraciones, se sugiere de insertar en el plan de movilidad un capítulo dedicado al turismo, que incluía:

1. Rutas autorizadas por el transporte turístico,
2. Sello identificativo de las empresas de movilidad autorizadas a operar en el sistema turístico, en base a las normas
3. Sistema de exclusión de los turistas del transporte público interno a la isla, el acceso a un transporte a 0,50 cent fomenta el ingreso de un turismo de baja calidad que está dañando el sistema, en termino de dispersión del turista en área rural sin control, el uso de los medio de transporte público con finalidad turísticas por lo tanto en el marco de las competencia del plan de deberá reducir el acceso a los turistas, la hipótesis ad abrir un sistema dedicado a lo mismo, o proponer al ministerio de transporte una diferenciación de la tarifa de los buses urbanos por lo mínimo a 15 dólares .
4. Concertación y comunicación con el sistema de transporte
5. Obligación a los propietarios de autos, para que la limpieza en áreas propias (que identificar), para generar el ahorro de uso de agua y recuperar las aguas contaminadas.

C. En relación del PD y OT y de la planificación de uso de suelo es necesario abrir una mesa de concertación con las actividades turísticas por sector y categoría que se ubican en áreas no permitidas, para sanar las situaciones existentes, con medidas de compensación

D. Es necesaria una reunión por uso suelo con los ministerios competentes MINTUR, MAGAP, CREG y MAE-DPNG MAG, para discutir de los proyectos autorizados en aras no permitidas en áreas del plan territorial recordando la vigencia del art 15 del LOES, y las consecuencias de continuar a implementar

estructuras. En particular se necesita una contratación con la Parroquia de Santa Rosa para un cambio de uso de suelo pro la implementación del centro de interpretación, de uso de servicio a turístico.

E. Revisión Ordenanza

1. Revisión ordenanza numero 64 uso de suelo en su término por el uso turístico

1.1 En su parámetro de densidad de 120 hab. /ha revisar teniendo cuenta de la incidencia del sector hotelero, haciendo incluir en el Plan Hotel un vínculo restrictivo sobre la densidad y las plazas permitidas.

1.2 Integrar estándares técnicos en los requerimientos de planes de construcción para hotelería, restaurantes, y agencias de viajes, en funciones de sus límites.

1.3 Integrar en el consejo de planificación un miembro representativo del consejo de turismo para mantenerlo actualizado e integrar las directrices de planificación turísticas

1.4 Incluir en la clasificación de uso de suelo un uso por actividades especiales con limitaciones de dimensiones, y de infraestructuras en áreas adonde se encuentran las actividades especiales

1.5 Incluir un artículo de uso de suelo público con respectiva tarifa por las actividades turísticas

1.6 Admitir en un 5% del área urbana de Santa Rosa y bellavista cercana a las paradas de los buses turístico, con posibilidad de uso múltiple incluyendo actividades turísticas de solo alimentos y bebidas, y excluyendo taxativamente las otras actividades.

2. Revisión ordenanza número 48 y 60 de Licencia única de funcionamiento y funcionamiento de actividades turísticas

1.1 Incluir las obligaciones de las Fichas E2.2; E2.3 E2.4

1.2 Revisar las categorías que pagan la LUAF

1.2.a Quitar las categorías no permitidas en las leyes vigentes

1.2.b Integrar como categorías especiales:

1. Finca Agrícola

2. Empresas que suministran Alimentos y bebidas a nivel cantonal

1.3 incluir en el sistema de incentivos, la tabla de descuentos en [Anexo 2](#), en caso de cuentas en el MINTUR o a través de las autoridades competentes, el sistema de incentivos deberá ser cancelado de inmediato y requerido las compensaciones por daño de imágenes.

1.4 La obligación para las empresas de coger dos cursos de capacitación al año emitido por el municipio, pro lo mínimo una persona al año y que en los primeros dos años sea obligatorio el curso de calidad y servicios al cliente y de normas, el no conseguimiento de loso curso niega la renovación de la LUAF

3. Ordenanza de conformación del Consejo de turismo, reorganización y reconstrucción de los roles y funciones del consejo en funciones de los cambios de normas y sociales del sistema.

