CAPITULO i

* 1. **CONCEPTO**

El turismo de cruceros representa uno de los segmentos del mercado turístico internacional que mayor crecimiento ha experimentado en los últimos años y España no ha sido ajena tampoco a este boom.

El turismo de cruceros ofrece una amplia y variada oferta, adaptada a los diferentes gustos y necesidades del cliente, tanto en destinos como presupuesto o duración del viaje.

Cuando analizamos los elementos que conforman el turismo de cruceros, no tenemos que fijarnos únicamente en la propia embarcación y las ciudades que se visitan, sino que también hay que tener en cuenta otros factores como son los puertos de origen, paso y destino, sus infraestructuras, y el beneficio económico que genera.

Así, el éxito de un itinerario característico residirá en la buena conjugación de distintos factores como son las ciudades visitadas, la dotación de puertos, aeropuertos, logística, etc. Y es por ello que la acción política es muy importante, debiendo reconocer la importancia que el turismo de cruceros posee y ofreciendo su ayuda para impulsar su crecimiento.

* 1. **PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS**

Puntos fuertes del turismo de cruceros:

* Multidestino: uno de los argumentos más atractivos a la hora de vender un crucero es la posibilidad de visitar más de un lugar y conocer varias culturas en un solo viaje y en cualquier época del año.
* Hotel móvil: durante todo el viaje la agitación de hotel es la misma, el camarote, por lo que no hay que estar haciendo y deshaciendo maletas para viajar hacia otro destino. Además el barco viaja mientras se duerme, con lo cual se gana tiempo.
* Todo incluido: el crucero no es barato, pero el hecho de que todos o casi todos los servicios que se ofrecen a bordo estén incluidos en el precio (salvo extras como bebidas, regalos, excursiones), lo convierte en uno de los productos más rentables para el cliente.
* Versatilidad: el crucero aglutina gran número de alicientes y atractivos turísticos: relax, diversión, aventura, cultura, ocio, juego compras, conocer gente…
* Adaptabilidad: aunque la edad media de los cruceristas estaba por encima de los 50 años, la media está bajando en los últimos años.
* Comodidad: el cliente sólo tiene que estar pendiente de llegar a puerto antes de que el barco zarpe. La programación del viaje está resuelta.
* Seguridad: los casos de accidentes son muy escasos.
* Idioma: el personal de cruceros es bastante internacional y habla varios idiomas.

Factores adicionales que han potenciado el turismo de cruceros en los últimos años:

* Internet: las nuevas tecnologías han permitido acercar el producto crucerístico al cliente, facilitándole toda la información (características del barco, recorrido, precios, etc.) e incluso la posibilidad de reservar plaza desde casa. No obstante, todavía son un pequeño porcentaje los que eligen realizar las reservas a través de internet.
* Alimentación sana y a buen precio.
* El factor humano: el personal a bordo de un crucero suele ser personal cualificado, con un alto nivel de preparación para ofrecer cortesía y educación. Los idiomas son también un aspecto muy importante.

La comercialización del producto crucero en ECUADOR se realiza casi en su totalidad a través de las agencias de viaje.

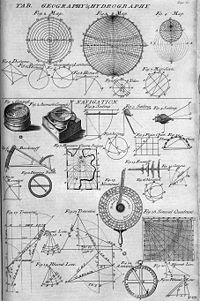
**[](http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Table_of_Geography_and_Hydrography,_Cyclopaedia,_Volume_1.jpg)1.3 HISTORIA DE LA NAVEGACION**

Tabla de geografía, hidrografía y navegación, de la [Cyclopaedia](http://es.wikipedia.org/wiki/Cyclopaedia) de 1728.

La **navegación marítima** es el [arte](http://es.wikipedia.org/wiki/Arte) y la [ciencia](http://es.wikipedia.org/wiki/Ciencia) de conducir una [embarcación](http://es.wikipedia.org/wiki/Embarcaci%C3%B3n) del [punto de zarpe](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Punto_de_zarpe&action=edit&redlink=1) al [punto de arribo](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Punto_de_arribo&action=edit&redlink=1), eficientemente y con responsabilidad. Es arte por la destreza que debe tener el navegante para sortear los peligros de la navegación, y es ciencia porque se basa en conocimientos físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, astronómicos, etc. La navegación puede ser superficial o submarina.

**Historia**

La navegación costera fue practicada, a no dudar, desde la más remota antigüedad. Los [fenicios](http://es.wikipedia.org/wiki/Fenicios) fueron los primeros que navegaron por alta mar al remo y a la vela, guiándose por el [sol](http://es.wikipedia.org/wiki/Sol) durante el día, y por la [Estrella Polar](http://es.wikipedia.org/wiki/Estrella_Polar) durante la noche. Consta que llegaron hasta el Sur de la costa occidental de África y hasta [Inglaterra](http://es.wikipedia.org/wiki/Inglaterra), pero es más que dudoso que cruzaran el Océano Atlántico y abordaran [Brasil](http://es.wikipedia.org/wiki/Brasil) o las costas del [golfo de](http://es.wikipedia.org/wiki/Golfo_de_M%C3%A9xico) [México](http://es.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9xico) como algunos afirman. Los fenicios enseñaron la navegación a los griegos, quienes no tardaron en igualarles.

El conocimiento de la [brújula](http://es.wikipedia.org/wiki/Br%C3%BAjula) transmitido a los europeos por los árabes (quienes lo habían obtenido de los chinos) permitió los largos viajes desde el [siglo XIV](http://es.wikipedia.org/wiki/Siglo_XIV). En [1492](http://es.wikipedia.org/wiki/1492), [Colón](http://es.wikipedia.org/wiki/Col%C3%B3n) hizo contacto con [América](http://es.wikipedia.org/wiki/Am%C3%A9rica); en [1498](http://es.wikipedia.org/wiki/1498), [Vasco de Gama](http://es.wikipedia.org/wiki/Vasco_de_Gama) doblaba el [Cabo de Buena Esperanza](http://es.wikipedia.org/wiki/Cabo_de_Buena_Esperanza) para ir a las Indias; desde [1519](http://es.wikipedia.org/wiki/1519) a [1521](http://es.wikipedia.org/wiki/1521) la expedición comandada por el portugués [Fernando de Magallanes](http://es.wikipedia.org/wiki/Fernando_de_Magallanes) y luego por el español [Juan Sebastián Elcano](http://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Sebasti%C3%A1n_Elcano) (ambos al servicio de España) daba la vuelta al mundo.[]

**Técnicas de navegación marítima**

Son los métodos que se utilizan en navegación marítima, para dar solución a los cuatro problemas del navegante:

1. Determinar su **posición**.
2. Determinar el **rumbo**.
3. Determinar el **tiempo**, la **velocidad** y **distancia**, mientras dure el viaje.
4. Conocer la “profundidad” en la que se está navegando para no encallarse.

**Navegación costera**

Navegación y situación del buque por técnicas de posicionamiento basadas en la observación de [demoras](http://es.wikipedia.org/wiki/Demora_(n%C3%A1utica)) y distancias a puntos notables de la costa ([faros](http://es.wikipedia.org/wiki/Faro), [cabos](http://es.wikipedia.org/wiki/Cabo_(geograf%C3%ADa)), [boyas](http://es.wikipedia.org/wiki/Boya), etc.) por medios visuales ([taxímetros](http://es.wikipedia.org/wiki/Tax%C3%ADmetro_(n%C3%A1utica))), observación de ángulos horizontales (sextante) o métodos electrónicos (demoras de [radar](http://es.wikipedia.org/wiki/Radar) a [rácones](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Racon&action=edit&redlink=1),[] [transpondedores](http://es.wikipedia.org/wiki/Transpondedor), etc.).

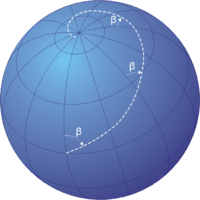
**Navegación por estima**

Navegación y situación del buque por medios analíticos, una vez tenidos en cuenta los siguientes elementos: situación inicial (So), [Rumbo](http://es.wikipedia.org/wiki/Rumbo) (s) llevados, ya sean Rumbos Verdaderos (Rv), Rumbos de Superficie (Rs) o Rumbos Efectivos (Re), [Velocidad](http://es.wikipedia.org/wiki/Velocidad) (es), así como los factores externos que han influido durante todo o una parte de la [derrota](http://es.wikipedia.org/wiki/Derrota), como por ejemplo el [Viento](http://es.wikipedia.org/wiki/Viento) ([Abatimiento](http://es.wikipedia.org/wiki/Abatimiento)) y/o la [Corriente](http://es.wikipedia.org/wiki/Corriente) (Dirección de la Corriente e [Intensidad Horaria](http://es.wikipedia.org/wiki/Intensidad_Horaria) de la Corriente). El punto resultante de los cálculos se denominada Situación de Estima, con su [latitud](http://es.wikipedia.org/wiki/Latitud) y [Longitud](http://es.wikipedia.org/wiki/Longitud) de [Estima](http://es.wikipedia.org/wiki/Estima) (le y Le). A este punto también se le conoce como [punto de fantasía](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Punto_de_fantas%C3%ADa&action=edit&redlink=1).

La navegación por estima tiene en cuenta una superficie muy pequeña del globo terrestre, y asume una aproximación al suponer la superficie plana; esta aproximación no es posible cuando se trata de determinar rumbos y distancias entre puntos muy distantes entre sí.

Se distinguen 2 tipos: La estima directa y la estima inversa. La estima directa se sustenta en 3 fórmulas básicas trigonométricas: A = Sen R x D; donde A = Apartamiento, R = Rumbo; D = Distancia. Diferencial de latitud = Cos R x D. Para el cálculo de la Diferencial de Longitud, necesitaremos la lm = Latitud de salida + Latitud de llegada / 2, siendo lm = latitud media. El Diferencial de Longitud = A/Coslm[[3]](http://es.wikipedia.org/wiki/Navegaci%C3%B3n_mar%C3%ADtima#cite_note-2)

**Navegación loxodrómica**

[](http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Loxodrome.png)

Loxodromia.

