

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

Facultad de Turismo y Patrimonio Cultural

*Carrera de Administración y Dirección de
Empresas Turísticas*

*Tema : Los Servicios Aeroportuarios De La Ciudad De Quito
Y Su Impacto En El Crecimiento Del Turismo*

TESIS DE GRADO

VERONICA PRADO NARVAEZ

AÑO : 1.996 - 1.997

QUITO - ECUADOR

U. I. - BIBLIOTECA

DEDICATORIA

Este trabajo, lo dedico a quienes me brindaron su apoyo y ayuda en todo momento, y muy especialmente a mis padres, que con su ejemplo de amor comprensión y trabajo me han apoyado incondicionalmente a lo largo de toda mi vida.

AGRADECIMIENTO

Al culminar la presente, quiero exteriorizar mi profundo agradecimiento al personal de la Dirección de Aviación Civil, por su guía, paciencia y tiempo que dedicaron en la elaboración de este trabajo. Así como también a la Doctora Bruna Stronailo, quien en calidad de Directora de Tesis, y con sus amplios conocimientos supo guiar esta investigación.

INDICE

pg

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO : EL POTENCIAL TURISTICO DEL ECUADOR

1.1 Generalidades.....	1
1.2 Lo que la Sierra - Región Interandina ofrece al turista.....	3
1.3 La Costa y sus atractivos.....	7
1.4 La Amazonía Ecuatoriana y su camino hacia el turismo.....	11
1.5 Las Islas Galápagos y sus bellezas naturales.....	14
1.6 Ecuador un país turístico.....	16

CAPITULO SEGUNDO : EL TRANSPORTE Y SU PAPEL EN LA ACTIVIDAD TURISTICA EN EL ECUADOR

2.1 Generalidades.....	17
2.2 Las vías en la vida del país.....	18
2.3 El transporte terrestre.....	19
2.4 El transporte ferroviario.....	23
2.5 El transporte fluvial y marítimo.....	25
2.6 El transporte aéreo.....	27

CAPITULO TERCERO : EL AEROPUERTO “ MARISCASUCRE ” DE QUITO : EVOLUCION HISTORICA

<i>3.1 Los Aeropuertos en Quito (1.842 - 1.930).....</i>	<i>30</i>
<i>3.2 Compañías de aviación (1.928).....</i>	<i>32</i>
<i>3.3 Movimiento de Pasajeros (1.960 - 1.980 / 1.981 - 1.996).....</i>	<i>41</i>
<i>3.3.1 Tráfico aéreo internacional.....</i>	<i>41</i>
<i>3.3.2 Tráfico aéreo nacional.....</i>	<i>43</i>
<i>3.4 Construcción del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito.....</i>	<i>47</i>
<i>3.5 Obras de mejoramiento del Aeropuerto de Quito.....</i>	<i>48</i>
<i>3.6 Papel de la Dirección General de Aviación Civil.....</i>	<i>53</i>

CAPITULO CUARTO : SITUACION FISICA DEL ACTUAL AEROPUERTO

<i>4.1 Extensión.....</i>	<i>57</i>
<i>4.1.1 Características.....</i>	<i>57</i>
<i>4.1.2 La extensión del aeropuerto y los usuarios.....</i>	<i>60</i>
<i>4.1.3 Incidencia de la extensión del aeropuerto en el turismo.....</i>	<i>61</i>
<i>4.2 Ubicación.....</i>	<i>63</i>
<i>4.2.1 Características.....</i>	<i>63</i>
<i>4.2.2 La ubicación del aeropuerto y los usuarios.....</i>	<i>64</i>
<i>4.2.3 La ubicación del aeropuerto y su impacto en el turismo.....</i>	<i>69</i>
<i>4.3 Administración del aeropuerto.....</i>	<i>71</i>
<i>4.3.1 Generalidades.....</i>	<i>71</i>

4.3.2 La administración del aeropuerto incide en su imagen y en el turismo.....	73
4.4 Servicios básicos del aeropuerto.....	74
4.4.1 Generalidades.....	74
4.4.2 Los servicios básicos del Aeropuerto de Quito y su incidencia en el turismo.....	81
4.5 Servicios complementarios a la navegación aérea.....	81
4.6 Conclusiones sobre los impactos de la extensión, ubicación, administración y servicios básicos del Aeropuerto de Quito en los usuarios..	87

CAPITULO QUINTO : SERVICIOS TURISTICOS

5.1 Servicios básicos al turista	90
5.2 Servicios Complementarios al turista	93
5.3 Los servicios turísticos del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” y el impacto en los usuarios.....	99
5.4 Los servicios turísticos del Aeropuerto de Quito y su incidencia en el turismo.....	110
5.5 Conclusiones sobre los servicios básicos y complementarios del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito.....	111

CAPITULO SEXTO : LOS SERVICIOS TURISTICOS DEL AEROPUERTO DE QUITO FRENTE A OTROS AEROPUER- TOS DE MAYOR DESARROLLO

<i>6.1 Generalidades.....</i>	<i>114</i>
<i>6.2 En Latinoamérica.....</i>	<i>116</i>
<i>6.3 En el resto de América.....</i>	<i>123</i>
<i>6.4 En Europa.....</i>	<i>129</i>
<i>6.5 El aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito frente al desarrollo aeroportuario internacional.....</i>	<i>141</i>

CAPITULO SEPTIMO : EL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

<i>7.1 Generalidades.....</i>	<i>144</i>
<i>7.2 Ubicación.....</i>	<i>147</i>
<i>7.3 Vínculos regionales y urbanísticos.....</i>	<i>148</i>
<i>7.4 Características morfológicas, topográficas, geotécnicas y meteorológicas.....</i>	<i>150</i>
<i>7.5 Zonificación del nuevo aeropuerto.....</i>	<i>152</i>
<i>7.6 Plan maestro.....</i>	<i>156</i>
<i>7.7 Terminal de pasajeros.....</i>	<i>157</i>
<i>7.7.1 Dimensionamiento de la terminal.....</i>	<i>157</i>
<i>7.7.2 Aspectos funcionales y de diseño de la terminal.....</i>	<i>160</i>
<i>7.7.3 Descripción de la terminal de pasajeros.....</i>	<i>162</i>
<i>7.8 Edificios complementarios.....</i>	<i>165</i>

7.9 Expectativas de los usuarios..... 170

CAPITULO OCTAVO : CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES

8.1 Conclusiones..... 179

8.1 Recomendaciones..... 183

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

GLOSARIO DE TERMINOS

INTRODUCCION

Día a día, el turismo constituye una verdadera actividad generadora de recursos económicos que contribuyen al desarrollo individual, familiar, empresarial, comunitario y nacional.

Esta actividad, es posible explotarla cuando se cuenta con recursos naturales identificados, como la flora, fauna, la variedad y calidad de aspectos vinculados y derivados de la orografía, de la hidrografía, del clima, y de las riquezas culturales, donde los ríos, ritos y costumbres se convierten en curiosidades, atractivos o fuentes de conocimiento.

El desarrollo del turismo, se da también cuando existen los medios para llegar a descubrir dichos atractivos, es decir cuando el transporte, las vías, los medios aproximan al turista hacia dichos atractivos, y es en este contexto donde las carreteras, los puertos, los aeropuertos, y en general la calidad de los servicios que brindan los medios de transportación son efectivos para atraer a los visitantes, o al contrario se convierten en limitaciones que interfieren en el desarrollo del turismo.

En este contexto, por la naturaleza de mi especialización fue necesario investigar, descubrir y mostrar la incidencia del Aeropuerto " Mariscal Sucre "

de Quito en el turismo. Para ello fue indispensable volver al pasado y encontrar hilos en la evolución del aeropuerto, analizar la situación actual desde la óptica de los directivos, empresas aéreas, operadoras de turismo, agencias de viajes y turistas, para identificar una realidad que sin ser desconocida apoye y fortalezca las decisiones futuras, y así abrir una puerta al turismo, con criterios de calidad y con una visión optimista del futuro turístico del Ecuador.

La investigación bibliográfica y de campo, fue posible gracias a la predisposición positiva de quienes directa o indirectamente tienen niveles de responsabilidad con el actual aeropuerto, al igual que con el nuevo aeropuerto, sin embargo, también he debido superar dificultades y obstáculos porque aun se tiene temor de que los datos e informaciones tengan un mal uso.

Este trabajo, es la materialización de un esfuerzo académico cuya fuente matriz es la esencia misma del ser y deber ser del turismo, es la razón de mis estudios, es la fuente motivadora de mi profesión y mi trabajo futuro, por ello este informe de investigación se constituye en un diagnóstico, claro y necesario que fortalece los argumentos para que se construya en el menor tiempo posible el nuevo aeropuerto, constituyéndose así en una puerta de acceso que sirva con calidad al turismo y se incerte en el mercado

aeroportuario en condiciones adecuadas y necesarias que le garanticen a Quito seguir siendo “ Patrimonio Cultural de la Humanidad ” .

CAPITULO PRIMERO

EL POTENCIAL TURISTICO DEL ECUADOR

1.1 Generalidades

Debemos reconocer que la actividad turística se ha convertido en una de las fuentes de ingresos y de desarrollo socio - económico más importante con que cuentan los pueblos, regiones y países. Se constituye en una “ industria sin chimeneas ”, una fuente que genera trabajo, desarrollo social, desarrollo económico, desarrollo humano y últimamente es un factor que contribuye al desarrollo y equilibrio ecológico.

Es también necesario aceptar que somos observadores de un desarrollo que se da en otros países, pero que, en nuestro caso recién empezamos a enfrentar el futuro con una nueva visión y nuevas oportunidades.

En este contexto, es importante resaltar la nueva tendencia desde el punto de vista de la iniciativa e inversión privadas en muchas actividades de carácter empresarial y orientador, en el contexto de un turismo moderno y competitivo, que ofrece calidad de servicios no sólo al visitante nacional sino, y de manera especial a la promoción del turismo internacional.

Por otro lado, la acción del Estado es cada vez mayor en los diferentes gobiernos, pues se ha venido buscando que la acción de éste

apoye, responda y facilite la iniciativa privada. Así, en este ámbito, debe inscribirse la creación del Ministerio de Turismo, la tramitación de una Ley que favorezca el desarrollo turístico, la acción del gobierno en busca de apoyo, cooperación técnica y financiera para la actividad.

También es preciso destacar la acción de varias universidades, sobre todo particulares, que han puesto en el mercado de la educación superior carreras directamente vinculadas con la actividad turística, tales como : Administración de Empresas Turísticas, Turismo Ecológico, Hotelería, Gastronomía, Ingeniería Ecológica, entre otras.

Si éste es el contexto en el que se está moviendo el país, es importante reconocer que el Ecuador es un país privilegiado en recursos que, debidamente orientados, manejados, promocionados y administrados, harán que nuestro país pueda constituirse en un lugar atractivo para el turismo, y así posteriormente se podrá encontrar con la actividad turística una fuente de desarrollo integral.

1.2 Lo que la Sierra - Región Interandina ofrece al turista

Todos los valles y rincones de las tierras altas ecuatorianas están habitados por diferentes grupos indígenas, unos originarios de estas tierras y otros descendientes de los Incas.

Es imposible que una persona que viaje por la serranía no se pregunte sobre las formas de vida, la cultura, los usos y costumbres de estos pueblos que jamás se han quedado estáticos, sino, que más bien han tenido un desarrollo dinámico e integrado.

La lengua, los vestidos, la alimentación, la vivienda y la religión tienen un sello europeo, lo que en la práctica, significa una mezcla de lo propio y de aquello que heredaron de la conquista y colonización española.

Así, en el recorrido por la serranía encontramos culturas, subculturas y gran variedad de manifestaciones propias que hacen del recurso, del componente humano, el elemento central de sus ritos, cultos, ceremonias, fiestas, artesanías y más manifestaciones que constituyen una riqueza diversa, unidos por un idioma que es el quichua, el mismo que tiene una singular forma si lo comparamos con el quichua del Perú o de Bolivia.

Estos pueblos y culturas se caracterizan por la reciprocidad, el trabajo solidario, la minga, donde el trabajo es compartido, donde todos aportan con la mano de obra para su realización; trabajo que se constituye

en un verdadero ritual, como es el hecho de compartir, de trabajar alegremente y aun de festejar el trabajo realizado.

La serranía es una cadena de volcanes, nevados y montañas sagradas que han tenido su presencia y significación en la vida de los pueblos allí asentados. Montañas que controlan las lluvias y, consecuentemente la fertilidad, y el bienestar de la región. Así, podemos encontrar al Chimborazo, Tungurahua, Cotacachi, Imbabura, Cotopaxi, que entre ellos se comunicaban y mantenían relaciones de hombre a mujer, y que con todos sus fenómenos naturales hicieron en gran parte la historia primitiva de los pueblos circundantes, como son los Otavales, Panzaleos, Salasacas, Puruhaes entre otros.

La Región Interandina, por su riqueza de culturas, cuenta también con una riqueza en el ámbito del shamanismo y de las curaciones, debido al conocimiento de las cualidades curativas de los vegetales que diagnostican, curan y corrigen desequilibrios espirituales. De aquí el aparecimiento de curanderos, brujos, shamanes, hechiceros con sus prácticas distintas en cada grupo.

Decíamos en líneas anteriores que junto al hombre y su cultura se ha practicado la más diversa variedad de usos y costumbres, prueba de ello es el gran calendario de fiestas que encontramos a lo largo de la serranía, fiestas como : el Carnaval, la Semana Santa, el Corpus Cristi, San Pedro y San

Pablo, el Día de los Difuntos, el Patrón Santiago, el Arcángel Gabriel, la Navidad, los Reyes, el Año Viejo, y tantas otras festividades regionales o locales que llenan de colorido, tradición y variedad de manifestaciones, y que hacen de nuestra gente una generación de riqueza.

No está por demás hacer un breve listado de lo que ofrece la serranía en cuanto a las fiestas populares, que son en realidad un atractivo para el turista. Así por ejemplo, tenemos : El Pase del Niño, los Corazas, la Mama Negra, que se han convertido en verdaderas manifestaciones que identifican al Azuay, a Imbabura y a Cotopaxi, es decir son subregiones interandinas claramente identificadas y visitadas por sus celebraciones populares.

Pero la serranía, también es artesanía, convertida en la habilidad manual de sus hombres y mujeres que trabajan diariamente y ofrecen tapices, bordados, sombreros, cestos, bolsos, trabajos en cuero, joyería, cerámica, talla de madera, figuras de masa pan, etc, que también llaman, convocan y entregan al turista su creatividad.

La Sierra Ecuatoriana ofrece además paisajes, naturaleza, montañas, nevados, valles profundos, climas de la más diversa temperatura, ríos, parques naturales, restos arqueológicos de culturas pasadas, poblados con características diversas y propias, ciudades donde la mezcla de lo colonial con lo moderno y sus contrastes hacen que el visitante valore el tiempo y la riqueza del presente.

Así, la serranía ofrece lo que es :

- *Quito, con sus edificios coloniales, iglesias, conventos, museos, lugares históricos, como también lo moderno, lo nuevo y hermoso de una ciudad declarada “ Patrimonio Cultural de la Humanidad ”.*
- *Ibarra, “ La Ciudad Blanca ”.*
- *Otavaló, “ La Ciudad Artesanal ”.*
- *Latacunga.*
- *Ambato, “ Tierra de las Flores y Frutas ”.*
- *Riobamba, “ Sultana de los Andes ”.*
- *Cuenca, “ La Ciudad Atenas del Ecuador ”.*
- *Loja, “ Ciudad Antigua ”, con Vilcabamba y el Cisne.*

Y así, todos los pueblos tienen mucho que brindar, no sólo en el casco urbano sino también en el campo, donde se asientan villas, haciendas, templos, paraderos, etc.

1.3 La Costa y sus atractivos

El turista busca aventura, busca compartir con la naturaleza en las más diversas condiciones producidas por el ambiente, el clima, la temperatura, la flora, la fauna, la gente y el contacto con el mar.

Por lo que se puede desplazar desde la Sierra hacia la Costa, donde se logra apreciar, en cuestión de muy poco tiempo, como cambia la naturaleza, como los arboles se agigantan, los ríos de caudalosos se convierten en navegables, las montañas van perdiendo su capricho y se van convirtiendo poco a poco en unas sabanas verdes, donde la naturaleza, va dando paso al banano, a la palma africana y a la gran variedad de cultivos subtropicales y tropicales que se han convertido en el sustento de los agricultores y ganaderos.

Pero, a medida que el viajero va llegando al mar, encuentra nuevas formas de vida caracterizadas fundamentalmente por el cultivo de camarones, donde extensas zonas de manglar se han convertido en piscinas artificiales para la producción y exportación camaronera.

La Costa, es una región que posee una gran variedad de atractivos; así por ejemplo, podemos encontrar un pueblo de curanderos, reducido en número pero grande en valores, usos y costumbres, como son los Indios Colorados. Está también una fauna, donde uno de los atractivos es la observación de pájaros de multiplicidad de colores, tamaños y formas de

vida animal. Sin olvidarnos de la existencia de bosques antiguos, e incluso huellas de bosques petrificados, como el bosque de Puyango.

Viajar por la ruta Ibarra - San Lorenzo en autoferro, que dejando al paso una cantidad de paisajes naturales se adentra en la selva tropical para llegar a la cuna de un asentamiento negro, donde la producción maderera y la pesca de la concha son fuentes de vida y trabajo, es una experiencia inolvidable.

Recorriendo hacia el sur, en la zona de Esmeraldas, encontramos hermosas playas, como las de Muisne, Súa, Atacames, Tonsupa y otras, que ofrecen al visitante folklore, comidas típicas, deportes acuáticos y mucha diversión. Esmeraldas es la “ Provincia del Eterno Sol ”, ya que sus playas durante todo el año disfrutan del astro rey, y es por esta razón que todo el tiempo esta provincia es muy visitada por nacionales y extranjeros.

Adentrándonos en la Costa Meridional, Manabí nos ofrece un clima seco, con escasas lluvias, debido a los vientos secos de la corriente de Humbolt. Aquí, encontramos un centro agrícola con cultivos de café, cacao, arroz, algodón y frutas tropicales. Por su parte, Montecristi, “ Cuna del Viejo Luchador Eloy Alfaro ”, se caracteriza por sus bellezas artesanales como son los famosos sombreros de paja toquilla, y ofrece además una cocina típica considerada como una de las mejores del país.

Manabí, cuenta además con hermosas playas, como las de Bahía de Caráquez, San Clemente, San Jacinto y Puerto López, sin dejar de ofrecer paseos ecológicos en Machalilla, o en la Isla de la Plata.

En Manabí, sus ciudades como Chone, Portoviejo, Manta y Bahía de Caráquez, ofrecen una agradable hospitalidad de las ciudades que han ido creciendo por el trabajo agrícola, ganadero, camaronero, cafetalero, y hoy en día, también por el turismo.

Hacia la Costa Meridional, también encontramos a Guayaquil, el puerto más importante del Ecuador y del Pacífico Sur. Ciudad de clima cálido con estaciones claramente definidas de verano e invierno.

Guayaquil, situada a orillas del Río Guayas, con un brazo de mar navegable para los buques más grandes que vienen por el Pacífico al Golfo de Guayaquil, es una ciudad comercial, que ofrece hoteles, restaurantes y tiendas elegantes.

Esta es una ciudad industrial, pero también una ciudad que encierra valores culturales, artísticos e históricos, que hacen de Guayaquil la " Perla del Pacífico ", donde resalta el Cerro de Santa Ana, las Peñas, el Cementerio General, el Parque Centenario, como símbolos de tiempos pasados que se dan la mano con la majestuosidad de los edificios modernos, donde se asienta el Bulevar 9 de Octubre y el Centro Bancario de Guayaquil. Pero Guayaquil, también tiene famosas playas, como son las de Salinas, General Villamil, Data, Posorja, Punta Carnero, Punta Blanca, Ayangue, destacándose

Valdivia, como centro de la cultura más antigua del Ecuador que alberga un museo. Salinas es la ciudad de veraneo, con buenas playas, grandes edificios, bellas mansiones, excelentes hoteles, buenos restaurantes, casinos y un club marítimo.

La Geografía ecuatoriana nos pone en contacto con una provincia, cuyo nombre hace honor al trabajo productivo, a la riqueza agrícola, producida básicamente por el banano, convirtiéndose en la provincia de mayor producción y puerto exportador de banano, Puerto Bolívar.

“ El Oro, la más meridional de las provincias de Ecuador, debe su nombre a los ricos yacimientos de oro explotados aquí durante la conquista española ”.¹

Actualmente, es la principal región productora de bananas y camarones.

Machala, denominada “ La Capital Mundial del Banano ”, cuenta con un gran puerto marítimo y una Isla llamada Jambelí, convertida ahora en balneario, donde las comidas típicas y las cabañas hacen de esta isla y sus playas un lugar para visitar.

Entre laderas y cuevas enclavadas en las montañas, se destacan : Zaruma, Portovelo, Piñas, que por su producción minera son lugares muy visitados. Llegando hacia la frontera podemos conocer Santa Rosa,

¹ MARTINEZ, Gerardo, *Ecuador*, Edt El País, Madrid, 1.993, pg 272.

Arenillas y Huaquillas, donde la actividad económica es el comercio, con las poblaciones del Norte del Perú.

Así es la Costa de nuestro país, una región donde año a año aumenta el desarrollo turístico sobre la base del aprovechamiento de los valores culturales, ecológicos, reservas naturales, golfos, penínsulas, ríos y playas visitados cada vez más por turistas nacionales y extranjeros.

1.4 La Amazonía ecuatoriana y su camino hacia el turismo

La Región Amazónica, es una región generadora de riqueza, tanto por su producción petrolera, como por la producción ganadera y de oro; pero sobre todo, en su geografía está la más rica diversidad de culturas primitivas, con sus usos, costumbres, artesanías, ritos y ceremonias, que junto a la flora, fauna y belleza de sus ríos, día a día se esta convirtiendo en la región donde el turismo nacional ha puesto sus esperanzas, y los inversionistas y agencias de turismo han orientado sus capitales y campañas de información y promoción.

En la Amazonía, se abre paso entre la cordillera, varios cortes en la montaña que unen a la serranía con estas tierras, así tenemos el paso de Papallacta, el paso de Baños, el paso en la vía Guamote - Macas, el paso de la Virgen en la carretera Gualaceo - General Plaza, el paso del Sigsig y el paso en la vía Loja - Zamora. Estas son vías de tercer orden que han permitido la integración, el flujo de personas y de bienes que han hecho

posible la colonización, el desarrollo relativo, pero fundamentalmente desde el punto turístico han permitido descubrir la riqueza cultural y natural.

Son los recorridos por la selva, las travesías por los ríos, el internarse en las cuevas, el visitar los grupos étnicos, y los parques naturales, los que atraen al turista nacional y extranjero a aventurar y descubrir la selva ecuatoriana.

Las capitales de provincias como : Lago Agrio, Tena, Puyo, Macas y Zamora, a las que se suman otros centros atractivos de renombre como son : el Coca, Archidona, Misahuallí, los parques naturales de Limoncocha, Cuyabeno, la Isla de los Monos, el Parque Nacional Sangay, la Cueva de los Tayos, son entre otros los atractivos más conocidos y promocionados.

Cada vez son más las operadoras y agencias de turismo que se instalan en la Región Amazónica para servir al visitante y garantizar una imagen positiva.

Las montañas como : el Napo Galeras, el Cutucú y el Cóndor encierran muchos secretos; son lugares aptos para ser visitados y descubiertos, los ríos son en su gran parte navegables por botes pequeños que llevan a los visitantes de un lugar a otro a descubrir nuevas culturas.

Las caminatas en la selva, el compartir costumbres alimenticias, las noches entre tribus, el conocer la gran biodiversidad, constituyen y hacen de la Región Amazónica, una gran fuente de desarrollo para esta región y para el país entero.

Por su parte, las cascadas y los volcanes como : el Reventador y el Sangay, que están en constante erupción son realmente atractivos actuales porque en el cielo resaltan sus fumarolas, la lluvia de cenizas, o la lava incandescente que derraman por sus faldas.

Las aves, insectos, reptiles, peces, la diversidad de mamíferos de selva húmeda, los felinos, las pirañas y muchas otras especies llevan a muchos compatriotas a dejar la mitología y a enfrentarse con la realidad, conociéndola y valorándola.

Pero a la Amazonía, hay que cuidarla, porque la contaminación de los ríos por efecto del petróleo o por los yacimientos mineros, eliminan y ahuyentan a las especies; así también la tala de los bosques por efecto del auge petrolero, la ampliación de los pastizales y cultivos, y el manejo no técnico del turismo pueden poner en peligro aquellos atractivos naturales. El turismo ecológico debe ser la estrategia adecuada para garantizar un equilibrio entre la naturaleza y el hombre.

Es hora de volver los ojos a una zona rica y con futuro para el turismo, si no se lo hace en la forma adecuada y oportuna sería triste para el país consumir en poco tiempo lo que debe ser un patrimonio para todos los ecuatorianos y para todo el mundo.

1.5 Las Islas Galápagos y sus bellezas naturales

A 960 km. de la Costa ecuatoriana están 13 islas principales, 6 islas pequeñas y 42 islotes, todos de origen volcánico, con una superficie total de 80.000 km. cuadrados. Su punto más alto es el volcán Wolf con 1.700 mts, ubicado en la Isla Isabela.

En el pasado, las islas fueron visitadas por piratas británicos y por visitantes españoles, a tal punto que se las conoce con diversos nombres.

Son islas de un clima agradable, que al igual que la Costa tienen dos estaciones bien marcadas por las corrientes que bañan sus costas, una fría y otra caliente. “ Las playas son estrechas y acantiladas. Las bahías y ensenadas carentes de plataforma, son profundas y pintorescas ”.²

Galápagos, es el archipiélago donde la riqueza geológica y la característica endémica de su flora y fauna, han hecho que la UNESCO le reconozca como un “ Patrimonio Natural de la Humanidad ”.

² MENA, Claudio, *Aquí Ecuador*, Edt El Conejo, Quito, 1.993, pg 105.

La Isla de Baltra, es el escenario de llegada; ex-base militar de los Estados Unidos en las jornadas bélicas del pasado, que a través del canal de Itabaca se comunica con la Isla Santa Cruz, que luego de cruzarla lleva a Puerto Ayora, donde se confunden el colono con el turista nacional llegado del continente o con el ciudadano extranjero.

El Parque Nacional Galápagos y la Estación Charles Darwin, son instituciones que por un lado protegen la naturaleza y controlan el comportamiento humano frente a la naturaleza, y por otro lado son quienes investigan el pasado, y gracias a esta investigación permiten un mayor conocimiento y la prolongación para el futuro de aquello que es y debe ser patrimonio de la humanidad : la naturaleza.

Galápagos, es un mundo de plantas desconocidas, nuevas, diferentes, únicas, porque en pocos metros la flora cambia desde lo que es propio de clima cálido a lo propio de climas fríos; son un total de 228 especies endémicas, exclusivas de esta región.

Galápagos, es también una tierra de animales, donde 58 son residentes y 28 son endémicos; aquí encontramos aves marinas y terrestres. La característica de las Islas son las tortugas, iguanas y cactus gigantes, las especies únicas del mundo submarino, o lo novedoso, como es el pingüino buceador, la iguana nadadora, así como los lobos marinos que juegan con los bañistas o comparten los lugares comunes de los colonos o visitantes.

Las Islas tienen su historia y atractivos propios que hay que cuidarlos, caso contrario corremos el riesgo de no dejar dichos atractivos para las futuras generaciones.

1.6 Ecuador, un país turístico

El Ecuador, es por lo tanto un país pequeño en extensión, pero grande en potencialidades humanas, donde comparten la historia y la geografía : colonos, mestizos, indígenas de las más variadas significaciones culturales; es un país con riqueza de zonas naturales, de climas, de ríos, valles, montañas y nevados, de sol, de agua, de lluvias, de junglas y mares, de islas, de lagos, de fiestas, costumbres, y tradiciones, de historia preincaica, incaica, colonial, republicana, moderna y contemporánea.

Ecuador es un país que tiene mucho que ofrecer, pero para ello debemos crear una cultura turística, que nos permita valorar lo nuestro para poder ofrecer al visitante nuestra riqueza, con criterios de cálida y de sano orgullo.

Así, para que el turista pueda llegar a nuestro país, debemos en primera instancia mejorar o crear un sistema de transporte que haga posible, factible y sobre todo seguro y agradable su viaje, por ello vale la pena preguntarnos: ¿ Cómo está el transporte en nuestro país ? ¿ La transportación que ofrecemos apoya nuestro desarrollo turístico ?.

CAPITULO SEGUNDO

EL TRANSPORTE Y SU PAPEL EN LA ACTIVIDAD TURISTICA EN EL ECUADOR

2.1 Generalidades

Nuestro país, tiene mucho por ofrecer al turista nacional y extranjero, así como también tiene muchos recursos turísticos aun no descubiertos o puestos ante la mirada del turista.

Pero, una cosa es la existencia de atractivos turísticos, y otra es que éstos estén al alcance del turista o visitante; y para ello nos encontramos ante la necesidad del TRANSPORTE.

Desde tiempos remotos, la evolución del transporte permitió el desarrollo y crecimiento del turismo, pues con el aparecimiento de los medios de transporte la gente empezó a sentir una mayor atracción por viajar a grandes distancias y poder descubrir nuevos lugares, por lo que el transporte se convirtió en una motivación importante en la realización de viajes, siendo además, hoy en día una de las facilidades para el desarrollo turístico.

Podríamos decir, que el mundo en su conjunto, los continentes, los países, las regiones y los atractivos locales se abren al mundo cuando se

desarrolla el transporte, de ahí que el desarrollo turístico está en relación directa con el desarrollo del transporte en sus diferentes modalidades.

2.2 Las vías en la vida del país

Si hacemos un estudio geoestratégico de cualquier Estado, hemos de coincidir que el Estado puede compararse a un cuerpo humano, cuerpo que tiene un núcleo vital, y un corazón que impulsa energía a todo el cuerpo. Este núcleo vital es la capital de la República, que de por sí concentra, identifica y genera la unidad nacional. Pero el Estado también tiene fronteras, es decir aquellos límites que identifican y precisan nuestro espacio físico y la presencia viva de nuestra soberanía.

Entre el núcleo vital y las fronteras existe un espacio de crecimiento, de desarrollo y de permanente fortalecimiento.

Para que un Estado ejerza su poder, su presencia e irradie los principios de unidad, poder, identidad e integración, es necesario que desde este núcleo se alimente al espacio de crecimiento y a las fronteras, caso contrario, es como si desde el corazón no se llevara sangre a todas las partes del cuerpo, y de suceder así la parte que no reciba esta presencia correría el peligro de perderse o de morir.

Así, como en el cuerpo humano son las arterias y venas las que permiten que todo el organismo reciba la sangre; en la vida de una nación, o de un Estado son las vías y los medios de comunicación, sean estos

carreteras, vías aéreas y sus aeropuertos, ríos, mares con sus respectivos puertos fluviales o marítimos, etc.