4. Ordenanza de ruido y horarios, reforma completa e ingreso en la ordenanza de empresas turísticas.

F Implementación ordenanza de seguridad

1. Todos los establecimientos turísticos deberán tener expuestos en cada cuarto las informaciones pertinentes a una alerta tsunami y sobre el comportamiento que tener, y poner en su medio de comunicación una sección apórito sobre comportamiento en caso de desastres naturales
2. Deberán llenar a nivel diario máximo semana la ficha /sistema informativo del municipio sobre los huéspedes registrados
3. Para el mantenimiento del orden público, se deberá evitar el consumo de bebidas alcohólicas u otros tipos de bebida en la calle.
4. Los hotelorías deberá avisar los turistas que no pueden transitar en las calles con traje de baño
5. Las empresas turísticas en la franja costera deberán tener expuestas las medidas de seguridad en caso de evento de tsunami
6. La construcción en áreas de tsunami no es permitidas por hoteloría, y su ubicación deberá tener en cuenta de los planes de evacuación

G. Implementación de un *roundtable* con *sello* internacional

Se organizará un evento con sellar internacionales, identificados por parte de las empresas para explicar el nuevo plan y los nuevos instrumentos, y ayudarlo a reconocerlo en el sistema entro 6 meses del empiezo del plan

H. Propuesta de la construcción de un organismo que evalué conjuntamente las autorizaciones turísticas, poniendo en evidencia, por cada empresa que requiere sus relaciones con el sistema de cada nivel, en la cual mesa deberán participar según las competencias:

CREG

MAE-DPNG

GADMASC

MINTUR

Y como Vocales las Juntas Parroquiales

13 Gestión seguimiento y control plan

En el siguiente párrafo se define la modalidad y los procedimientos de Seguimiento y monitoreo del Plan y de sus proyectos.

La gestión de este plan se necesita en macros grupos

1. Gestión administrativa
2. Desarrollo de proyecto
- 3 Comunicación interna y externa
4. Controles del efecto de la aplicación del Plan

13.1 Gestión administrativa

La implementación de un plan marco de este porte necesita una reorganización de la oficina de Desarrollo Sostenible en términos de personal, rol y funciones se propone el siguiente organigrama específico por solo manejo del plan que integrase al actual organigrama aprobado

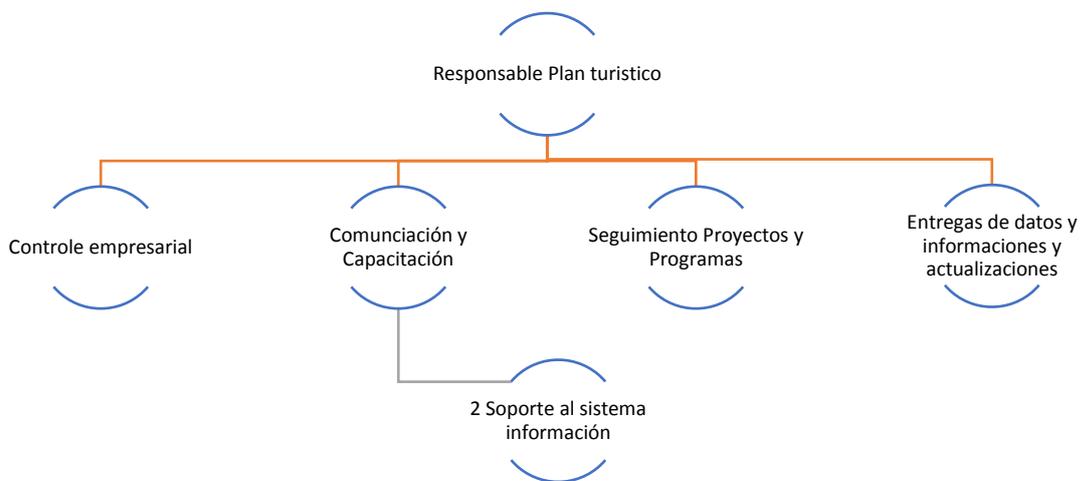


Ilustración 65 Propuesta organigrama interno por el manejo del PMT, elaboración propia

Responsable Plan turístico analista de turismo: sigue la aplicación y se relaciona a instituciones y las empresas y monitorea el cumplimiento del plan, y la reforma de las ordenanzas, a través del cronograma de implementación sugerido. Deberá también mantener actualizada la normativa turística para controlar si el Plan es conforme, y cual los posibles efectos en proyectos. Además deberá mantener actualizada la coherencia con los planes correspondientes.

Analista de control empresarial: se ocupa salida de campo para controle en empresa y monitoreo da seguimiento al procedimiento de la LUAF

Dos analistas de comunicación, promoción y capacitación siguen todo lo que es comunicación en red social, con la ciudadanía y las empresas turísticas respecto al plan y su implementación. También la promoción interna con el desarrollo de eventos, ronda de negocios internos entre otros. Además organiza y coordina al área de capacitación.