Navegación [loxodrómica](http://es.wikipedia.org/wiki/Loxodr%C3%B3mica) es la que se efectúa siguiendo un mismo rumbo; es decir, todos los meridianos son cortados con el mismo ángulo. En la proyección, que es con la que están construidas todas las cartas náuticas, una loxodromia se representa por una recta. Este tipo de navegación es útil para distancias no muy grandes, ya que ofrece la conveniencia de mantener un rumbo constante, pero no es la que ofrece la distancia más corta, por lo que no suele ser adecuado para grandes distancias.

**Navegación ortodrómica**

Es la que sigue la distancia más corta entre dos puntos; es decir, es la que sigue un círculo máximo. Para hacer los cálculos de rumbo y distancia entre dos puntos es necesario resolver un [triángulo esférico](http://es.wikipedia.org/wiki/Trigonometr%C3%ADa_esf%C3%A9rica) cuyos vértices son el origen, el destino y el polo.[]

**Navegación astronómica**

Es la navegación y situación del buque por técnicas de posicionamiento basadas en la observación de las [estrellas](http://es.wikipedia.org/wiki/Estrella) y demás [cuerpos celestes](http://es.wikipedia.org/wiki/Cuerpo_celeste). Las variables medidas para hallar la situación son: la altura angular observada de los astros sobre el horizonte, medida con el [sextante](http://es.wikipedia.org/wiki/Sextante) (antiguamente con el [astrolabio](http://es.wikipedia.org/wiki/Astrolabio) u otro instrumento), y el [tiempo](http://es.wikipedia.org/wiki/Tiempo), medido con el cronómetro.

Conceptualmente, el proceso no es complejo de entender. Sabiendo el momento de la observación, y con los datos contenidos en el almanaque náutico, es posible determinar las coordenadas astronómicas del astro observado. Sabiendo las coordenadas del astro observado y la altura sobre el horizonte con que fue observado, podemos deducir que la posición del observador está situada en un círculo cuyo centro está situado en el punto geográfico situado directamente bajo el astro. Cualquier observador situado en cualquier punto de ese círculo observará el astro con la misma altura sobre el horizonte. El observador puede saber por tanto que su posición está en algún punto de este círculo.

En la práctica, el proceso matemático, llamado de “reducción” de la observación, puede resultar complejo para los no iniciados. A la altura observada con el sextante, es necesario aplicarle una serie de correcciones para compensar la refracción atmosférica, paralaje y otros errores. Una vez hecho esto, es necesario resolver por métodos matemáticos y trigonométricos un [triángulo esférico](http://es.wikipedia.org/wiki/Trigonometr%C3%ADa_esf%C3%A9rica). Hay muchos métodos para hacer esto. Los métodos manuales utilizan tablas (trigonométricas, logaritmos, etc.) para facilitar los cálculos. La aparición, a finales del [siglo XX](http://es.wikipedia.org/wiki/Siglo_XX), de las calculadoras y computadoras electrónicas, facilitó grandemente el cálculo; pero la aparición del GPS, quitó importancia a la navegación astronómica, relegándola a un segundo plano como método alternativo en caso de fallo de la electrónica de abordo, o como hobby de interés científico.

**Navegación electrónica**

Es la navegación y situación del buque por técnicas de posicionamiento basadas en las ayudas obtenidas por los sistemas de posicionamiento global, como el [GPS](http://es.wikipedia.org/wiki/GPS), [GLONASS](http://es.wikipedia.org/wiki/GLONASS), o el futuro sistema espacial europeo [GALILEO](http://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_de_posicionamiento_Galileo). Es el sistema más extendido y de mayor facilidad de uso, a pesar de los errores que pueden derivarse.

**Navegación inercial**

Es la navegación y situación del buque, por medio de la integración de los datos ofrecidos por [acelerómetros](http://es.wikipedia.org/wiki/Aceler%C3%B3metro) y/o [giróscopos](http://es.wikipedia.org/wiki/Gir%C3%B3scopo) situados a bordo, que integran en complejos sistemas electrónicos las aceleraciones sufridas, que convertidas en velocidades (en los 3 ejes posibles de desplazamiento) y en función de los Rumbos observados, posibilitan la obtención de la posición.

**Iconografía**

Los antiguos navegaban bajo el emblema de [Isis](http://es.wikipedia.org/wiki/Isis) sosteniendo con ambas manos una vela hinchada. El presagio de una navegación feliz era el [delfín](http://es.wikipedia.org/wiki/Delf%C3%ADn) por lo cual vino su representación a ser el símbolo que llevaban todas las naves.

Más recientemente, la navegación se representó como una mujer coronada de popas de nave cuyos paños están agitados por los vientos. Apoya una mano en un timón y la otra tiene el instrumento de tomar altura. A sus pies, se ven la [ampolleta](http://es.wikipedia.org/wiki/Ampolleta), la brújula, el [tridente](http://es.wikipedia.org/wiki/Tridente) de Neptuno y las riquezas del comercio mientras que en el horizonte, terminado por un [faro](http://es.wikipedia.org/wiki/Faro) se divisa el mar surcado por naves que bogan a toda vela.[]

**Véase también**

* [Publicaciones náuticas](http://es.wikipedia.org/wiki/Publicaciones_n%C3%A1uticas)
* [Derrotero](http://es.wikipedia.org/wiki/Derrotero)
* [Práctico](http://es.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A1ctico)
* [Marina Mercante Venezolana](http://es.wikipedia.org/wiki/Marina_Mercante_Venezolana)

**Historia náutica**

**Concepto**

La navegación marítima es el [arte](http://www.monografias.com/Arte_y_Cultura/index.shtml) y [la ciencia](http://www.monografias.com/trabajos16/ciencia-y-tecnologia/ciencia-y-tecnologia.shtml) de conducir una embarcación del punto de zarpe al punto de arribo, eficientemente y con [responsabilidad](http://www.monografias.com/trabajos33/responsabilidad/responsabilidad.shtml). Es arte por la destreza que debe tener el navegante para sortear los peligros de la navegación, y es [ciencia](http://www.monografias.com/trabajos10/fciencia/fciencia.shtml) porque se basa en conocimientos físicos, [matemáticos](http://www.monografias.com/trabajos55/historias-de-matematicos/historias-de-matematicos.shtml), oceanográficos, cartográficos, astronómicos, etc. La navegación puede ser superficial o submarina

**Navegación primitiva**

El ser humano ha navegado desde su pasado más remoto, aunque las [pruebas](http://www.monografias.com/trabajos12/romandos/romandos.shtml#PRUEBAS) directas más antiguas que nos han llegado de ello correspondan al Mesolítico. A Australia se llegó hace más de 40.000 años desde la costa del Suroeste cruzando cortos tramos de los estrechos, y muchos homínido tuvieron que atravesar ríos caudalosos y mares muchos miles de años antes, con embarcaciones muy rudimentarias o simples troncos, pero llegaban al otro lado.

Para adentrarse algo más en el mar tendrían que utilizar troncos atados con cuerdas formando embarcaciones más sólidas, sin carecer tampoco de [riesgo](http://www.monografias.com/trabajos13/ripa/ripa.shtml). Algunas de estas embarcaciones fueron rescatadas de North Ferriby a orillas del Humber, y en ellas se [muestra](http://www.monografias.com/trabajos11/tebas/tebas.shtml) cómo sus constructores eran capaces de realizar naves hechas con tablas atadas entre sí, de 15 metros de eslora y una manga de más de 1,5 metros.

El tipo de navegación en aquellos tiempos se realizaba o bien por aguas interiores o bordeando la costa, intentando evitar el adentrarse en alta mar siempre que se podía. Lógicamente, también la época del año era importante, la mejor era el verano y, por las condiciones climáticas existentes, se desarrolló el [comercio](http://www.monografias.com/trabajos16/acto-de-comercio/acto-de-comercio.shtml), la navegación y difusión cultural de mejor forma en las zonas templadas, donde la mayor parte del año se podía navegar, es decir, a lo largo de todo el Mediterráneo.



**Navegación antigua**

En el siglo XVIII se produjeron una serie de innovaciones en la [construcción](http://www.monografias.com/trabajos35/materiales-construccion/materiales-construccion.shtml) y en las [técnicas](http://www.monografias.com/trabajos6/juti/juti.shtml) de navegación de los grandes bajeles. Las mejoras técnicas en la construcción permitieron incrementar el tamaño, los grandes navíos en línea llegaban a armar cien cañones. Las fragatas y bergantines, además de aumentar la capacidad, mejoraban en maniobrabilidad y [velocidad](http://www.monografias.com/trabajos13/cinemat/cinemat2.shtml#TEORICO). El [sistema](http://www.monografias.com/trabajos11/teosis/teosis.shtml) bélico, hacia final de siglo, pasa de tener una sola vela cuadrada en cada mástil, a tener varias.

Los grandes navíos como los últimos galeones y las primeras fragatas dejaban de aparejar las velas cebaderas (que van bajo el bauprés) y la latina del mástil de mesana (en catalán mituana) se cambiaba por la cangreja (cangrea).

Un elemento que mejoró la navegación fue la rueda del timón que permitía una más có[moda](http://www.monografias.com/trabajos37/la-moda/la-moda.shtml) y segura transmisión desde la cubierta a la pala del timón. Se mejoró la capacidad del casco, el rendimiento del aparejo, la velocidad y la maniobrabilidad, especialmente en las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del XIX.



En el Mediterráneo la vela básica continuó siendo la latina. “Els xabecs, les sageties, els llaüts i les barques” dominaban la navegación balear. Algunas embarcaciones como la tartana (embarcación menor de vela latina y con un solo palo) o los bergantines combinaban los dos tipos de aparejos (“rodó i llatí” o redondo y latino). Incluso una embarcación, el **pinc**, podía aparejar alternativamente en el mástil mayor una gran vela latina o dos cuadradas.

La embarcación más empleada eran los jabeques. Era una embarcación de tres palos y “botaló”, con el trinquete inclinado hacia proa y el mayor y la mesana “en candela” (dicho de los palos del buque y de otros objetos semejantes, en posición vertical). El más habitual era el aparejo con velas latinas, pero había también el “xabec rodó” (polacra – jabeque) que llevaba velas cuadras en el trinquete y mayor; el “xabec místic” con vela cuadra en el mayor y con cangreja y cuadra en el mesana. Una variedad del jabeque sería la **bergantina**, con tres velas cuadras en el mayor.