Siendo así, se puede entender en si mismo y para la vida del Estado, la importancia de las vías de comunicación y del transporte.

2.3 El transporte terrestre

Se puede decir que es la forma de transporte más completa que tiene el Ecuador, porque prácticamente alcanza y llega a todos los lugares ocupados por el hombre.

Se considera que el transporte terrestre supera a los 40.000 km. de carreteras, de los cuales más de los 17.000 km. son asfaltados, lo que significa más del 40% de vías en condiciones de calidad.

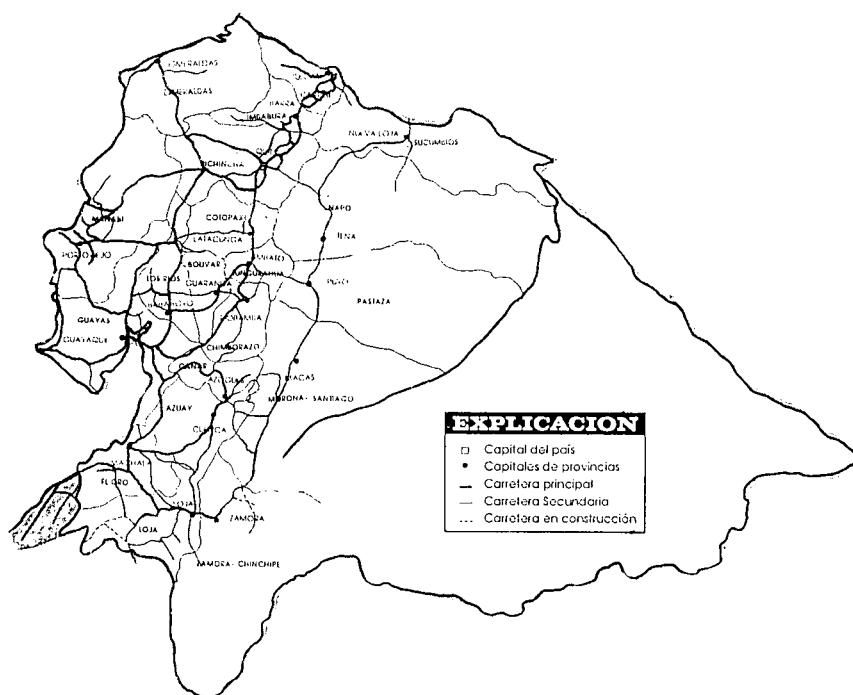
La espina dorsal de la red de carreteras, se halla frecuentemente configurada por la estructura meridional de los Andes. La carretera Panamericana que se extiende a lo largo del callejón interandino, desde Rumichaca hasta la laguna de Colta, bifurca en dos grandes direcciones, la que va hacia Macará pasando por las ciudades serranas de Azogues, Cuenca y Loja, y la que se dirige a Huaquillas visitando un buen número de cabeceras cantonales en su mayoría costeras, como Pallatanga, El Triunfo, La Troncal, El Guabo, Santa Rosa y Arenillas.

Muchos ramales se desprenden de la Panamericana hacia el Este y hacia el Oeste. El más importante es el que desde Aloag desciende hasta Santo Domingo de los Colorados, nudo geográfico clave, desde donde se abren tres importantes vías que van : la primera, pasando por Chone, Portoviejo y Montecristi a Manta; la segunda, que va por Quevedo y Babahoyo a Guayaquil; y la tercera, que pasando por Quinindé llega a Esmeraldas.

Otros ramales importantes son las carreteras que van de :

- *Ibarra - San Lorenzo.*
- *Latacunga - Quevedo.*
- *Ambato - Baños - Puyo.*
- *Quito - Baeza - Lago Agrio.*
- *Tena - Loreto - Coca.*
- *Quito - Baeza - Tena.*
- *Tena - Puyo.*
- *Puyo - Macas.*
- *Macas - General Plaza - Gualaceo - Cuenca.*
- *Macas - Sucúa - Méndez - General Plaza.*
- *Zamora - Cuenca.*
- *Ambato - Guaranda - Babahoyo.*
- *Loja - Zumba.*

- Cuenca - Guayaquil.
- Cuenca - Pasaje - Machala.
- Machala - Piñas - Portovelo - Zaruma.
- Machala - Puerto Bolívar.
- Riobamba - Guamote - Macas (en construcción).
- Guayaquil - Playas.
- Guayaquil - Salinas.
- Marginal de la Costa.



Cada una de las capitales de provincia, han extendido su red de vías hacia los diferentes cantones, parroquias o lugares de interés económico, y turístico, promoviendo de esta manera la integración de los pueblos y la ampliación de todas las actividades humanas.

Es importante resaltar la condición de las vías, fundamentalmente en las redes secundarias o terciarias que comúnmente son de segundo o tercer orden, porque se encuentran en las provincias de menor desarrollo relativo como son las provincias amazónicas, donde aun no llega el asfalto, la doble vía ni las obras de arte (puentes, etc), constituyéndose así en carreteras polvorientas en la época de verano y muy peligrosas en épocas de lluvias.

Esta situación se repite en la Sierra y en los caminos de la Costa, aspecto que en muchos casos constituye un elemento adverso, crítico que ahuyenta el desarrollo turístico interno y mucho más el turismo externo.

De igual forma, es importante resaltar la calidad de los medios de transporte, es decir la calidad de los servicios de buses o colectivos, el confort, la puntualidad en los horarios, los problemas de seguridad en las carreteras, y algo que es preciso comentar es la indisciplina de los conductores respecto de las leyes y señales de tránsito.

Situación similar se puede anotar en relación al servicio de taxis, que comúnmente son unidades nuevas, con conductores de bajo nivel socio-cultural, casi totalmente desconocedores de lo que son y deben ser las relaciones humanas, y realmente con muy pocas posibilidades de ofrecer un buen servicio al usuario.

2.4 El transporte ferroviario

La transportación por ferrocarril o autoferro, constituye una red menor, cuyos orígenes se remontan a inicios de siglo, teniendo un auge relativo hasta la década de los cincuenta.

Esta forma de transporte de pasajeros y bienes sirvió mucho a los lugares y pueblos que nacieron y crecieron junto al ferrocarril, el mismo que tiene en nuestro país un valor histórico e integrado entre la Costa y la Sierra.

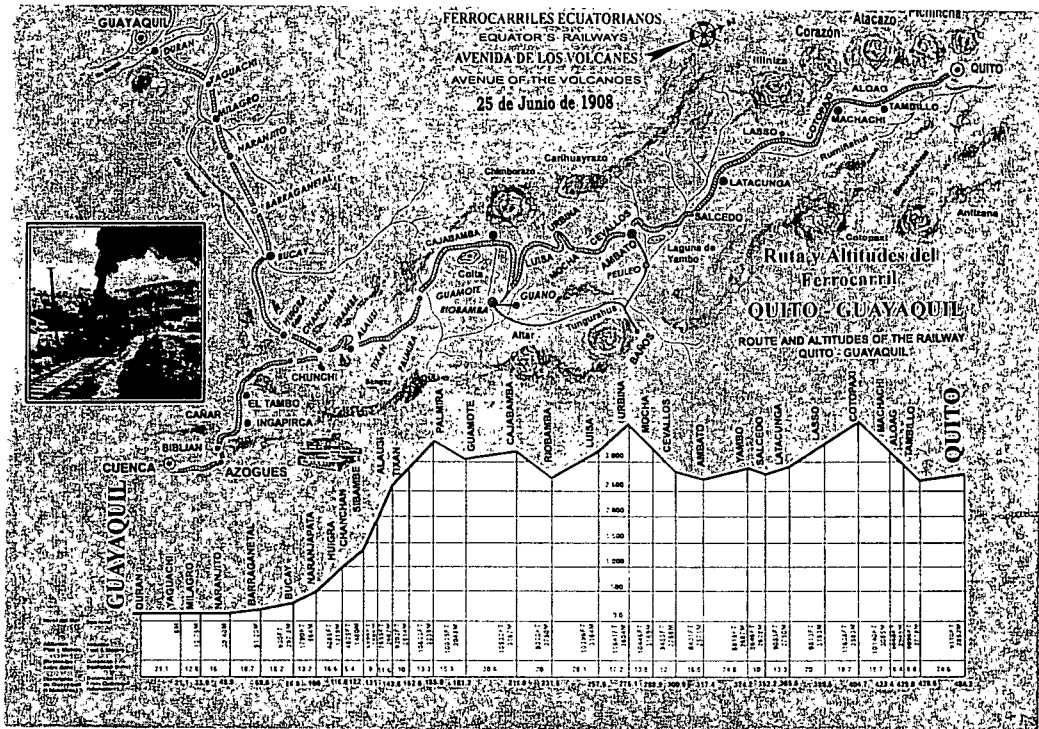
Los tramos principales son los de :

- *Quito - Cotopaxi - Riobamba - Durán.*
- *Quito - Ibarra - San Lorenzo.*
- *Sibambe - Cuenca.*

De estos tramos, los que en la práctica ofrecen algún tipo de servicio son :

- *Quito - Cotopaxi - Latacunga - Ambato - Riobamba.*
- *Riobamba - Durán.*
- *Ibarra - San Lorenzo.*

Pero zonas comprendidas entre Quito - Ibarra, Riobamba - Cuenca, Durán - Cuenca, están al margen de este servicio, ya que problemas relacionados con fenómenos naturales como derrumbes y la catástrofe de la Josefina dejaron fuera de servicio y casi desaparecidos los tramos que en el pasado sirvieron al desarrollo económico y social de los pueblos aledaños.



La empresa de ferrocarriles, es una empresa del Estado que actualmente está en crisis, en pleno proceso de privatización, a través de un sistema de concesiones, pero que ven en el turismo la esperanza de su reactivación, gracias a los recorridos por zonas atractivas como el Cotopaxi, la Naríz del Diablo, Ingapirca y el bosque tropical que lleva a las costas en San Lorenzo.

En este servicio, las máquinas a vapor son las que en parte llaman la atención, y motivan a los turistas a viajar, pero lamentablemente las malas administraciones, la falta de mantenimiento, la casi nula promoción y el mal servicio han ahuyentado a los turistas nacionales y extranjeros.

2.5 El transporte fluvial y marítimo

Este tipo de transportación ha despertado en el país una forma de visitar y conocer lugares antes desconocidos, lugares que ofrecen una gran variedad de atractivos.

En los últimos tiempos, el transporte fluvial ha venido desarrollándose y sirviendo a los ribereños y visitantes de manera especial en la Amazonía, y de manera concreta en los ríos de la provincia de Sucumbíos, Napo y Pastaza, y en menor escala en las zonas fronterizas de la provincia de Morona Santiago.

En la Amazonía, los recorridos que se originan en el Coca y en Misahuallí, son los de mayor significación, ya que son en estos sectores donde más se ha desarrollado el turismo ecológico.

En los ríos de la Costa, el transporte fluvial se ha destinado fundamentalmente para el comercio, o para el intercambio de bienes, y muy poco para la actividad turística.

El transporte marítimo se ha desarrollado entre los distintos puertos del Continente, como son : Puerto Bolívar, el Puerto de Guayaquil, el de Manta, Esmeraldas y San Lorenzo, los cuales han servido principalmente para el transporte de combustible, bienes, madera, y productos propios de la zona; pero es casi nula la transportación de pasajeros o turistas.

La situación del transporte marítimo es diferente en el Archipiélago de Galápagos, donde se puede encontrar varias maneras de hacerlo y varios puntos de partida, que pueden ser : desde Baltra, Puerto Ayora (Santa Cruz); o desde Puerto Baquerizo Moreno (San Cristóbal).

Los visitantes nacionales y extranjeros en unos casos contratan los servicios una vez ingresados en las islas, o como sucede en la mayoría de los casos los visitantes arriban a las islas donde ya les esperan los barcos o yates para sus recorridos por las diferentes islas.

En Galápagos, el mayor atractivo en cuanto a la vida marina, la flora y la fauna endémicas es posible gracias al transporte marítimo, en unidades calificadas del más alto nivel, cuya duración va desde recorridos diarios por dos o tres días y el de máxima duración que llega a siete días. Normalmente los recorridos se realizan en la noche para poder disfrutar de las islas y sus atractivos durante el día.

2.6 El transporte aéreo

La transportación por vía aérea, cada vez va ganando espacio en nuestro país, sobre todo porque el Ecuador va ingresando al concepto de optimizar el tiempo, y la forma de hacerlo es llegando en el menor tiempo posible al lugar donde se realizarán actividades económicas, sociales, turísticas, o académicas.

El Ecuador por su conformación topográfica ha desarrollado una infraestructura aeroportuaria en las diferentes regiones; así, en la Amazonía se han ubicado aeropuertos de gran significación, como son los aeropuertos de Lago Agrio, Coca, Shell, Macas, que son aeropuertos que cuentan con casi todas las ayudas de navegación aérea, lo que garantiza seguridad, y lo que es más importante se constituyen en subejes, desde donde hacen uso de unidades menores para llegar a cientos de pequeños aeropuertos, hacia donde llevan y traen bienes, pasajeros, salud, educación y cultura.

Así, en Lago Agrio se encuentra la base desde donde sirven por vía aérea a los diferentes lugares donde se asientan los pozos petroleros; cosa similar sucede en el Coca; situación que es diferente en el caso de la Shell desde donde la OPIIP (Organización de Pueblos Indígenas de Pastaza) y el Servicio de Alas de Socorro de la Organización HCJB sirven a las comunidades indígenas dispersas por toda la selva.

En Macas y Sucúa se asientan otras subases, que servidas por el Servicio Aéreo Misional y por la Federación de Centros Shuar con pequeñas aeronaves transportan a las comunidades shuar y achuar de la Amazonía.

En la Región Interandina, ubicamos los aeropuertos de Tulcán, Ibarra, Quito, Latacunga, Ambato, Riobamba, Cuenca y Loja, de los cuales están integrados al servicio doméstico e internacional los aeropuertos de Tulcán, Quito, Cuenca y Loja.

En la Costa, se ubican los aeropuertos de Esmeraldas, Manta, Portoviejo, Bahía de Caráquez, Salinas, Guayaquil y Machala, todos integrados con frecuencias diarias al país.

Los aeropuertos de Guayaquil y Quito, tienen la característica de aeropuertos internacionales, por donde ingresan y salen los pasajeros nacionales y extranjeros.

Datos estadísticos muestran que en las rutas internas en los últimos dos años se movilizó alrededor de 2 millones de pasajeros, así como 15 millones de kilogramos de carga, debiendo resaltar que la concentración de este movimiento se da entre Quito y Guayaquil, y en menor escala están Cuenca y las Islas Galápagos cuyo ingreso se hace a través de los aeropuertos de Baltra y San Cristóbal.

Quito, es una ciudad que tiene mayor irradiación aérea en comparación con el resto del país; de allí que estudiar e investigar su pasado, su evolución y la calidad de sus instalaciones y equipos constituye un motivo de interés, y es una suficiente justificación para ofrecer un diagnóstico en función de su incidencia en el turismo, así como de las proyecciones futuras, para optimizar sus servicios y convertirse en una gran fuente de impulso y desarrollo turístico, mucho más cuando el Ecuador mantiene vínculos aéreos principalmente con Estados Unidos a través de Miami, New York, Houston, y Los Angeles; con Colombia a través de Cali, Bogotá y Medellín; con Venezuela a través de Caracas; con Perú a través de Lima y hacia Santiago, Buenos Aires, Brasilia, Río de Janeiro, Panamá, y San José en Costa Rica. El Ecuador llega también a Europa a través de Madrid, Frankfurt, Amsterdam y París.

Quito es la puerta de ingreso al Ecuador, y desde esta ciudad por vía aérea se puede llegar a cualquier parte de nuestro país. Entonces es menester preguntarse : ¿ Cómo está el Aeropuerto de Quito ? ¿ Cómo debe ser el Aeropuerto de la capital del Ecuador ?

**Fuente : GRIJALVA, Agustín, Datos básicos de la realidad nacional, Edt Nacional, Quito, 1.995.*

CAPITULO TERCERO

EL AEROPUERTO " MARISCAL SUCRE " DE QUITO : EVOLUCION HISTORICA

3.1 Los Aeropuertos de Quito (1.842 - 1.930)

Los primeros campos de aviación en Quito fueron los patios coloniales y solariegos de los conventos, así como los llanos criollos de esta ciudad; prueba de ello es el Convento Máximo de San Agustín, donde un 4 de Diciembre de 1.842, el aeronauta José María Flores se elevó hacia los cielos en la canastilla de un globo, desde el patio de este convento. Una multitud de espectadores llena de asombro, contento y piedad acompañó la marcha del globo que se había remontado a 300 pies sobre el centro de la ciudad y más tarde descendió en línea parabólica en el Edificio del Hospital de San Lázaro, situado en las faldas del Panecillo.

Meses más tarde, José María Flores, ejecutó un nuevo viaje, esta vez desde el parque el Ejido. El globo partió a las 10h00 de la mañana, donde en medio del vocerío de una gran multitud, el viento que soplaba de Norte a Sur arrastró al globo sobre la ciudad. Flores, apreciando el peligro, decidió descender, así pues, abrió las válvulas y comenzó a bajar logrando aterrizar con felicidad en el patio del Monasterio de la Concepción.

Hasta medio siglo después, el Campo de el Ejido sigue siendo nuestra pista para los vuelos aéreos.

El 3 de Noviembre de 1.908, en el Hipódromo, hoy Estadio Olímpico Atahualpa, se congregó un gran número de personas para presenciar el vuelo que lo realizaba el aeronauta colombiano Domingo Valencia; el tiempo apacible hizo que la ascensión sea casi perpendicular, alcanzando una altura de 800 metros aproximadamente, luego comenzó el descenso y fue a caer en los terrenos del Cuartel Yaguachi.

El 28 de Noviembre de 1.920, se da un acontecimiento trascendental: el vuelo Riobamba - Quito, que no era sino la continuación de aquellas hazañas iniciadas por los italianos Elia Liut y Ferruccio Guicciardi, que habían volado desde Guayaquil a Cuenca el 4 de Noviembre de ese año en el "Telégrafo I", y quince días después de Cuenca a Riobamba.

Según las crónicas periodísticas, desde las primeras horas de la mañana, existía en la ciudad de Quito un inusitado interés que provocó que el pueblo se dirigiera al Panecillo para observar mejor al avión, que finalmente apareció por Guamaní alrededor de las 10h00 de la mañana para aterrizar en la Carolina, habiendo despegado de Riobamba a las 08h50.

A partir de 1.924 hasta 1.929, el campo de Aviación en Quito es el de la Carolina, en donde contemporáneamente funcionaba la Escuela de

Aviación. Así, en 1.929 aterrizó en este sitio el avión Fairchild 71 piloteado por el Capitán Harrold Harris de nacionalidad norteamericana, dándose pues inicio a las operaciones internacionales entre Ecuador y los países de América.

Finalmente, en 1.930, se inició la construcción del actual Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito.

3.2 Compañías de aviación (1.928)

La explotación aerocomercial, se inicia en Ecuador luego de finalizar la Primera Guerra Mundial. Al principio se utilizó al avión para transportar correo y carga; posteriormente se inició el servicio para pasajeros, siendo en sus inicios de forma muy precaria.

En aquella época, en nuestro país no existían suficientes posibilidades financieras privadas, ni estatales, como para asumir la tarea de fundar un empresa nacional de transporte aéreo, por lo cual las autoridades del país deciden encomendar la explotación aerocomercial a empresas extranjeras.

Para esto, en el año 1.928 el Gobierno del Ecuador autoriza la suscripción de un convenio con la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreo (SCADTA) ; que más tarde se convirtió en la actual AVIANCA . Por medio de este convenio se otorgaba a dicha compañía la

concesión para establecer y explotar el servicio de transporte aéreo a lo largo de la Costa ecuatoriana y en conexión con sus líneas internacionales ya establecidas para transportar correo, encomiendas, pasajeros, valores y carga.

Al citado convenio con la actual AVIANCA, siguió uno similar en 1.929, con la Compañía Pan American Grace Airways Inc (PANAGRA), de origen norteamericano. Este convenio fue más amplio, pues le concedió el servicio de cabotaje en todo el territorio nacional, con privilegios para el despacho de sus aviones y para la fijación de tarifas. Asimismo, se autorizaba a la compañía, algo que debió ser desde el principio, deber y derecho ineludible del Estado : la instalación de faros y señales, o sea el primer sistema de balizamiento.

El 29 de Marzo de 1.935, se autorizó celebrar un contrato modificatorio con PANAGRA, recogiendo el derecho del Estado de ser propietario de las instalaciones aeronáuticas y de regular las facilidades al transporte aéreo, así como de establecer y cobrar tarifas por tales servicios. PANAGRA, fue una de las primeras en realizar vuelos domésticos entre Quito, Guayaquil, Cuenca, Loja, Manta y Esmeraldas. Sus servicios se extendieron hasta 1.959 en que se eliminó el cabotaje por parte de compañías extranjeras.

El 28 de Junio de 1.937, se autoriza suscribir un contrato con la Sociedad Ecuatoriana de Transporte Aéreo (SEDTA), de origen alemán; para que se dedique al servicio de cabotaje, auxilio policial, transporte de heridos y enfermos, fotografía aérea, entre otros.

Por primera vez, se establece un precio tope a las tarifas que la compañía podría cobrar a los usuarios.

SEDTA, se instaló en el Ecuador con el mejor grupo de ejecutivos, pilotos y especialistas de toda clase como: ingenieros de tierra, ingenieros de abordó, mecánicos de toda índole, radiotécnicos, etc. Esta compañía, hizo muchas cosas en beneficio de la Aeronáutica Nacional, por ejemplo, instaló el primer servicio técnicamente organizado de transportación aérea comercial, para pasajeros y carga, entre todos los aeropuertos que había en el país. También creó para su servicio, el primer departamento de radiocomunicaciones entre tierra y avión, y el primer departamento de meteorología. Preparó además al personal nacional tanto de vuelo como de tierra en la aeronáutica militar y civil; y de igual forma preparó la mentalidad del usuario ecuatoriano a movilizarse en avión, demostrándoles que el mejor y más rápido medio de viajar en el futuro sería por avión solamente.

Recién, en la década de los cuarenta, aparecen algunas empresas nacionales, como : TRASANDINA, ANDESA, entre otras. Esta última, inició sus vuelos comerciales entre Guayaquil y Quito en abril de 1.946. Sin

embargo estas compañías desaparecieron al poco tiempo por no contar con un adecuado financiamiento. Cabe indicar, que en esta misma época ya operaban en nuestro ámbito compañías internacionales, como: SWISS AIR y AMERICAN AIRLINES.

A finales de los años cuarenta, aparecen las compañías pioneras de la aviación comercial, tales como : TAO, ATESA y AREA, las mismas que prestaban servicios entre diferentes ciudades de la Sierra, Costa y Oriente.

AREA, llegó a explotar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros en la ruta : Quito - Guayaquil - Bogotá - Miami, e inclusive operó hasta Montevideo. Fue la primera compañía nacional en introducir aviones a reacción COMET IV para el servicio internacional. Asimismo, para los vuelos domésticos, iniciados con aviones pequeños y Douglas DC-3, adquirió un Fairchild F-27, nuevo de fábrica, que se adaptaba bastante bien a las necesidades de ese entonces.

Definitivamente, con la aparición de esta compañía, se dan los primeros pasos para la eliminación del cabotaje interno por parte de las empresas extranjeras, así como también para la iniciación del servicio aéreo internacional por parte de esta empresa ecuatoriana, que 19 años más tarde liquidó sus actividades.

Otra compañía de la época fue LIA, cuya actividad fue muy breve en el transporte de pasajeros entre Quito y Guayaquil, utilizando un avión de dos pisos que causó curiosidad entre los usuarios.

Posteriormente, en la década de los cincuenta, aparecen múltiples empresas nacionales que pretendieron asumir el servicio en rutas nacionales e internacionales. Entre estas empresas se puede citar a : AERODESA, CIASA, ANDES, AMERICANA DE AVIACION Y ECUATORIANA DE AVIACION. Muchas de estas aerolíneas se retiraron pronto de la actividad comercial, debido al mal manejo empresarial, y a la utilización irracional de los derechos concedidos y abuso de las concesiones; lo que llevó a las autoridades a retirar los permisos de operación, por considerar que la bandera nacional se veía desprestigiada.

ECUATORIANA DE AVIACION se fundó el 1 de Febrero de 1.957. Esta compañía operaba una apreciable red de rutas, que incluía Miami, New York, Los Angeles, Bogotá, Caracas, Panamá y México, hacia el norte, y Lima, Santiago y Buenos Aires hacia el sur. También operaba a Río de Janeiro y San José de Costa Rica en un pool, con Varig y Lacsa. Su permiso de operación, le obligó a prestar servicios de pasajeros, carga y correo en el transporte aéreo internacional. De esa manera se eliminó el monopolio de las empresas internacionales del país. Sin embargo, la falta de una política aeronáutica adecuada por parte del gobierno, y la pésima administración de la empresa condujeron a Ecuatoriana de Aviación a la

quiebra comercial 17 años más tarde. Con el pasar del tiempo y luego de un largo proceso, esta compañía fue adquirida en compra por el Consorcio VASP-ELJURI, y hace algunos meses ha iniciado nuevamente sus operaciones aéreas en nuestro país.

En el año de 1.957, luego de varias obras de mejoramiento en las pistas del Aeropuerto de Quito, aterrizó por primera vez un avión de gran capacidad, el " Super Constellation ", con una capacidad de 99 pasajeros, operado por la compañía AVIANCA .

En la década del sesenta se formaron las compañías : SAN, SAETA y TAME. Las dos primeras principiaron sus operaciones con pequeñas aeronaves, en vuelos no regulares; luego obtuvieron concesiones de operación para el servicio regular doméstico, en las rutas Cuenca - Guayaquil, Guayaquil - Quito, Cuenca - Quito y desde el Ecuador continental hacia Galápagos.

SAN, realizó vuelos de Cuenca a Loja empleando equipo Douglas DC-3. En cambio SAETA, ha operado en la ruta Quito - Guayaquil, y últimamente ha concretado una exitosa operación internacional, incluyendo la que realiza dentro del Pacto Andino entre Caracas - Bogotá - Quito y Lima. Estas dos compañías han sido innovadoras en cuanto a equipo de vuelo, pues han operado Vickers Viscount, Caravelle y Boeing 727.

Actualmente, SAEIA cuenta con aviones Airbus A-320 y 310, Boeing 737 - 200, a más de los Boeing 727 - 200 y 100.

Con respecto a TAME, hoy en día es la más grande empresa de servicio doméstico. Aparte del servicio aéreo de integración fronteriza con Colombia; últimamente ha comenzado una prometedora operación internacional desde Quito y Guayaquil hacia Panamá, La Habana y Santiago de Chile. TAME fue fundada el 17 de Diciembre de 1.962, como una respuesta al clamor de poblaciones, que nunca antes habían tenido transporte de ninguna naturaleza, peor un servicio aéreo. Así, inicio sus operaciones con aviones Douglas DC-3 desde Quito hacia Tulcán, Esmeraldas y Manta, y desde Guayaquil hacia Machala, Cuenca, Loja y Macará.

Por otra parte, cabe mencionar a empresas como AEROGAL, que se hallan operando desde hace no mucho tiempo, con aviones Fairchail F-27 entre Quito - Cuenca - Quito y Quito - Coca - Quito; además realiza vuelos charters a diferentes ciudades del país.

La compañía ICARO que opera en modalidad de taxi - aéreo, ha tenido de igual forma una interesante evolución. También hay que citar a ECUAVIA, como otras de las compañías que actualmente operan bajo esta modalidad.

Finalmente, cabe indicar, que se han organizado también empresas dedicadas al transporte de carga, tanto de servicio doméstico como internacional. A la fecha, tan sólo subsisten : ANDES y AECA entre las más antiguas y de mayor capacidad. También se destacan CHALLENGE, ARROW, MILLONAIR, TAMPA, MARTINAIR, entre otras.

Es así, como poco a poco han ido apareciendo nuevas aerolíneas en nuestro país. Hoy en día las empresas aéreas nacionales de mayor significación, que operan desde Quito son :

- SAETA
- TAME
- SAN
- AEROGAL
- ECUATORIANA DE AVIACION

Y en cuanto a las líneas aéreas internacionales que visitan nuestro país, están las siguientes :

- AERO PERU
- AIR FRANCE
- AMERICAN AIRLINES
- AVENSA

- *AVIANCA*
- *CONTINENTAL*
- *COPA*
- *CUBANA*
- *ECUATORIANA DE AVIACION*
- *IBERIA*
- *K.L.M*
- *LACSA*
- *LUFTHANSA*
- *LLOYD AEREO BOLIVIANO*
- *UNITED AIRLINES.*

*Fuente : DAC , Publicación del 50 aniversario , Quito, 1.996.

3.3 Movimiento de pasajeros (1.960 - 1.980 / 1.981 - 1.996)

3.3.1 Tráfico aéreo internacional

1.960 - 1.980 :

La información correspondiente al número de pasajeros entrados y salidos por el Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” durante este período, es muy escasa, debido a que la Dirección de Aviación Civil empezó a recopilar este tipo de datos a partir de 1.981.

De manera general, se conoce que la evolución que ha tenido el transporte aéreo en el Ecuador durante el transcurso de los últimos 30 años, en el servicio internacional de pasajeros, ha ido casi siempre en aumento.

Específicamente, en 1.960 fueron 41.400 pasajeros los que ingresaron y salieron por el Aeropuerto de Quito. En 1.965, el número de pasajeros aumentó a 54.789, en 1.966 a 60.352 pasajeros y así sucesivamente. La tasa anual de crecimiento durante 1.965 - 1.968 fue del 20% (Anexo 1).

De igual forma, durante los siete primeros años comprendidos entre 1.974 - 1.980 el tráfico aéreo de pasajeros fue aumentando gradualmente.

1.981 - 1.996 :

A partir de 1.981, se tiene una información exacta de estadísticas que muestran la evolución del tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de

Quito gracias al Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo elaborado cada año por la División de Transporte Aéreo de la DAC.

Estas estadísticas muestran que en el período comprendido entre 1.981 - 1.984 hubo un decremento gradual de pasajeros del 3%, 15% y 16% respectivamente, pero luego a partir de 1.985 se comenzó a recuperar, y el número de pasajeros fue aumentando considerablemente, hasta hoy en día (Anexo 2).

Al hablar específicamente de los tres últimos años, vemos que en 1.994 por el Aeropuerto de Quito se movilizaron un total de 623.349 pasajeros, representando los pasajeros entrados el 49% y los pasajeros salidos el 51%. El aumento relativo de pasajeros entre 1.993 - 1.994 fue del 13.78% y 18.31% respectivamente. Las ciudades que generaron más tráfico durante este año fueron : Miami con el 30.35%, Bogotá con el 18.29% y Lima con el 10.83%; representando los tres puntos en mención el 59.47% del total de tráfico.