Dos técnicos de comunicación serán en cargados de dar las informaciones del sistema turístico en el aeropuerto y en el muelle, el perfil requerido es expertos en comunicación y con doble idioma, lo mismo deberá recoger las checas de los turistas de ser el caso.

El procedimiento de recolección se hará a través del registro de los turistas copia de los pasaporte y llenar el formulario que deberá ser dado en copia la turista, formulario acá anexado.

Analista de seguimiento de programas y proyecto en marcado en el PMT, seguirá todos los procedimientos administrativos para el funcionamiento de los proyectos propuestos, las contrataciones y la evaluación de los resultados, se coordinará con la oficina STDP para la búsqueda de fondos, externos de los proyectos

Entregas de datos e informaciones y actualizaciones, tiene actualizada la base de datos y remite la base de datos pertinentes, a las instituciones pertinentes y en el sistema del municipio.

13.2. Implementación de proyecto

La fase de implementación de proyectos necesita

1. Una fase de negociación con los portadores de intereses locales, que deberá ser manejada por expertos, comprobados en el sistema, para lograr los resultados esperados en el plan. Cada empieza de proyecto cuando incluya otros actores.
2. Evaluación de la fuente de financiamiento y de los fondos propio del municipio en función del tiempo de desarrollando del proyecto y de los fondos., evaluación semestral
3. Evaluación del desembolso económico cada evaluación semestral
4. Evaluación del desenvolvimiento de lo mismo
5. Inserción de los proyectos y sus actualizaciones de ser el caso en el POA anual

13.3. Comunicación interna y externa

La comunican de tipo interno se refiere a una difusión sistémica en el municipio manteniendo actualizadas las unidades involucradas en los varios proyectos

La comunicación externa se refiere a talleres seminarios, planes de educación con los operadores sobre el plan turístico y sus acciones, con la finalidad de hacer propio a la ciudadanía y a los portadores de intereses el plan mismo.

13.4. Controles del efecto de la aplicación del Plan

Los controles de los efectos de la aplicación del plan se implementarán a través del sistema SLOT y de la cartografía pertinente.

Los datos deberán ser generados por parte del responsable de la oficina de Desarrollo Sostenible, en función de los datos generados por parte de las varias oficinas del municipio e incluido el nuevo sistema informático de seguimiento.

De toda manera se trabajará en el siguiente modelo y formato hasta que el municipio no implemente su plataforma

Tabla 15 Indicadores que utilizar pro el monitoreo del plan, elaboración propia

	INDICADOR	FUENTE	FRECUENCIA
	tasa de ocupación barca	Calculo interno	6 meses
	tasa di ocupación plazas	Calculo interno	6 meses
SECTOR TURÍSTICO	alojamiento tierra	Catastro turístico	6 meses
	alojamiento barco	Catastro turístico	6 meses
	agencia de viajes	Catastro turístico	6 meses
	alimentos y bebidas	Catastro turístico	6 meses
	plaza tierra alojamiento	Catastro turístico	6 meses
	plaza barco	Catastro turístico	6 meses
	empleados tierra	Catastro turístico	6 meses
	empleados barco	Catastro turístico	6 meses
	empleados agencia de viajes	Catastro turístico	6 meses
	empleados alimentación	Catastro turístico	6 meses
SISTEMA DE SERVICIOS	mesas alojamiento	Catastro turístico	6 meses
	mesas barcos	Catastro turístico	6 meses
	mesas alimentación	Catastro turístico	6 meses
	agencia nacional	Catastro turístico	6 meses
ECONÓMICO GENERAL	agencia internacional	Catastro turístico	6 meses
	agencia operadora buceo	Catastro turístico	6 meses
	agencia operadora	Catastro turístico	6 meses
	Consumo agua	Empresa pública de agua	
	Consumo Energético	Empresa pública energía	
	Producción Desecho	Oficina ambiente	
	Numero empresas turísticas /número empresas patentadas	Catastro turístico/Catastro patentes	anual

A este modelo se deberán tener actualizadas, los mapas

1. de uso de suelo/y ocupación turística de las plazas para evitar el desplazamiento de los 120 hab/ha.