En el siglo XVIII se realizaron los primeros planos a [escala](http://www.monografias.com/trabajos6/dige/dige.shtml#evo) de las embarcaciones, se escribieron los primeros [tratados](http://www.monografias.com/trabajos11/dertrat/dertrat.shtml) de construcción naval y las primeras obras de cálculo, tras el descubrimiento del cronómetro y del octante que permiten calcular con precisión la posición del navío en la mar, determinando la longitud y la latitud, se desarrollaron las técnicas de navegación. La aparición de las primeras Escuelas de Náutica, aparte de la Casa de la Contratación y del Colegio de San Telmo de Sevilla, supusieron un paso importante en la difusión de conocimientos y en las técnicas de navegación. La [cartografía](http://www.monografias.com/trabajos11/cartuno/cartuno.shtml) también mejoró gracias a las exploraciones y [viajes](http://www.monografias.com/trabajos11/trabagenc/trabagenc.shtml) científicos que los países marítimos avanzados de la época organizaron.

**Navegación moderna**

Existe un documento de 1695 en el [Archivo](http://www.monografias.com/trabajos7/arch/arch.shtml) de Simancas en el cual hay constancia de una tentativa de 1543 por parte Blasco de Garay de propulsar la galera “Trinidad”, de 200 toneladas de desplazamiento, por medio de seis ruedas de palas movidas mediante una máquina de vapor. Sin embargo esta propuesta no obtuvo el apoyo financiero de la corona, y quedó relegada al olvido y hasta finales del siglo XVIII no existieron [máquinas](http://www.monografias.com/trabajos6/auti/auti.shtml) de vapores fiables y eficientes cuando se realizaron las primeras tentativas serias de propulsión naval por medio del vapor.

En 1707 Denis Papín diseñó un barco, movido por la [fuerza](http://www.monografias.com/trabajos12/eleynewt/eleynewt.shtml) del vapor, con la intención de realizar la travesía desde Kassel, a orillas de del Fulda, hasta Londres. En 1765 James Watt convirtió el [concepto](http://www.monografias.com/trabajos10/teca/teca.shtml) preexistente de la máquina de vapor atribuido usualmente a Thomas Newcomen, en un invento realmente eficaz, gracias a la incorporación del condensador externo. A partir de este momento se suceden las tentativas de conseguir aplicar la máquina de vapor como fuerza motriz de todos los [medios](http://www.monografias.com/trabajos14/medios-comunicacion/medios-comunicacion.shtml) de [transporte](http://www.monografias.com/trabajos/transporte/transporte.shtml) y en particular el más avanzado de la época: el barco.

En 1783 Claude François Jouffroy d’Abbans, Marqués de Jouffroy d’Abbans, dota el “Pyroscaphe” un barco de vapor de 45 metros de longitud, con ruedas con el que logra remontar la corriente del río Saona, desde Lyon a Santa Bárbara. No obstante, su condición noble le obliga a emigrar al estallar la [Revolución](http://www.monografias.com/trabajos10/era/era.shtml) francesa y finalmente murió arruinado en 1832.



En 1797 John Fitch realiza un intento de barco de vapor que ha de abandonar por falta de apoyo financiero.

En 1804 John Stevens desarrolla la aplicación de la máquina de vapor a una transmisión con hélices, teniendo claro que el futuro de la propulsión naval [mecánica](http://www.monografias.com/trabajos12/moviunid/moviunid.shtml) pasa por la utilización de éstas en lugar de las ruedas de paletas.

A finales de 1803, Robert Fulton lanzó al Sena un barco cuyo propulsor era una rueda con paletas, movida por una máquina de vapor, fue mal acogido en [Francia](http://www.monografias.com/trabajos4/revolfrancesa/revolfrancesa.shtml), y Fulton prosiguió sus [experimentos](http://www.monografias.com/trabajos10/cuasi/cuasi.shtml) en Estados Unidos, en 1807 bota su vapor “Clermont”. Fulton recorrió en él los 240 km que separan Nueva York de Albany surcando el río Hudson. Con este mismo barco, se establecería el primer [servicio](http://www.monografias.com/trabajos14/verific-servicios/verific-servicios.shtml) regular a vapor. Este vapor llevaba unas ruedas con paletas a ambos lados del casco, [diseño](http://www.monografias.com/trabajos13/diseprod/diseprod.shtml) que durante un [tiempo](http://www.monografias.com/trabajos901/evolucion-historica-concepciones-tiempo/evolucion-historica-concepciones-tiempo.shtml) se extendió mucho. A estos buques se les conocería como “vapor de ruedas” y muchos llevaban mástiles con velas al mismo tiempo. Este tipo de barco de vapor tendría mucho [éxito](http://www.monografias.com/trabajos15/llave-exito/llave-exito.shtml) en la navegación fluvial, ya que necesitaban poco calado, aunque como inconveniente aumentan de forma considerable la anchura de los barcos, ejemplos de este tipo de nave son los famosos vapores de ruedas que circularon por el Misisipí, ejemplos de este tipo de vapor en [España](http://www.monografias.com/trabajos6/hies/hies.shtml) fueron el vapor de ruedas Colón, el Pizarro y el Blasco de Garay.

En 1824 Sadi Carnot publica sus trabajos sobre el segundo principio de la [termodinámica](http://www.monografias.com/trabajos34/calor-termodinamica/calor-termodinamica.shtml) lo que supone el despegue definitivo de la propulsión a vapor.

**Navegación contemporánea**

El siglo XX uno de los avances tecnológicos producidos a finales del siglo XIX fue el [desarrollo](http://www.monografias.com/trabajos12/desorgan/desorgan.shtml) de la turbina compuesta de vapor, inventada por el británico Charles A. Parsons y adaptada para su uso naval en 1897. En 1903, el Wandal, un paquebote del Volga, fue el primer buque propulsado por un [motor](http://www.monografias.com/trabajos10/motore/motore.shtml) diesel.

El barco danés Selandia, que entró en servicio en 1912, fue el primer buque marítimo de motor.

Después de la I [Guerra Mundial](http://www.monografias.com/trabajos7/mundi/mundi.shtml) se efectuaron avances significativos, especialmente en el perfeccionamiento de la propulsión turboeléctrica. Durante la II [Guerra](http://www.monografias.com/trabajos11/artguerr/artguerr.shtml) Mundial, la [soldadura](http://www.monografias.com/trabajos13/elproces/elproces.shtml) sustituyó a los remaches en la [construcción](http://www.monografias.com/trabajos35/materiales-construccion/materiales-construccion.shtml) naval.

El 22 de mayo de 1958 comenzó en Camden (Nueva Jersey) la construcción del primer barco de propulsión nuclear para pasajeros y carga, el Savannah, que fue botado en 1960. En 1962 fue vendido a [una empresa](http://www.monografias.com/trabajos11/empre/empre.shtml) privada para su uso comercial experimental, pero resultó un fracaso financiero

**Rutas comerciales**

La mayoría de los barcos utiliza un número relativamente pequeño de rutas oceánicas principales: la del Atlántico Norte, entre [Europa](http://www.monografias.com/trabajos10/geogeur/geogeur.shtml) y el este de [América](http://www.monografias.com/trabajos15/bloques-economicos-america/bloques-economicos-america.shtml) del Norte; la ruta del Mediterráneo a [Asia](http://www.monografias.com/trabajos14/asia/asia.shtml), a través del canal de Suez; la ruta del canal de [Panamá](http://www.monografias.com/trabajos10/lepan/lepan.shtml), que une Europa y la costa oriental de América con las costas occidentales de América y con Asia; la ruta sudafricana, que une Europa y América con [África](http://www.monografias.com/trabajos55/africa/africa.shtml); la ruta americana, entre Europa y América del Norte y América del Sur; la ruta del Pacífico Norte, que une el oeste de América con Australia, Nueva Zelanda, Indonesia y el sur de Asia. La antigua ruta del cabo de Buena Esperanza, descubierta por el portugués Vasco da Gama y acortada con la apertura del canal de Suezia, ha vuelto a ser usada por los petroleros gigantes que viajan del golfo Pérsico a Europa y América. Muchas rutas más cortas, algunas de ellas costeras, también son muy transitadas.

**Navegación costera**

Técnicamente, la navegación costera es la realizada a menos de 20 millas de la costa; en la práctica, sin embargo, las rutas de navegación se extienden a una distancia mayor por razones de [economía](http://www.monografias.com/trabajos54/resumen-economia/resumen-economia.shtml) y [seguridad](http://www.monografias.com/trabajos/seguinfo/seguinfo.shtml). Según la restricción conocida como cabotaje, muchos países sólo permiten el [comercio](http://www.monografias.com/trabajos16/acto-de-comercio/acto-de-comercio.shtml) costero a los barcos de bandera propia. En varios países europeos pequeños no se aplica esta restricción y son frecuentes los [viajes](http://www.monografias.com/trabajos11/trabagenc/trabagenc.shtml) cortos internacionales. Una característica especial de la navegación costera en [Estados Unidos](http://www.monografias.com/trabajos7/esun/esun.shtml) es el comercio entre la costa del Pacífico y las costas del Atlántico y del golfo de Florida. Los barcos dedicados a ese comercio navegan por alta mar y utilizan el canal de [Panamá](http://www.monografias.com/trabajos53/mes-patrio-panama/mes-patrio-panama.shtml); sin embargo, están cubiertos por las [leyes](http://www.monografias.com/trabajos4/leyes/leyes.shtml) de cabotaje. En la navegación costera y de distancias cortas se utilizan frecuentemente barcos especiales, como transbordadores de automóviles o de trenes.