En 1.995, se pudo constatar que el Aeropuerto " Mariscal Sucre ", movilizó un total de 652.564 pasajeros con un crecimiento porcentual entre 1.994 - 1.995 del 4.69%. Los pasajeros que ingresaron por el Aeropuerto de Quito fueron 329.912, mientras que los pasajeros que salieron por el mismo aeropuerto fueron 322.652. Los puntos de mayor demanda desde y hacia el

Aeropuerto de Quito fueron : Miami con el 30.46%, Bogotá con el 16.47% y Lima con el 8.06%.

Finalmente en 1.996, se movilizaron por este aeropuerto un total de 704.337 pasajeros, con un crecimiento porcentual entre 1.995 - 1.996 del 7.93%. Así, en el transcurso de este año ingresaron 358.080 pasajeros y salieron 346.257 pasajeros. Los puntos de mayor demanda por el Aeropuerto de Quito fueron : Miami con el 56.20%, Bogotá con el 16.54% y Lima con 8.43% .

3.3.2 Tráfico aéreo nacional

1.960 - 1.980 :

En el caso del transporte aéreo nacional, no existe de igual forma una amplia y exacta información acerca del movimiento de pasajeros en el Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” durante este período. Sin embargo, se ha llegado a determinar que el número de viajes de pasajeros aéreos nacionales en este período creció generalmente en todo el país. Hablando específicamente de la ciudad de Quito, en 1.965 entraron y salieron 95.430 pasajeros , en 1.966 se incremento el número de pasajeros a 99.121 y de igual forma pasó en 1.967 y 1.968 (Anexo 3).

En general, la cantidad total de pasajeros internacionales y nacionales llegados y despachados del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ”

aumentó de 150.129 en 1.965 a 242.442 en 1.968, o sea un aumento anual del 20.5%. Sin embargo, hubo una mayor cantidad de pasajeros aéreos nacionales que internacionales.

En la década de los 70, el servicio de transporte aéreo nacional o doméstico tuvo incrementos desde el 6% hasta el 30%. Pero en la década de los 80, los incrementos fueron menores, inclusive con un decrecimiento de hasta el 9%.

1.981 - 1.996 :

En base a los datos recopilados por la Dirección de Aviación Civil, las estadísticas indican que en el período comprendido entre 1.981 - 1.985 se da un relativo crecimiento de pasajeros que viajan desde y hacia Quito dentro del país, a excepción de los años 1.983 y 1.985 donde hay un decremento con respecto a años anteriores; sin embargo, se logró recuperar a partir de 1.986 y 1.987, volviendo a sufrir nuevamente decrementos en los dos años siguientes (Anexo 4).

En la década de los noventa, vemos que el número de pasajeros nacionales transportados desde y hacia el Aeropuerto de Quito se fue incrementando constantemente, con excepción del año 1.993, donde se produjo un gran decremento, logrando una excelente recuperación en el año 1.994.

Cabe decir que la ruta más importante ha sido siempre : Quito - Guayaquil - Quito, luego le sigue la ruta Quito - Cuenca - Quito y en tercer orden están Manta y Galápagos.

Hablando específicamente desde el año 1.993, las estadísticas demuestran que el total de pasajeros que realizaron vuelos domésticos desde y hacia el Aeropuerto de Quito fue de 1'138.172, cantidad que disminuyó en comparación con 1.992, pues en este año se transportaron 1'287.416 pasajeros. Las rutas de mayor demanda en el 93 fueron : Quito - Guayaquil que transportó 346.965 pasajeros; la ruta Guayaquil - Quito, transportó 327.065 pasajeros; en la ruta Quito - Cuenca se transportó 77.497 pasajeros, y la ruta Cuenca - Quito movilizó 71.840 pasajeros; estas cuatro rutas representa el 64.55% del total de rutas a nivel nacional.

De igual forma, en el año 1.994 las rutas con mayor tráfico fueron : Quito - Guayaquil con un 28%, Guayaquil - Quito con un 25.39%, Quito - Cuenca con un 5.63% y Cuenca - Quito con un 5%. Las compañías que transportaron mayor cantidad de pasajeros en este año fueron : TAME, SAN y SAETA.

En el año 1.995, el total de pasajeros nacionales entrados por el Aeropuerto de Quito, fue de 687.213 pasajeros y los pasajeros que salieron de este aeropuerto con destino a otras ciudades de nuestro país, fueron un

total de 698.986 pasajeros. Las rutas de mayor demanda en este año siguen siendo las mencionadas anteriormente.

Finalmente, el año pasado también hubo un incremento en cuanto al transporte aéreo nacional, siendo transportados desde y hacia el Aeropuerto Mariscal Sucre un total de 1'443.253 pasajeros; y manteniéndose como las rutas de mayor tráfico a las ya citadas.

Definitivamente, tanto a nivel nacional como internacional, el tráfico aéreo de pasajeros está en un constante crecimiento, desde el inicio de las operaciones aéreas en el Aeropuerto de Quito, con excepción de ciertos períodos en los que se dieron ciertos decrementos.

**Fuente : DAC , Boletines estadísticos de tráfico aéreo, Quito, 1.981 - 1.996.*

3.4 Construcción del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito

En vista del gran desarrollo que día a día alcanzaba la Aviación Civil Comercial en nuestro país; en 1.930, el Gobierno Nacional autorizó al Señor Ministro de Guerra para que celebre los contratos de compra de los terrenos para el Campo de Aviación de Cotacollao “ Mariscal Sucre ”. El costo total de la compra de los terrenos fue de 159.658 sucres.

Fue así, cuando se inició técnicamente la construcción de este aeropuerto en los terrenos de las Haciendas : La María, El Rosario y Posta, a cargo de la compañía norteamericana Panagra, quien luego de haber suscrito un Convenio con el Gobierno Nacional, tuvo a su cargo a más de la operación comercial de pasajeros, carga y correo tanto nacional como internacional, la construcción, mantenimiento e instalaciones de radio y ayudas a la navegación de este aeropuerto.

Durante los años 1.955 - 1.956, se construyeron las pistas asfaltadas del aeropuerto, permitiendo en el año 1.957 que llegue a Quito el primer avión internacional de gran capacidad, “ El Super G ” Constellation de la Compañía Avianca con capacidad para 99 pasajeros.

Como complemento del Aeropuerto Internacional de Quito fue la construcción de la terminal aérea, a un costo de 8 millones de sucres, la cual entró en servicio el 6 de Agosto de 1.960.

De igual forma, constituyó para la Dirección General de Aviación Civil una gran satisfacción la llegada a este aeropuerto del primer avión jet internacional, que aterrizó el 24 de Julio de 1.960, el avión Boeing 707 de la Compañía Air France, incorporándose con esta operación el Ecuador al resto del mundo por medio del servicio del avión más grande en tamaño y capacidad de acuerdo a esta época.

3.5 Obras de mejoramiento del Aeropuerto de Quito

En el año de 1.973, la Dirección de Aviación Civil consciente de la gran responsabilidad de tiene ante el país como entidad rectora de las actividades aeronáuticas, analizó cuidadosamente el equipamiento existente hasta ese entonces, y en base a sus resultados y a futuras necesidades del Ecuador, trazó un programa de actividades para cumplirse en el quinquenio posterior.

Una vez conformado este programa, se puso en marcha la preparación de los estudios, cálculos, diseños y más documentos indispensables para la ejecución de las obras que debían realizarse desde 1.974 a 1.978.

Durante este período, le correspondió a la DAC llevar a la práctica proyectos de mejoramiento integral del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, con el fin de mantenerlo activo y abierto permanentemente al tráfico aéreo internacional.

De no haberse ejecutado obras tales como : ampliación de terminales de pasajeros y carga, reforzamiento de pistas y calles de rodaje, construcción de plataformas y diversas obras complementarias y de mejoramiento, este aeropuerto no hubiese estado en capacidad de recibir el tráfico aéreo internacional con las modernas aeronaves que se hallan en operación actualmente.

Cabe anotar, que este aeropuerto fue proyectado para satisfacer las necesidades aeronáuticas de hace 40 años , con el agravante de un avance acelerado en la tecnología aeronáutica, condición no prevista en su planificación inicial, por lo que, frente a esta situación desde 1.974 se empezó a implementar y mejorar las instalaciones de este aeropuerto.

Así, la DAC, considerando que el Aeropuerto de Quito debía recibir aeronaves de gran peso, incluyendo al DC-10-30 y al " Jumbo Jet " (Boeing 747) ejecutó un proyecto de reforzamiento total de la pista, cabeceras, calles de rodaje y plataforma, para lo cual preparó un programa de trabajos, cuya obra principal consistió en una reparación integral del pavimento antiguo, sobre el cual se efectuó la colocación de una capa de reforzamiento con pavimento flexible con un espesor promedio de 4" y en una superficie de 250.000 metros cuadrados; este trabajo se lo realizó en un período de cinco meses.

Asimismo, dada la limitación de los edificios terminales por el constante incremento en el número de pasajeros generados por el aumento de demanda y el cambio en los tipos de aeronaves de mayor capacidad, la DAC se vió obligada a la construcción de un nuevo edificio para pasajeros internacionales de llegada, y se efectuó también la remodelación total del edificio terminal de salida internacional y el terminal de pasajeros doméstico.

En estos trabajos de ampliación, remodelación y mejoramiento de los edificios, se implementó locales para oficinas tanto administrativas como para el desarrollo de las actividades de las compañías aéreas comerciales.

Debido al incremento en el número de posiciones simultáneas en plataforma, fue necesario la ampliación de la misma, por lo que se la construyó en pavimento rígido y capaz de soportar aviones de gran peso y tamaño, como el Boeing 747. Además, para facilitar la operación del citado avión, fue indispensable la construcción de sobreanchos tanto en las cabeceras de la pista como en los accesos.

La DAC, también planificó, diseñó y construyó los locales para laboratorio de suelos y electrónica, el edificio para bomberos, hangares e instalaciones para el servicio de plataforma.

En este período se cumplieron además otras actividades para completar la infraestructura del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” tales como :

- *Construcción de un sistema de alcantarillado.*
- *Implementación de un cementerio para aviones.*
- *Señalamiento de la pista, calle de rodaje y accesos.*
- *Mejoramiento y remodelación de varias instalaciones de los edificios y aéreas de circulación .*
- *Instalación de sistemas electrónicos en el edificio terminal.*

Una obra importante en el Aeropuerto de Quito, fue la instalación del sistema de iluminación de la pista, calle de rodaje y accesos, mediante un sistema moderno que permitió la operación durante las 24 horas del día.

En el año de 1.987, la DAC preocupada por brindar la debida protección a la aeronavegación, instaló en este aeropuerto un sistema de radar primario con un alcance teórico de 80 millas y un radar secundario con una cobertura teórica de 150 millas. Para operar estos nuevos equipos, se capacitó al personal en el exterior, específicamente en el Instituto de Protección al Vuelo (IPV) del Brasil, luego de lo cual entró en función el 20 de Agosto de 1.990, lo que ayudó a evitar las demoras permitiendo que el movimiento de las aeronaves se realice con mucha fluidez. En Quito, mediante el control manual, la oficina de aproximación únicamente podía atender un máximo de 8 operaciones por hora, en cambio con la instalación

del radar se redujeron las separaciones a 8 millas y luego a 5 millas, lo que permitió atender hasta 30 aterrizajes por hora.

En el transcurso de los últimos años, también se han venido desarrollando obras de mejoramiento para el Aeropuerto de Quito. Es así como en 1.995, se realizaron obras referentes a la ampliación y mejoramiento de los edificios terminales de pasajeros nacionales e internacionales, con la renovación de mobiliario y reordenamiento de áreas de atención al pasajero; completándose con el área de seguridad en tierra. Estas obras se elevaron a un monto de 2.479'500.218 sucres.

De igual forma, considerando que las telecomunicaciones constituyen uno de los pilares fundamentales de la seguridad aeronáutica, se implementó la Red Satelital, la misma que se complementó con el Centro de Conmutación Automático de Mensajes (CCAM), para el servicio de la red AFTN de telecomunicaciones aeronáuticas. El costo de este proyecto fue de 3'140.238 dólares.

El año pasado y este año se han venido dando igualmente obras de mejoramiento en las instalaciones del Aeropuerto " Mariscal Sucre "; obras que tienen que ver con el mantenimiento general de pistas, calles de rodaje y plataformas, así como también obras de ampliación y mantenimiento general en edificios terminales, y hangares.

No cabe duda que la Dirección de Aviación Civil a venido realizando obras de mejoramiento para éste aeropuerto, pero hoy en día la afluencia cada vez mayor de pasajeros, impone nuevas exigencias a los aeropuertos creando a la vez la necesidad de introducir aeronaves de mayor capacidad para satisfacer la demanda, frente a este hecho la DAC tiene que enfrentarse a nuevo reto y tratar de solucionar en forma inmediata las necesidades más urgentes por las que atraviesa el Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, con el propósito de ayudar al mejor desenvolvimiento de las operaciones áreas dentro de este aeropuerto.

3.6 Papel de la Dirección General de Aviación Civil

La Dirección General de Aviación Civil, importante dependencia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, se creó el 9 de Agosto de 1.946, adscribiéndose a la Comandancia General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

Dicha entidad conjuntamente con el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Comandancia General de la FAE, tiene como objetivo fundamental “ ejercer la atribución de planificar, regular y controlar la aeronavegación civil en todo el territorio ecuatoriano, así como el de construir, operar y mantener los aeródromos, aeropuertos, y helipuertos civiles y sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, con arreglo a las disposiciones de esta Ley ”.³

³ DAC , Ley de Aviación Civil , Art. 1, Quito, 1.997, pg 1.

Otro de los objetivos de la DAC, es el de optimizar la seguridad aérea en el transporte aéreo nacional e internacional, al igual que impulsar y reforzar el sistema aeroportuario y desarrollar los recursos humanos .

Para llevar a cabo estos objetivos, la DAC dispone de diez departamentos que dependen directamente de la Dirección General, cuatro divisiones con once departamentos, la Dirección del Instituto Aeronáutico y la Jefatura del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ”.

El desarrollo de las principales funciones específicas, lo hace por medio de cuatro grandes divisiones :

- *División de infraestructura aeronáutica*

Encargada de programar, planificar, fiscalizar y construir las diferentes obras de construcción y mantenimiento de la infraestructura aeronáutica.

- *División de operación*

Se encarga de organizar, dirigir y supervisar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación aérea, como por ejemplo : operaciones de vuelo, servicios de control de tránsito aéreo o meteorología aeronáutica.

- *División de electrónica y telecomunicaciones*

Encargada de planificar e instalar los diferentes equipos y sistemas electrónicos, eléctricos y mecánicos, así como el de implementar normas técnicas, sistemas modernos y procedimientos adecuados tanto para la ejecución de las operaciones en telecomunicaciones aeronáuticas como para el mantenimiento de los diferentes sistemas y equipos de comunicaciones de radar y radioayudas.

- *División financiera*

Se ocupa de organizar, dirigir, coordinar y controlar todas las actividades financieras de la Institución en base al cumplimiento de la Ley Orgánica de Administración Financiera y Control y demás disposiciones dictadas por el Ministerio de Finanzas.

Esta institución cuenta además con otras unidades auxiliares que son responsables de : Auditoría Interna, Relaciones Públicas, Recursos Humanos, Medicina Aeronáutica, Inspectoría General, Departamento Legal, Política Aérea, Instituto Aeronáutico y las Jefaturas de los diferentes aeropuertos del país.

Cabe resaltar, que todos y cada uno de los objetivos propuestos por la DAC, han sido en su mayoría llevados a la práctica; sin embargo esta institución no ha podido cumplirlos a cabalidad, especialmente en lo que tiene que ver con la construcción y mantenimiento de los aeropuertos

existentes en nuestro país; tal es el caso del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” donde se dan una serie de limitantes, que obstaculizan el adecuado desempeño de las operaciones aéreas .

Frente a hechos de esta naturaleza, es importante que la DAC tome consciencia de lo que implica el desarrollo del transporte aéreo en el Ecuador de tal forma que se preocupe por fomentar y desarrollar el transporte aéreo bajo normas que garanticen su seguridad integral, eficiencia, regularidad y economía, estableciendo una red de transporte aéreo como medio que contribuya al desarrollo social y económico del país.

CAPITULO CUARTO

SITUACION FISICA DEL ACTUAL AEROPUERTO

4.1 Extensión

4.1.1 Características

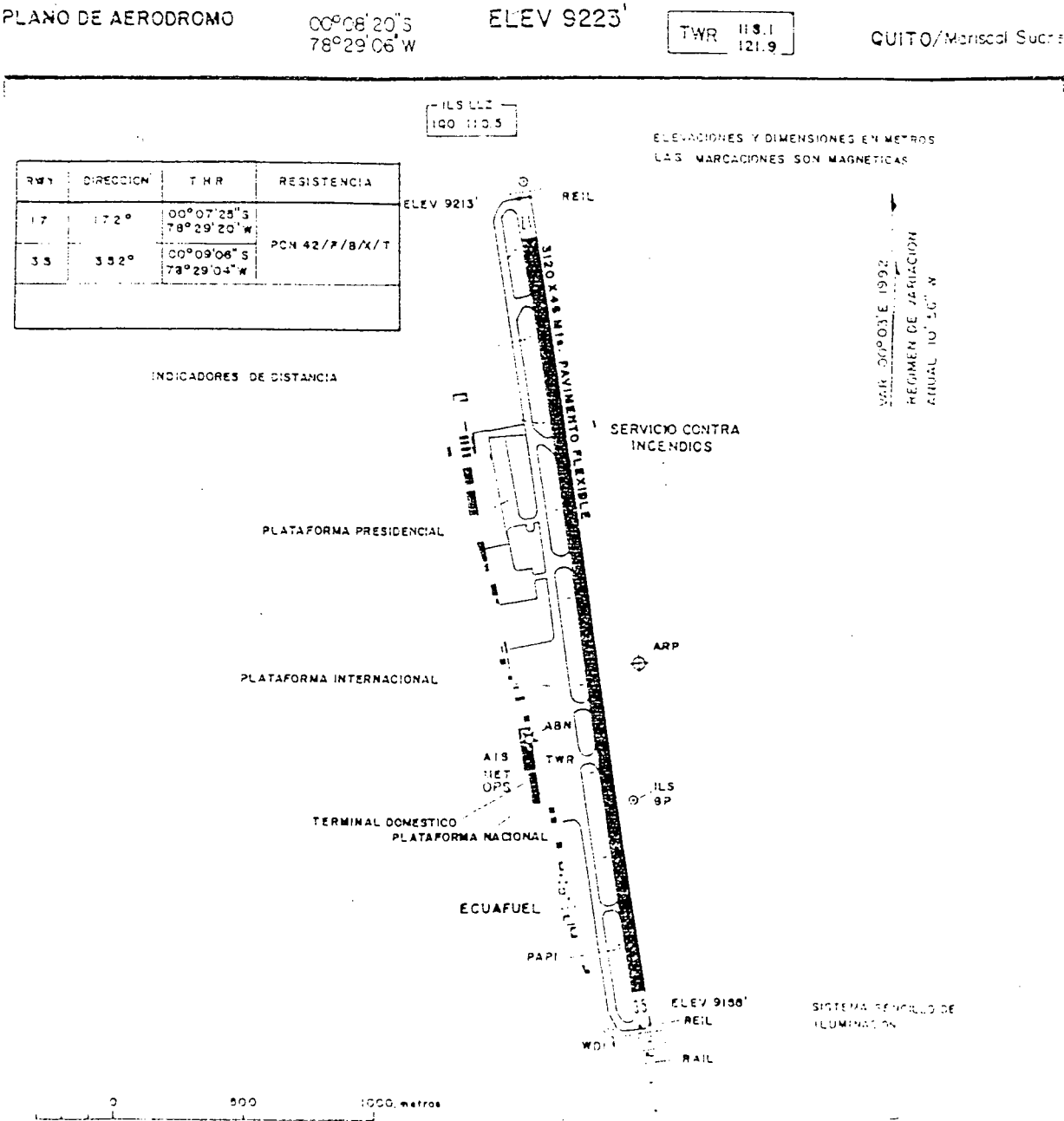
El Aeropuerto " Mariscal Sucre " de categoría 1, cuenta con una pista de 3120 X 46 mts., una plataforma de 1600 mts., una terminal de 7200 mts., y las calles de rodaje tienen un ancho de 23 mts. La superficie de la plataforma es de pavimento, cuya resistencia es : PCN 42/F/B/X/T.

Existen ciertos aspectos que en el orden técnico no cumple el Aeropuerto de Quito con relación a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entre los cuales tenemos :

- *El área total disponible para el aeropuerto es insuficiente, pues la OACI recomienda una superficie de 1.500 a 2.000 ha., y en Quito se dispone sólo de 104 ha.*
- *La distancia de separación entre ejes de pista y calle de rodaje se encuentra fuera de normas, ya que la mínima distancia debe ser de 192 mts. y es solamente de 104 mts.*

- *La pendiente longitudinal de la pista de aterrizaje en algunos tramos es mayor al 1%, por lo tanto se encuentra fuera de normas.*
- *La pendiente longitudinal y transversal de la calle de rodaje del Aeropuerto de Quito, se encuentra sobrepasando las normas de la OACI, que es máximo 1% y 1.5% respectivamente.*
- *Los conos de aproximación y la superficie horizontal interna están invadidos por obstáculos naturales y por otras construcciones.*
- *La distancia libre de obstáculos en las cabeceras de las pistas debería ser de por lo menos 900 mts. para instalar un sistema completo de luces de aproximación; pero actualmente se dispone en Quito de 180 mts. solamente.*
- *Existe reducciones en la capacidad de carga durante el despegue de las aeronaves en Quito, por la altura a la que se encuentra el aeropuerto.*
- *Existe saturación en los edificios terminales durante las horas pico.*
- *Existe saturación en áreas de estacionamientos vehiculares.*

Es importante tomar en cuenta todos y cada uno de estos aspectos mencionados anteriormente en lo referente a la construcción del nuevo aeropuerto.



4.1.2 La extensión del aeropuerto y los usuarios

Para conocer la imagen, experiencia y sobre todo los niveles de satisfacción de los usuarios del Aeropuerto de Quito, se encuestó a Directivos y Técnicos de la Dirección de Aviación Civil sobre lo siguiente :

- *¿ La extensión del aeropuerto incide en el ingreso de las aeronaves ?*

SI 100%

NO -----

¿ POR QUÉ SI ?

a) Por el espacio reducido en la plataforma y en la pista.

b) Por los trabajos en infraestructura del terminal - pista - taxiway.

Lo que hace ver que el espacio general en el que se ubica el aeropuerto es de por sí ya un problema.

La misma pregunta se hizo a los Técnicos del aeropuerto y a los Pilotos nacionales, encontrándonos con una respuesta dividida.

SI 50%

NO 50%

¿ POR QUÉ SI ?

a) Con una pista más larga se da mayor seguridad a las aeronaves.

- b) *En las horas pico la extensión de la plataforma de parqueo de aeronaves es insuficiente y muchos aviones tienen que hacer tránsito o pernoctar en Guayaquil u otras estaciones.*
- c) *El aérea de maniobra es pequeña.*

¿ POR QUE NO ?

- a) *La extensión es suficiente para que opere el avión más grande como el que volaba a Quito de la compañía Air France, Jumbo Jet Boeing 747.*
- b) *No es la distancia, sino la posición.*
- c) *Puede aterrizar o despegar cualquier tipo de avión, pues la extensión es suficiente.*

Esta situación nos pone en evidencia que realmente el aeropuerto tiene un problema de extensión o de espacio; aspecto ya superado en otros aeropuertos del mundo.

4.1.3 Incidencia de la extensión del aeropuerto en el turismo.

La extensión de un aeropuerto, constituye un factor fundamental dentro del desarrollo de las operaciones aéreas, pues el contar con pistas, plataformas y en general áreas amplias que tengan las superficies adecuadas garantiza seguridad para todas las aeronaves que hacen uso de un aeropuerto.

En el caso del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ”, existen una serie de factores técnicos relacionados con la extensión del aeropuerto, que de una u otra forma afectan el desenvolvimiento aeronáutico, lo que muchas veces representa la disminución de vuelos especialmente nocturnos, pues muchas aerolíneas prefieren no operar en un aeropuerto como el de Quito debido a sus limitaciones.

Desde el punto de vista turístico, todo esto incide en forma negativa, pues el no poder brindar seguridad y comodidad a las aeronaves hace que éstas rechacen la opción de poder operar en nuestro país, con el fin de no poner en riesgo la vida de sus pasajeros. A la larga, todo esto representa un menor flujo de visitantes.

Si bien es cierto, muchos turistas que desean venir al Ecuador, quizás no tomarán en cuenta este tipo de aspectos, pero son las aerolíneas especialmente las extranjeras las que sí se preocuparán por la seguridad de sus pasajeros.

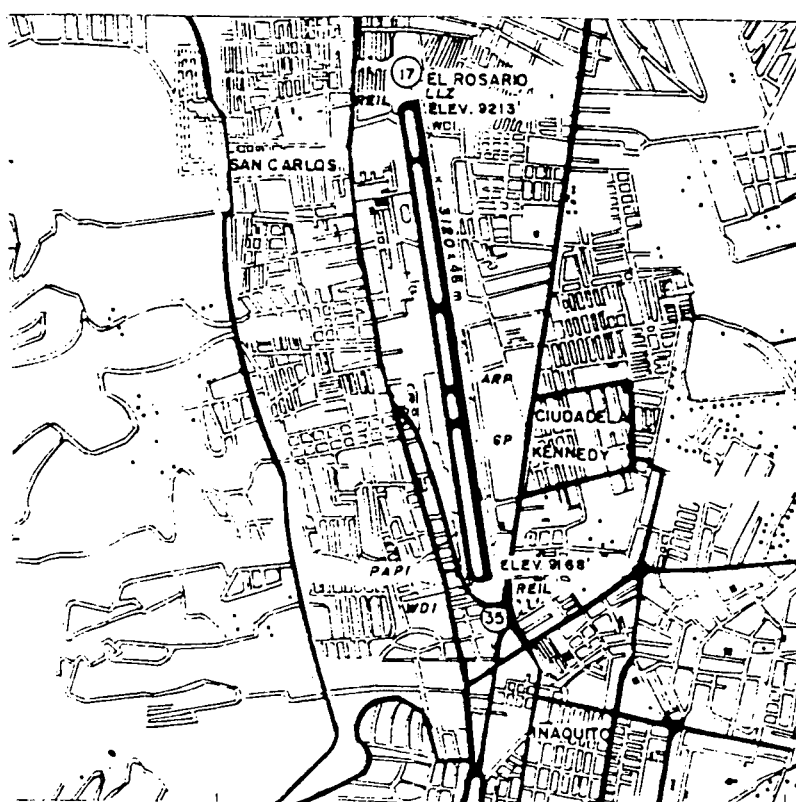
Por lo que en forma directa o indirecta, este aspecto va a influir en la ejecución de las operaciones aéreas, aspecto que debe ser de suma importancia a la hora de construir un aeropuerto.

4.2 Ubicación

4.2.1 Características

El actual Aeropuerto " Mariscal Sucre " de Quito, que realiza vuelos de servicio tanto doméstico como internacional, se encuentra rodeado por el desarrollo urbano y sin posibilidad alguna de ser adecuado a los requerimientos de los avances tecnológicos, los mismos que demandan mayores espacios para las operaciones y para el cumplimiento de las medidas de seguridad dictadas por normas internacionales.

Este aeropuerto se encuentra ubicado dentro del perímetro urbano, al norte de la ciudad capital; rodeado por dos principales avenidas: Av. Amazonas y Av. 10 de Agosto; teniendo varias ciudadelas aledañas como por ejemplo: La ciudadela Kennedy, San Carlos, El Rosario, entre otras.



El desarrollo urbano de la ciudad, definitivamente ha rodeado a este aeropuerto, sin ninguna posibilidad de expansión, de manera que todo el sistema aeroportuario referido a pistas, plataformas de estacionamiento de aviones, edificios terminales, parqueamientos vehiculares, etc, ha alcanzado un alto grado de saturación, con el incremento de las operaciones aéreas y demanda de pasajeros domésticos e internacionales.

4.2.2 La ubicación del aeropuerto y los usuarios

Con respecto a la ubicación del Aeropuerto de Quito, se quiso conocer de igual forma opiniones para determinar grados de satisfacción tanto de los pasajeros como de los usuarios en general, por lo que se hicieron las siguientes preguntas :

- *¿ La ubicación del Aeropuerto de Quito ha afectado negativamente en las líneas aéreas para operar en nuestra ciudad ? Los Directivos y Técnicos de la DAC comentaron así :*

SI 40%

NO 60%

¿ POR QUÉ SI ?

- A determinadas horas, el aeropuerto ya no recibe aeronaves por su situación metereológica, especialmente en la noche.*

¿ POR QUE NO ?

- a) El aeropuerto, cuenta con todas las radioayudas adecuadas para una operación segura.*
- b) Sólo restringe peso máximo de decolaje por la altura.*

Sobre la misma pregunta los Técnicos del aeropuerto y Pilotos nacionales respondieron :

SI 40%

NO 60%

¿ POR QUE SI ?

- a) El estar ubicado en el centro de la ciudad lo hace más peligroso.*
- b) Por el cierre del aeropuerto a las doce de la noche.*
- c) Además de ser un aeropuerto de altura, es un tanto incómodo por sus plataformas y servicios.*

¿ POR QUE NO ?

- a) A pesar de estar ubicado a 2.828 mts. y rodeado de montañas dispone de suficientes equipos y ayudas electrónicas para la aproximación que garantiza una operación segura.*

- *¿ Los accidentes aéreos ocurridos en el pasado han incidido o inciden en la decisión de los turistas de arribar a Quito ? Los Directivos y Técnicos de la DAC respondieron :*

SI 40%

NO 60%

¿ POR QUÉ SI ?

- a) Muchas veces la prensa exagera o distorsiona la información de los accidentes y esto provoca que la gente se asuste.*
- b) Como es lógico, las personas tienden a preservar su integridad.*

¿ POR QUÉ NO ?

- a) Son situaciones ocasionales.*

La misma pregunta fue respondida por los Técnicos del aeropuerto y Pilotos nacionales así :

SI 20%

NO 80%

¿ POR QUÉ SI ?

- a) Se crea un ambiente de un aeropuerto inseguro.*

¿ POR QUÉ NO ?

- a) No han habido muchos accidentes en relación con otros países.*
- b) En el turismo es poca la información de accidentes ocurridos en Quito.*

- c) *En todos los aeropuertos del mundo han ocurrido accidentes quizás más graves que en Quito y los turistas siguen viajando.*
- d) *El problema del turismo es otro, pues en realidad falta una mejor difusión de la industria turística en todo el país.*

Estas respuestas evidencian que los accidentes aéreos ocurridos en Quito; en mayor o en menor medida sí inciden en el ánimo de quienes arriban o desean arribar a Quito.

- *Al preguntar al personal de las líneas aéreas nacionales e internacionales, si los pasajeros han manifestado su preocupación por el peligro que constituye la ubicación del Aeropuerto de Quito, contestaron :*

SI 80%

NO 20%

¿ POR QUE SI ?