2. consumo de agua con incluido el consumo de los hoteles, la fuente de datos será la empresa pública de agua, fundamental controlar
3. mapa distribución ocupación genera con los datos recogidos por parte de las empresas
4. mapas de geolocalización de empresas turísticas

Bibliografía

- Adelinet, M., Fortin, J., d'Ozouville, N., & Violette, S. (2008). The relationship between hydrodynamic properties and weathering of soils derived from volcanic rocks, Galapagos Islands (Ecuador). *Environmental geology*, 56(1), 45-58.
- Bacerra1p, A. T., Salvador, P. A. R., & del Aguila, V. G. (2005). "Bases para la construcción de un sistema de indicadores de sostenibilidad para el control y seguimiento de un proceso de desarrollo turístico en las alpujarras almerienses". Barcelona. Recuperado a partir de <http://www.indirural.ual.es/>
- Basantes, J. F. (2009). PLANNING FOR SUSTAINABLE ECOTOURISM IN THE GALÁPAGOS ISLANDS: EXPLORING GALÁPAGOS TOURISTS' PROFILES AND THEIR INTEGRATION INTO COMMUNITY-BASED TOURISM.
- Bauman, Z. (2013). *Liquid modernity*. John Wiley & Sons.
- Benitez-Capistros, F., Hugé, J., & Koedam, N. (2014). Environmental impacts on the Galapagos Islands: Identification of interactions, perceptions and steps ahead. *Ecological Indicators*, 38, 113-123.
- Berube, P. (2014). *La Demanda y Oferta de Productos Frescos Galápagos*. Puerto Ayora Santa Cruz.
- Casari, M. (2008). *Turismo e geografia: elementi per un approccio sistematico sostenibile*. (Hoeply, Ed.). Milano: Hoepli.
- Cecchin, A. (2017). Material flow analysis for a sustainable resource management in island ecosystems: A case study in Santa Cruz Island (Galapagos). *Journal of Environmental Planning and Management*, 60(9), 1640-1659.
- CGREG, C. de G. de G. (2015). *Censo de Unidades de Producción Agropecuaria de Galápagos 2014 (UPA)*. Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG). Recuperado a partir de <http://sinagap.agricultura.gob.ec/censo-unidades-produccion-agropecuaria-galapagos-2014>
- d'Ozouville, N. (2006). Fresh water: the reality of a critical resource. *Galapagos Report*, 2007, 146-150.
- d'Ozouville, N., & Merlen, G. (2007). Agua Dulce o la supervivencia en Galápagos. *Galápagos: Migraciones, economía, cultura, conflictos y acuerdos*. Biblioteca de Ciencias Sociales, 57, 297-313.
- Dematteis, G., & Governa, F. (2005). Territorio y territorialidad en el desarrollo local. La contribución del modelo SLOT. *Boletín de la Asociación de Geógrafos ...*, (2001), 31-58. Recuperado a partir de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1161234>
- Draper, D., & Minca, C. (1997). Image and destination: A geographical approach applied to Banff National Park, Canada. *Tourism Review*, 52(2), 14-24.
- EEA (European Environment Agency). (1999). *Environmental indicators: Typology and overview* (tecnico No. 25). Bruselas: European environmental agency.
- Epler, B. (2007). Tourism, the economy, population growth, and conservation in Galapagos. *Charles Darwin Foundation*.
- FENACAPTUR, & Metropolitano, H. de Q. (2017). *Informe Estudio Comparativo de Precios Turísticos de Ecuador - 2017*. Quito.
- Giannone, M. (2002). Tourist Local Systems and Territorial Development. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*. http://doi.org/10.1300/J162v03n01_08
- Giordano, E., & Tuci, C. (2016). Lo sviluppo della periurbanizzazione in Galápagos. Il caso dell'isola di