**EMBARCACIONES**

**Evolución**

Un barco o barca es cualquier construcción cóncava y fusiforme, de [madera](http://www.monografias.com/trabajos15/transformacion-madera/transformacion-madera.shtml), metal u otro material, capaz de flotar en [el agua](http://www.monografias.com/trabajos14/problemadelagua/problemadelagua.shtml) y que se utiliza como medio de transporte. Barco, por consiguiente, es un término genérico con el que podemos referirnos tanto a una ligera canoa como a un imponente portaaviones. No obstante, siendo estrictos con esta definición, una balsa formada con maderos o troncos unidos no se considera una embarcación (es una plataforma flotante). Aquellos barcos con una o varias cubiertas, cuyo tamaño, solidez o fuerza es adecuado para actividades marítimas importantes, reciben el nombre de buques.

**Embarcación primitiva**



Después de que [el hombre](http://www.monografias.com/trabajos15/fundamento-ontologico/fundamento-ontologico.shtml) descubriese que su cuerpo se sostenía sobre un tronco, se le ocurrió unir dos o más troncos para formar una balsa como transporte. Podemos decir que la primera embarcación propiamente dicha fue la canoa. De debe al la Edad de Piedra, y la construían ahuecando un tronco y como medio de impulso se usaban remos cortos. Después se recubrieron de [tejidos](http://www.monografias.com/trabajos5/lacel/lacel.shtml) impermeables y tras esto se construyeron utilizando planchas de madera, atadas o cosidas entre sí, o sujetas con clavijas a una armadura interna. Pronto fue descubierto que si se les ponían velas a los barcos, éstos se movían más rápido impulsados por el viento. Estas velas probablemente en un principio eran de juncos entretejidos o pieles. Los egipcios fueron los primeros constructores de barcos de los que se tiene noticia. Hace al menos cinco mil años que los fabricaban para navegar por el Nilo y más tarde por el Mediterráneo.

Otro pueblo de gran importancia fueron los [fenicios](http://www.monografias.com/trabajos36/fenicios/fenicios.shtml), grandes mercaderes colonizadores. Exploraron la cuenca mediterránea occidental, llegaron a las islas británicas y quizá navegaron alrededor de [África](http://www.monografias.com/trabajos10/pafric/pafric.shtml). Los mástiles de sus naves se hacían con cedros del Líbano. Los costados, muy altos, tenían dos hileras de remos a cada lado, por ello recibieron el nombre de birrenes. Además también tal vez inventaron el trirreme, con tres hileras de remos. Fueron los griegos quienes la desarrollaron. Tenía una vela cuadrada de tejido o [cuero](http://www.monografias.com/trabajos36/curtido-de-cuero/curtido-de-cuero.shtml); pero sobre todo en los combates, se fiaban de los remos. Algunas tenían ciento sesenta bogadores. Los buques mercantes griegos, más grandes y anchos que los de guerra, empleaban mucho más las velas que los remos.

**Embarcación moderna**

Durante los siglos XV y XVI aparecieron muchos tipos de naves: carracas, carabelas, pinazas, saicas, galeones, etc. El uso de la [brújula](http://www.monografias.com/trabajos37/brujula/brujula.shtml) se generalizó y posibilitó los viajes cada vez más largos. Se construyeron buques de unas mil toneladas. Pero eran sorprendentemente pequeños los que ocupaban los exploradores.

Dos innovaciones revolucionaron el diseño de los barcos: la propulsión por vapor y la construcción con [hierro](http://www.monografias.com/trabajos/metalprehis/metalprehis.shtml). En 1860 los vapores de cascos metálicos ganaban rápidamente terreno a los veleros de madera.



El casco de hierro: Ya en 1777 los constructores de naves habían probado los cascos de hierro. Se creyó que flotarían. Hubo quejas de sus efectos en la brújula, lo que era cierto, porque el hierro desviaba su aguja del verdadero norte. La dificultad se superó en la década de 1830 cuando los navegantes idearon la forma de corregir el error del compás.

Los trasatlánticos anteriores eran, en realidad veleros a los que se habían adicionado [motores](http://www.monografias.com/trabajos10/motore/motore.shtml) de vapor. No pasaría mucho tiempo antes de que se construyera un vapor auténtico. La quilla del barco en cuestión el Great Western, vapor de ruedas de paletas de sesenta y seis metros de eslora se colocó en [Inglaterra](http://www.monografias.com/trabajos6/laerac/laerac.shtml) a fines de la década de 1830. Lo diseñó el ingeniero Isambard K. Brunel. En 1838 el Great Western entró en el puerto de Nueva York con ciento cincuenta y dos pasajeros a los catorce días de haber zarpado de Bristol (Inglaterra). Su [velocidad](http://www.monografias.com/trabajos13/cinemat/cinemat2.shtml#TEORICO) media fue de ocho nudos. No había sido el primer vapor en cruzar el Atlántico. La víspera de su llegada, uno más pequeño, el Sirius, había aparecido en el mismo puerto. Había zarpado antes que el Grear Western, y tardó dieciocho días en llegar desde Irlanda.

**TIPOS DE EMBARCACIONES**

**Buque de carga general**



El buque de carga general se ha adaptado con sus bodegas a [productos](http://www.monografias.com/trabajos12/elproduc/elproduc.shtml) forestales, siderúrgicos o cargas masivas que hace antieconómico el [empleo](http://www.monografias.com/trabajos36/teoria-empleo/teoria-empleo.shtml) de contenedores.

Se transporta carga de todo tipo, generalmente paletizada, también pueden llevar contenedores sobre cubierta.

En la actualidad las bodegas de los buques de carga general tiende a construirse de forma prismática para facilitar las [operaciones](http://www.monografias.com/trabajos6/diop/diop.shtml) de carga , descarga y estiba eliminando los espacios fuera de boca escotilla que retrasan la operación de arrumaje y trincado.

**Petrolero**

El superpetrolero AbQaiq puede transportar hasta 2 millones de barriles de crudo a bordo.

Un petrolero es un barco diseñado para el transporte de crudo o productos derivados del [petróleo](http://www.monografias.com/trabajos10/petro/petro.shtml#pe). Actualmente casi todos los petroleros en construcción son del tipo de doble casco en detrimento de los más antiguos diseños de un solo casco (monocasco) debido a que son menos sensibles a sufrir daños y provocar vertidos en [accidentes](http://www.monografias.com/trabajos12/higie/higie.shtml#tipo) de colisión con otros buques o embarrancamiento.

A partir de este tipo de barcos, surgió el superpetrolero, de mayor capacidad de carga, y destinado al transporte de crudo desde Medio Oriente alrededor del Cuerno de África. El superpetrolero Knock Nevis es la embarcación más grande del mundo

**Buque de carga**



Un buque de carga es cualquier tipo de nave o barco utilizados para transportar mercancías, [bienes](http://www.monografias.com/trabajos16/configuraciones-productivas/configuraciones-productivas.shtml) y [materiales](http://www.monografias.com/trabajos14/propiedadmateriales/propiedadmateriales.shtml) desde un puerto a otro. Otros nombres por los que se conoce a este tipo de barco son navío cargo, navío de comercio o sencillamente carguero. En otras [lenguas](http://www.monografias.com/trabajos910/las-fuentes-escritas/las-fuentes-escritas.shtml), como por ejemplo en [inglés](http://www.monografias.com/trabajos16/manual-ingles/manual-ingles.shtml), se designa con la palabra «cargo» tanto al navío como a la carga que transporta. En Melanesia y Polinesia, la llegada de los navíos europeos dio lugar a los llamados cultos cargo.

Miles de buques de carga atraviesan los mares y océanos del mundo cada año y soportan el peso de la mayor parte del comercio internacional. Los buques de carga normalmente están diseñados específicamente para esa tarea, y están equipados con grúas u otros mecanismos para facilitar la carga y descarga. Pueden ser de muy diversos tamaños. En la actualidad suelen estar construidos de [acero](http://www.monografias.com/trabajos10/hidra/hidra.shtml#fa), y salvo algunas excepciones su vida media es de entre 25 y 30 años antes de ser desmantelados.

**BARCOS RECREATIVOS Y TURÍSTICOS**

**Barco de pasajeros**



Barco de pasajeros es la nave específicamente diseñada para el transporte, generalmente colectivo, de pasajeros. Según la duración del viaje y el propósito general para el que es construido, el barco puede tener muchas instalaciones, llegando a los grandes barcos de crucero.

Su [historia](http://www.monografias.com/Historia/index.shtml) se remonta miles de años en la antigüedad, pero no fue sino hasta comienzos del siglo 20 cuando inició la llamada era dorada de los trasatlánticos, con la construcción de los barcos Lusitania y mauretania, que impusieron nuevos estándares debido a su tamaño, el lujo de los interiores y su velocidad, y la inclusión de nuevas tecnologías, como [energía](http://www.monografias.com/trabajos29/energia/energia.shtml) y [luz](http://www.monografias.com/trabajos5/natlu/natlu.shtml) eléctrica.

**Ferry crucero**

Un Ferry crucero es un navío que combina las características de un crucero de placer. Muchas personas viajan en estos barcos para tener una experiencia de crucero, estando unas cuantas horas en el puerto de destino, mientras que otros los usan como medios de transporte.

El tráfico de ferry cruceros está mayormente concentrado en los mares de Europa del Norte, especialmente en el Mar Báltico y el Mar del Norte. Además, barcos similares cruzan el Canal de la Mancha, como también el Mar de Irlanda, el Mediterráneo, y el Atlántico Norte. Algunos ferry cruceros también circulan en [China](http://www.monografias.com/trabajos13/cultchin/cultchin.shtml) y Australia.

**Yate**



Un Yate (del holandés Jacht) es una embarcación de recreo, es decir, para el uso y disfrute únicamente lúdico, construida respetando el principio de [Arquímedes](http://www.monografias.com/trabajos32/pascal-arquimedes-bernoulli/pascal-arquimedes-bernoulli.shtml) para mantenerse en la superficie del [agua](http://www.monografias.com/trabajos14/problemadelagua/problemadelagua.shtml). Su propulsión puede ser:

A motor, con uno o varios motores que pueden ser fueraborda o integrados en el casco de la nave.

A vela. Realmente, el término Yate se puede aplicar a cualquier embarcación de recreo, pero se utiliza específicamente para referirse a las embarcaciones de recreo de más categoría. Es decir, aquellas de mayor eslora, mayor potencial deportivo (cruceros de regata), o mayores [prestaciones](http://www.monografias.com/trabajos15/cumplimiento-defectuoso/cumplimiento-defectuoso.shtml#INCUMPL) en cuanto a cabinas, cubiertas, y elementos accesorios.