- a) *Por temor a un accidente inminente.*
- b) *Porque está ubicado en plena ciudad.*
- c) *Por la serie de accidentes ocurridos anteriormente.*

- *¿ El aeropuerto de Quito a su juicio está bien ubicado ? Los pasajeros nacionales y extranjeros respondieron así :*

SI 30%

NO 70%

¿ POR QUE SI ?

a) Es un área central.

b) Está cerca de los principales hoteles.

¿ POR QUE NO ?

a) Está dentro de una zona urbana.

b) Está en la mitad de la ciudad y esto constituye un peligro.

Esto nos muestra por un lado la mala ubicación y por otro la peligrosidad que ello representa.

- *Preguntando a los turistas si consideran que la ubicación del aeropuerto constituye un peligro que puede ahuyentar a los viajeros, respondieron así :*

SI 55%

NO 45%

¿ POR QUE SI ?

a) Porque hay la posibilidad de sufrir un accidente.

b) El aeropuerto no cumple con los requerimientos técnicos.

c) *Por temor a los accidentes.*

¿ POR QUE NO ?

a) *A algunos turistas esto no les importa y prefieren que el aeropuerto esté cerca de la ciudad.*

Estos datos muestran la conciencia que tienen los turistas sobre la incidencia negativa de la extensión y ubicación del Aeropuerto de Quito.

4.2.3 La ubicación del aeropuerto y su impacto en el turismo

Al igual que la extensión de un aeropuerto, la ubicación también juega un papel muy importante en lo referente a las operaciones aéreas, pues el hecho de que un aeropuerto se encuentre bien ubicado da mayor seguridad tanto a las aeronaves como a los habitantes de una ciudad. Es así que la mayoría de aeropuertos a nivel mundial se encuentran ubicados en las afueras de las distintas ciudades con el fin de que las líneas aéreas operen sin ningún problema, evitando además la contaminación de ruidos, gases y accidentes fatales que podrían afectar a los residentes de una determinada área.

En el caso particular del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ”, la situación es diferente, pues como ya se dijo anteriormente éste está ubicado en un área densamente poblada, razón por la cual se han dado algunos accidentes que a

pesar de no ser muy frecuentes han provocado la muerte de muchas personas, no sólo pasajeros, sino también habitantes.

De alguna manera, todo esto influyen en el ánimo de quienes desean arribar a este aeropuerto, pues habrán empresas aéreas y de igual forma turistas que prefieran visitar otro país antes de poner en peligro sus propias vidas, ya que para muchos visitantes en especial extranjeros está ante todo la seguridad personal.

Indudablemente, esto también afecta en el desarrollo de las actividades turísticas, pues basta que un turista hubiese tenido una mala experiencia en el Aeropuerto de Quito, para que muchos otros turistas tengan una mala imagen de nuestro aeropuerto y por el simple temor de lo que representa arribar a un aeropuerto inseguro, posiblemente éstos descartarán la opción de visitarnos; lo que en definitiva constituye un decremento de turistas.

4.3 Administración del aeropuerto

4.3.1 Generalidades

El Director General, al ser el ejecutivo de la Dirección General de Aviación Civil tiene como una de sus obligaciones, controlar la correcta recaudación e inversión de los fondos para poder administrarlos de acuerdo con la ley; y de igual forma debe autorizar los egresos regulares de los fondos de la Dirección General en base al presupuesto y sus disponibilidades.

Los ingresos obtenidos por la DAC, son producto de varias recaudaciones que esta entidad obtiene tanto de las aerolíneas como de los pasajeros, dichas recaudaciones son de diferente naturaleza; así por ejemplo tenemos: tasas o derechos por servicios aeroportuarios, facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura aeronáutica en general, dentro de los cuales podemos mencionar lo derechos de aterrizaje, los derechos de estacionamiento, los derechos de protección al vuelo, la tasa aeroportuaria que los pasajeros al salir del país deben pagar por el uso del terminal y de los servicios auxiliares del aeropuerto (25 dólares), los derechos para el otorgamiento, convalidación y renovación de las licencias que el personal técnico aeronáutico tiene que pagar, las pensiones mensuales de arrendamiento que toda persona natural o jurídica debe pagar por el uso de edificios terminales, terrenos, bodegas o mostradores, entre otros, (Anexo 5).

Cabe resaltar, que de los 25 dólares que pagan los pasajeros al salir de nuestro aeropuerto, solo 5 dólares están destinados para la DAC, ya que los 20 dólares restantes son para Ministerio de Finanzas.

El Jefe de Recaudaciones de la Dirección General de Aviación Civil es la persona que “ ejercerá la jurisdicción coactiva para el cobro de derechos de aterrizaje, impuestos, tasas, arrendamientos y demás obligaciones económicas en favor de la DAC ”.⁴

De acuerdo con los requerimientos y necesidades del aeropuerto, la DAC asigna mensualmente una cantidad determinada para poder cubrir los gastos tanto de administración como de funcionamiento del aeropuerto. Esta cantidad asignada varia cada mes, ya que los gastos son cada vez diferentes (Anexo 6).

Es importante mencionar, que gracias a los Aeropuertos Internacionales de Quito y Guayaquil se puede mantener a los otros aeropuertos del país, pues la autogestión corresponde a estos dos aeropuertos y de los ingresos que estos logran recaudar lo distribuyen para el mantenimiento de la infraestructura y de los equipos de los aeropuertos de todo el país; ya que los pequeños aeropuertos del Ecuador son sólo de consumo y no se pueden financiar directamente.

⁴ DAC, *Ley de Aviación Civil*, Art. 38, Quito, 1.997, pg 15.

Como se puede ver no todos los ingresos recaudados en el aeropuerto de Quito se destinan para el mantenimiento y funcionamiento del mismo, ya como se mencionó anteriormente un cierto porcentaje va para el Estado y otro se destina al mantenimiento de otros aeropuertos del país.

4.3.2 La administración del aeropuerto incide en su imagen y en el turismo

Todos los aeropuertos a nivel mundial, están administrados por ciertas entidades con el fin de manejar sus recursos económicos de la mejor manera, para lograr mantener y mejorar cada día sus instalaciones y así poder brindar servicios de excelente calidad a los usuarios.

Un aeropuerto necesita de un mantenimiento permanente, y de una adecuación oportuna de todos los elementos que forman parte del mismo, adecuación que debe basarse en las distintas necesidades que presentan los turistas, con el fin de poderlas satisfacer y conseguir así un gran aumento en la demanda de viajeros.

En el caso particular del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, la DAC no le ha dado la mayor atención posible a este aeropuerto, ya que frente al incremento de pasajeros que se ha venido dando, han surgido nuevas necesidades que no han sido atendidas a tiempo, pues pensando en la construcción del nuevo aeropuerto, la DAC se ha descuidado en ampliar y

mejorar las instalaciones y servicios actuales, dejando así una mala imagen en los usuarios que han quedado insatisfechos.

A pesar de las limitaciones que tiene éste aeropuerto principalmente en lo referente a la imposibilidad de expansión, es necesario tratar de mejorar y mantener en buen estado los servicios que el actual aeropuerto ofrece, ya que de esto depende el retorno de muchos viajeros.

4.4 Servicios básicos del aeropuerto

4.4.1 Generalidades

Un aeropuerto, no es solamente una pista de aterrizaje donde inician su viaje las aeronaves, sino más bien es una unidad organizada y compleja que abarca muchos servicios orientados al tráfico tanto de pasajeros como de carga.

Entre los muchos servicios que ofrece un aeropuerto, están aquellos servicios básicos o conocidos también como servicios auxiliares de la navegación aérea que ayudan al adecuado y seguro desenvolvimiento y control de las operaciones aéreas, y a la vez sirven de apoyo para la administración del aeropuerto, o desarrollo de actividades específicas de empresas aéreas.

El Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” cuenta con los siguientes servicios auxiliares de la navegación aérea :

- *Metereología*

El servicio de meteorología aeronáutica como parte constitutiva de la DAC, tiene la misión de proporcionar información meteorológica especializada a las aeronaves civiles y/o militares coadyuvando en esta forma a la seguridad de las operaciones aéreas.

Es así, como por intermedio de este departamento se logra tener un conocimiento bastante cabal y exacto de las condiciones de tiempo reinante entre los diversos lugares de un vuelo y lo que es más importante se puede pronosticar las probables condiciones que imperarán en un sitio determinado para así poder proyectar un vuelo.

Por otra parte, por medio del servicio de meteorología que a su vez utiliza los sistemas de comunicación, se pueden pasar informes meteorológicos que son de suma importancia para la elaboración de una carta en la cual se proyectan diversas condiciones meteorológicas.

El personal técnico, que labora en esta área, está altamente preparado en diversos niveles : pronosticadores, climatólogos, ayudantes de meteorología, interpretación de fotografías provenientes de satélites y observadores.

De igual forma, este departamento dispone del equipamiento material necesario para el desarrollo del servicio meteorológico de la DAC, así por

ejemplo cuenta con sistemas FSK por medio de los cuales reciben información meteorológica de otros países, cada hora, durante las 24 horas del día.

Poco a poco, este departamento ha concebido un esquema de trabajo que le permite servir mejor en las responsabilidades que le han sido confiadas en concordancia con los avances de la técnica en el mundo.

- *Servicio de control de tránsito aéreo*

Este servicio es suministrado por las siguientes dependencias :

- *El Radar .- Servicio ubicado en el cerro de Monjas, que tiene como función dirigir y conducir a las aeronaves por las distintas aerovías del espacio aéreo a una determinada altitud, indicándole al piloto de la aeronave por medio de un sistema de radioayudas la posición en la que se encuentra y la aerovía que debe tomar para evitar accidentes con otras aeronaves que están volando a su alrededor.*
- *Control de aproximación .- Esta aérea, es la encargada de controlar las aeronaves que están cerca de llegar al aeropuerto. Es decir, con la ayuda del control de aproximación se logra llevar a cabo el procedimiento de aproximación de las aeronaves al aeropuerto, para lo cual el controlador mantiene una*

comunicación directa con el piloto autorizándole el desarrollo de las distintas fases o tramos que tiene que efectuarlas previamente antes de aterrizar en la pista.

- *Control de área .- Se encarga de autorizar el respectivo aterrizaje o despegue de las aeronaves. Normalmente se mantiene una comunicación directa entre el piloto y el controlador, persona que informa al piloto acerca de las condiciones metereológicas y al mismo tiempo le autoriza el respectivo aterrizaje.*

Para que una aeronave pueda aterrizar en el Aeropuerto de Quito se necesita 4 Km. de visibilidad y para poder despegar 3 Km. de visibilidad. Si la pista esta en mal estado, o si se encuentra mojada automáticamente se cierra el aeropuerto.

- *Torre de control .- Esta área, se encarga de organizar el movimiento de las aeronaves que están en las plataformas, con el fin de dar seguridad tanto a las aeronaves que aterrizan como a las que despegan. Una vez que la aeronave ha aterrizado, la torre de control anota la hora del aterrizaje y comunica al piloto el lugar de la plataforma donde debe estacionarse. La torre de control tiene también como responsabilidad controlar todo tipo de obstáculos que podrían estar en la pista para que las aeronaves aterricen sin ningún problema.*

- *Control de aeródromo* .- Esta división, se encuentra dentro de la torre de control y tiene como responsabilidad controlar el aérea de maniobras del aeropuerto; por lo que prácticamente sus funciones son las mismas que las de la torre de control.
- *Electrónica y telecomunicaciones*

Las telecomunicaciones aeronáuticas buscan proporcionar a la navegación aérea las comunicaciones y radioayudas necesarias para la seguridad, regularidad y eficiencia de esa navegación.

Esta división, es la encargada de operar los diferentes circuitos de comunicación que permiten hacer conocer todo cuanto es de vital importancia para la protección de un vuelo determinado, como serían los reportes meteorológicos y los avisos oportunos sobre cualquier novedad en cuanto a las operaciones aeronáuticas se refiere.

Normalmente los pilotos para conocer o notificar su posición y condiciones de vuelo a los controladores de tráfico aéreo y entre estos últimos para las coordinaciones respectivas, se comunican mediante equipos electrónicos de comunicaciones de voz. Los vuelos, la información meteorológica y otros tipos de información se disponen a través de los equipos de los mensajes AFTN que maneja el personal de comunicaciones.

Dentro de la aeronáutica, las comunicaciones juegan un papel preponderante, constituyendo la columna vertebral de la navegación aérea, pues a través de ella se proporciona toda la información necesaria para los servicios de meteorología, tránsito aéreo, información aeronáutica, búsqueda y salvamento, etc; antes, durante y después de los vuelos permitiendo así el eficaz y normal desarrollo de las operaciones aéreas.

- **Operaciones**

La división de operaciones aeronáuticas, tiene como función principal el control del cumplimiento de las leyes y regulaciones de la Aviación por parte del personal que opera en el aeropuerto.

También tiene como funciones : el control de las tasas aeroportuarias, la planificación de la plataforma de acuerdo a itinerarios y a envergaduras (ancho que tiene un avión de ala a ala), el control de licencias del personal aeronáutico, vigencia y habilitación de las mismas; los planeamientos de vuelos consistentes en cálculos de combustible, rutas, estivación de carga y pasajeros y cálculo del centro de gravedad; el reconocimiento y recorrido de la pista e instalaciones aeroportuarias, el control de certificados de aeronavegabilidad, el control del equipo de emergencia que deben llevar las aeronaves y además asumen responsabilidades de jefaturas del aeropuerto en caso de ausencia del titular tanto en el campo técnico como administrativo.

En definitiva, esta división por intermedio de sus diferentes departamentos (meteorología, comunicaciones, etc.) es la encargada de la eficiencia, protección y seguridad de los servicios aéreos.

- *Servicio de información aeronáutica*

Es el responsable de la recopilación, publicación y distribución de la información aeronáutica que se origina dentro del territorio ecuatoriano y en el espacio aéreo que cubre sus aguas territoriales sobre las cuales la República del Ecuador haya aceptado la responsabilidad de prestar servicio de tránsito aéreo mediante acuerdo regional o bilateral de la navegación aérea.

Adicionalmente, las instalaciones del aeropuerto, brindan servicios de apoyo que de igual forma coadyuvan al desenvolvimiento de las operaciones aéreas. Entre estos servicios podemos mencionar al SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO o conocido también como servicio contra incendios, que cuenta con bomberos aeronáuticos encargados de actuar en forma inmediata en caso de accidentes aeronáuticos y de igual forma se preocupan por verificar el buen estado de la pista con el fin de evitar dichos accidentes.

4.4.2 Los servicios básicos del Aeropuerto de Quito y su incidencia en el turismo

Los servicios auxiliares de la navegación aérea, constituyen la parte fundamental dentro de cualquier operación aérea, pues sin ellos sería casi imposible que una aeronave se traslade de un lugar a otro.

Estos servicios, son de suma ayuda, en especial para la tripulación de una aeronave y sobre todo garantizan la seguridad que todo vuelo necesita.

A pesar que el Aeropuerto de Quito tiene una serie de limitantes, cuenta con los equipos necesarios y el personal idóneo que labora en áreas que prestan este tipo de servicios , y es gracia a ellos que se ha evitado un aumento en cuanto a accidentes aéreos.

El hecho de que estos servicios no se ofrezcan al pasajero de manera directa, son de suma importancia para poder llevar a cabo el traslado de los viajeros, por lo que es necesario que éstos estén acordes con los avances de la técnica moderna, con el fin de poder garantizar un vuelo seguro y confiable.

4.5 Servicios complementarios a la navegación aérea

4.5.1 Ecuafuel

Esta empresa, inició sus operaciones en el Ecuador el 30 de Septiembre de 1.946. Actualmente, cuenta con una capacidad de almacenaje capaz de brindar servicio sin ninguna interrupción durante las

24 horas del día, tanto en el aeropuerto de Quito como en el de Guayaquil. De la misma manera el personal que opera en la plataforma cuenta con modernas unidades que satisfacen los requerimientos de las empresas nacionales y extranjeras que llegan a los aeropuertos.

La seguridad, ha sido la principal preocupación y objetivo de ECUAFVUEL, por este motivo las instalaciones de esta empresa están sujetas a visitas de inspección por parte de personal técnico para verificar los procedimientos básicos del manejo de productos de aviación, en cuanto a almacenamiento, seguridad, controles de calidad, etc.

Por otra parte, el personal de la empresa tiene un alto nivel de formación educativa, y el sistema de entrenamiento permite contar con elemento técnico para la delicada y compleja labor asignada. De igual forma se envía constantemente personal de ECUAFVUEL a centros de entrenamiento y experimentación en el exterior para actualizarlos y mantenerlos paralelos y atentos al rápido desarrollo de la aviación.

- **Emsa**

Es una empresa de economía mixta, que fue creada el 10 de noviembre de 1.994. El objeto de esta compañía es la prestación de servicios aeroportuarios en los aeropuertos de Quito y Guayaquil.

Entre los servicios más importantes que ofrece EMSA tenemos:

- *Carga y descarga de aviones de pasajeros y carga.*
- *Transporte de pasajeros, carga y correo del terminal al avión y viceversa.*
- *Limpieza de cabina.*
- *Atención a las aeronaves con suministro de escaleras, aire acondicionado, cargadores, generadores, bandas de equipajes, mulas, remolcadores, vehículos de drenaje, carros de agua potable, levantacargas y portapallets.*
- *Comprobación de la exactitud de los manifiestos de la mercadería que se embarca o desembarca.*
- *Entrega en las aduanas de la carga llegada.*
- *Entrega de correo a las autoridades correspondientes.*
- *Paletización de carga.*
- *Señalización y parque de las aeronaves.*

Los servicios son prestados mediante la conformación de grupos de trabajo compuestos por ocho hombres, cada uno con un supervisor.

El trabajo y los servicios que presta EMSA, todavía no llegan a los niveles deseados, pero se ha asumido el reto de mejorar toda la infraestructura para que este desafío tenga una respuesta acorde al deseo de la DAC de hacer optima su operación en beneficio del usuario, en un marco de trabajo y responsabilidad.

- *Servicio de alimentos y bebidas*

En el Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” existen dos empresas que se dedican a este tipo de servicios: Catering Aéreo y Delvi. Ambas empresas vienen operando desde algunos años, pero la que más acogida ha tenido es la primera, y a pesar de no ser la más antigua tiene una gran experiencia en cuanto a la preparación de alimentos, por lo que la mayoría de aerolíneas la prefieren, así podemos mencionar a compañías aéreas como : Avianca, KLM, Cubana, Iberia, Lacs, Ecuatoriana, Saeta, Copa, Aero Perú que hacen uso del Catering Aéreo. Solamente Continental y American Airlines utilizan los servicios de la empresa Delvi.

Al hablar específicamente de Catering Aéreo, el servicio que esta empresa ofrece comprende el suministro o reposición de alimentos, refrescos y bebidas suaves que bajo menú son seleccionados por las distintas empresas aéreas usuarias de este servicio.

Catering ofrece cuatro tipos de menús, estos son muy variados y se los cambia cada ocho o quince días y a veces cada mes, según lo que cada aerolínea disponga. La comida es cien por ciento natural y ésta debe tener como base el peso; es decir la comida debe adecuarse a las bandejas que las mismas aerolíneas proporcionan al Catering.

De conformidad a los itinerarios de cada compañía se suministran varias clases de alimentos que se pueden resumir en las siguientes categorías :

- *Desayuno*
- *Almuerzo o lunch*
- *Cena*
- *Snacks*
- *Refrescos y/o café*
- *Bocadillos o sandwiches*

Es así que, en caso de que la aeronave tuviera algún retraso y la compañía aérea deseará servir algún tipo de comida a los pasajeros, Catering se dirige a las salas de embarque para ofrecerles algún tipo de sandwiches, refrescos y café.

Cabe aclarar también, que la atención por parte del Catering comprende exclusivamente la adquisición, preparación, arreglo y entrega de los alimentos; ya que artículos como licores, cigarrillos, fósforos, confites, materiales de higiene personal, jabón, papel higiénico, toallas, medicamentos básicos, cabezales y complementos de licores tales como maní, almendras, aceitunas son proporcionados y llevados a bordo por los servicios de comisariato de cada aerolínea; de igual forma los recipientes o utensilios necesarios para la colocación de alimentos, como bandejas plásticas o de

porcelana, cristalería, cubiertos plásticos desechables o metálicos, servilletas o manteles de papel o lino, paquetes individuales de azúcar, sal, pimienta, café, crema, salsa de tomate, mayonesa, etc.

El personal que contrata Catering, es totalmente experimentado, con conocimientos en cuanto a la elaboración de comidas. Además, esta empresa se encarga de darles pequeños y constantes entrenamientos para mejorar el rendimiento de su trabajo.

Catering tiene como único propósito brindar el mejor servicio al pasajero en cuanto a comida se refiere, ya que una de las pocas cosas que el viajero hace durante el vuelo es alimentarse y si la comida no es buena el pasajero va a protestar y se va a llevar una mala imagen de la compañía aérea. Para evitar estos inconvenientes, los supervisores que laboran en Catering se encargan de controlar la calidad, presentación y buen sabor de las comidas, pues éstas deben estar perfectamente bien preparadas.

4.6 Conclusiones sobre los impactos de la extensión, ubicación, administración y servicios básicos del Aeropuerto de Quito en los usuarios

- *El Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, no cumple con ciertas normas internacionales en cuanto a :*
 - *Distancia entre ejes de pista y calle de rodaje.*
 - *La pendiente longitudinal en algunos tramos tiene más del 1%.*
 - *Los conos de aproximación.*
 - *Distancia libre de obstáculos.*
 - *Reducción de carga para descolaje.*
 - *Saturación de edificios terminales.*
 - *Está en un área poblada.*
 - *El área total es mínima, se recomienda 1.500 a 2.000 ha. y el aeropuerto dispone de 104 ha.*
- *El impacto de la extensión y ubicación del aeropuerto en los usuarios a todo nivel es negativo porque incide :*
 - *En el ingreso de las aeronaves.*
 - *En la seguridad de los pasajeros.*
 - *En la seguridad de la ciudad.*

- *No tiene posibilidades de mayor adecuación física, ni tecnológica por su ubicación y espacio disponible.*
- *Se trata de un aeropuerto saturado.*
- *Es un aeropuerto peligroso.*
- *Su ubicación y extensión incrementan las posibilidades de accidentes, situación que se ha producido en el pasado y que incide en el ánimo de viajar de los pasajeros.*
- *El Aeropuerto de Quito cuenta con servicios básicos de aeronavegación tales como :*
 - *Metereología.*
 - *Servicios de Control de Tránsito Aéreo :*
 - *Radar.*
 - *Control de aproximación.*
 - *Control de área.*
 - *Torre de control.*
 - *Control de aeródromo.*

- *Electrónica y Telecomunicaciones.*
 - *Operaciones.*
 - *Servicio de Información Aeronáutica.*
-
- *El Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, es un aeropuerto de arribo internacional consecuentemente importante para el turismo, el mismo que debido a su extensión, ubicación y administración no es uno de los mejores, afectando a la seguridad y al desarrollo de la transportación aérea hacia y desde el Ecuador.*
 - *Las compañías de aviación nacional e internacional por la seguridad de las aeronaves y sus clientes (pasajeros) restringen el número de vuelos hacia Quito, lo cual incide negativamente en el desarrollo turístico de la capital ecuatoriana y de todo el país.*

CAPITULO QUINTO

SERVICIOS TURISTICOS

5.1 Servicios básicos al turista

Los servicios básicos que un aeropuerto brinda al pasajero, tienen que ver con aquellas áreas tanto de salida como de llegada en las que se realizan los trámites de registro, documentación y control de los pasajeros y sus equipajes.

La zona de salida debería constar de :

- *Vestíbulo de documentación*

Area ubicada enfrente de las oficinas de documentación (mostradores) de las compañías de aviación, y sirve para que se formen colas mientras los pasajeros esperan ser registrados para sus respectivos vuelos y para que se documente su equipaje.

Estas áreas deben servir para esperas de los pasajeros, pero no deberían ser de acceso a los visitantes.

- *Area de documentación*

Es el área del edificio terminal, en donde los pasajeros y las aerolíneas hacen las transacciones finales de documentación y registro de equipaje

previas al vuelo. Su elemento prominente es el mostrador de boletaje y se complementa con una zona de servicio de empleados y un área para el despacho de equipajes.

- *Área para el pago del impuesto de salida*

Consiste en un mostrador en donde el pasajero tiene que efectuar su pago previamente a cumplir con el requisito de inspección de seguridad. Además del área del mostrador, debe preverse un espacio para colas.

- *Migración*

Son las áreas, en las que se realiza la inspección de documentos, de identificación de pasajeros en vuelos internacionales de llegada o salida de pasajeros. Su elemento característico, lo constituyen los filtros frente a los cuales debe existir un área para la formación de colas y después de ellos un área de transición; además requiere de áreas de oficinas, servicios sanitarios y zonas para pasajeros detenidos.

- *Seguridad*

Es la zona en la que se realiza la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano, previo su paso a la zona reservada en exclusiva para viajeros con el fin de evitar la portación de armas u objetos que propicien actos delictivos o que pongan en peligro la seguridad de las aeronaves, sus tripulaciones y pasajeros.

Esta área se compone de los siguientes elementos : una zona para formación de colas, una zona en la cual se ubica un arco magnetómetro para el paso de los pasajeros, una mesa con sistema de banda y rayos "X" para la inspección del equipaje de mano, una zona de transición y finalmente puede requerir de una zona para un cubículo de inspección corporal.

- ***Salas de espera***

Constituyen áreas en las que los pasajeros son reunidos previamente a abordar las aeronaves. Cuando éstas se encuentran adyacentes a las plataformas, se les designa como salas de prebarque. El tiempo que las ocupan los pasajeros puede ser muy breve o hasta períodos relativamente prolongados, por lo que deben contar con mobiliario adecuado para la comida de los viajeros.

Estas áreas se dividen en dos zonas básicas, que son la de espera propiamente y la de formación de colas para abordar. En edificios con alto nivel de demanda pueden tener dos zonas adicionales : un lugar para un mostrador de información y de asignación de asientos, y un área de vestíbulo para pasajeros de llegada.

La zona de llegada debería constar de :

- ***Migración***

Area descrita anteriormente.

- *Zona de reclamo de equipaje*

Es el área, en la que los pasajeros recuperan el equipaje documentado al final de sus vuelos, por lo que aquél debe quedar expuesto en forma tal que pueda ser reconocido con facilidad.

Esta área se divide en cuatro zonas : una, en la que se ubican los sistemas para recolección de equipaje, que pueden ser bandas mecanizadas de diversa forma; otra, adyacente a estos sistemas en la que los pasajeros pueden esperar, reconocer y recoger sus equipajes; una tercera zona es reservada a circulaciones de coches para equipajes, y finalmente una cuarta zona, que sólo existe en aeropuertos con gran demanda de pasajeros y es para mostradores de información o de quejas y para bodegas de equipaje.

- *Migración de tránsito*

Esta zona, existe en los aeropuertos internacionales para pasajeros en escala. Se ubica en las salas de espera y generalmente son lo más cercanas posible a la zona de acceso al edificio, del lado de la plataforma, y consta de filtros para el cumplimiento de formalidades y áreas de colas.

5.2 Servicios complementarios al turista

Estos servicios, tienen que ver con aquellas zonas en donde se ubican locales para servicios de diversa índole, que pueden ser utilizados por pasajeros y visitantes así como también por empleados del aeropuerto.

Entre estos servicios podemos mencionar a los siguientes :

- *Expendio de comidas y bebidas*

Son sitios en donde se sirven refrigerios , tales como cafeterías y restaurantes; y constituyen una de las piezas más importantes del edificio terminal.

Los grandes aeropuertos, cuentan con varios locales destinados a restaurantes, bares y cafeterías, que ofrecen una gran variedad de comidas y bebidas. La necesidad de contar con más de uno de estos locales dependerá de la concepción del edificio y del volumen de la demanda. Como un complemento a las instalaciones están las máquinas expendedoras de bebidas y comestibles.

- *Cambio de moneda*

Es un área indispensable en los aeropuertos internacionales en la que el pasajero puede cambiar divisas. Esta área se puede desarrollar mediante una oficina con ventanillas de cambio y un despacho con caja fuerte.

- *Expendio de artículos varios*

Son áreas en las que se expenden objetos diversos tales como : periódicos, revistas, cigarrillos, regalos, etc. Los tipos y dimensiones de estas áreas pueden variar de acuerdo con los volúmenes de tráfico y comercialización.

- *Primeros auxilios*

Es un local para personas enfermas o accidentadas. Es importante prever un área mínima de consulta, atención y reposo para una o dos personas.

- *Teléfonos públicos*

Son elementos para comunicación local o a larga distancia, que se ubican en cabinas independientes o adosadas a los muros.

- *Correos*

Son locales para proporcionar facilidades a los pasajeros y visitantes en el envío de sus comunicaciones. Constan de una barra y área de trabajo, y debe preverse una superficie para la formación de colas.

- *Bancos*

Son sucursales de las instituciones bancarias que cuentan con servicios mínimos para apoyar al personal y a usuarios del aeropuerto.

- *Guardaequipajes*

Es un área para el almacenamiento del equipaje que requiere de un mostrador de atención al público y anaqueles en la parte posterior, de diferentes medidas y tamaños, con circulaciones suficientes para un manejo cómodo de cualquier tipo de equipaje.

- ***Renta de autos***

Se trata de instalaciones consistentes en un mostrador, una zona de trabajo y un área de colas para atención al público, en donde se llevan a cabo los trámites de rentar o devolver vehículos.

- ***Módulos de información***

Son pequeños mostradores atendidos por una o dos personas, que proporcionan informes relacionados con las instalaciones y las actividades que se realizan dentro del edificio terminal, con los servicios hoteleros disponibles o con cuestiones turísticas de la localidad.

- ***Tiendas libres de impuestos***

Se encuentran dentro de la zona internacional de salida, después de los filtros de migración. Estas tiendas expenden artículos diversos de procedencia extranjera no sujetos a impuestos aduanales, que el pasajero puede transportar en la cabina de las aeronaves.

Usualmente se trata de locales con anaqueles, vitrinas, mostradores, cajas registradoras y circulaciones. Su capacidad está en función de la importancia y tamaño del aeropuerto.

- ***Salas VIP***

Son salas de espera que las empresas aéreas acondicionan para pasajeros sujetos a un trato preferencial o especial. Estas salas requieren de un área de recepción, sala de espera, zona de cafetería y sanitarios.

- *Sala presidencial*

Es una sala de espera manejada directamente por la autoridad administrativa del aeropuerto para funcionarios de alto nivel o personalidades distinguidas que viajen en misión oficial. Dicha sala, debe tener acceso directo a los andenes de aparcamiento de vehículos, y cuenta con un área de estar y una zona de servicios sanitarios; generalmente se une a esta sala de espera locales para prensa, televisión, etc.

- *Area para visitantes y espectadores*

Tanto los visitantes como los espectadores, deben tener un sitio especial, separado tanto de las salas de espera como de la circulación de viajeros. Los sitios más convenientes son las azoteas con fáciles vistas al campo. Generalmente a estos lugares se les da entrada por una puerta giratoria, accionada por una moneda debiendo tener el acceso completamente independiente de los viajeros.