- Santa Cruz. *Rivista geografica italiana*, 123, 69-86.
- González, J. A., Montes, C., Rodríguez, J., & Tapia, W. (2008). Rethinking the Galapagos Islands as a complex social-ecological system: implications for conservation and management. *Ecology and Society*, 13(2), 13.
- Grenier, C. (1998). Ecotourism myths: the Galapagos Islands case (Vol. 1, pp. 169-179).
- Grenier, C. (2000). *Conservation contre nature: les îles Galàpagos* (Vol. 1278). IRD Editions.
- Grenier, C. (2010). Galápagos and Cape Horn: Ecotourism or Green-Washing in Two Iconic Latin American Archipelagoes. *Environmental Philosophy* 7 (2), 1-32.
- Kitchin, R., & Tate, N. (2013). *Conducting research in human geography: theory, methodology and practice*. (Taylor & Francis group, Ed.). New York: Routledge.
- Lew, A. a. (2011). *Research Methods in Geography. International Planning Studies* (Vol. 16). <http://doi.org/10.1080/13563475.2011.561066>
- Liu, J., & d'Ozouville, N. (2013). Water contamination in Puerto Ayora: Applied interdisciplinary research using Escherichia coli as an indicator bacteria. *GALAPAGOS REPORT 2011-2012*, 76.
- Lozato-Giotart, J.-P. (1993). *Geography of tourism*. Masson.
- Malcevski, S. (2006). Lezioni di Impatto Ambientale, i modelli DPSIR.
- Manente, M., & Meneghello, S. (2006). Defining and testing a socio-economic model to identify Italian Local Tourism Systems (STL): a methodological framework. Cáceres, Spain: 8th International Forum on Tourism Statistics, Cáceres, Spain.
- Manente, M., & Minghetti, V. (2006). Destination management organizations and actors. *Tourism business frontiers: Consumers, products and industry*, 228-237.
- Ospina, P. (2001). Migraciones, actores e identidades en Galápagos. *Instituto de Estudios Ecuatorianos/CLACSO/ASDI Inédito. Quito*.
- Ospina, P. (2006). *Galápagos, naturaleza y sociedad: actores sociales y conflictos ambientales en las Islas Galápagos* (Vol. 55). Corporación Editora Nacional.
- Pearce, D. G. (2013). Toward an Integrative Conceptual Framework of Destinations. *Journal of Travel Research*, 53(2), 141-153. <http://doi.org/10.1177/0047287513491334>
- Polanco, C. (2006). Indicadores ambientales y modelos internacionales para toma de decisiones. *Gestión y Ambiente*, 9(2), 27-41.
- Quiroga, D. (2013). Changing views of the Galápagos (pp. 23-48). Springer.
- Rizzi, J., Re, V., Tuci, C., Giordano, E., & Marcomini, A. (2014). Assessing water quality in small islands. The Santa Cruz (Galapagos) case study. *Sustainable Watershed Management*, 199.
- SIGTIERRA. (2017). AREA DE INTERVENCION DEL PROYECTO DE CATASTRO – SIGTIERRAS | Sistema Nacional de Informacion de Tierras Rurales e Infraestructura Tecnológica. Recuperado 6 de enero de 2018, a partir de <http://www.sigtierras.gob.ec/area-de-intervencion-del-proyecto-de-catastro-sigtierras/>
- STPDS, S. T. de P. y D. S. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, Cantón Santa Cruz 2015-2017*. Puerto Ayora Santa Cruz.
- Toledo, V., & González de Molina, M. (2007). El metabolismo social: las relaciones entre la sociedad y la naturaleza. *El paradigma ecológico en las Ciencias Sociales*. Editorial Icaria, Barcelona, España.

- Trueman, M., & d'Ozouville, N. (2010). Characterizing the Galapagos terrestrial climate in the face of global climate change. *Galapagos Research*, 67, 26-37.
- Tuci, C., Zanetto, G., & Cavicchiolo, C. (2011a). Galàpagos: wonderland di oggi, in bilico tra realtà e percezione, in cerca di sostenibilità turistica. *Rivista Agribusiness Paesaggio & Ambiente*, 14(3), 435-454.
- Tuci, C., Zanetto, G., & Cavicchiolo, C. (2011b). IL MOSAICO PAESISTICO-CULTURALE DISINCANTI , DISSOLVENZE La dissolvenza del concetto di sostenibilità ., 649-668.
- VELASCO, J. (2015). *PROCESOS ORIENTADOS A ORDENAMIENTO TERRITORIAL, ZONIFICACION AGROECOLOGICA DE LOS TERRITORIOS RURALES DE LAS ISLAS GALAPAGOS*. Puerto Ayora Santa Cruz.
- Walsh, S. J., & Mena, C. F. (2013). Perspectives for the Study of the Galapagos Islands: Complex Systems and Human–Environment Interactions (pp. 49-67). Springer.
- Winckell, A., Zebrowski, C., & Sourdat, M. (1997). Las regiones y paisajes del Ecuador. *Geografía básica del Ecuador: Geografía física*, 417 p. <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- World Tourism Organization, U. (2010). *International Recommendation for tourism Statistics 2008*. (United Nation, Ed.)*ST/ESA/STAT/SER.M/83/Rev.1* (Studies in). New York: United Nations Publications.