**Barcos de guerra**



Un crucero es un buque de guerra, aunque dependiendo del contexto el término puede hacer referencia a un viaje de placer en un barco de lujo.

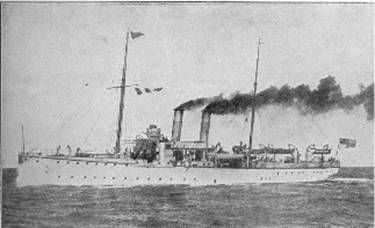
Actualmente es el buque de mayor tamaño disponible en las armadas modernas (exceptuando los portaaviones), con desplazamientos de 10.000

**Porta aviones**

Un portaaviones es un buque de guerra capaz de transportar y operar aviones, que sirve como base móvil para aviones de combate o reconocimiento.

Durante la Primera Guerra Mundial algunas de las grandes potencias comprendieron la importancia estratégica de disponer de aviación embarcada para enfrentarse a [conflictos](http://www.monografias.com/trabajos55/conflictos/conflictos.shtml) en territorios alejados del territorio nacional o en territorios nacionales de ultramar en los que no era posible disponer de medios aéreos de importancia por motivos económicos o logísticos.

**Cañonero**



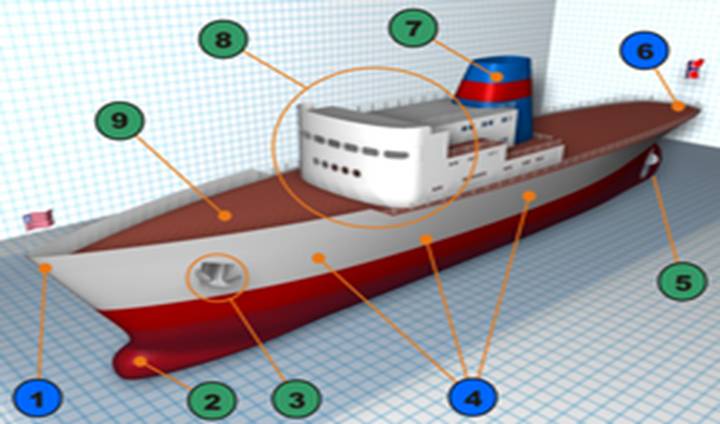
Un cañonero es un barco que lleva uno o más cañones. El término es algo amplio, y la connotación generalmente ha cambiado con el curso de los años.

En la época de la vela, un cañonero era un pequeño buque generalmente de cubierta (barco) corrida que llevaba un solo cañón. Un cañonero podría llevar uno o dos mástiles o ser accionados únicamente a remo. Algunos tipos de cañoneros llevaron dos cañones, o bien montaron un número de cañones giratorios en los pasamanos. Las ventajas sobre este tipo de cañonero eran que él de un solo cañón, este podía ser más pesado (por ejemplo un 32 libras) y que el barco podía maniobrar en aguas poco profundas, donde resultaba difícil la navegación para naves más grandes.

Una sola andanada de una fragata demolería a un cañonero, pero una fragata que hiciera frente a media docena de cañoneros en un estuario probablemente sería dañada de seriedad antes de que pudiera hundirlos a todos.

**ESTRUCTURAS**

**Partes de un buque**



**Partes básicas de una embarcación. 1. Proa. 2. Bulbo de Proa. 3. Ancla. 4 Costado de Babor. 5. Hélice. 6. Popa. 7. Chimenea. 8. Superestructura. 9. Cubierta.**

Un buque para [poder](http://www.monografias.com/trabajos35/el-poder/el-poder.shtml) navegar debe poseer flotabilidad lo cual exige que su [estructura](http://www.monografias.com/trabajos15/todorov/todorov.shtml#INTRO) sea impermeable al agua y resistente para soportar los esfuerzos a que estará sometida, lo que le proporciona esta impermeabilidad y [resistencia](http://www.monografias.com/trabajos10/restat/restat.shtml) es la [calidad](http://www.monografias.com/trabajos11/conge/conge.shtml) y forma de su casco.

* Casco: es el envoltorio impermeable de la nave. Debe tener una forma tal que favorezca su velocidad y le proporcione las mejores cualidades marineras para la navegación. La proa es la parte anterior del casco y la popa la parte posterior. Estribor y babor son respectivamente, las partes derecha e izquierda del buque suponiendo al observador mirando hacia la proa.
* Cuaderna maestra: es la sección vertical transversal del casco de área máxima.
* Cuadernas: son las piezas curvas que se afirman a la quilla en forma perpendicular a esta. Sirven para dar forma al buque y sostener los forros.
* Línea de flotación: intersección del plano de nivel libre del agua con la superficie exterior del casco.
* Obra viva: es la parte sumergida del casco.
* Obra muerta: es la parte emergente del casco y cuyas superficies laterales se llaman costados.
* Quilla: pieza longitudinal que corre de proa a popa en la parte más baja del buque, sirviendo de ligazón entre las cuadernas.
* Roda y codaste: piezas fundidas que en prolongación de la quilla forman los extremos del buque a proa y a popa respectivamente.
* Forro exterior**: es la parte exterior del casco, formado por tablones o planchas, según el buque sea de madera o hierro.**
* Calafatear: es la operación de impermeabilizar o hacer estanco el casco.
* Cubiertas: son las superficies horizontales que dividen el interior del buque en el sentido de su altura.
* Baos: son piezas transversales que complementan las cuadernas y sirven para sostener a las cubiertas.
* Castillo: es la superestructura de proa.
* Combés: es la superestructura que se encuentra en el centro del buque.
* Alcázar: la superestructura que se encuentra en la popa.
* Bodega: espacio interior de una nave, bajo la cubierta principal.
* Sentina: zona más baja de la bodega donde llegan las aguas que puedan haber penetrado en ella.
* Escotilla: aberturas practicadas en las cubiertas, que sirven para comunicarlas y dar pasó a la luz y al [aire](http://www.monografias.com/trabajos/aire/aire.shtml).
* Brazola: brocal que rodea a la escotilla para impedir la caída de agua y objetos al interior del buque.
* Fogonaduras: son las aberturas de las cubiertas por donde atraviesan los palos.
* Puntales: son los refuerzos de los baos en sentido vertical.
* Mamparos: longitudinales o transversales, subdividen el casco en varios compartimientos, aumentando su rigidez y resistencia.
* Mamparo estanco: aquellos que se cierran herméticamente, mediante puertas estancas, que impiden que el agua se comunique entre ellos en caso de avería.
* Doble fondo: consiste en colocar un segundo forro interior entre las cuadernas, dividiendo en celdas el fondo de la nave.
* Coferdams: empleados en los buques de guerra. Son especies de largos cajones que protegen el casco en caso de una vía de agua.
* Escobenes: agujeros practicados en la roda que permiten el paso de la cadena del ancla.
* Ancla: elemento que, lanzado al fondo del mar, se agarra en él gracias a sus uñas, manteniendo la nave fija en su lugar de fondeo.
* Cabrestante: maquinaria que sirve para izar la cadena del ancla y trabajar con los cabos de a bordo. Ejerce grandes esfuerzos.
* Bita: columnas de hierro firmes a la cubierta donde se toman vuelta los cabos, alambres y cadenas que que se utilizan a bordo.

**Lados**

* Proa Parte delantera.
* Popa Parte trasera.
* Estribor Lado derecho mirando de popa hacia proa.
* Babor Lado izquierdo mirando de popa hacia proa.

CAPITULO II

**2.1 EVOLUCIÓN DEL TURISMO DE CRUCEROS**

El fenómeno del turismo de cruceros se originó gracias a la unión de la industria del ocio y del transporte marítimo de viajeros.

En el siglo XIX se desarrolló un importante tráfico de pasaje intercontinental (principalmente entre Europa y América) como consecuencia del fenómeno migratorio que en aquel entonces se dio.

Así, en un crucero coexistían dos tipos de pasajeros; el de pasaje (por necesidad) y el turista (por placer).

A partir de la década de los 60 comienzan a aparecer los barcos diseñados única y exclusivamente para el turismo crucerista. Es entonces cuando surgen las principales compañías modernas: Norwegian Cruise Line, Carnival, Royal Caribbean Cruise Line o Princess.

En las últimas décadas, el turismo de cruceros ha crecido a un ritmo espectacular; de hecho, es el subsector del turismo que más ha crecido.

Los cruceros han cambiado de orientación, evolucionando desde el concepto de mero transporte marítimo hacia un enfoque turístico, y también adecuándose a las necesidades de la demanda.

Un factor importante en la estrategia de las compañías de cruceros destinados al turismo de masas ha sido comercializar sus propios barcos como destinos turísticos, es decir, lo que se vende como principal destino es el barco en sí, no los puertos que visita. Es por ello, que los barcos son cada vez más grandes, más atractivos y con mayor nivel y volumen de actividades internas.

Las tendencias actuales de la industria de cruceros apuntan hacia un proceso de globalización del sector. El auge y la transformación experimentada han provocado la creación de organismos de tipo asociativo.

En 1972 se crea la “Florida Caribbean Cruise Association” (FCCA), que representa a 12 miembros de las compañías de cruceros en La Florida, el Caribe y América Latina, constituyéndose como símbolo de unidad entre la industria de cruceros de toda América. Su misión ha sido promover el crecimiento y desarrollo de la industria de cruceros de forma que beneficie de manera colectiva tanto a los destinos como a las compañías de cruceros.

En 1975 se creó en EEUU la “Cruise Lines International Association” (CLIA), con el fin de proporcionar un foro en el cual las compañías relacionadas con el marketing de los cruceros de pasajeros en EEUU y Canadá pudieran reunirse, discutir problemas de interés general, y desarrollar políticas de común acuerdo.

A raíz de esta primera asociación, surgieron otras como: Cruisse Europe, Cruise Industry Association of British Columbia, Passenger Shipping Association, Asociación de Cruceros de Florida-Caribe, etc.