- *Aparcamiento de vehículos*

La zona principal del aparcamiento, debe situarse en las proximidades del edificio terminal, con el objeto de no molestar al pasajero haciéndole recorrer a pie grandes distancias hasta encontrar su automóvil. Comúnmente se ubican en zonas a cuyo alrededor se desarrollan las diferentes construcciones, debiendo estar estas zonas convenientemente pavimentadas. El número de aparcamientos que deben preverse para

servicios al público (pasajeros y espectadores) debe ser igual al número de pasajeros en hora - pico que tenga el aeropuerto.

- *Hoteles*

La necesidad de la construcción de hoteles en los aeropuertos depende de la distancia a las ciudades. En algunos casos son de absoluta necesidad, no solamente por la comodidad que se brinda al viajero, sino porque permite alojar sin ningún inconveniente al pasajero en tránsito y a las tripulaciones de los aviones.

- *Garajes*

Este servicio debe establecerse de manera que al llegar un viajero en su automóvil, y al mismo tiempo que le recogen el equipaje, haya personal que conduzca el coche al garaje donde lo lavan, engrasa y lo guardan hasta que regrese el pasajero, encargándose el mismo servicio de entregarle el coche a su llegada en la entrada del edificio terminal.

- *Agencias de viajes*

Deben situarse en simples mostradores con el fin de mantener un contacto directo con las llegadas de los pasajeros.

* Fuente : Corporación Consultora S.A. DE C.V., Programas arquitectónicos de edificios terminales, México, 1.990.

5.3 Los servicios turísticos del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito y el impacto en los usuarios

En cuanto a los servicios básicos del aeropuerto de Quito se consultó a los Directivos y Técnicos de la Dirección de Aviación Civil lo siguiente :

- *¿ Cuáles son los servicios aeroportuarios que garantizan confort, buena atención y satisfacción total a los usuarios del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito ?*

a) Ninguno.

- *¿ Cuáles son los servicios aeroportuarios que en parte apoyan el confort, buena atención y satisfacción de los usuarios de éste aeropuerto ?*

a) Migración.

b) Sala VIP.

c) Control Militar.

d) Emetel.

- *¿ Cuáles son los servicios aeroportuarios que no tiene el Aeropuerto de Quito para dar una mejor atención a los turistas ?*

a) Suficientes salas de pre embarque y desembarque.

- b) *Mas bandas para equipajes.*
- c) *Mangas para embarcar y desembarcar pasajeros.*
- d) *Buen sistema telefónico tanto nacional como internacional.*
- e) *Lockers para guardar equipajes.*
- f) *PITS adecuados de estacionamiento de aeronaves.*

- *A su juicio, ¿ La calidad y cantidad de servicios aeroportuarios de Quito en beneficio del turismo son limitados ?*

SI 100%

NO -----

¿ POR QUÉ SI ?

- a) *Son servicios turísticos no acordes con la época actual.*
- b) *Estos servicios, no garantizan el ciento por ciento calidad y buena atención al usuario.*
- c) *No hay una buena coordinación entre las compañías aéreas y la DAC.*

- *¿ Cuáles son los servicios aeroportuarios que apoyan o garantizan confort, buena atención y satisfacción de los usuarios del Aeropuerto de Quito ? Los Técnicos del aeropuerto y los Pilotos nacionales contestaron así :*

a) *Buen trato y cordialidad por parte del personal de las líneas aéreas.*

b) *Apoyo de rampa.*

c) *Ambulancia.*

- *Ante la pregunta : ¿ Cuáles son los servicios aeroportuarios que en parte apoyan el confort, buena atención y satisfacción de los usuarios de éste aeropuerto ? Los Técnicos del aeropuerto y Pilotos nacionales dijeron :*

a) *Sala VIP.*

b) *Correos.*

c) *Servicio de bus en caso de lluvia.*

d) *Casas de Cambio.*

- *Al preguntar a las mismas personas acerca de los servicios aeroportuarios que no tiene el Aeropuerto de Quito para dar una mejor atención a los turistas, mencionaron a los siguientes :*

a) *Mangas para el embarque y desembarque de pasajeros.*

b) *Salas amplias y cómodas de arribo y embarque.*

c) *Guía de información gratuita.*

d) *Espacios verdes para relajarse.*

e) *Un mayor número de bandas para equipajes.*

f) Servicio de telefonía internacional durante la noche.

g) Facilidades completas para minusválidos.

h) Más restaurantes y cafeterías.

i) Seguridad dentro y fuera de los edificios terminales.

j) Farmacia.

k) Fuentes de agua.

- *De igual forma se preguntó a los Técnicos del aeropuerto y a los Pilotos nacionales si la calidad y la cantidad de los servicios aeroportuarios de Quito en beneficio del turismo son limitados, y sus contestaciones se tabularon así :*

SI 70%

NO 30%

¿ POR QUÉ SI ?

- a) Por su espacio muy reducido que no permite extender mejor y mayores servicios.*
- b) El aeropuerto y sus instalaciones mismas son muy estrechas y cerradas.*
- c) El aeropuerto es cada vez más pequeño, para la cantidad de personas que lo usan.*

¿ POR QUE NO ?

a) Tiene los servicios básicos y fundamentales de todo aeropuerto, limitado únicamente por su diseño que tiene algunos años y que ya no permite un crecimiento por estar dentro de la ciudad.

- *Por la trascendencia del tema, se consultó al personal de las agencias de viajes y operadoras de turismo acerca de la opinión de los turistas sobre el servicio aéreo que se origina en Quito y contestaron así :*

EXCELENTE ----

BUENO 20%

REGULAR 60%

MALO 20%

BUENO PORQUE :

- a) El personal de las aerolíneas es amable y educado.*
- b) El servicio a bordo es bueno, pero en tierra falta mayor rapidéz de chequeo en los counters y mejores servicios y facilidades para los viajeros.*

REGULAR PORQUE :

- a) No hay suficiente comodidad para el pasajero.*
- b) Los vuelos nacionales se cancelan sin previo aviso, ni explicación alguna.*

- c) *No existe espacio suficiente entre los mostradores de las aerolíneas.*
- d) *Falta variedad de restaurantes.*
- e) *Muchas aerolíneas tienen sobreventas y esto causa molestia al pasajero.*

MALO PORQUE :

- a) *El aeropuerto es inseguro, la atención es deficiente y no hay un buen mantenimiento.*
- b) *En relación al impuesto de salida que pagan los pasajeros, la calidad del servicio que ofrece este aeropuerto es mala.*
- c) *Hay impuntualidad en los vuelos.*

- *¿ Qué opinan los turistas sobre la atención, los horarios y los servicios que presta el Aeropuerto de Quito ?*

<i>EXCELENTE</i>	<i>-----</i>
<i>BUENO</i>	<i>20%</i>
<i>REGULAR</i>	<i>60%</i>
<i>MALO</i>	<i>20%</i>

Se encuestó también al personal de las líneas aéreas para conocer sus criterios con respecto a las siguientes preguntas :

- *¿ Consideran ustedes que los servicios aeroportuarios inciden en la imagen turística ?*

SI 100%

NO -----

¿ POR QUÉ SI ?

- a) El aeropuerto es la primera y la última imagen que se lleva el pasajero y que permanece en su memoria.*
- b) Se considera que el país que se visita, es tal y como el aeropuerto se presenta y los servicios que presta.*

- *Ustedes piensan que la variedad y calidad de los servicios aeroportuarios en función de los usuarios incide en la calidad y cantidad de turistas que llegan a Quito y al Ecuador :*

SI 60%

NO 30%

¿ POR QUÉ SI ?

- a) A mejores servicios mayor aceptación por parte de los turistas.*
- b) Muchas veces el turista que viene no regresa por la mala imagen que se llevó del aeropuerto.*

¿ POR QUE NO ?

a) Está directamente proporcional con el poco turismo que explota el Ecuador.

- *¿ Qué opinan los pasajeros sobre el trato que se les da en el Aeropuerto de Quito ?*

EL TRATO ES BUENO 40%

EL TRATO NO ES ADECUADO 60%

BUENO PORQUE :

a) En el aeropuerto hay gente de todo tipo, gente amable que sí sabe tratar a los pasajeros y también gente sin educación.

NO ES ADECUADO PORQUE :

a) Los pasajeros se quejan de los retrasos de los vuelos y dicen que falta seriedad.

b) No existen sitios de información.

c) El pasajero no tiene a su alcance todos los servicios que necesita.

d) No hay vigilancia policial y existen maleteros y taxistas piratas que abusan del turista.

- *Los servicios aeroportuarios en beneficio del turismo en el Aeropuerto " Mariscal Sucre " son :*

DE ALTA CALIDAD -----

DE BAJA CALIDAD 100%

DE BAJA CALIDAD PORQUE :

- a) *Por las incomodidades y escasez de varios servicios.*
- b) *Falta mucho profesionalismo.*
- c) *No ofrece todos los servicios que tanto el turista nacional como el internacional necesitan.*
- d) *Falta amabilidad y cordialidad del personal que allí labora.*
- e) *Existe sólo lo básico e indispensable.*

- *Los turistas se han quejado de los servicios de este aeropuerto :*

SI 90%

NO 10%

- *De lo que conoce usted, el Aeropuerto de Quito en relación a la calidad de los servicios aeroportuarios de otras ciudades con gran atractivo turístico, le califica en la escala de uno a cinco :*

DEFICIENTE -----

REGULAR 50%

BUENO 50%

MUYBUENO -----

EXCELENTE -----

REGULAR PORQUE :

- a) *No se ha modernizado.*
- b) *Faltan muchos servicios.*
- c) *Debe mejorar en todo sentido.*
- d) *No existe ningún tipo de información turística.*

BUENO PORQUE :

- a) *Los servicios disponibles cubren las necesidades básicas y hay poco turismo en relación a otras ciudades como México.*

- *Los pasajeros, usuarios y clientes que son los que tienen la verdadera imagen del Aeropuerto de Quito, también fueron encuestados y en sus comentarios expresan que en este aeropuerto se deben mejorar los siguientes servicios :*

- a) *Salas de espera.*
- b) *Locales de comida.*
- c) *EMETEL que debe funcionar las 24 horas.*
- d) *Seguridad de todo tipo.*
- e) *Anuncios más claros.*
- f) *Check in.*

g) Escaleras eléctricas.

h) Aeropuerto abierto las 24 horas.

- *Además se les preguntó si éste aeropuerto ofrece buenos servicios a los turistas y respondieron :*

SI 10%

NO 90%

¿ POR QUE SI ?

a) Los pocos servicios que existen no son tan malos.

¿ POR QUE NO ?

a) No existe áreas de atención al pasajero, y éste se obligado a salir del aeropuerto para realizar ciertas compras.

b) Es un aeropuerto pequeño y no tiene todos los servicios que el turista requiere.

c) No hay una buena organización, tiene una mala imagen pues hay mucha gente pobre dentro y fuera del aeropuerto.

d) Falta centros de información y personal que hable inglés, además más seguridad respecto a los llamados maleteros piratas.

e) Es un aeropuerto muy antiguo.

- *Finalmente se les preguntó, si consideran que el Aeropuerto de Quito en su situación actual incide en el turismo y contestaron :*

POSITIVAMENTE 30%

NEGATIVAMENTE 70%

5.4 Los servicios turísticos del Aeropuerto de Quito y su incidencia en el turismo

El turista o viajero que hace uso de una línea aérea para poder trasladarse de un lugar a otro, manifiesta una serie de necesidades a ser satisfechas por varios servicios aeroportuarios.

Es por esta razón, que todo aeropuerto debe ofrecer a los pasajeros tanto los servicios básicos como complementarios para que éstos se sientan seguros, cómodos y satisfechos, sin necesidad de tomar otra alternativa diferente de viaje sólo por el simple hecho de haber tenido inconvenientes de cualquier índole en un aeropuerto con escasez de servicios.

El turista que viaja en un avión, es un turista exigente, de clase económica media - alta y alta, que desea ser tratado de la mejor manera, no le gusta las incomodidades, ni mucho menos tener algún tipo de percance, más aun aquel turista que está en tránsito, que apenas y logra permanecer algunas horas en el aeropuerto para continuar su próxima conexión, este tipo de turista sólo desea encontrar los servicios adecuados para satisfacer sus múltiples necesidades, es por esto que en un aeropuerto no se debe descuidar ningún tipo de detalle tomando en cuenta todo clase de turistas

con sus respectivos gustos y preferencias, con el fin de que éste se lleve una buena imagen del aeropuerto que visitó.

No cabe duda que el aeropuerto es la primera y la última imagen del país que se lleva consigo el pasajero, y el retorno de éste dependerá del trato que recibió.

Sólo la calidad, la variedad y el mejoramiento de los servicios pueden hacer que un turista se sienta totalmente satisfecho, lo que en definitiva representa un aumento de la demanda turística.

5.5 Conclusiones sobre los servicios básicos y complementarios del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito

- *El Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, cuenta con ciertos servicios básicos y complementarios para el pasajero, entre los que podemos señalar a los siguientes :*
 - *Vestíbulo de documentación.*
 - *Area de documentación.*
 - *Area para el pago de impuestos de salida.*
 - *Migración.*
 - *Seguridad.*

- *Salas de espera.*
 - *Areas para manejo de equipaje.*
 - *Expendio de comidas y bebidas.*
 - *Cambio de moneda.*
 - *Expendio de artículos varios.*
 - *Teléfonos públicos.*
 - *Correo.*
 - *Bancos.*
 - *Oficinas para renta de autos.*
 - *Tiendas libres de impuestos.*
 - *Sala VIP.*
 - *Sala presidencial.*
 - *Aparcamiento de vehículos.*
-
- *Todos estos servicios mencionados, no brindan total satisfacción a los usuarios, pues en general son deficientes y de mala calidad.*
 - *Los pocos lugares, donde el turista puede obtener algún tipo de información, están casi siempre cerrados o muchas veces la información que obtienen es escasa o errónea.*
 - *El aeropuerto es muy antiguo, y a pesar de las remodelaciones que se han hecho los servicios no garantizan ningún tipo de confort.*

- *Los pasajeros reclaman permanentemente mejores servicios, calidad y buena atención.*
- *El personal que labora en el Aeropuerto de Quito abusa desmesuradamente de los turistas, sin importarles lo que representa el aumento turístico para nuestro país, pues ellos no tienen ningún tipo de educación o capacitación, ni mucho menos conciencia turística.*
- *Falta una gran variedad e implementación de nuevos servicios que el turista de hoy en día requiere para poder llevar a cabo su viaje con total comodidad y sin inconvenientes.*
- *Los turistas califican al servicio aéreo que se origina en Quito de regular a malo, pues este aeropuerto tiene muchas limitaciones.*
- *Los horarios de los vuelos no se cumplen, pues se producen constantes retrasos provocando malestar en los pasajeros.*
- *En definitiva, el Aeropuerto de Quito incide negativamente en el desarrollo del turismo, por todas las causas mencionadas anteriormente.*

CAPITULO SEXTO

LOS SERVICIOS TURISTICOS DEL AEROPUERTO DE QUITO FRENTE A OTROS AEROPUERTOS DE MAYOR DESARROLLO

6.1 Generalidades

Al igual que la tecnología, las necesidades de los seres humanos evolucionan o cambian constantemente, por lo que se hace indispensable la modernización permanente de los servicios por parte de los oferentes, con el fin de satisfacer todas y cada una de esas necesidades.

Muchas empresas a nivel mundial, se preocupan por monitorear sus mercados con el propósito de conocer más acerca de sus consumidores y así poder mantenerse informadas de las actuales necesidades, gustos y preferencias que ellos buscan satisfacer.

Entre los distintos grupos de consumidores, están aquellos consumidores turísticos que con el pasar del tiempo han ido creciendo de manera sorprendente, y día a día han planteado nuevos retos a las empresas turísticas, pues el viajar de un lugar a otro implica una serie de factores cada vez nuevos y necesarios para que el turista pueda disfrutar cada segundo de su viaje.

Frente a tal situación, los destinos turísticos deben contar en primera instancia con una adecuada infraestructura turística, que permita llevar a cabo sus actividades en forma ordenada y acorde con las necesidades de los viajeros. Parte de esta infraestructura son los aeropuertos, los mismos que a nivel mundial se han sometido a constantes procesos de modernización frente al aumento y variedad de las necesidades de los pasajeros.

Actualmente, son pocos los países que no cuentan con un buen aeropuerto, que ofrezca todos los servicios básicos y complementarios necesarios para facilitar tanto el desenvolvimiento de las operaciones aéreas como todos y cada uno de los trámites que el turista debe realizar en el transcurso de su viaje.

Refiriéndonos únicamente a ciertos países del Continente Americano y Europeo, donde gracias al desarrollo de las actividades turísticas pueden concebir grandes ingresos económicos, podemos palpar en estos lugares la presencia de excelentes aeropuertos conocidos en todo el mundo por su inigualable arquitectura, diseño y sobre todo por la variedad de servicios y facilidades que brindan a los turistas y en general a todos los usuarios.

No hay que olvidar, que un aeropuerto constituye la puerta de ingreso a un país; su imagen, infraestructura y servicios, promueven la imagen del país, permitiendo así el ingreso de divisas, y convirtiéndose en la carta de presentación de un pueblo, de su cultura y de su desarrollo.

6.2 En Latinoamérica

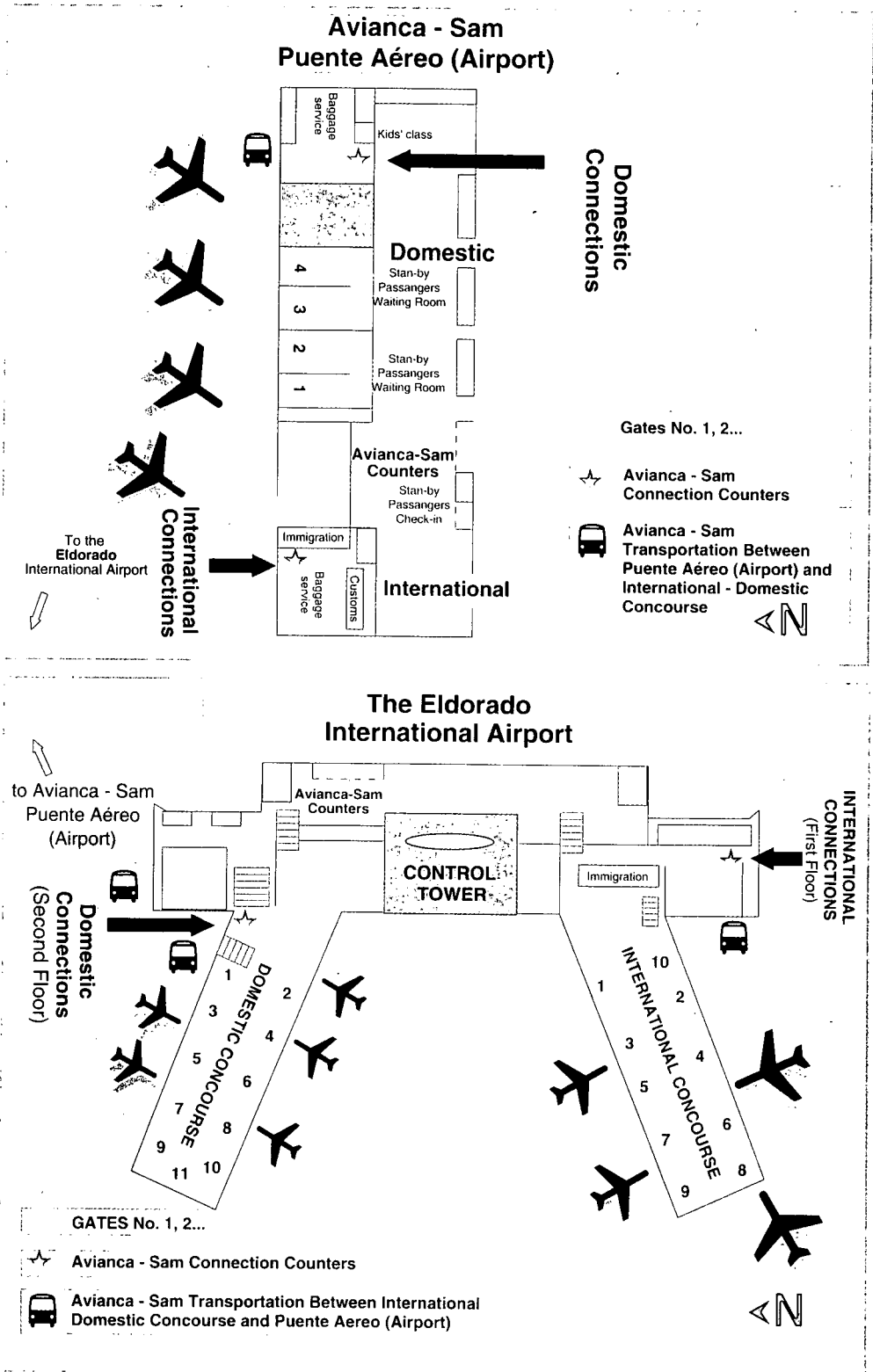
Son varios los países latinoamericanos privilegiados por un sinnúmero de bellezas y riquezas naturales, que han aprovechado este recurso para explotarlo turísticamente con el fin obtener un incremento en sus divisas o ingresos económicos. Es así, que conscientes de lo que representa el desarrollo de la actividad turística, se han preocupado por mejorar día a día sus infraestructuras básicas, con el fin de poder ofrecer servicios de calidad a los visitantes.

Dichos países, cuentan con aeropuertos modernos, funcionales y acordes con el crecimiento permanente de pasajeros y sus necesidades, y sobre todo responden a la importancia que le han asignado al turismo, siendo uno de sus componentes el aeropuerto, que se constituye en un servicio más para el turista.

Así por ejemplo, podemos mencionar al Aeropuerto "EL Dorado" de Santa Fé de Bogotá, un aeropuerto que tienen un gran y constante movimiento de pasajeros, ya que Bogotá es una ciudad que sirve como punto de conexión entre distintas partes del mundo.

Este aeropuerto, está ubicado al occidente de Bogotá, cuenta con un terminal internacional, un terminal nacional y un puente aéreo, este puente pertenece a la línea aérea colombiana Avianca, que hace uso de este muelle

para llevar a efecto vuelos nacionales, lo que significa disminuir tiempos, espacios y ofrecer al turista, toda Colombia.



Actualmente, este aeropuerto esta completamente remodelado, habiéndose terminado ya la construcción de una segunda pista, la que muy pronto será inaugurada, ofreciendo así mayor flujo aeronáutico, mayor ingreso de turistas y por ende mayores ingresos para el desarrollo colombiano.

Entre los servicios básicos y complementarios que ofrece este aeropuerto directamente al pasajeros podemos citar a los siguientes :

- *Area de registro y documentación de pasajeros*

Cada aerolínea, cuenta con un amplio espacio para que cada pasajero pueda chequearse junto con su equipaje, evitando así confusión entre los pasajeros de las distintas aerolíneas y permitiendo además que el viajero se sienta muy cómodo.

- *Area de migración*

Es muy amplia y cuenta con aproximadamente dos mostradores para atender al pasajero.

- *Salas de espera*

El Aeropuerto de Bogotá cuenta con aproximadamente veinte salas de espera o de pre embarque en el terminal internacional y con diez en el terminal nacional. Dichas salas son alfombradas y están bien equipadas,

disponen de televisores, tableros que indican los respectivos vuelos, sillas cómodas y varios servicios higiénicos.

- *Salas VIP*

Varias aerolíneas que operan en este aeropuerto, tienen sus respectivas salas VIP. Estas son lo suficientemente grandes y cómodas para brindar la mejor atención posible al viajero.

- *Restaurantes y Cafeterías*

En el terminal internacional existen alrededor de cinco restaurantes que ofrecen una gran variedad de comida como : comida rápida, platos a la carta, etc; el terminal nacional cuenta con un restaurante .

- *Duty Free*

Este aeropuerto, cuenta con un innumerables tiendas o almacenes que ofrecen una extensa gama de artículos, tales como :

- *Artesanías.*
- *Artículos de cuero.*
- *Ropa de vestir.*
- *Licores.*
- *Perfumerías.*
- *Joyerías que venden especialmente esmeraldas.*

- *Librerías.*
- *Farmacia.*
- *Snacks, etc*

- *Area de información de vuelos*

En esta área, el pasajero puede pedir información sobre distintos vuelos para poder realizar la conexión más próxima, obteniendo en ese instante el pase a bordo correspondiente.

- *Area para venta de seguros de vuelo*

El pasajero puede comprar un seguro de vuelo sin importar la aerolínea en la que viaje.

- *Area de información turística*

Dichas áreas proporcionan información relacionada con hoteles, restaurantes, lugares turísticos para visitar en Bogotá, etc.

- *Hoteles*

Existe un hotel ubicado afuera del terminal, llamado Hotel Aeropuerto, que ofrece todos los servicios indispensables para que el viajero no tenga necesidad de ir a la ciudad en busca alojamiento.

- *Servicio de taxis*

Existe un mostrador donde los viajeros pueden adquirir tickets de acuerdo a la ruta que ellos deseen y disponer del servicio de taxis en forma segura.

- *Servicio de busetas*

De igual forma existen varias busetas del aeropuerto que transportan pasajeros a diversos lugares.

- *Sistema telefónico*

Existe una empresa llamada Telecom, por medio de la cual los pasajeros pueden hacer llamadas nacionales e internacionales, y de igual forma hay cabinas de teléfonos públicos para llamadas dentro y fuera del país.

- *Salas de llegada*

Dichas salas disponen de un amplio espacio, con seis bandas transportadoras de equipaje en el terminal internacional y cinco en el nacional, además de coches para poder transportarlo a las afueras del aeropuerto.

- *Agencias de viaje .*

- *Renta car.*

- *Bancos y cajeros electrónicos.*

- *Servicio de auxilio inmediato.*
- *Capilla.*
- *Servicio para emplasticar equipaje .*
- *Ascensores y gradas eléctricas .*
- *Ayudas para minusválidos .*
- *Amplias áreas de estacionamiento vehicular .*
- *Vigilancia permanente dentro y fuera del aeropuerto.*
- *Correo.*
- *Mangas o túneles para el ingreso de aeronaves al avión o viceversa.*

Básicamente, estos son los servicios más importantes que el Aeropuerto “El Dorado ” ofrece a los turistas, sin olvidarse de la decoración particular que éste tiene, pues el turista puede apreciar en los pasillos cuadros o figuras prehistóricas alusivas a la cultura colombiana, lo que le da un toque único y especial al aeropuerto.

Por lo que, se trata de un aeropuerto superior al Aeropuerto “Mariscal Sucre” de Quito en cuanto a servicios directos e indirectos al pasajero. Esto nos lleva a concluir, que nuestro aeropuerto es una puerta de entrada de baja calidad, que sin lugar a dudas afecta a la imagen del país, limitando e incidiendo negativamente en el desarrollo turístico.

6.3 *En el resto de América*

Hablando específicamente de América del Norte, podemos afirmar que grandes ciudades como Nueva York, Los Angeles, Chicago, Houston, Miami, entre otras, tienen un alto flujo de pasajeros que se trasladan por vía aérea desde los distintos aeropuertos de estas ciudades hacia el exterior o viceversa, razón por la cual dichas ciudades cuenta con amplios y modernos aeropuertos para atender las diversas necesidades de la gran demanda de viajeros.

Día a día, el avance de la tecnología ha permitido introducir elementos nuevos en estos aeropuertos, logrando así un mayor y mejor desenvolvimiento de las operaciones aéreas.

En la parte sur de Norteamérica, se encuentra Miami, ciudad de extraordinario desarrollo gracias a su clima suave y regular que la convertido en uno de los centros de turismo más famosos y concurridos especialmente en el invierno. Desde hace algunos años, Miami se ha convertido también en un gran centro de actividad comercial del Caribe y América Latina, por lo que los viajeros que arriban a esta ciudad son en su gran mayoría comerciantes y turistas.

Cada año el número de visitantes aumenta de manera considerable, tal es así, que en el año de 1.995 hubo en el Aeropuerto Internacional de Miami un movimiento de 32 millones de pasajeros, por lo que se prevé que

en el año 2.000 serán 55 millones los pasajeros que harán uso de este aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Miami, ubicado a 8 km. del noroeste de Miami, está a sólo diez minutos del centro de la ciudad, y cuenta con grandes instalaciones modernas que permiten brindar servicios de calidad a los usuarios del aeropuerto (Anexo 9).

Este aeropuerto cuenta con varios niveles, en los cuales las distintas aerolíneas disponen de sus propias salas y mostradores para realizar los respectivos embarques y desembarques de pasajeros.

Como servicios directos, que este aeropuerto brinda al turista podemos mencionar a los siguientes :

- Grandes espacios para mostradores de aerolíneas ubicados en orden alfabético para el chequeo de pasajeros.*
- Amplia área de migración.*
- Amplias y cómodas salas de espera*

Dichas salas son lo suficientemente grandes, alfombradas, con televisores, tableros de información, mostradores de aerolíneas, etc; desde

donde embarcan los pasajeros por medio de mangas que conectan directamente a las aeronaves.

- *Salas VIP*

Varias compañías ofrecen a sus pasajeros salas de este tipo, las mismas que están bien equipadas para que el pasajero se sienta lo más cómodo y tranquilo posible.

- *Sala para niños*

La compañía American Airlines, ofrece a los pasajeros afiliados al Admiral Club una sala equipada especialmente para niños.

- *Area del Duty Free*

En este aeropuerto, se puede encontrar una gran variedad de tiendas, ubicadas en el segundo nivel del terminal, las mismas que satisfacen cualquier tipo de necesidad que el pasajero tenga, así, existen almacenes de :

- *Licores.*
- *Perfumes.*
- *Artículos deportivos.*
- *Electrodomésticos.*
- *Joyerías.*
- *Cristalerías.*

- *Librerías.*
- *Farmacia.*
- *Snacks, dulces, revistas, etc.*

- *Restaurantes y Cafeterías*

El pasajero puede degustar en varios restaurantes una gran variedad de comidas, principalmente comidas rápidas.

- *Hoteles*

Sobre una de las torres del aeropuerto los pasajeros, especialmente aquellos que están en tránsito pueden hacer uso de este hotel, sin necesidad de ir hasta la ciudad.

- *Servicio de transporte*

En el primer nivel del terminal, se encuentran personas del aeropuerto que ayudan a conseguir transporte de forma inmediata de acuerdo a los requerimientos del viajero. Así por ejemplo, existe servicio de bus, de taxi, limosinas, y furgonetas de los distintos hoteles que transportan al pasajero con la mayor seguridad posible.

- *Teléfonos*

Existen cabinas de teléfonos para hacer llamadas dentro y fuera del país por medio monedas o tarjetas; también se pueden hacer llamadas por cobrar.

- *Señalización*

La señalización de este aeropuerto, es de primer orden, pues la hay tanto en inglés como en español, ayudando a encontrar a los pasajeros de forma inmediata el área hacia donde desean ir.

- *Parqueaderos*

Existe un edificio destinado sólo para el estacionamiento de vehículos, el mismo que tiene diversos pisos con su respectiva enumeración.