Las asociaciones regionales han desempeñado un papel muy importante a la hora de canalizar la cooperación entre los puertos clave en asuntos como el marketing o la seguridad.

La globalización del sector de los cruceros ha llevado también a una mayor internacionalización de la propiedad, y ha favorecido el proceso de concentraciones en el sector, reduciéndose notablemente el número de operadores. Es por ello, que el número de adquisiciones, fusiones y quiebras en el sector ha sido muy intenso en las últimas dos décadas.

La globalización elimina las tradicionales limitaciones –ya sean físicas, culturales o políticas- impuestas por las condiciones geográficas de un país o un área en concreto. El Caribe es un claro ejemplo de ello, puesto que el 100% de las compañías que allí operan son de países no caribeños. Estas compañías tienen un control cada vez mayor sobre sus lugares de destino, siendo algunos de dichos destinos propiedades de las propias compañías cruceristas.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Principales compañías del mundo. 2006 Compañías** | **Origen** | **Nº de**  **Barcos** | **Nº de Pasajeros** | **Cuota de mercado** |
| Carnaval Corporation | EEUU | 58 | 94.583 | 33,5% |
| Royal Caribbean Cruises | EEUU | 31 | 65.054 | 23,4% |
| P&O Princesa Group | EEUU | 23 | 43.022 | 12,9% |
| Star Cruises | Malasia | 16 | 24.930 | 12,3% |

Las compañías de cruceros más importantes del mundo se encuentran en

Norteamérica

También Estados Unidos ha sido el principal emisor a nivel mundial, desde los inicios de la actividad de cruceros. En la actualidad, dicho mercado continúa creciendo (tasa anual media del 8,1% entre 1980 y 2003)

|  |  |
| --- | --- |
| **Países emisores por nº de cruceristas. 2004 Países líderes** | **Nº cruceristas\*** |
| Estados Unidos | 9.200.000 |
| Gran Bretaña | 1.000.000 |
| Alemania | 450.000 |
| Italia | 325.000 |
| Canadá | 320.000 |
| Francia | 315.000 |
| España | 250.000 |
| Japón | 235.000 |
| Total Mundial | 13.000.000 |

**2.2 LAS GRANDES RUTAS DE CRUCEROS**

La oferta de destinos cruceristas se ha desarrollado y ampliado mucho en los últimos años, evolucionando los ya existentes y creando nuevos. Las zonas del mundo con más actividad crucerista son:

**El Caribe**

Constituye el primero de los mercados receptores del turismo crucerista, principalmente por el atractivo que representan su clima cálido y soleado, sus espectaculares playas y sus interesantes excursiones. Esta posición como destino de cruceros número uno se debe fundamentalmente a su cercanía respecto al mercado emisor de cruceristas más importante: EEUU.

No obstante, los gobiernos locales de los países caribeños han de tomar medidas para preservar tanto el patrimonio histórico como el natural. Países como Bahamas reflejan un importante aumento del turismo crucerista recibió 3,4 millones de pasajeros en 2004 lo que contrasta con la población residente, poco más de 300.000 habitantes. El crecimiento sostenible es fundamental para preservar el ecosistema local, y en consecuencia también para mantener la calidad en los cruceros ofertados.

Un fenómeno negativo que se está dando en algunos de los destinos existentes en El Caribe, es el “encapsulamiento” de los pasajeros de cruceros (y de sus dólares). Así, cada vez más compañías cruceristas crean clubes privados en los puntos de destino, que nada tienen que ver con el entorno real de la isla. Crean además su propia infraestructura de hoteles y locales de ocio, con lo que el dinero generado por el alquiler de equipos de buceo, embarcaciones, venta de bebidas o de recuerdos va a parar a manos de las compañías de cruceros y no a manos de empresas locales.

En cambio, dichos países sí que se ven perjudicados por el aumento de la actividad turística que está poniendo en peligro sus playas o sus selvas vírgenes. Países como la República Dominicana, Bahamas, Barbados o Granada se ven especialmente afectados por este fenómeno.

Para darnos cuenta de la importancia que el turismo de cruceros tiene en los países del área del Caribe, hablaremos de México, primer receptor mundial de cruceros turísticos. El turismo de cruceros genera en México 50.000 empleos directos cada año. Además, las compañías crucerísticas invierten entre 200 y 400 millones de dólares en promocionar México, dentro del sector de cruceros. El turismo de cruceros representó en 2004 el 35% del turismo total en Méjico.

México recibe cruceros por ambas costas (atlántica y pacífica), pero es la atlántica –correspondiente al mar Caribe- la que acumula un mayor número de cruceros turísticos, con un 60% del total.

**Alaska**

En los últimos años se ha producido un significativo incremento de los cruceros a esta zona de Norteamérica. Los paisajes naturales vírgenes y las expectativas de que los paisajes de hielo y nieve puedan desaparecer debido al cambio climático, se han convertido en un atractivo importante para el turista, sobre todo el estadounidense. El hecho de que Alaska pertenezca a Estados Unidos supone también una ventaja para los turistas de este país.

**Mediterráneo**

En los últimos años ha pasado de ser el segundo destino de cruceros en el mercado mundial a la sexta posición, debido al fuerte aumento de la demanda de otros destinos como Alaska, Bahamas, Bermudas y Hawái. Destaca por su buen clima, y sobre todo por su riqueza histórica y diversidad cultural. Es por ello que el Mediterráneo atrae, tanto al turismo de sol y playa como al turismo cultural. La temporada de cruceros por el mediterráneo se extiende desde marzo hasta finales de noviembre principalmente.

Como hemos dicho anteriormente, la diversidad de culturas es muy grande y se pueden encontrar lugares muy distintos en distancias relativamente cortas.

Las rutas por el Mediterráneo se extienden por dos zonas principalmente;

* El Mediterráneo occidental, que comprende países como España, Italia, Francia, Marruecos o Túnez.
* El Mediterráneo oriental, con países como Grecia, Mar Egeo, Turquía o Egipto y Mar Negro, entre otros.
* Itinerarios por todo el mar Mediterráneo.

En los últimos años, se ha incrementado mucho el número de cruceros turísticos recibidos en destinos como Barcelona, Estambul o Roma.

En el futuro, se prevé el desarrollo de nuevas rutas de cruceros en el Mar Negro, el cual posee atractivos tanto culturales como históricos, si bien todavía no ha desarrollado su infraestructura turística y portuaria. Además, a diferencia de la tradicional temporada que se extendía desde los últimos días de primavera a comienzos de otoño, algunos gestores de líneas de cruceros están comenzando a apostar para que los pasajeros puedan durante todo el año visitar por lo menos algunas partes del Mediterráneo.

**Mar del norte y Mar Báltico**

Son generalmente cruceros estivales cuyos principales atractivos son los fiordos noruegos y el Sol de Medianoche, combinándolo con las capitales del norte de Europa. La duración va de 7 a 15 días.

**Asia**

La zona asiática experimentó un notable crecimiento de la actividad crucerista en la década de los noventa, y ha continuado con dicha tendencia en los últimos años. Dicho aumento de la actividad crucerista ha sido protagonizado mayoritariamente por pasajeros asiáticos.

Se han realizado numerosas inversiones en infraestructuras, mejorando los puertos, y acondicionando las ciudades y lugares de interés al turismo. En lugares como Singapur, Malasia o Tailandia han aumentado mucho el número de turistas recibidos. Asimismo, en los últimos años, la importancia de los cruceros fluviales ha sido creciente, sobre todo los del río Me-Kong.

Dentro del continente asiático, el mercado japonés sigue siendo un coto cerrado. Tradicionalmente, los japoneses han preferido viajar en barcos y compañías niponas, y su interés por el turismo de cruceros, se ha mantenido estable en los últimos años, sin registrar los elevados aumentos dados en el resto de la zona asiática.

**Otras zonas**

Otras zonas del mundo donde se desarrollan rutas de cruceros turísticos son el sur de Argentina (la Patagonia, Tierra de fuego), Oceanía, el Golfo Arábigo o África (río Nilo, Madagascar)

**2.3 LAS GRANDES COMPAÑÍAS INTERNACIONALES**

En la actualidad, existen tres grandes compañías navieras, conocidas en el sector de cruceros como las “Big Three”. Estas grandes empresas se encuentran en permanente proceso de cambio, ya que se adaptan a ritmo vertiginoso a las cambiantes circunstancias del mercado a través de fusiones, adquisiciones y absorciones de otras grandes compañías del sector.

* Grupo Carnival Corporation: Se trata del número uno mundial, caracterizado por una fuerte política de expansión. Esta compañía americana basa su oferta en el continente americano, con el Caribe como la principal zona de actividad. A este grupo, pertenecen empresas tan importantes como: Carnival Cruise, Princess Cruise, o el grupo P&O, entre muchos otros.
* Grupo Royal Caribbean: Este grupo posee grandes naves de cruceros y un servicio a bordo de gran prestigio a nivel internacional. A él pertenecen empresas como “Royal Caribbean Cruise Line”·o “Celebrity Cruises”. El agosto de 2006 Royal Caribbean adquirió el primer armador español de cruceros. Esta operación, supone la entrada definitiva de la compañía en el mercado europeo. La cuota de mercado del grupo Royal Caribbean en España superará el 60%, con unas cifras globales en 2006 de alrededor de las 200.000 personas.
* Grupo Star Cruises: Con menos importancia que los otros dos, pero con una gran presencia en el mercado mundial de turismos cruceristas. Empresas como “Norwegian Cruises Line” u “Orient Lines” forman parte de este grupo.

Hay que reseñar el caso de la empresa “Festival Cruceros”, la cual ofertaba sus cruceros a precios muy bajos, hasta tal punto que en ocasiones no le era rentable, y acabó por quebrar. Esto perjudicó al sector crucerista en general, ofreciendo una mala imagen y una sensación de inestabilidad.