- *Amplias salas de llegada*

Son salas que cuentan con varias bandas transportadoras de equipaje, tableros que anuncian el lugar de procedencia del equipaje, y coches para transportar el equipaje.

- *Lockers para equipajes*

Por el pago de cierta cantidad de dinero los pasajeros pueden guardar o dejar sus equipajes dentro del aeropuerto por el tiempo que ellos creyeran conveniente.

- *Servicio para emplastar equipajes*

- *Ascensores y gradas eléctricas.*

- *Facilidades de todo tipo para minusválidos.*

- *Areas de información turística.*

- *Agencias de viajes.*
- *Renta Car.*
- *Areas de información de vuelos.*
- *Bancos y cajeros automáticos.*
- *Primeros Auxilios.*
- *Correo.*
- *Servicios higiénicos.*
- *Seguridad policial dentro y fuera del aeropuerto.*
- *Mangas conectadas al avión tanto para el ingreso como para la salida de pasajeros.*

El Aeropuerto Internacional de Miami, ha venido haciendo constantemente mejoras en varias áreas o niveles, y en los últimos meses ha desarrollado proyectos para ampliar y mejorar el área de llegadas y el área del Duty Free implementando nuevas tiendas y restaurantes famosos y conocidos por su nombre; además se piensa instalar en los corredores bandas eléctricas para uso de los pasajeros, evitando así que tengan que recorrer a pie largas distancias dentro del aeropuerto. Todas estas readecuaciones serán concluidas en el año 2.000.

Esto nos evidencia lo importante que es para los Estados Unidos la calidad de sus aeropuertos internacionales por el gran flujo de pasajeros y turistas locales y extranjeros, el fomento del comercio, el intercambio socio - cultural y en todo ello el desarrollo económico.

Se trata entonces, de un aeropuerto que ha crecido paralelamente con el turismo internacional, aspecto que muestra y comprueba que un buen aeropuerto que ofrece todos los servicios atrae un mayor número de pasajeros.

6.4 En Europa

Europa, a más de ser un continente privilegiado por su situación geográfica, sus recursos naturales, su clima, etc; ha sabido aprovechar y explotar todo lo que posee con el único fin de obtener cada vez más ingresos.

Por su parte, los países del viejo continente han estado desarrollando constantes innovaciones, lo que les ha permitido hacer un mejor uso de sus recursos. Dichas innovaciones no se han dado sólo en el campo de la industria y el comercio, sino también en el campo relacionado con el turismo, pues Europa, al ser un continente muy visitado por personas de todo el mundo, se ha preocupado por brindar servicios de calidad acordes con las distintas tipologías de visitantes, por lo que cada país consciente de lo que implica el desarrollo de la actividad turística ha venido mejorando y modernizando todo tipo de infraestructura turística con el fin de mantener satisfecha a su gran demanda.

Parte de esta infraestructura son los aeropuertos, donde se llevan a cabo cada segundo cientos de operaciones aéreas. Por lo que dichos

aeropuertos son permanentemente readecuados en base al constante crecimiento de viajeros y sus necesidades .

Uno de los aeropuertos reconocido como el más importante y notable de Europa, es el Aeropuerto Internacional Schiphol de Amsterdam, situado cerca de Holanda.

Este aeropuerto, cuenta con un gran terminal dividido en tres partes: nivel este, nivel oeste y nivel sur; en estos niveles se ofrece una extensa variedad de servicios y facilidades tanto para los pasajeros como para el público en general.

Entre los servicios disponibles específicamente para los pasajeros podemos mencionar a los siguientes :

- *Area para el registro de pasajeros*

Las distintas aerolíneas cuentan con grandes espacios para realizar el respectivo chequeo de pasajeros y sus equipajes.

- *Area de migración*

Mostradores que controlan todo lo concerniente a pasaportes y al mismo tiempo informan a los pasajeros acerca de los documentos necesarios para viajar.

- *Áreas para pasajeros de primera clase.*

- *Área de cuidados para bebés*

Abierta las 24 horas del día, y dispone de una mesa especial para los bebés, esterilizador de biberones y pañales. Está ubicada cerca de los baños en diferentes salas de espera.

- *Salas para bebés*

Abiertas las 24 horas del día, cuentan con pañales y toallas. Los bebés pueden tomar un baño sin cargo adicional. Estas salas están situadas tanto en el área de embarque y desembarque de pasajeros.

- *Lockers para equipajes*

Donde los pasajeros pueden dejar sus equipajes por un período máximo de 72 horas.

- *Coches para equipajes*

Disponibles en todo el terminal sin ningún tipo de cargo.

- *Bancos / Mostradores para cambio de monedas*

Ubicados en tres diferentes salas de espera, existiendo en una de ellas una máquina para cambiar 17 diferentes tipos de moneda, la misma que esta abierta las 24 horas del día.

- *Bares*

Los mismos que ofrecen diferentes alternativas en cuanto a bebidas, y están situados en varias salas de espera. Entre ellos podemos mencionar al Café Amsterdam, al New Destinations Bar y al Seafood Bar.

- *Centro de Negocios*

Cuenta con oficinas provistas de computadoras personales, fax, teléfonos, etc. Además dispone de salas de conferencias con grandes facilidades en cuanto a telecomunicaciones, y servicio de secretaria en caso de ser requerido. Está abierto para toda clase de viajeros.

- *Áreas recreacionales para niños*

Son áreas que cuentan con juegos recreativos para niños de diversas edades, una de ellas pertenece a la compañía KLM, dicha área ha sido destinada para niños que viajan solos.

- *Cafeterías*

Existen seis tipos diferentes de cafeterías en varios sectores del aeropuerto, entre las cuales podemos citar a las siguientes : Dakota Bar, Boeing Bar, Concorde Bar entre otras.

- *Servicio de fax*

En este aeropuerto, se encuentran máquinas de fax para enviar y recibir fax, se encuentran en los corredores y puertas de embarque.

- *Primeros Auxilios*

Existe un centro médico abierto las 24 horas del día.

- *Sala de Reuniones*

Exclusiva para reuniones de grupos de 75 personas o más, con una duración de 2 horas en adelante y tiene adicionalmente servicio de catering.

- *Hotel*

El hotel Mercure Schiphol, ubicado en el área de llegadas cuenta con habitaciones dobles y simples, las mismas que pueden ser ocupadas por algunas horas o por un día.

- *Áreas de información*

Son áreas ubicadas en distintos sitios del terminal, disponen de mapas, folletos y todo lo necesario para informar y ayudar al pasajero en cualquier inquietud o inconveniente que éste tuviere.

- *Oficina de artículos perdidos*

Encargada de guardar y devolver aquellos objetos olvidados por los pasajeros.

- *Área de culto y meditación*

Existen en este aeropuerto dos lugares de culto y adoración donde a determinados días y horas se celebran misas.

- *Oficina postal*

Para envío de cartas o postales. Dispone de servicio telefónico y fax.

- *Salas de prensa y conferencias*

Son dos salas VIP y cinco salas para la prensa. Cuentan con todas las adecuaciones necesarias para la realización de conferencias, y tienen una capacidad para más de veinte personas.

- *Area del Duty Free*

Existen alrededor de cuarenta y cinco tiendas que ofrecen más de 120.000 productos, ubicadas en los distintos niveles del aeropuerto.



- *Restaurantes*

Se encuentran ubicados en los distintos niveles del terminal, los mismos que ofrecen una extensa variedad de comidas, entre los más importantes podemos citar a : La Foret, restaurante elegante que ofrece platos a la carta; Seafood, restaurante especializado en la preparación de mariscos; Brasserie, restaurante de comida rápida, entre otros.

- *Galería de arte*

Donde los viajeros pueden admirar obras de artistas holandeses.

- *Sauna*

Dispone de áreas de descanso tanto para hombres como para mujeres, a más de duchas y cuartos para cambiarse.

- *Duchas*

El aeropuerto cuenta con duchas disponibles para aquellos pasajeros que desean tomar un baño, dotándoles además de toallas y de todos los implementos necesarios.

- *Casino*

En este aeropuerto, existe un elegante casino donde los pasajeros pueden disfrutar de la gran variedad de juegos que aquí se ofrecen.



- *Area para jugar o aprender a jugar golf.*

- *Teléfonos*

Existen muchas cabinas telefónicas localizadas en varios niveles del aeropuerto, las mismas que se pueden utilizar con monedas o tarjetas.

- *Servicios higiénicos*

Localizados en todas salas de espera y en los distintos niveles del aeropuerto.

- *Area de información de vuelos*

Existen aproximadamente 8 mostradores para informar los distintos itinerarios y realizar las conexiones más próximas a los viajeros.

- *Ayudas para minusválidos.*

- *Area de estacionamiento vehicular.*

- *Señalización.*

- *Ascensores, gradas eléctricas, etc.*

- *Amplias salas de arribo.*

- *Mangas conectadas al avión para el ingreso de pasajeros al avión y viceversa.*

- *Seguridad y vigilancia policial.*

Entre las facilidades disponibles para el público en general tenemos a las siguientes :

- *Mostradores de aerolíneas*

Ubicados en las áreas de salidas, donde las distintas personas pueden obtener cualquier información con respecto a los vuelos de las diferentes líneas aéreas.

- *Area para bebés*

Dispone de esterilizador de biberones, pañales y mesas especiales para bebés.

- *Lockers para equipajes*

Los hay de distinto tamaño, pudiendo el pasajero dejar su equipaje por un período máximo de 72 horas.

- *Bancos y casas de cambio*

Ubicados en las áreas de llegada, contando además con cajeros automáticos.

- *Centro de Negocios*

Dispone de varias salas para conferencias, las mismas que están equipadas con todas las facilidades en cuanto a telecomunicaciones. Adicionalmente se ofrece servicio de secretaria en caso de ser requerido.

- *Renta Car*

En la zona de llegada, se encuentran mostradores de las siete mejores compañías de renta de automóviles.

- *Cafeterías*

Ubicadas tanto en la zona de llegada como de salida, tales como Balcony Bar.

- *Aduanas*

Están localizadas cerca de los controles migratorios.

- *Vuelos domésticos*

Existe un hall especial para vuelos domésticos, situado en el área de llegadas.

- *Servicio de Fax*

Este servicio lo pueden encontrar en el área de llegadas, utilizado para enviar y recibir fax.

- *Area para reservación de hoteles*

Existen dos mostradores que disponen de información de más de cincuenta hoteles, donde el viajero puede hacer su reservación. Existiendo adicionalmente un mostrador sólo de la compañía KLM.

- *Transporte de hoteles*

Varias busetas de distintos hoteles como Hilton, Ibis, etc, se encuentra en las afueras del aeropuerto para transportar pasajeros desde el aeropuerto hasta el hotel y viceversa.

- *Area de información*

En los mostradores de información se puede obtener información turística y sobre los servicios del aeropuerto.

- *Terrazas*

Donde las personas pueden tener vistas panorámicas hacia las pistas.

- *Maqueta del aeropuerto*

Que muestra las distintas áreas del aeropuerto y las futuras readecuaciones que se harán en este aeropuerto.

- *Tiendas*

Existen minimercados, donde pueden encontrar artículos como revistas, libros, flores, dulces, snacks, etc.

- *Cabinas telefónicas*

Ubicadas en varios sitios del aeropuerto, pudiéndolas usar por medio de monedas o tarjetas.

- *Mostradores para rentar teléfonos*

El público en general, puede rentar teléfonos celulares por el tiempo que ellos creyeren conveniente.

- *Oficina postal*

Ubicada afuera del terminal.

- *Restaurantes*

*Localizados en el área de salidas, entre los cuales podemos citar a :
Burger King, Aviorama, Bake & Take.*

- *Bares.*

- *Agencias de viajes.*

- *Estación del tren.*

Definitivamente el desarrollo aeroportuario no tiene límites, es así que el Aeropuerto de Amsterdam que tiene por objetivo mantener a sus clientes satisfechos se ha convertido en el prototipo, modelo y ejemplo de lo que se debe hacer y ofrecer dentro de un aeropuerto; de ahí que el desarrollo y los servicios aeroportuarios no pueden estar alejados del desarrollo turístico y económico de un país.

* Fuente : Internet , Facilities at Amsterdam Airport Schiphol , Amsterdam, 1.995.

6.5 El Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito frente al desarrollo aeroportuario internacional

El usuario, cliente o pasajero busca en todas partes del mundo calidad en la infraestructura aeronáutica, pero sobre todo calidad en los servicios; a esto debe sumarse el criterio ya demostrado en investigaciones serias que afirman que UN CLIENTE SATISFECHO ATRAE 17 NUEVOS CLIENTES, esta es la relación de lo que pasa en los aeropuertos desarrollados del mundo, y a la inversa UN CLIENTE INSATISFECHO ALEJA 22 CLIENTES POTENCIALES; quizá esto último es lo que pasa en nuestro aeropuerto, tal vez haga falta pensar en el turista o pasajero como lo más importante de la pirámide estructural de un aeropuerto.

Además, es necesario cambiar los esquemas para que los ecuatorianos pensemos y aceptemos que el Aeropuerto de Quito no puede seguir como está, siendo la solución la construcción de un aeropuerto nuevo con todos los servicios que al actual le hacen falta.

Para mostrar las diferencias y el efecto negativo que nuestro aeropuerto produce en la imagen del país y en el desarrollo turístico, el siguiente cuadro que a continuación se presenta permitirá visualizar por un lado donde estamos y por otro donde debemos llegar.

AMSTERDAM	MIAMI	BOGOTÁ	QUITO
1. Area de registro para pax.	1. Area de registro de pax	1. Area de registro de pax	1. Area de registro de pax
2. Amplias salas de espera	2. Area de migración	2. Area de migración	2. Area de migración
3. Areas para pasajeros de primera clase.	3. Amplias salas de espera.	3. Varias salas de espera	3. Pocas salas de espera
4. Areas de cuidados para bebés	4. Salas VIP	4. Salas VIP	4. Una sala VIP
5. Salas para bebés	5. Sala para niños.	5. Area del Duty Free	5. Area del Duty Free
6. Areas recreacionales para niños	6. Area del Duty Free	6. Restaurantes	6. Dos restaurantes
7. Salas de reuniones.	7. Restaurantes	7. Cafeterías	7. Una cafetería
8. Sala de prensa y conferencias.	8. Cafeterías	8. Area de información	8. Area de información de vuelos
9. Centro de negocios	9. Teléfonos	9. Area para venta de seguros de vuelo	9. Area de información turística
10. Area de culto y meditación.	10. Lockers para equipajes.	10. Area de información turística	10. Rent a Car
11. Galeria de arte.	11. Señalización	11. Hotel	11. Servicio de taxis
12. Area de información de vuelos.	12. Seguridad policial	12. Agencias de viajes	12. Bancos y cajeros automáticos
13. Area de inoformación general	13. Hoteles	13. Rent a Car	13. Teléfonos
14. Hotel.	14. Servicio de taxis	14. Servicio de taxis	14. Servicios higiénicos
15. Bancos/casas de cambio.	15. Servicio de limosinas	15. Servicio de busetas	15. Gradas eléctricas
16. Servicio de fax.	16. Transporte de hoteles	16. Bancos y cajeros electrónicos	16. Salas de llegada
17. Oficina postal.	17. Agencias de viajes	17. Primeros auxilios	17. Mostradores para renta de teléfonos
18. Oficina de artículos perdidos	18. Rent a Car	18. Teléfonos	18. Correo
19. Primeros auxilios.	19. Bancos y casas de cambio	19. Capilla	19. Escasa vigilancia
20. Teléfonos.	20. Servicio para emplasticar equipajes	20. Vigilancia policial	20. Parqueaderos
21. Lockers para equipajes.	21. Amplias salas de llegada	21. Ascensores y gradas eléctricas	21. Servicio para emplasticar equipaje.
22. Coches para equipajes.	22. Ayudas para minusválidos	22. Ayudas para los minusválidos	
23. Area del Duty Free	23. Area de información turística.	23. Amplias salas de llegada	
24. Restaurantes	24. Area de información de vuelos	24. Mangas para el ingreso de pasajeros al avión y viceversa	
25. Cafeterías	25. Primeros auxilios	25. Correo	
26. Bares	26. Ascensores y gradas eléctricas	26. Servicios higiénicos	
27. Casino	27. Mangas para el ingreso de pasajeros al avión y viceversa	27. Servicios para emplasticar equipaje.	
28. Area de Golf			
29. Sauna			
30. Duchas			
31. Servicios higiénicos. Señalización.			
	28. Correo		
	29. Servicios higiénicos		

<i>AMSTERDAM</i>	<i>MIAMI</i>	<i>BOGOTÁ</i>	<i>QUITO</i>
33. Ascensores, gradas eléctricas. 34. Estacionamiento vehicular. 35. Vigilancia permanente. 36. Amplias salas de llegada. 37. Área de migración. 38. Mangas para el ingreso de pasajeros 39. Ayudas para minusválidos Servicios para el público en general: 1. Mostradores de aerolíneas. 2. Áreas para bebés 3. Área de información general y turística. 4. Área de reservación de hoteles. 5. Agencias de viajes. 6. Rent a Car. 7. Transporte de hoteles 8. Aduanas. 9. Vuelos domésticos 10. Lockers para equipajes. 11. Bancos y casas de cambio. 12. Servicio de fax. 13. Oficina postal. 14. Cabinas telefónicas 15. Teléfonos para rentar. 16. Restaurantes. 17. Cafeterías. 18. Bares. 19. Tiendas 20. Terrazas 21. Estación de tren			

CAPITULO SEPTIMO

EL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

7.1 Generalidades

A partir del año 1.970, la Dirección de Aviación Civil planteó la necesidad de la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, para lo cual conjuntamente con el Gobierno del Ecuador suscribió un contrato el 5 de noviembre de 1.973 con el Consorcio Norteamericano - Ecuatoriano IECO - CAE para la ejecución de los estudios de factibilidad de este aeropuerto. Dichos estudios, concluyeron que no era técnica ni económicamente factible ampliar el actual aeropuerto, recomendando que se ubiquen sitios nuevos con áreas lo suficientemente extensas para reubicar el Aeropuerto " Mariscal Sucre " de Quito.

Posteriormente, en el año 1.981, se realizaron estudios de ingeniería básica y de diseño definitivo mediante la cooperación técnica facilitada por la OACI y por el Gobierno italiano, quien dió un préstamo no reembolsable para la realización de dichos estudios suscribiéndose así un Convenio entre la DAC y la Asociación Italiana FOSWECO - ITALAIRPORT. Con estos estudios se llegó a definir la conformación final que tendrían el nuevo aeropuerto, sus etapas constructivas, costos de implementación, equipamiento y la factibilidad económica y financiera de su construcción.

El proyecto de nuevos aeropuertos, tiene como finalidad principal la reubicación del actual Aeropuerto de Quito, previéndose que dicha reubicación cumpla con todas las normas impuestas por los organismos internacionales , de manera especial las normas de la OACI, de la cual el Ecuador es miembro.

El Gobierno Nacional, por intermedio de la Comisión de nuevos aeropuertos ha optado por construir el nuevo Aeropuerto de Quito en base al aporte del capital privado, de manera que el aeropuerto se lo construirá mediante una concesión a una empresa , la misma que tendrá a su cargo la construcción, operación, administración y explotación del nuevo aeropuerto para la ciudad de Quito. Por lo que el Estado ecuatoriano no invertirá en dicha construcción.

Actualmente, son siete las compañías que están pre-calificadas, entre las cuales podemos citar a : MARSHALL MACKLIN MONAGHAN Y ASOCIADOS, CONSTRUCTORA ANDRADE GUTIERREZ, S.T.V. INTERNATIONAL, INC - STRATEGIC PARTNERS, entre otras; de las cuales se elegirá a una para formar la Sociedad Anónima Concesionaria denominada "Aeropuerto de Quito S.A. ", la misma que tendrá a su cargo la realización de las actividades antes descritas.

Considerando el gran volumen de pasajeros y carga que se anticipa tendrá el Aeropuerto de Quito a inicios del año 2.000 y de las limitaciones

que el actual aeropuerto tiene, se hace sumamente necesaria la construcción inmediata del nuevo aeropuerto, construcción que acarreará un sinnúmero de beneficios tales como :

- *El desarrollo del campo turístico, recreacional, hotelero y de transporte, puesto que el país contará con puertas de entrada seguras, que incentivarán las actividades turísticas y sus servicios complementarios.*
- *La reubicación del aeropuerto en áreas más abiertas, permitirá que las ciudades se desarrollen adecuadamente, densificando la población existente, atenuando el ruido proveniente de las operaciones aéreas y la reducción de los efectos de la contaminación del aire.*
- *El desarrollo del sector industrial, comercial, bancario y servicios conexos con trámites aerocomerciales para el manejo de mercaderías e insumos de importación y exportación.*
- *El crecimiento de la actividad económica adicional proveniente de las inversiones comerciales en el aeropuerto y cerca del mismo.*
- *El mejoramiento de los sistemas viales de las zonas aledañas al nuevo aeropuerto.*

- *La facilitación de las exportaciones de carga aérea florícola, frutícola y vegetal.*
- *La capacitación de la mano de obra calificada, de alrededor de 3.000 personas, así como la ocupación indirecta de por lo menos el 50% de la cifra anterior, entre otros.*

No cabe duda, que el desarrollo del nuevo campo aéreo para la ciudad de Quito, generará beneficios socioeconómicos tangibles que de por si hacen viable su priorización y por ende su ejecución.

7.2 Ubicación

El nuevo Aeropuerto de Quito, estará ubicado en la Provincia de Pichincha, Cantón Quito, Parroquia Tababela, delimitado al Este por la quebrada Santa Rita, al Norte por la quebrada del río Uravía, al Oeste por la quebrada del río Guayllabamba y del río Guambi y al Sur por una línea que conecta las quebradas Santa Rosa del río Guambi (Anexo 7)

El sitio se encuentra a una distancia de 18 km del centro de la ciudad de Quito. Actualmente está conectada a la misma por la carretera que saliendo de Quito en el Batán conecta Tumbaco, Pifo y Yaruquí. Otra concesión vial posible es aquella que saliendo de Yaruquí pasa por El Quinche, Guayllabamba y Calderón. En el futuro, se podrá acceder al aeropuerto mediante una autopista que conectará el nuevo aeropuerto con el

sistema de autopistas de acceso y perimetrales proyectadas para la ciudad de Quito. Esta autopista se conectará a la vía perimetral de Quito y en un intercambiador denominado Machángara, sirviendo de gran ayuda en cuanto a la reducción de tiempo de recorrido y de tráfico vehicular.

En general, la zona en la cual se encuentra el sitio de Puembo es una zona de agricultura intensiva y de gran belleza natural. Los centros poblados más cercanos son los pueblos de Puembo y Yaruquí que están afuera de la zona aeroportuaria propiamente dicha.

7.3 Vínculos regionales y urbanísticos

El Municipio de Quito, ha elaborado un Plan Metropolitano que establece las líneas de desarrollo de la zona alrededor de la ciudad capital. Dicha zona comprende el área del sitio del nuevo aeropuerto en Puembo y las infraestructuras previstas para el mismo.

La zonificación en el área próxima al sitio mismo es compatible con la presencia del nuevo aeropuerto. En efecto, el área alrededor del aeropuerto es en su mayor parte destinada al uso agrícola, con zonas menores destinadas al uso industrial y al equipamiento de distrito.

Las áreas de desarrollo urbano de Puembo, Tababela y Yaruquí, aunque a una cierta distancia del sitio, deberán ser verificadas en la fase de planificación de compatibilidad. Esta planificación se basará

principalmente en los niveles de ruido creado por el aeropuerto y en las máximas alturas de edificación compatibles con los procedimientos aeronáuticos.

En las fases sucesivas de desarrollo del proyecto, se establecerán las líneas directivas que podrán ser elaboradas según los siguientes criterios :

- *La planificación de compatibilidad resultará de la verificación de la compatibilidad entre :*
 - *Niveles de ruido producidos.*
 - *Vínculos dados por las superficies aeronáuticas.*
 - *Demanda de transporte y servicio producidos por la infraestructura aeroportuaria y el plan metropolitano existente con especial referencia a :*
 - *Utilización de las áreas.*
 - *Capacidad de los transportes y servicios.*

Así, se delimitarán las zonas afectadas por los ruidos identificando diferentes niveles de ruido. Las superficies aeronáuticas, delimitarán las alturas máximas de los edificios y por lo tanto su compatibilidad con los planes y regulaciones de las construcciones existentes. Además, se verificará la necesidad de mayores centros de servicio en función del incremento de la

población, que se producirá en base al incremento de actividad que creará el nuevo aeropuerto.

De todas maneras, se puede decir desde ya, que el aeropuerto está correctamente considerado en el Plan Metropolitano de Quito y por lo tanto las variaciones al mismo serán únicamente locales.

7.4 Características morfológicas, topográficas, geotécnicas y metereológicas

El sitio aeroportuario de Puembo, está localizado en un antiplano completamente rodeado por ríos profundamente surcados, que marcan sus linderos naturales y la extensión del sitio, la misma que no puede ampliarse en el futuro.

La extensión total es de unas 1.100 ha, área suficiente para la construcción del nuevo aeropuerto.

Las características morfológicas y topográficas de las áreas cercanas son tales que determinan la orientación de la pista, con una posibilidad muy limitada de variación de pocos grados.

El sitio, está situado dentro de un valle de anchura muy limitada, con directriz norte - sur, por lo cual resulta evidente que la orientación de la pista deberá ser la de esa directriz.

Los obstáculos naturales existentes, no perjudican el desarrollo y la seguridad de las operaciones del aeropuerto, pues estos empiezan a una distancia superior a los 9.000 mts del extremo sur de la pista principal.

Desde el punto de vista morfológico, se puede afirmar que el sitio de Puembo resulta idóneo para la construcción del nuevo Aeropuerto de Quito, pero determinadas características imponen un cuidadoso estudio para contener los costos de construcción y de los procedimientos de vuelo a fin de garantizar la mayor capacidad y seguridad operativa.

En cuanto a las características geotécnicas, se ha determinado que los terrenos elegidos para la construcción del aeropuerto dan amplias garantías de buen comportamiento, respecto de las superestructuras aeroportuarias y viales así como de las estructuras de cimentación de los distintos edificios. Además, no existen dudas acerca de la posibilidad de reutilizar los terrenos provenientes de las excavaciones para los rellenos del campo aéreo y de la red vial.

Los aspectos metereológicos son también de interés primario para la actividad aeronáutica, por lo que en base a datos meteorológicos se ha establecido que el sitio de Puembo tiene condiciones meteorológicas generalmente buenas.

7.5 Zonificación del nuevo aeropuerto

La zonificación del nuevo Aeropuerto de Quito, está estructurada de la siguiente manera :

- *Pistas de vuelo*

Están previstas dos pistas paralelas a la distancia de 1.500 mts. entre ejes, la pista principal tiene una longitud de 4.100 mts. mientras que la secundaria tiene una longitud de 2.400 mts., ambas tendrán conexión directa con las calles de rodaje o taxi - way.

- *Area terminal de pasajeros*

El área terminal de pasajeros, que abarca la terminal de pasajeros, la plataforma de estacionamiento de aviones y los aparcamientos para automóviles, estará ubicada prácticamente en correspondencia con el baricentro del aeropuerto, para reducir al mínimo los recorridos de rodaje de los aviones y facilitar las conexiones con todas las actividades de soporte del aeropuerto. Esta área tiene una superficie de 90 ha., suficientes para hacer frente a las exigencias de tráfico previstas para el año 2.010 en adelante.

- *Area terminal de carga*

Esta área, que abarca los edificios de carga internacional y carga nacional, la plataforma de estacionamiento de aviones y las plataformas de maniobra y aparcamiento de los vehículos, estará al lado del área terminal de pasajeros, al Sur de la misma de manera que permita alcanzar los mismos

objetivos antes citados. El área terminal de carga cuenta con 15 ha., divididas en 11 para carga internacional y 4 para carga doméstica.

- *Area para la TWR y oficinas COM/ATC*

Esta área cuenta con 1.7 ha. suficientes para la TWR, el edificio COM/ATC y los estacionamientos para automóviles del personal.

- *Area de bomberos*

La superficie destinada al área de bomberos, es de 1.2 ha., y abarca la estación de bomberos, los apartaderos de estacionamiento y las plataformas de maniobra de vehículos. Esta área estará ubicada entre la plataforma de pasajeros y la plataforma de carga con el fin de que haya un rápido acceso de los medios de socorro al campo aéreo .

- *Area de catering*

El espacio destinado al área de catering, es de unas 3 ha. y abarca los edificios y las plataformas de maniobra de los vehículos. Será ubicada al Sur del área de carga, a unos 700 mts. de la plataforma de pasajeros.

- *Area de mantenimiento del aeropuerto*

Esta área ubicada al Sur del área de catering, abarca talleres electromecánicos, hidráulicas, de carpintería, barnizado, etc, con depósitos para las piezas de repuesto, talleres de mantenimiento de vehículos aeroportuarios, depósitos de vestuario con lavado y planchado, cobertizos

para el abrigo de equipo de rampa y de vehículos en espera de mantenimiento, distribuidores de combustible a los vehículos aeroportuarios, y estacionamiento para vehículos aeroportuarios.

- *Area técnica de las aerolíneas*

El área técnica de las aerolíneas, abarca una plataforma de aeronaves, hangares de mantenimiento de aviones, depósito, talleres, oficinas ejecutivas y administrativas de las aerolíneas y plataformas para estacionamiento y maniobra de vehículos. Esta área ocupará unas 23 ha. y estará ubicada al Norte del área terminal de pasajeros.

- *Area de almacenamiento y carga de combustible*

Están previstas dos áreas : una con los depósitos principales del combustible, oficinas administrativas, laboratorios de análisis y control, y otra con los depósitos de consumo diario, las instalaciones de distribución a los usuarios y los brazos de carga a los autotanques.

- *Area para las instalaciones ecológicas*

El área para las instalaciones, que abarca la de depuración del agua de desecho, las de tratamiento de los aseos de bordo y los incineradores de desechos sólidos, ocupará un espacio de unas 2 ha. y estará ubicada al Oeste de la pista secundaria.

- *Area para la aviación general*

El área estará ubicada al Este de la pista secundaria, pista que será usada por la mayoría de los aviones de la Aviación General. El espacio a ser ocupado por esta área será de 17 ha., con otro espacio adicional disponible en caso de que la Aviación General se desarrolle más de lo previsto.

- *Area para la aviación militar*

Area que estará ubicada en la zona Norte del aeropuerto y ocupará una superficie de unas 61 ha. Además, se estima como una área de reserva, una zona al Oeste de la pista secundaria, cuya superficie es de unas 24 ha. Dicha área podrá ser utilizada para actividades de tipo logístico. También, se considero conveniente ubicar en el área de la Aviación Militar la suite presidencial para facilitar el servicio de seguridad.

- *Sistema vial*

La zonificación descrita en los párrafos anteriores, permite el desarrollo de un sistema vial de acceso constituido por un eje principal que atraviesa el aeropuerto de Sur a Norte entre las dos pistas hasta llegar al área de la Aviación Militar y la suite presidencial y por varios circuitos secundarios que partiendo del eje principal sirven a las distintas áreas del aeropuerto. Así, el sistema vial interno del aeropuerto estará formado por calles de servicio para la conexión de las diversas áreas y por una calle perimetral que rodea todo el territorio aeroportuario.

7.6 Plan Maestro

El desarrollo del nuevo aeropuerto, está previsto en dos etapas : la primera para satisfacer las exigencias hasta el año 2.003 y la segunda para satisfacer las exigencias hasta el 2.025 y más allá (Anexo 8 y 9).

Las áreas destinadas en la zonificación a las diversas funciones aeroportuarias, son suficientes para permitir un desarrollo de las infraestructuras y las instalaciones que satisfagan un tráfico casi doble al máximo previsto para la primera etapa (año 2.003). Por lo tanto, el aeropuerto podrá satisfacer un tráfico incluso superior al previsto para el 2.025.

La planificación del Plan Maestro, ha considerado el pronóstico de los requerimientos de espacio y las características del flujo de tráfico, además se ha dado una consideración especial al crecimiento futuro del terminal de pasajeros y otras facilidades aeroportuarias.

El criterio aeronáutico de planificación para aeronaves futuras, se aplica para aviones más grandes que el Boeing 747 y su uso garantizará que el nuevo aeropuerto estará capacitado para ser utilizado en forma segura por las grandes aeronaves que operaran después del año 2.000.

La planificación de los edificios terminales, se lo realiza con el criterio de tener un espacio adecuado para que los pasajeros de llegada,

salida y las personas que van a recibir o dejar pasajeros tengan el suficiente espacio y no interfieran las labores propias del personal que trabaja en el aeropuerto.

En definitiva, el Plan Maestro, tiene como objetivo primario conseguir la mayor funcionalidad de servicio y la máxima seguridad en las operaciones aéreas.

7.7 Terminal de pasajeros

Considerando que la terminal de pasajeros es el elemento más significativo de un aeropuerto y muchas veces el más representativo de una ciudad o región, la determinación de sus características dimensionales, funcionales, técnicas y arquitectónicas han sido estudiadas con un especial cuidado.

7.7.1 Dimensionamiento de la terminal

Para determinar el dimensionamiento de la terminal, se tomaron en cuenta varios aspectos tales como : la cantidad y el tipo de pasajeros, los tiempos necesarios para llevar a cabo los procesos de salida y de llegada, el grado de confort que se quiere brindar a los pasajeros y visitantes en los distintos ambientes y los servicios de apoyo y las actividades comerciales que se quieren brindar a pasajeros y visitantes, llegándose a establecer las siguientes dimensiones de los distintos ambientes de la unidad de tráfico tales como :

ORGANISMOS	PERSONAS PRESENTES	SUPERFICIE
• Hall de Salida	Pax nacionales	4.987 m2.
	Pax internacionales	
	Acompañantes	
• Gates de salida	Pax nacionales	3.075 m2
nacional		
• Controles militar	Pax internacionales	165 m2
y migratorio		
• Gates de salida	Pax internacionales	5.695 m2
internacional	Pax en tránsito	
• Llegada nacional	Pax nacionales	990 m2
• Llegada internacional	Pax internacionales	750 m2
(control migratorio)		
• Entrega equipajes	Pax internacionales	2.300 m2
(aduana)		
• Hall de Llegada	Pax nacionales	4.575 m2
	Pax internacionales	
	Acompañantes	

Pero una terminal de pasajeros no esta compuesta sólo por los espacios necesarios para el movimiento de pasajeros antes descritos, sino también por otros espacios que sirven para aumentar el confort de los pasajeros tales como :

- *Distribución de equipajes*

Con relación a la cantidad de pasajeros en las horas pico y al tipo de movimiento y de almacenaje de los contenedores, el área necesaria será de 5.350 m².

- *Zonas comerciales*

Se preverá espacios relevantes para la exposición y venta de productos locales tanto en la zona del Duty Free como en las zonas nacionales y públicas. Además, se considera indispensable varios restaurantes posiblemente en una posición panorámica, al igual que cafeterías y bares en los vestíbulos de salidas y llegadas y en las salas de tránsito. La superficie necesaria para desarrollar esta actividad, será de 6.761 m².

- *Zonas de presentación*

Se preverán salas VIP y de primera clase en los halls de salidas y de llegadas y en las zonas de espera de salidas, por lo que se usará un área aproximada de 600 m².

- *Oficinas*

Se prevén 40 oficinas para la Dirección de Aviación Civil, 30 para las entidades de control y 40 para las compañías de aviación. El área total será de 4.000 m².

- *Servicios para el personal*

Dentro de la terminal se prevén vestuarios para el personal y un comedor con su cocina correspondiente. El espacio a emplearse para dichas funciones tendrá que ser aproximadamente de 1.500 a 2.000 m².

- *Bodegas y depósitos*

Se prevén distintas bodegas y depósitos para el restaurante, las actividades comerciales y las líneas aéreas. La superficie a ser empleada para estas funciones, será de 1.500 m². aproximadamente.

- *Espacios tecnológicos, recorridos horizontales y verticales y servicios higiénicos*

Se cuantificarán mediante porcentajes sobre las dimensiones antes dichas.

7.7.2 Aspectos funcionales y de diseño de la terminal

El tipo de terminal del nuevo aeropuerto es de solución satélite, ya que posibilita una excelente circulación en tierra de los aviones y además se adapta a las características del conjunto : plataforma/terminal/red vial.

La solución de satélites, permite además que el edificio principal se asiente directamente sobre el nivel natural del terreno, pudiéndose realizar conexiones con los satélites para los pasajeros en salida y en llegadas por debajo de la plataforma.

La terminal de pasajeros concentrará en su edificio las siguientes funciones :

- *Llegadas, salidas y tránsito para los pasajeros nacionales e internacionales.*
- *Espacios para visitantes y acompañantes.*
- *Zonas para el manejo y la distribución de equipaje en llegada y en salida.*
- *Oficinas para la DAC, las líneas aéreas, las entidades de control, etc.*
- *Zonas comerciales, zonas libres de impuestos, restaurantes, bares, etc.*
- *Salas de representación y de primera clase.*
- *Depósitos, bodegas, servicios, etc.*

Adicionalmente, la terminal de pasajeros brindará todas las facilidades posibles a las personas incapacitadas.

Con respecto a la arquitectura, se ha pensado que el diseño del aeropuerto debe expresar ciertos criterios de personalización y características formales justificados, es decir estos criterios deben fundarse en la autoctonía del país, en su historia y en sus tradiciones culturales.

7.7.3 Descripción de la terminal de pasajeros

La terminal de pasajeros, estará compuesta por un edificio principal frente a los accesos viales y por dos satélites, de los cuales el que queda al Norte se destinará al tráfico internacional y el que queda al Sur, al nacional. Los dos satélites estarán conectados con el edificio principal mediante dos túneles separados en forma de V, por debajo del nivel de la plataforma. Alrededor del satélite internacional podrán estacionar 10 aviones directamente conectados con el mismo mediante túneles telescópicos, y alrededor del satélite nacional podrán estacionar 12 aviones, de los cuales 8 estarán conectados con el satélite mediante túneles telescópicos. En la zona Sur de la plataforma se prevén además estacionamientos para 3 o 4 aeronaves; por lo tanto la capacidad global de la plataforma de aeronaves será de 25 aviones.

El edificio principal esta subdividido en los siguientes niveles :

- *Nivel 0 .- Depósitos, almacenes, centrales tecnológicas, servicios para el personal.*

- *Nivel 1 .- Conexión con los satélites, entrega de equipajes, hall de llegadas.*
- *Nivel 2 .- Hall de salidas, distribución de equipajes.*
- *Nivel 3 .- Restaurantes, terrazas para los visitantes, oficinas de las compañías aéreas y de la dirección del aeropuerto, etc.*
- *Nivel 4 .- Oficinas de la Dirección de Aviación Civil.*

La terminal, estará conectada con la red vial externa mediante dos calles superpuestas, de las cuales una se encontrará a la misma altura que el nivel 2 y la otra a la del nivel 1.

En cuanto a las instalaciones eléctricas, mecánicas y electrónicas que se han previsto para el edificio " Terminal de Pasajeros " se puede mencionar a las siguientes :

- *Tableros de control y distribución.*
- *Sistema de distribución por cable a los tableros eléctricos secundarios.*
- *Instalación de iluminación normal y preferencia.*
- *Red telefónica e interfónica.*
- *Instalación para la difusión de avisos a los pasajeros y el personal de servicios y para la transmisión de programas musicales.*
- *Instalación de alarma contra incendios.*

- *Instalación de relojes eléctricos.*
- *Tableros luminosos de información.*
- *Sistema de información de vuelos.*
- *Sistema de vigilancia por telecamaras colocadas en diversos ambientes.*
- *Cintas transportadoras para equipajes en llegada, salida y balanzas.*
- *Escaleras mecánicas.*
- *Ascensores y montacargas para el transporte del público, personal de servicios y minusválidos.*
- *Aceras móviles para el traslado de pasajeros desde la terminal principal hacia los dos satélites y viceversa.*
- *Puertas automáticas.*
- *Aparatos de Rayos X para el control de equipajes.*
- *Puertas “ Metal Detector ” para el control de pasajeros, entre otras.*

Adicionalmente el aeropuerto contará con instalaciones hidro-sanitarias y de climatización.

7.8 Edificios complementarios

Cada uno de los edificios complementarios, serán conectados oportunamente con todas las facilidades de servicio con que estará equipado el nuevo aeropuerto, y frente a cada uno de ellos se proverán las áreas de estacionamiento y maniobra necesarias.

Entre los principales edificios complementarios se pueden citar a los siguientes :

- *Torre de control y edificio de servicios para la navegación aérea*

Este edificio se compone de dos bloques : el bloque de oficinas y la torre de control. En este edificio, funcionarán áreas tales como : el centro de meteorología, el control aeropuerto, la terminal AFTN, la sala briefing, las telecomunicaciones y ayudas de la navegación, una sala de estar y un bar.

- *Terminal de la aviación general*

El esquema funcional del edificio destinado a la aviación general se ha basado en las siguientes actividades :

- *Embarque y desembarque para vuelos no de línea .- Que comprende controles de policía, controles aduaneros, operaciones de briefing y las esperas.*

- *Esperas* .- Dado el carácter específico de las actividades de vuelos no regulares, se han previsto amplios espacios para las permanencias de los pilotos y pasajeros que utilizarán el área de espera y descanso provista de un bar.
- *Oficinas administrativas y comerciales* .- En esta zona, se encuentran todas las oficinas destinadas a los representantes de las compañías aéreas.
- *Servicios logísticos de apoyo* .- Consistirán fundamentalmente en servicios sanitarios y vestuarios para los pilotos.

Adicionalmente, este edificio contará con una zona para el parqueo de corta duración de vehículos, y una zona de estacionamiento permanente para unos 20 vehículos.

- *Pabellón presidencial*

El Pabellón Presidencial ubicado en la zona militar, será diseñado con el fin de crear una imagen capaz de dar un carácter especial al aeropuerto, es decir tendrá una forma arquitectónica moderna que contenga ciertos elementos esenciales de la arquitectura autóctona de la cultura inca.

Desde el punto de vista funcional, el edificio dispondrá de un amplio hall de entrada , en directa comunicación con la plataforma, capaz de contener todas las personas que el protocolo requiere.

Desde este local central, se abren una serie de locales utilizables como : sala de reuniones, sala de prensa, sala reservada y una oficina. Además, contará con un pequeña cocina que estará equipada para hacer frente a las necesidades propias de este edificio.

Detrás del hall de ingreso, habrá una sala de estar desde donde se accede al piso superior que estará equipado con salas de descanso, de estar, para reuniones privadas y aseos.

- **Catering**

El diseño de este edificio se lo ha hecho prestando especial atención a los recorridos de los diversos componentes funcionales (personal, víveres, carritos, residuos, etc) con la finalidad de evitar cualquier interferencia, ya sea en la fase de transporte como en la de manipulación.

Con respecto a las instalaciones, el edificio estará provisto de una instalación de fuerza motriz y de alumbrado, de instalación telefónica y de instalaciones hidro-sanitarias.

La cocina, a más de disponer de una amplia superficie contará con todos los implementos necesarios para la elaboración de comidas tomando en cuenta la frecuencia de vuelos y el número de pasajeros.

- *Area de mantenimiento del aeropuerto y depósitos*

En esta área deberán ser previstas las siguientes funciones :

- *Mantenimiento de equipos de rampa y vehículos .- Taller de motores, de electricidad, de lavado y lubricación, de carrocería, etc.*
- *Mantenimiento de edificios .- Carpintería, tapicería, pintura, jardinería, pistas y áreas de estacionamiento, etc.*
- *Mantenimiento de instalaciones .- Eléctricas, hidro-sanitarias, de acondicionamiento, etc.*
- *Depósitos generales .- Depósitos civiles, depósitos de material de manutención civil (maderas, baldosas) y de materiales civiles.*
- *Gestión de depósitos y mantenimiento .- Gestión de mantenimiento de edificios, gestión de mantenimiento de instalaciones, etc.*

- *Cochera, equipos y mantenimiento de pista.*
- *Terminal de carga internacional y terminal de carga doméstica*

La red estructural de estos edificios, ha sido definida para permitir obtener una superficie de almacenamiento de máxima capacidad, y al igual que los edificios antes mencionados estarán dotados de energía eléctrica, de instalaciones telefónicas y de instalaciones hidro-sanitarias.

En general, estos son los edificios complementarios mayores que se encontrarán en el área aeroportuaria, los mismos que serán conectados con el resto del aeropuerto de la manera más adecuada y oportuna.

* Fuente : Asociación FOSWECO - ITALAIRPORT, Informe final del diseño conceptual, Quito, 1.982.

7.9 Expectativas de los usuarios

En el desarrollo de cualquier actividad, es importante conocer los niveles de satisfacción de los usuarios para poder introducir los correctivos necesarios a tiempo, y así poder mejorar los actuales productos o crear nuevos productos que satisfagan cien por ciento las necesidades de los clientes. Además, es preciso recordar que un cliente satisfecho atrae más mercado, en cambio un cliente insatisfecho ahuyenta, y esto es precisamente lo que se debe evitar, clientes insatisfechos.

En el Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, se realizaron una serie de encuestas para conocer los niveles de satisfacción y las necesidades inmediatas tanto de los pasajeros como del personal que allí labora.

Se preguntó así, a los Técnicos del aeropuerto y Pilotos nacionales :

- *¿ Qué servicios directos al turista debería tener el nuevo aeropuerto de Quito ?, y respondieron de la siguiente manera :*
 - a) *Satélites modernos y funcionales tanto para aeronaves como para pasajeros.*
 - b) *Amplias salas de espera.*
 - c) *Parqueaderos amplios.*
 - d) *Duty Free.*
 - e) *Hoteles bien equipados cerca del aeropuerto.*
 - f) *Centros de información turística.*

- g) Variedad de restaurantes y cafeterías.*
- h) Buena señalización.*
- i) Servicio médico.*
- j) Farmacia.*
- k) Buen sistema de transporte.*
- l) Casas de cambio.*
- m) Librería.*

De igual forma se indagó :

- *De su experiencia en el aeropuerto, ¿ cuál es la opinión de los pilotos y personal de las líneas aéreas internacionales sobre los servicios que presta el actual aeropuerto ?*

- a) Los servicios que presta el aeropuerto son regulares.*
- b) Es un aeropuerto estrecho y debería salir del perímetro urbano.*
- c) El servicio dista mucho de ser excelente.*
- d) El aeropuerto es peligroso para aterrizar y decolar, por su ubicación, y en cuanto a servicios hacen falta muchos.*

Por su parte las Agencias de viajes y las Operadoras de turismo, quienes están en contacto directo con los actuales y potenciales clientes, también fueron encuestadas, y respondieron a las siguientes preguntas :

- *¿ Qué servicios debería tener el nuevo Aeropuerto de Quito para contribuir al bienestar del turista y al desarrollo del turismo en el Ecuador ?*

- a) Edificios acogedores y modernos.*
- b) Más salas de información acerca de vuelos e itinerarios.*
- c) Información turística permanente.*
- d) Varias y amplias salas de embarque y desembarque.*
- e) Asientos cómodos.*
- f) Lockers para equipajes.*
- g) Buenas pantallas de información.*
- h) Variedad de restaurantes y cafeterías.*
- i) Mayor amplitud y comodidad.*
- j) Puntualidad en los vuelos.*
- k) Personal capacitado y bilingüe.*
- l) Seguridad de todo tipo.*
- m) Parqueaderos amplios.*
- n) Buen servicio telefónico.*
- o) Bancas limpias y cómodas.*
- p) Lugares de descanso y esparcimiento.*
- q) Buena señalización dentro y fuera del aeropuerto.*
- r) Coches gratuitos para transportar el equipaje.*
- s) Mayor frecuencia de vuelos.*

¿ POR QUÉ ?

- a) Para que el turista se sienta satisfecho, cómodo, seguro y sobre todo decida volver.*
- b) Para evitar quejas de los turistas y brindarles un buen servicio.*
- c) Son aspectos fundamentales y esenciales para poder desarrollarnos como destino turístico.*
- d) Todo esto contribuiría al mejoramiento de la atención al viajero.*

En la investigación, se consideró además importante conocer la opinión de los pasajeros nacionales y extranjeros que arriban a Quito, por ello se les preguntó :

- *¿ Qué servicios considera que hacen falta en este aeropuerto ?, a lo cual respondieron :*

- a) Salas de espera más grandes.*
- b) Lockers para equipajes.*
- c) Parqueaderos amplios.*
- d) Policías tanto dentro como fuera del aeropuerto.*
- e) Farmacia.*
- f) Buenos restaurantes y cafeterías.*
- g) Auxilio inmediato.*
- h) Mejorar la presentación de avisos.*
- i) Oficinas de las empresas aéreas en la planta baja.*

- j) *Áreas que proporcionen buena información turística.*
- k) *Telecajero.*
- l) *Mejor señalización.*
- m) *Servicios básicos de higiene, pues los actuales dejan mucho que decir.*
- n) *Teléfonos de fácil comunicación al exterior.*
- o) *Más espacio para poder chequearse con comodidad.*

De igual manera, los taxistas y conductores de vehículos de turismo tienen contacto con los turistas, y para conocer sus opiniones acerca del actual aeropuerto se les preguntó lo siguiente :

- *¿ Considera usted, que si el aeropuerto de Quito tuviera más y mejores servicios para los pasajeros habría mayor desarrollo turístico ?*

SI 90%

NO 10%

¿ POR QUÉ SI ?

- a) *El pasajero es exigente y quiere más facilidades, por lo tanto si éstas no existen el pasajero no va a venir a nuestro país.*
- b) *Si se mejorarían los servicios abrían mayor cantidad de vuelos internacionales que lleguen a nuestro país.*
- c) *Si el turista es tratado bien indudablemente va a regresar.*

¿ POR QUÉ NO ?

a) No está solamente en lo que tiene el aeropuerto sino en lo que ofrece el país y en la difusión turística que se debería dar.

- *¿ Los turistas han comentado algún aspecto positivo del aeropuerto de Quito ?*

SI 30%

NO 70%

¿ POR QUÉ SI ?

a) Opinan que el aeropuerto está cerca para cualquier emergencia.

¿ POR QUÉ NO ?

a) Dicen que el aeropuerto es muy pequeño, no tiene todos los servicios que el turista necesita y además está en medio de la ciudad lo cual representa un peligro.

El personal que atiende a los turistas en los diferentes servicios, como restaurantes, tiendas de Duty Free y otros, fue también considerado en la investigación y se le preguntó :

- *¿ Qué servicios piensa que debería tener el nuevo Aeropuerto de Quito para atraer y fomentar el turismo ?. A lo que respondieron :*

a) Centros de información turística.

- b) *Vigilancia y seguridad permanente.*
- c) *Buena señalización, tanto en español como en inglés.*
- d) *Personal experimentado, capacitado y bilingüe.*
- e) *Más cafeterías, bares y restaurantes.*
- f) *Una amplia área comercial.*
- g) *Salas de espera más cómodas.*
- h) *Menos retrasos en los vuelos.*
- i) *Lockers para equipajes.*
- j) *Un sistema de limpieza más ordenado.*
- k) *Elegancia y buena presencia.*
- l) *Gente culta y amable.*
- m) *Sistema de ventilación.*
- n) *Area para fumadores.*
- o) *Area de acceso de vidrio para familiares o acompañantes.*
- p) *Lugar para compra de snacks.*

Cuando se les preguntó :

- *¿ Usted cree que si ofreceríamos más y mejores servicios habría mayor afluencia de turistas a Quito ?, contestaron :*

SI 100%

NO 0%

¿ POR QUE SI ?

- a) *Si se dan buenos servicios al turista, éste se va a sentir satisfecho y por ende va a regresar.*
- b) *Una buena impresión causada a un persona provoca comentarios favorables entre sus conocidos.*
- c) *El turista va a un lugar donde lo tratan de la mejor manera.*
- d) *Con más y mejores servicios se daría una mejor imagen al turista.*

Los Directivos y Técnicos de la DAC al ser consultados sobre :

- *¿ Qué servicios directos al turista debería tener el nuevo Aeropuerto de Quito ? , respondieron :*

- a) *Una mejor atención al pasajero desde el avión hacia las salas de llegada por parte de las líneas aéreas.*
- b) *Amplias y confortables salas de espera.*
- c) *Mangas para embarque y desembarque.*
- d) *Áreas rápidas de aduana y migración.*
- e) *Seguridad policial.*
- f) *Información turística.*

- *¿ Qué servicios indirectos debería ofrecer el nuevo Aeropuerto de Quito para dar mejor y mayor atención al turista ?*

- a) *Casas de cambio.*

- b) *Buenos hoteles cerca al aeropuerto.*
- c) *Buen servicio de transporte.*
- d) *Lockers para equipajes.*
- e) *Amplios estacionamientos.*

Sobre la misma pregunta, los Técnicos del aeropuerto y Pilotos de las líneas aéreas nacionales, contestaron :

- a) *Buena infraestructura aeroportuaria.*
- b) *Autopista directa desde la ciudad hacia el aeropuerto y viceversa.*
- c) *Centros comerciales.*
- d) *Variedad de servicios aéreos en cuanto a conexiones interprovinciales.*
- e) *Correo.*

CAPITULO OCTAVO

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

8.1 Conclusiones

- *El Ecuador posee un potencial turístico de gran diversidad en cada una de sus regiones naturales.*
- *La Costa, Sierra, Región Amazónica y Galápagos ofrecen a turistas nacionales y extranjeros un sinnúmero de atractivos naturales, culturales e históricos, los mismos que se pueden encontrar recorriendo cortas distancias de una región a otra.*
- *El transporte, es el medio a través del cual el turista puede llegar hacia el recurso turístico, medio, que se constituye en una facilidad para el desarrollo de las actividades turísticas.*
- *El desarrollo del turismo, depende en gran parte del desarrollo vial y de la variedad y calidad del transporte; pues con un transporte que brinde seguridad, rapidez y comodidad, los viajeros sentirán una motivación más para realizar un viaje.*

- *El transporte terrestre en el Ecuador, tiene limitaciones por la calidad de las vías, así como por los servicios que las empresas de transporte terrestre ofrecen a los pasajeros.*
- *La transportación ferroviaria en el Ecuador, es sumamente limitada, debido a la mala administración y casi desaparición de la empresa de ferrocarriles, a la antigüedad de sus vías, muchas de ellas fuera de servicio y a la baja calidad de servicios que ofrecen sus unidades.*
- *El transporte marítimo, básicamente se ha desarrollado entre las Islas del Archipiélago de Galápagos, con las limitaciones propias por la capacidad de recepción de las Islas.*
- *El transporte fluvial con fines turísticos en el Ecuador, va desarrollándose paulatinamente en la Amazonía, pero con las limitaciones de seguridad, calidad de las embarcaciones y servicios a los pasajeros y turistas.*
- *El transporte aéreo en el Ecuador, tiene un desarrollo relativo, pues presenta una infraestructura limitada y con características propias de un país subdesarrollado, y a pesar de tener dos aeropuertos internacionales, estos están lejos de igualar a otros aeropuertos del Continente, donde la infraestructura aeroportuaria tiene vital importancia en el crecimiento de la actividad turística.*

- *El Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, no cumple con ciertas normas técnicas en cuanto a su extensión.*
- *El Aeropuerto de Quito está mal ubicado, pues al encontrarse en un área urbana se convierte en un aeropuerto sumamente peligroso, poniendo en riesgo la vida no sólo de los pasajeros, sino también de los residentes de dicha zona, sin tomar en cuenta además la contaminación de ruidos y gases de las aeronaves.*
- *El Aeropuerto “ Mariscal Sucre”, ha sido administrado con una actitud conformista, conservadora, sin visión de futuro y sobre todo sin criterios de calidad y servicios que se deben ofrecer al viajero.*
- *En cuanto a servicios turísticos, básicos y complementarios que el Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito ofrece a los pasajeros, son en su mayoría escasos y los pocos que existen son de baja calidad , lo que ha provocado insatisfacción e incomodidad a los viajeros.*
- *El Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito, deja mucho que desear frente al desarrollo alcanzado por la casi totalidad de aeropuertos de América y Europa.*

- *La imagen y calidad de los servicios del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” inciden negativamente en el turismo, por los efectos que producen en : seguridad, atención, y comodidad al turista.*
- *El desarrollo turístico está limitado en el Ecuador por la antigüedad y bajo nivel del desarrollo aeroportuario en nuestro país, y particularmente por la calidad integral del Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito.*
- *Los procesos para la construcción del nuevo Aeropuerto de Quito son lentos, pues hace más de 20 años se vió la necesidad de construir el nuevo aeropuerto, y es recién ahora que se está dando curso a los procedimientos necesarios para llevar a cabo tal construcción.*
- *El turismo en el Ecuador incrementará su desarrollo con la construcción del nuevo Aeropuerto de Quito, pues éste será diseñado de manera que pueda satisfacer de la mejor forma las múltiples necesidades de la gran demanda que se prevé para el futuro.*

8.2 Recomendaciones

- *El Ecuador debe desarrollar en su población una cultura turística, de tal forma que la gente tome conciencia y de un valor importante a lo que representa el adecuado desarrollo de las actividades turísticas, sólo así se logrará un mejoramiento de toda la infraestructura necesaria para llevar a cabo dicha actividad.*
- *El Ministerio de Turismo, debe ser el promotor de un gran cambio dentro de esta actividad, promocionando dentro y fuera del país el potencial turístico con el que cuenta Ecuador.*
- *Las empresas operadoras de turismo junto a la iniciativa privada y pública, deben desarrollar acciones inmediatas para mejorar la calidad de los servicios turísticos, con el fin de atender las necesidades de las diferentes tipologías de visitantes, incrementando de esta forma la demanda turística.*
- *El Ministerio de Obras Públicas, los Consejos Provinciales, y los Municipios deben mejorar la calidad de las carreteras, incorporando en las vías del país servicios de información y servicios complementarios para los pasajeros.*

- *El Estado, por su parte debe reactivar el transporte ferroviario como medio para promover el turismo en nuestro país.*
- *La Fuerza Naval y la Marina Mercante, deben asumir proyectos de mejoramiento, desarrollo, seguridad y confort de las embarcaciones que sirven al transporte marítimo y fluvial para contribuir al desarrollo del turismo.*
- *La Dirección de Aviación Civil, con apoyo del Estado debe diseñar y poner en ejecución un programa de desarrollo aeroportuario en el Ecuador, que garantice cobertura, seguridad y servicios de calidad.*
- *El Aeropuerto “Mariscal Sucre” de Quito, debe dar paso a la construcción del nuevo aeropuerto, donde las condiciones técnicas en cuanto a extensión, ubicación, seguridad y servicios aeroportuarios básicos y complementarios, satisfagan la totalidad de las necesidades y expectativas de los usuarios, a tal punto que esté en condiciones de competir con los aeropuertos de mayor desarrollo del mundo, constituyéndose en una verdadera puerta de entrada para conocer nuestra riqueza turística y poder afrontar los retos que se imponen en la actualidad.*

- *El proyecto del nuevo aeropuerto debe constituirse en objetivo del Estado, de modo que su ejecución y servicios entren en funcionamiento en el menor tiempo posible, caso contrario, mientras más se retarde más lejos estaremos de poder competir con otros países, aunque tengamos mucho por mostrar al turista.*

BIBLIOGRAFIA

A. LIBROS :

- MARTINEZ, Gerardo. Ecuador. Edt. El País. Madrid . 1993. pg 81-327.
- GRIJALVA, Agustín. Datos básicos de la realidad nacional. Edt. Nacional. Quito. 1995. pg 96-105.
- MENA, Claudio. Aquí Ecuador. Edt. El Conejo. Quito. 1993.
- MUNERA, Francisco. Aeropuertos. Edt. Paraninfo. Madrid. 1978. pg 733-773.
- FROESCH, Charles. Proyectos de aeropuertos. Edt. Reverte. Barcelona. 1980. pg 123-170.
- ACOSTA, Edmundo. Crisis del Transporte Aéreo en el Ecuador. Quito. 1991. pg 1-25.
- RUALES, Jaime. El Transporte Aéreo en el Ecuador. Quito. 1985. pg 1-136.
- Corporación Consultora S.A de C.V.. Programas arquitectónicos de edificios terminales. México. 1990. pg 56-80.

B. INFORMES :

- Airways Engineering Corporation. Estudio técnico y económico del Aeropuerto de Quito. Quito. 1970.
- Asociación Fosweco - Italaairport. Informe final del diseño conceptual del nuevo Aeropuerto de Quito. Quito. 1982.

- *DAC. Informe sobre los Aeropuertos de Quito y Guayaquil. Quito. 1995.*

C. DOCUMENTOS OFICIALES :

- *Ley de Aviación Civil. Quito. 1997.*
- *Código aeronáutico. Quito. 1997.*
- *Resolución No. 023. Quito. 1994.*
- *Resolución No. 026. Quito. 1995.*
- *Registro Oficial No. 935 del 14 de Mayo de 1992.*

D. REVISTAS :

- *AEROPUERTO 79. Infraestructura : Avances sin precedentes en los tres últimos años. Por Antonio Páez, No. 16. pg 7.*
- *FUERZA AEREA ECUATORIANA. La Dirección General de Aviación Civil. Por Francisco Salgado. No. 35. 1989. pg 61.*
- *ANUARIO FAE. La Avación Civil presta alas al progreso del Ecuador. Por Jaime Suárez. No.8. 1973. pg 35.*
- *MEMORIAS 1972-1976. Desarrollo de la infraestructura aeronáutica nacional. Por Miguel Carrera. No. 25. 1976. pg 19.*
- *REVISTA DE LAS FUERZAS ARMADAS. La Dirección de Aviación Civil y el desarrollo aeronáutico del Ecuador. Por Jorge Padilla. No. 10. 1977. pg 18.*
- *TRIBUNA MILITAR, Compendio histórico de la aviación. Por César Troya. No. 1. 1963. pg 17.*

- CABINA DE MANDO. Nuestro aeropuerto. Por Edgar León. No. 16. 1986. pg 3.
- REVISTA DE LAS FUERZAS ARMADAS. Nuevos aeropuertos internacionales de Quito y Guayaquil. Por Cristóbal Carrillo. No.15. 1982. pg 22.
- DAC. EMSA Airport services. Por Jorge Real. No. 30. 1995. pg 46.
- DAC. Brreves apuntes de la Aviación Civil. Por Oswaldo Acosta. No. 31. 1996. pg 11.
- PASSENGER TERMINAL. Striking the balance. Johan Van Streun. 1995. pg 50.