**Cruceros marítimos**

Grupo Carnaval Corporation

Carnival Cruise

Holland América

Cunard Line

Costa Cruise

Princess Cruises

Seabourn Cruise

P&O Cruise

Ocean Village

AIDA

P&O Cruises Australia

Windstar Cruise

Swan Hellenic

A´Rosa

Grupo Royal Caribbean:

Cruises Royal Caribbean Cruise Line

Celebrity Cruises

Grupo Star Cruises:

Star Cruises

Norwegian Cruises Line

Orient Lines

Otras compañías:

Bora Bora Cruises

Disney Cruise Line

Fred Olsen Cruise Line

Hapag Lloyd

Iberojet Cruceros

MSC Cruceros

Pullmantur Cruises

Radisson S.S.

Silversea Cruises

Star Clippers

**Cruceros fluviales**

**Europa:**

Croisieurope

Douro azul

Peter Deilmann

Politours Cruceros

Univorld

Viking River Cruises

**Asia:**

Viking River Cruises

Yangtze Cruises

América

Iberostar Grand Amazon

Steamboat Cruises

Turismo fluvial sin licencia de patrón

Crown Blue Line

CAPITULO III

**3.1. COMIENZO DE LA NAVEGACIÓN EN EL ECUADOR**

**La navegación prehispánica**

Desde la época del precerámico en la cultura Las Vegas, se tiene indicios de la actividad marinera de los habitantes de la costa ecuatoriana. Los moradores de aquellos tiempos tenían en su dieta además de anfibios, reptiles, aves y mamíferos, algunas especies pelágicas para su alimentación, lo que si bien es cierto no indica fundamentalmente que los nativos de Las Vegas fueron diestros en la navegación mar abierto, si nos indica que los primeros pobladores del suelo ecuatoriano estaban íntimamente relacionados con el mar y sus productos.

Los estratos o pisos arqueológicos que siguen la cultura Las Vegas como son entre otros Valdivia, Chorrera o en el periodo formativo de nuestras culturas arqueológicas, y luego en las culturas subsiguientes, no presentan pruebas muy fehacientes de que el hombre ecuatoriano anterior a los españoles llego a dominar la actividad marinera. La cerámica, los restos de conchas y huesos (espinas) de peces nos indican claramente la relación del indígena del litoral con el mar.

**La balsa de Guayaquil**

La evidencia más clara y efectiva del dominio marítimo en épocas previas a la conquista española, es la presencia de los habitantes de la cultura manteño - huancavilca, quienes vivieron en la franja costera junto al mar desde el sur de la actual provincia de Esmeraldas hasta la ahora llamada provincia de El Oro. Estos individuos, hábiles marineros, realizaron viajes del mar abierto llegando hacia el sur hasta las costas del Chincha en el Perú y por el norte hasta las costas de México.

Las evidencias son muchas. La arqueología y la tradición de los actuales cholos lo manifiestan. Sin embargo la historia escrita que se inicia con los españoles, nos dan muchas referencias de esto. La primera, la Relación Sámano-Xerez, luego otras varias, especialmente la relación histórica del viaje a la América Meridional escrita por Jorge Juan Antonio de Ulloa y publicada en 1748, donde describe claramente la "balsa de Guayaquil" y no con otro nombre como algunos pretenden llamarla, pues fue construida por nuestros antepasados en territorio del actual Ecuador, y con madera de balsa, la misma que hasta la actualidad crece en la provincia de Esmeraldas, Los Ríos y Guayas. Esta "balsa" hasta el presente subsiste como medio de transporte y vivienda en varios pueblos de la cuenca del río Guayas.

Si nos remontamos a los primeros antecedentes que dieron lugar a la fundación del Instituto Oceanográfico de la Armada, los encontramos en la Misión Geodésica Francesa que visitó la Real Audiencia de Quito en 1737. Durante los primeros años de vida republicana, los esteros, ríos navegables y accesos a puertos marítimos no contaban con mucha ayuda y referencias para la buena navegación. Las cartas náuticas de las cuales se servían los navegantes en nuestras costas eran incompletas, lo que en muchas ocasiones provocaban varamientos de buques y otros accidentes, cuando el marino no estaba familiarizado con el sector. En la escuela náutica de Guayaquil en 1824 existían implementos y materiales para la instrucción de los alumnos como cartas generales hidrográficas y cartas particulares.

En cuanto a los faros y fanales, se contaba con muy pocos, siendo uno de los más antiguos el de la Isla Santa Clara que en 1840 ya estaba en servicio, al igual que los instalados en Punta de Piedra, Posorja, Isla Jambelí, Punta Mandinga, Santa Elena. Desde esa época hasta la presente ha sido la armada la institución que brinda este tipo de servicio, convirtiéndose en la más antigua. Posteriormente, entre 1900 y 1908 una nueva Misión Geodésica Francesa, visitó el país con el fin de corregir lo de la primera. Esta misión realizó importantes trabajos que fueron aprovechados, cuando creado el servicio Geográfico Militar, el Ecuador se propuso elaborar la Carta Geográfica Oficial en 1928. Este organismo de las FF.AA. comenzó sus trabajos en los campos de la geodesia, topografía, nivelación y cartografía en la sierra, luego de lo cual fue necesario extender los levantamientos hacia la costa y trazar el perfil costanero. De acuerdo a lo expuesto, el 2 de febrero de 1932 se crea el Servicio Hidrográfico, cuando el Dr. Alfredo Vaquerizo Moreno estaba encargado del poder, las funciones del servicio para ese entonces, se circunscribían a los levantamientos hidrográficos que sirvieron para las ediciones de las primeras cartas náuticas de la costa ecuatoriana. Entre los pioneros que trabajaron en este campo podemos mencionar al Capitán de Navío Rafael Andrade Lalama (1879-1932), Capitán de Navío Luis Eloy Jarrín, quién elaboró la primera carta náutica publicada por el servicio hidrográfico, en el año 1940; y Capitán de Fragata Héctor Chiriboga. En los primeros años las actividades del servicio se desenvolvían en un marco de dificultades, las labores hidrográficas se las efectuaba a bordo de una lancha, fue recién en 1965 en que nuestra armada adquiere un buque para que realice los trabajos de levantamientos e investigaciones hidrográficas; efectivamente el 23 de diciembre del año en mención, se efectuó la incorporación a la armada ecuatoriana del B.A.E. "Orión" del tipo AN-27, que había formado parte de la reserva en Suisunbay, California. Aquella unidad cumplió trabajos de investigación oceanográfica y de balizamiento hasta el año 1979.   
  
Para ese entonces el servicio hidrográfico había sido elevado a la categoría de Instituto Oceanográfico el 18 de julio de 1972, mediante decreto ejecutivo No. 642, encargándose de la ardua y privativa tarea de proporcionar seguridad a la navegación, llevar a cabo la investigación oceanográfica, así como compilar la cartografía náutica nacional, siendo además representante del estado ante organismos internacionales. Con estos antecedentes se intentó adquirir un buque de mejores características que el anterior pero no fue posible. Es así como el buque de guerra B.A.E. "Esmeraldas" P21 colaboró desde 1980 hasta 1981. El actual Orión es un buque de investigación hidrográfica y oceanográfica diseñado y construido para el Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador por los astilleros ISHIKAWAJIMA-HARIMA del Japón. Su quilla se colocó el 25 de febrero de 1981, izándose el pabellón nacional el 21 de octubre de 1981 e integrándose como una nueva y moderna unidad de la Armada del Ecuador el 10 de diciembre del mismo año. El Orión en su corta existencia ha cumplido más de un centenar de cruceros científicos, superando las cien millas de navegación, siendo lo más destacado su participación en la primera, segunda y séptima expedición a la Antártida, ampliando de esta manera el campo de trabajo desde las calmadas aguas ecuatorianas hacia tormentosos mares del sur y la Antártida, contribuyendo al asentamiento de la conciencia y la cooperación científica que promueve el Tratado Antártico.

**3.2. PUERTOS EN EL ECUADOR**

Se define puerto al conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros.

Geográficamente un puerto es un desembarcadero natural o construido artificialmente a las orillas de un océano, lago o río.

Según su uso, los puertos pueden ser de tres tipos: de abrigo, comercial o base naval.

Un puerto de abrigo es el creado exclusivamente para proporcionar un refugio temporal a los barcos durante las tormentas.

Los puertos comerciales son los que disponen de muelles y demás instalaciones para la carga y descarga de los buques y también de puntos de abastecimiento de combustible y lugares de reparación de barcos.

Las bases navales disponen, además de las instalaciones normales en un puerto comercial, de las adecuadas para el almacenamiento de municiones. Algunos de los puertos más grandes e importantes son, a un mismo tiempo, puertos comerciales y bases navales. Además de esa clasificación los puertos pueden ser naturales, mejorados o artificiales.

Según la forma en que están protegidos, los puertos se pueden dividir en tres tipos diferentes: los naturales, los mejorados y los artificiales. Los puertos naturales son los que están protegidos de forma natural por bahías, penínsulas, promontorios o islas. Los puertos mejorados son los que, aun ofreciendo de forma natural abrigo, se han mejorado con la construcción de rompeolas y otras instalaciones. Los puertos artificiales son los que se han construido totalmente en lugares donde no existía ningún abrigo natural.

**Puerto de Esmeraldas**

El puerto de Esmeraldas es el primer puerto concesionado del Ecuador por el Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. El modelo de concesión lo convierte en el único operador y administrador del puerto comercial de Esmeraldas.

El Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A, es una empresa privada con una filosofía de trabajo enfocada en la satisfacción de sus clientes y usuarios a través de una gestión dinámica y transparente.

La situación geoestratégica del puerto comercial de Esmeraldas con relación a los mercados del Asia y lo equidistante que se encuentra en los mercados del sur, centro y Norteamérica, lo ubican en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítimo-portuaria. El puerto de Esmeraldas se encuentra en una posición de 00º 59’ 39” de latitud norte y 79º 38’ 40” de longitud oeste, es un puerto de aguas profundas, abrigado en una dársena.

Las vías alternas que lo comunican con otras regiones del país son: La ruta del sol, por el norte y sur de la provincia, Quito-Calacalí-La Independencia-Esmeraldas, Esmeraldas-San Lorenzo–Ibarra–Quito, Esmeraldas-Santo, Domingo–Aloag–Quito.

En cuanto a su infraestructura, el puerto de Esmeraldas en la terminal de contenedores tiene capacidad para almacenar 2664 TEUS secos y 144 tomas refrigeradas para TEUS reefers. Cuenta con dos básculas en el acceso al patio de contenedores junto al muelle numero 02 para facilitar las tareas de pesaje y verificación de la carga de importación y exportación.