E. OTROS :

- Boletines estadísticos de tráfico aéreo. Quito. 1981-1996.
- Boletín de prensa No. 73. Quito, 4 de Julio de 1997
- Boletín de prensa No. 87. Quito. 28 de Julio de 1997.
- Internet. Facilities at Amsterdam Airport Schiphol, Amsterdam, 1995.

ANEXOS

*Anexo No.1: Tráfico Internacional de pasajeros entrados y salidos por el
Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito (1.960-1.968).*

*Anexo No.2: Tráfico Internacional de pasajeros entrados y salidos por el
Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito (1.981-1996).*

*Anexo No.3: Tráfico Nacional de pasajeros entrados y salidos por el
Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito (1.965-1.968).*

*Anexo No.4: Tráfico Nacional de pasajeros entrados y salidos por el
Aeropuerto “ Mariscal Sucre ” de Quito (1.981-1.996).*

*Anexo No.5: Valores recaudados en el Aeropuerto “ Mariscal Sucre ”
de Quito (Mayo - 1.997).*

*Anexo No.6: Liquidación presupuestaria del Aeropuerto “ Mariscal
Sucre ” (I Trimestre 1.997).*

Anexo No.7: Ubicación del nuevo Aeropuerto de Quito.

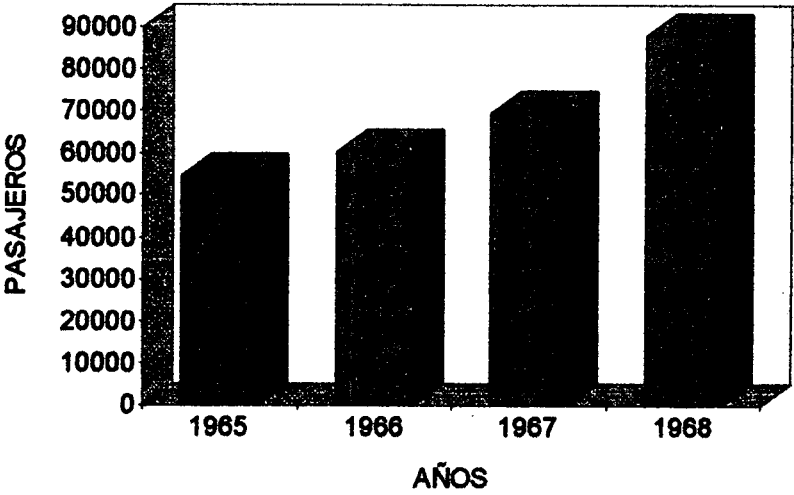
Anexo No.8: Plan maestro inicial del nuevo Aeropuerto de Quito.

Anexo No.9: Plan maestro final del nuevo Aeropuerto de Quito.

ANEXO No. 1

*TRAFICO INTERNACIONAL DE PASAJEROS ENTRADOS Y
SALIDOS POR EL AEROPUERTO " MARISCAL SUCRE "*
DE QUITO
1.960 - 1.968

<i>AÑOS</i>	<i>PASAJEROS</i>
<i>1.960</i>	<i>41.400</i>
<i>1.965</i>	<i>54.789</i>
<i>1.966</i>	<i>60.352</i>
<i>1.967</i>	<i>69.556</i>
<i>1.968</i>	<i>87.874</i>

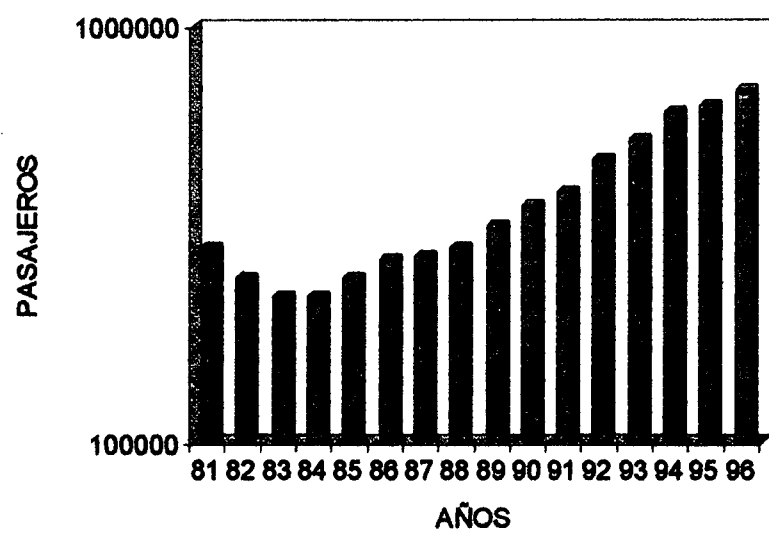


ANEXO No. 2

*TRAFICO INTERNACIONAL DE PASAJEROS ENTRADOS Y
SALIDOS POR EL AEROPUERTO "MARISCAL SUCRE"
DE QUITO*

1.981 - 1.996

<i>AÑOS</i>	<i>PASAJEROS</i>
<i>1.981</i>	<i>296.930</i>
<i>1.982</i>	<i>249.878</i>
<i>1.983</i>	<i>226.396</i>
<i>1.984</i>	<i>226.289</i>
<i>1.985</i>	<i>249.247</i>
<i>1.986</i>	<i>277.680</i>
<i>1.987</i>	<i>282.152</i>
<i>1.988</i>	<i>295.140</i>
<i>1.989</i>	<i>335.563</i>
<i>1.990</i>	<i>373.271</i>
<i>1.991</i>	<i>402.719</i>
<i>1.992</i>	<i>483.437</i>
<i>1.993</i>	<i>537.168</i>
<i>1.994</i>	<i>623.349</i>
<i>1.995</i>	<i>652.564</i>
<i>1.996</i>	<i>704.337</i>

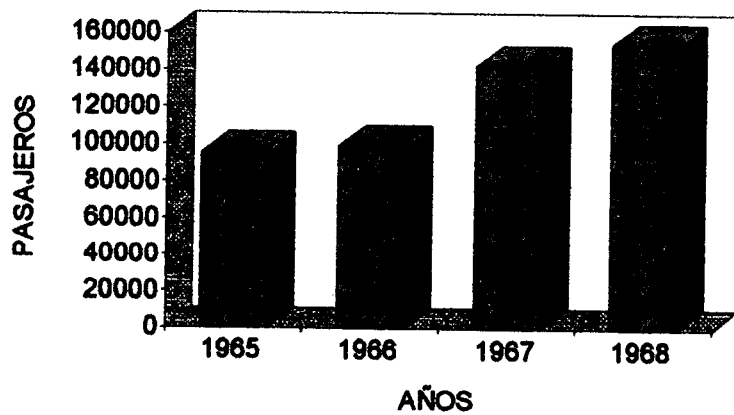


ANEXO No. 3

TRAFICO NACIONAL DE PASAJEROS ENTRADOS Y SALIDOS POR EL AEROPUERTO "MARISCAL SUCRE" DE QUITO

1.965 - 19.68

AÑOS	PASAJEROS
1.965	95.430
1.966	99.121
1.967	142.333
1.968	154.568

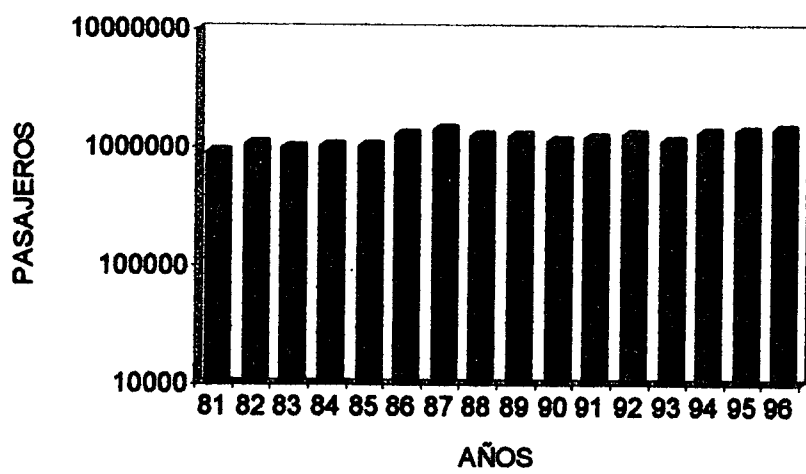


ANEXO No. 4

*TRAFICO NACIONAL DE PASAJEROS ENTRADOS Y
SALIDOS POR EL AEROPUERTO "MARISCAL SUCRE"
DE QUITO*

1.981 - 1.996

<i>AÑOS</i>	<i>PASAJEROS</i>
<i>1.981</i>	<i>901.825</i>
<i>1.982</i>	<i>1'071.494</i>
<i>1.983</i>	<i>1'016.032</i>
<i>1.984</i>	<i>1'033.313</i>
<i>1.985</i>	<i>1'029.230</i>
<i>1.986</i>	<i>1'318.916</i>
<i>1.987</i>	<i>1'458.501</i>
<i>1.988</i>	<i>1'264.573</i>
<i>1.989</i>	<i>1'251.698</i>
<i>1.990</i>	<i>1'141.631</i>
<i>1.991</i>	<i>1'210.250</i>
<i>1.992</i>	<i>1'287.416</i>
<i>1.993</i>	<i>1'138.172</i>
<i>1.994</i>	<i>1'327.524</i>
<i>1.995</i>	<i>1'386.199</i>
<i>1.996</i>	<i>1'443.253</i>



ANEXO No. 5
RECAUDACIONES EN EL AEROPUERTO "MARISCAL SUCRE" DE QUITO.
MAYO DE 1997

DIA	Tasa Term. Inter	Tasa Vig. Aduanera	Protección al vuelo	Aterrizajes	Estacionamiento	Arriendo parquead.	No Especifico	Sala VIP	Tasa Term. Doméstico	Total
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
4	90,731,680.00	160,409.60	1,981,575.52	12,204,240.00	1,440,216.00	228,000.00	931,000.00	6,564,100.00	147,000.00	114,388,221.12
5	17,160,600.00	80,392.00	974,907.60	6,953,135.00	1,443,577.50	-	-	-	14,000.00	26,626,612.10
6	14,551,725.00	10,049.00	244,268.00	637,725.00	168,127.50	-	380,000.00	425,150.00	91,730.00	16,508,774.50
7	11,652,975.00	20,098.00	644,734.40	4,916,280.00	-	228,000.00	617,500.00	850,300.00	7,000.00	18,936,887.40
8	14,532,400.00	40,196.00	1,187,946.40	6,887,430.00	875,422.50	-	-	1,583,260.00	28,000.00	25,134,654.90
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
11	53,356,325.00	40,196.00	1,155,480.40	5,770,445.00	800,056.00	-	28,500.00	77,300.00	77,000.00	61,305,302.40
12	21,936,470.00	80,621.60	674,609.60	2,770,718.00	209,844.00	-	19,000.00	1,943,000.00	83,000.00	27,717,263.20
13	10,861,370.00	166,709.40	2,496,988.16	12,054,372.00	483,807.00	-	-	466,320.00	49,000.00	26,578,566.56
14	11,211,110.00	20,207.20	345,076.80	1,981,860.00	-	-	921,500.00	388,600.00	7,000.00	14,875,354.00
15	15,155,400.00	20,207.20	345,076.80	1,981,860.00	-	-	228,000.00	6,261,450.00	35,000.00	24,026,994.00
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
18	60,718,750.00	-	-	-	-	-	-	505,180.00	136,000.00	61,359,930.00
19	18,701,060.00	-	-	-	-	-	228,000.00	17,825,360.00	-	36,754,420.00
20	16,171,280.00	40,476.80	1,308,957.44	7,449,288.00	-	541,500.00	28,500.00	1,206,520.00	21,000.00	26,767,522.24
21	14,692,300.00	91,072.80	1,573,613.44	7,206,038.00	46,704.00	-	-	38,920.00	52,920.00	23,701,568.24
22	14,380,940.00	25,298.00	504,403.20	2,354,660.00	186,816.00	-	76,000.00	10,984,040.00	84,000.00	28,596,157.20
23	15,334,480.00	-	-	-	-	541,500.00	-	77,840.00	-	15,953,820.00
	4,612,020.00	40,476.80	1,374,343.04	7,655,564.00	484,554.00	-	142,500.00	-	7,000.00	14,316,457.84
24	20,433,000.00	20,238.40	345,609.60	1,984,920.00	-	-	-	38,920.00	7,000.00	22,829,688.00
25	15,451,240.00	-	-	-	-	-	-	-	-	15,451,240.00
26	12,834,290.00	60,855.60	1,443,057.92	7,411,900.00	251,614.50	-	-	78,020.00	7,000.00	22,086,738.02
	7,509,425.00	-	-	-	-	-	-	991,840.00	-	8,501,265.00
27	13,048,845.00	20,285.20	721,528.96	3,940,010.00	514,932.00	-	646,000.00	780,200.00	56,000.00	19,727,801.16
	1,813,965.00	-	-	-	-	-	-	382,298.00	-	2,196,263.00
28	16,891,330.00	-	-	-	-	-	-	1,560,400.00	-	18,451,730.00
	1,891,985.00	40,570.40	692,817.60	3,686,445.00	-	684,000.00	-	78,020.00	21,000.00	7,094,838.00
29	12,600,230.00	141,996.40	2,856,312.20	15,477,217.50	485,674.50	-	-	380,100.00	28,000.00	31,969,530.60
	1,759,220.00	20,285.20	346,408.80	1,989,510.00	-	-	-	6,007,540.00	22,604.00	13,145,568.00
30	16,715,785.00	30,427.80	608,556.00	2,282,085.00	140,436.00	-	133,000.00	-	29,604.00	19,939,893.80
	4,271,585.00	40,570.40	692,817.60	3,393,870.00	-	-	-	429,110.00	7,802.00	8,835,755.00
31	19,661,040.00	5,071.30	140,436.00	429,110.00	152,139.00	-	-	195,050.00	-	20,582,846.30
	3,627,930.00	101,425.00	905,032.00	4,271,595.00	468,120.00	-	-	-	23,408.00	9,397,510.00

ANEXO No. 6

LIQUIDACION PRESUPUESTARIA

DEL AEROPUERTO "MARISCAL SUCRE" DE QUITO.

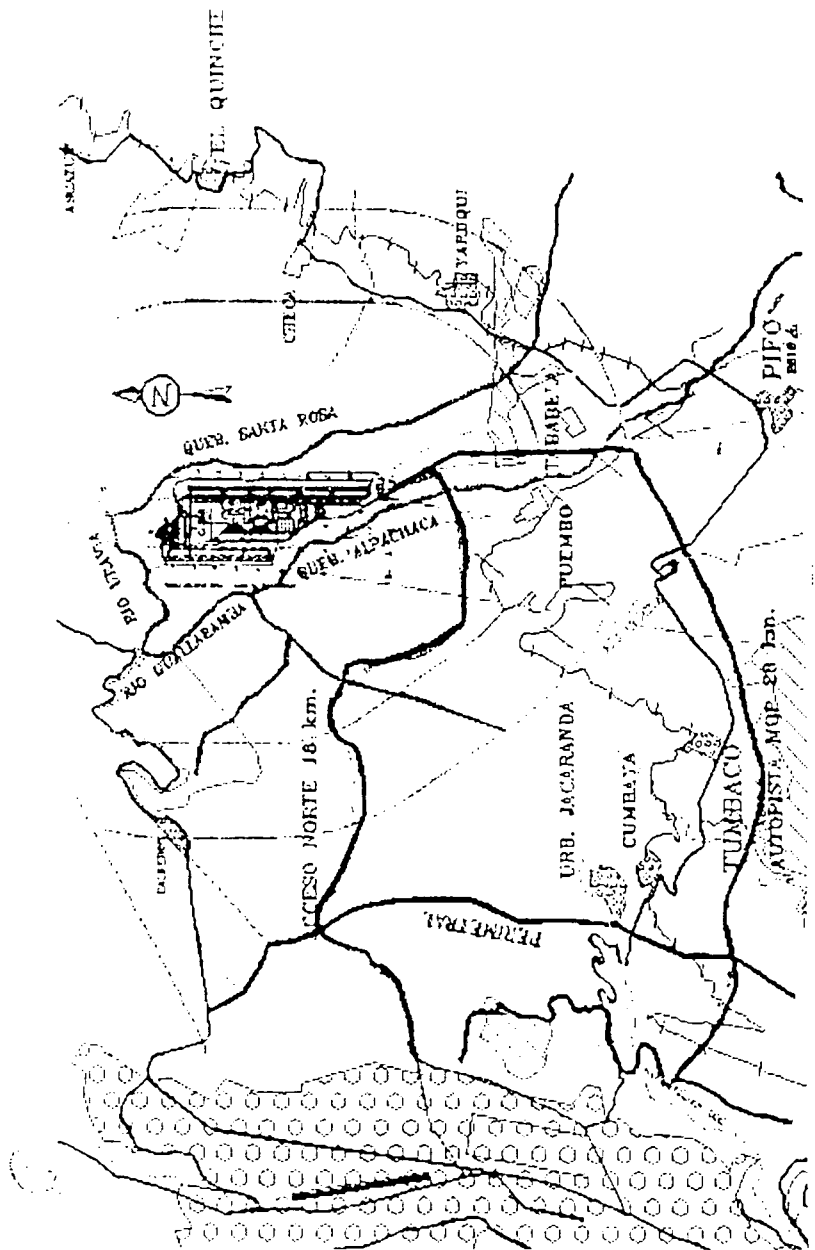
I TRIMESTRE 1997.

Pres up	Partida	Nombre	Asignacion	GTO. 1 Trimestre	Saldo
2283	3.914.002	Reparación taller DAC	17,456,429.00	2,220,150.00	15,236,279.00
2243	2515	Adecuación off. Mant.	1,131,406.00	576,330.00	555,076.00
2220	2515	Remodel. Of. Elect. Transito Aereo comunic.	2,382,072.00	648,450.00	1,733,622.00
2178		Trbjos. Complem. Habilitar Sistemas C. Inc. Ecuafuel	3,991,650.00		3,991,650.00
2142	2515	Cambio Pisos Cerámica Hall entrada Cia. Int	4,694,305.00	798,030.00	3,896,275.00
2139		Ampliación Sala arribo Intern. Bandas equipajes	83,000,000.00		83,000,000.00
2138		Adq. Rep Acces. Y Mnto. Cisterna SCI Ecuafuel	11,513,400.00		11,513,400.00
2138	2515	Bacheo Correc. Desniveles plataf. Y pista activa	58,711,130.00	27,782,280.00	30,928,850.00
2135	2515	Pintura y señal eje de pista Activa Apto.	26,936,750.00	3,454,380.00	23,482,370.00
2060	2515	Pintura Edif. Term Internacional Torre Control	21,225,219.00	17,881,149.00	3,344,070.00
2055		Trabj. Carpinteria. Parq. Aeropuerto	1,106,140.00		1,106,140.00
2000		Const. Cubierta acceso equip inter, reubic. Bandas.	86,500,000.00		86,500,000.00
1999	2515	Inst. Cerámica anden Pub. Salida y arribo Int.	77,720,000.00	10,077,582.00	11,242,418.00
	6501.03			56,400,000.00	
1998		Inst. Cerámica anden Pub. Salida y arribo Nacional	72,620,000.00		72,620,000.00
1980	2515	Pintura Interna Sala Salida Internacional	5,455,500.00	1,486,210.00	3,969,290.00
1979	2515	Inst Cerámica piso Sala de tránsito hall Internacional	12,832,959.00	2,559,400.00	10,273,559.00
1927		Trab. Ampliación incinerador de basura	1,328,349.00		1,328,349.00
1926		Cementación tanques y acometida de agua potable In. Basura	4,784,700.00		4,784,700.00
1925	2515	Pintura estructura metálica. Cerámica sector sur	9,620,965.00	1,200,000.00	8,420,965.00
1923		Bacheo pista activa y calle de rodaje	2,483,780.00		2,483,780.00

1919		Trab. Mantenimiento y pintura incinerador de basura	5,464,585.00		5,464,585.00
1834		Reubicación filtros de seguridad. Term. Nacional	6,463,273.00		6,463,273.00
1833		Mnto. Gabinete SCI Ecuafuel	1,421,080.00		1,421,080.00
1782		Cerramiento canchas tenis Country Club FAE	3,094,840.00		3,094,840.00
S/N		Mueblesa por confec. 6 mesas prechequeo. Sal. Preemb. Int	2,880,000.00		2,880,000.00
S/N	2110	Contrat. Tanques de agua estación Condorcocha	430,000.00	430,000.00	0.00
S/N		Adq. Cortinas, visillos, rieles y conf. Dorm. Inf. Aer. Monjas	1,143,375.00		1,143,375.00
S/N	2511	Pinturas Autobomba	2,300,000.00	2,300,000.00	0.00
S/N		Adq. Alfombras salas preemb y Off Administ.	25,699,750.00		25,699,750.00
S/N		Adq. Reloj marcador peso y balance de operaciones	1,700,000.00		1,700,000.00
S/N		Rep. Term. Asientos Módulos terminal aéreo	6,850,000.00		6,850,000.00
S/N		Adq. Cobijas, almohadas dormitorios inf. Aereos	1,560,000.00		1,560,000.00
S/N		Adq. Cafeteras, reververos Inf. Aereos	365,000.00		365,000.00
S/N		Adq. Unidad proceso KIT PR-01 para meteorología	1,480,000.00		1,480,000.00
S/N		Adq. Cable ECCJ-Y de 50 pares Secc. Radio ayuda	1,207,500.00		1,207,500.00
S/N	2510	Retapizado muebles sección Operaciones	2,400,000.00	2,400,000.00	0.00
S/N	2515	Mnto. Marmol en pared exterior hall Internacional	4,680,000.00	2,340,000.00	2,340,000.00
S/N		Mnto. Rutinario equipos control de parqueaderos	9,002,000.00		9,002,000.00
S/N		Reparación puertas salida nacional, arribo nacional	4,500,000.00		4,500,000.00
S/N		Adq. Material eléctrico iluminación pista Arpto.	3,090,000.00		3,090,000.00
S/N		Reubic. Counters arribo y salida Intern. Migración.	1,150,000.00		1,150,000.00
Total			592,376,157.00	132,553,961.00	459,822,196.00

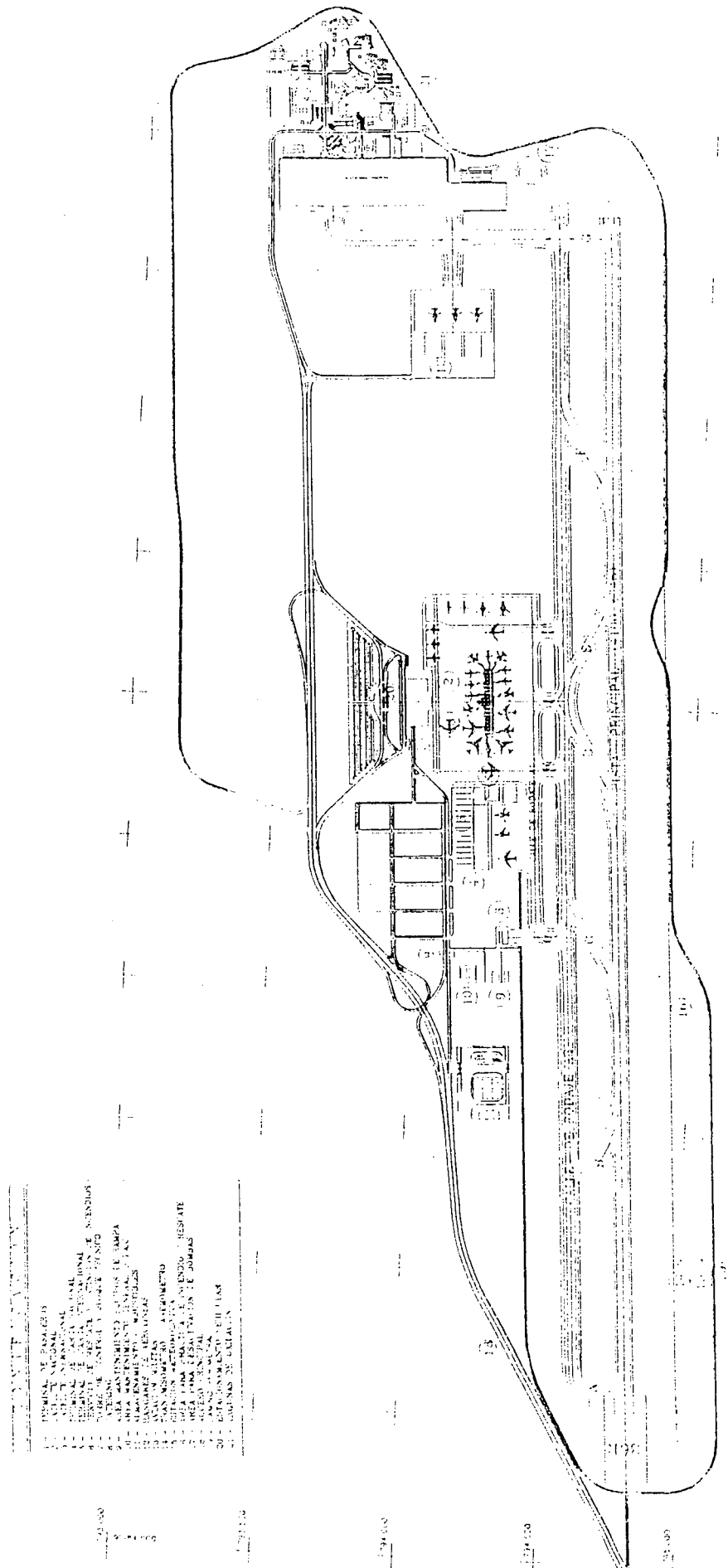
ANEXO No. 7

UBICACION DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO



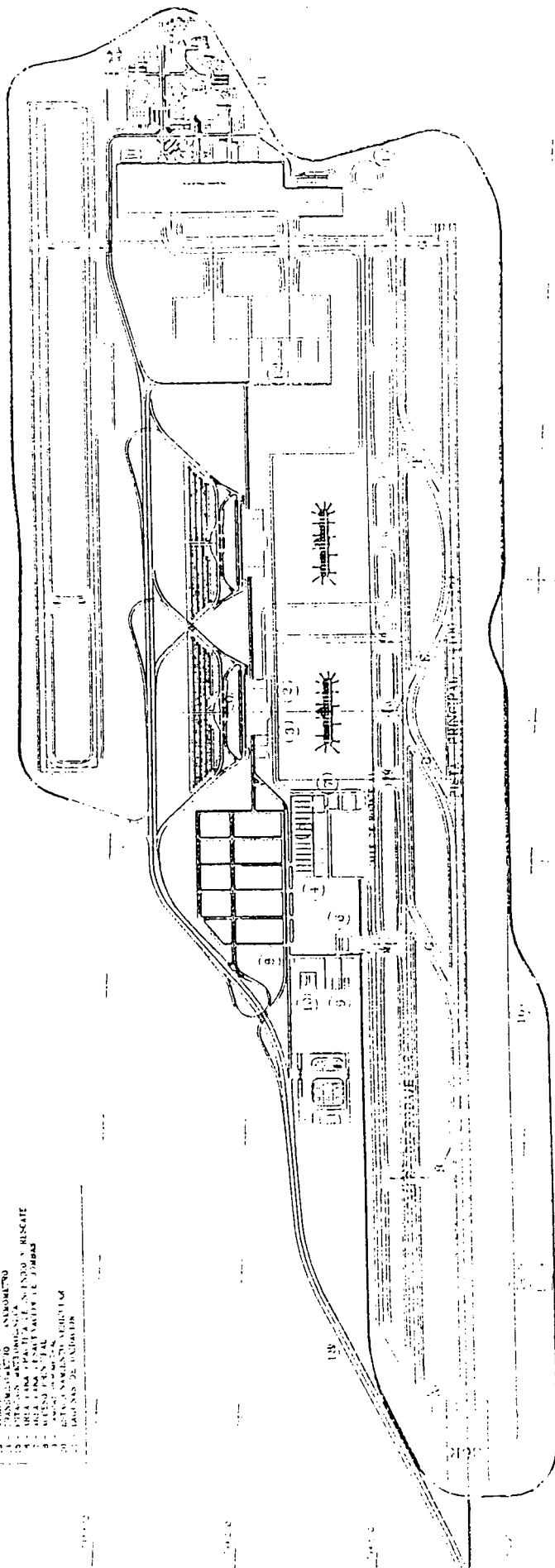
ANEXO No. 8

PLAN MAESTRO INICIAL DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO



ANEXO No. 9 PLAN MAESTRO FINAL DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

LEYENDA	
1	TERMINAL DE PASAJEROS
2	TERMINAL DE CARGA
3	ÁREA DE MANEJO DE PASAJEROS
4	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
5	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
6	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
7	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
8	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
9	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
10	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
11	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
12	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
13	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
14	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
15	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
16	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
17	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
18	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
19	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
20	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
21	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS
22	TERMINAL DE MANEJO DE PASAJEROS



GLOSARIO DE TERMINOS

- *DAC : Dirección de Aviación Civil.*
- *SCADTA : Sociedad Colomobo - Alemana de Transportes Aéreos.*
- *PANAGRA :Pan American Grace Airways Inc.*
- *OACI : Organización de Aviación Civil Internacional.*
- *OPIP : Organización de pueblos indígenas de Pastaza.*
- *CABOTAJE : Navegación costanera o trafico que se hace sin perder de vista la costa.*
- *VUELOS DOMESTICOS : Vuelos realizados dentro del país.*
- *ROUTE : Camino, itinerario de un viaje.*
- *BOEING 727 : Aeronave con capacidad para 125 pasajeros y con una velocidad de crucero de 541 millas por hora.*
- *BOEING 737 - 200 : Aeronave con capacidad para 103 pasajeros y con una velocidad de crucero de 541 millas por hora.*
- *CALLE DE RODAJE : Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo.*
- *PISTA : Area rectangular definida en un aeródromo terrestre, preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.*
- *PLATAFORMA : Area definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de*

pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

- *AFTN: Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.*
- *CCAM : Centro de conmutación automática de mensajes.*
- *AERODROMO : Area definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimientos de aeronaves en superficie.*
- *HELIPUERTO : Aeródromo o área definida sobre una estructura artificial destinada a ser utilizada total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.*
- *IECO : International Engineering Company.*
- *CAE : Consultores Asociados Ecuatorianos.*
- *BARICENTRO : Centro de gravedad.*
- *ATC : Control de tráfico aéreo.*