La inversión en infraestructura para atender camiones de carga ha sido de 2 millones 187 mil 873 dólares.

En el patio de contenedores posee: baños, construcción de dos básculas, acceso a las mismas, casetas de control, generador eléctrico, pavimentación de 50 mil 000 km2, cerramiento de malla plastificada, sistema contraincendios, sistema eléctrico y transformadores de 400 y 1000 kva y alcantarillado pluvial; además posee un edificio de capacitación, bodega de tránsito, taller electromecánico, talleres montacargas, complejo de seguridad, comedor de estibadores, talleres de mantenimiento y oficinas, bodegas de patios, bodegas de mercancías peligrosas, baterías de servicios higiénicos, galpón de generador, subestaciones y planta eléctrica.

**Puerto de Guayaquil**

Autoridad Portuaria de Guayaquil fue creada en el año 1958 en el gobierno constitucional de Camilo Ponce Enríquez mediante el Decreto de Ley de Emergencia número 15.

Su creación fue hecha mediante un decreto de emergencia considerando que era indispensable la construcción de un puerto nuevo cerca de Guayaquil para impulsar el desarrollo económico del Ecuador.

Fue creada con el fin específico de manejar el planeamiento, la financiación, la ejecución, las operaciones, los servicios y las facilidades en el puerto de Guayaquil y de todas las obras portuarias que se construyeren dentro de su jurisdicción. Para el cumplimiento de sus fines y para el ejercicio de sus atribuciones, la Autoridad Portuaria de Guayaquil tendría jurisdicción sobre la zona marítima y fluvial y sobre el área terrestre portuaria.

**Concesión del Puerto de Guayaquil**

Cumpliendo lo que disponen los organismos superiores del Sistema Portuario Nacional y la política estatal de concesionar el Puerto Marítimo de Guayaquil, La APG desde el año 1999 tiene concesionada su terminal granelero a la compañía andipuerto Guayaquil SA y en los actuales momentos se encuentra en la tercera fase del modelo inicialmente aprobado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos ejecutando el proceso de concesión de sus terminales de contendores y multipropósito, para cuyo efecto se han elaborado y aprobado los estudios de factibilidad técnico, económico, financiera y de impacto ambiental, así como también la estrategia de adjudicar los terminales de contenedores del puerto marítimo a un solo concesionario, con lo cual el modelo portuario implantado en la Autoridad Portuaria de Guayaquil, se ha venido cumpliendo en su integridad, a través de los contratos de delegación a la empresa privada para la prestación de los servicios públicos portuarios.

El puerto de Guayaquil maneja más del 90% de las importaciones y exportaciones del país.

**Puerto de Manta**

Actualmente es en potencia el puerto más importante del país, ya que presenta excelentes condiciones para lograr con verdadero éxito un desarrollo portuario competitivo.

Tiene un acceso a mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea más baja, que permiten el ingreso de naves de gran calado en cualquier momento del año. Uno de sus objetivos es convertirse en el primer puerto de transferencia internacional de carga de contenedores del Ecuador.

 Además, la ciudad de Manta, tiene un aeropuerto internacional a menos de 5 kilómetros de las instalaciones portuarias, que cuenta con una de las mejores pistas de Sudamérica que permite el arribo de naves de gran tonelaje, como el Antonov. También cuenta con dos zonas francas, que aseguran la existencia de enormes extensiones de áreas de almacenaje y que se ubican a pocos kilómetros del puerto, en las principales vías de acceso a la ciudad.

Por ser un puerto abierto y de profundidad natural de 12 metros, no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales y marginales; rada interior 300 hectáreas y opera los 365 días del año. Es el puerto de aguas profundas del Ecuador, pues a 150 m de las instalaciones portuarias tiene profundidad de 15 m y a 400 m tiene 18 m.

Entre las principales vías de acceso al puerto están el paso lateral, el malecón y la avenida 4 de Noviembre que lo conectan con las vías a Quito y Guayaquil.

**Puerto Bolívar**

Tras la firma del acuerdo de paz entre Ecuador y Perú en el año 1998, se incrementó el intercambio comercial entre los dos países, desde ese entonces se acrecentó la carga en tránsito por los muelles de Puerto Bolívar, provenientes especialmente del norte peruano, para los mercados norteamericano y europeo.

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

**Situación Geográfica**

Con una ubicación privilegiada, Puerto Bolívar, el segundo puerto del Ecuador, está situado en la prospera provincia de El Oro. Protegido por el Archipiélago de Jámbela, solo lo distancia 4.5 millas náuticas, desde la boya de mar hasta sus atracaderos.

Su estratégica posición en la capital bananera del mundo, le permite estar a solamente 13 millas de las rutas de tráfico internacional, cerca del canal de Panamá que comunica al resto del mundo.

**3.3. INFRAESTRUCTURA**

**Instalaciones físicas**

Muelle de Espigón

Con dos frentes de atraque, longitud de 130m, y ancho de 30m, calado de 10.5 Estructura: 1 losa y pilotes de hormigón.

Muelle Marginal

Longitud 365 m Ancho 25 m. Calado 10.5 m, permite el atraque simultaneo de 2 buques de hasta 27.000 TB. Estructura de hormigón armado.

Muelle de cabotaje

Especial para el servicio al turismo, extensión 60 m calado 5.70 m

Áreas de Almacenamiento

Puerto Bolívar cuenta con 27.104 m2 de bodegas y patios con servicio para el almacenamiento de mercancías.

* 6 bodegas para carga general con un total de 10.152 m2
* 6 bodegas para paletizado de banano con un total de 14.592 m2
* 1 bodega de 2.360 m. para graneles.

Áreas de parqueaderos

Parqueadero para vehículos pesados, especial para bananeros con una área de 50.318 m2

Parqueadero para vehículos livianos en el área operativa con una superficie de 1.530 m2

Parqueadero en el área administrativa y bancaria 2.290 m2

Edificio antinarcóticos

Con 1.600 metros de instalaciones para el control de narcóticos, con dotación de scanner y perros adiestrados para detección de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

CAPITULO IV

|  |
| --- |
| **4.1. LA HISTORIA DEL PRIMER CRUCERO** |
| En 1839, el Gobierno británico lanzó una licitación para el transporte de correos, en sus orígenes fue un negocio de venta de pasajes para viajar a bordo de un barco de correos. Ésta fue ganada por un inglés oriundo de Nueva Escocia, llamado Samuel Cunard, conocido en la sociedad de entonces como el “príncipe de los océanos”. |
| Uno de los viajes de placer más frecuentados por miles de turistas alrededor del mundo es la travesía por el mar a bordo de un majestuoso crucero. La historia de estos fascinantes viajes se remonta al año 1839, cuando el Gobierno británico lanzó una licitación para el transporte de correos entre Inglaterra y Estados Unidos.  La licitación fue ganada por un inglés oriundo de Nueva Escocia, llamado Samuel Cunard, conocido en la sociedad de entonces como el "príncipe de los océanos". Fue así como un año después, en 1840, el Britannia, el primer velero de correos, zarpó de Liverpool, Inglaterra, con destino hacia Boston, Estados Unidos.  Pero Sir Cunard, quien también era conocido por sus virtudes como comerciante, pronto comenzó a vislumbrar la posibilidad de hacer negocios con estos transportes de correo. La idea consistía en hacer de su ocupación habitual, una actividad más atractiva y sustentable.  Lo que se inició como un negocio de venta de pasajes para viajar a bordo del barco de correos, pronto fue adquiriendo auge entre el público inglés. Entre 1891 y 1911, más de 1.8 millones de personas viajaron en barco desde Inglaterra a Canadá.  Con el pasar de los años, los barcos fueron modernizándose. Evolucionaron de tecnología de carbón a turbinas de vapor; de iluminación de candelas a luz eléctrica (1881) y así sucesivamente.  Con la creciente migración de europeos hacia el entonces llamado "país de las mil oportunidades", los marinos se dieron cuenta de que era hora de cambiar de transporte de correos a transporte de pasajeros.  Ciertamente los hundimientos de barcos no fueron ninguna novedad, sin embargo, no hubo accidente marítimo que llamase tanto la atención como la catástrofe del Titánica -anunciado como el barco más grande y más veloz de todos los tiempos con 46 mil toneladas- en 1812. Curiosamente, fue el barco Carpathia, de la línea Cunard, el que salvó a los 705 sobrevivientes de esta tragedia.  Por otro lado, Sir Samuel Cunard continuó haciendo historia con la construcción de los cruceros gigantes Queen Mary y el Queen Elizabeth. Ambos barcos fueron adaptados a las necesidades surgidas a raíz de la Segunda Guerra Mundial y transportaron a hasta 16 mil personas, viajando a velocidades que ningún barco de guerra convencional o submarino podía igualar.  Durante la misma época, otra leyenda de la marina, el Normandie, de Francia, que se disputaba el famoso blue ribbon a la excelencia con el Queen Mary, de Cunard, fue víctima de un incendio en el puerto de Nueva York mientras estaba siendo adaptado para el transporte de tropas.  Poco después de la guerra, en 1947, la línea Cunard lanzó el primer barco construido como "crucero de placer" en lugar de servir como transportador entre un país y otro. El famoso barco Caronia –llamado La Diosa Verde por su tonalidad verdosa– dio inicio a una nueva era en la industria marítima y del turismo. Un nuevo negocio había nacido, y las líneas de barco comenzaban a competir entre ellas mismas por lujo, confort y diseño. |

**4.2. TIPOS DE CRUCEROS**

Como hemos comentado anteriormente, la oferta de cruceros ha aumentado y se ha diversificado mucho en los últimos años. Así, podemos realizar distintos tipos de clasificaciones de cruceros atendiendo a diferentes criterios:

**Según la duración del crucero**

Podemos encontrar cruceros de larga duración, los cuales se extienden entre 7-21 días principalmente, y los cruceros de corta duración, entre 4 y 5 días. En los últimos 15 años, el porcentaje de cruceros de corta duración ha aumentado de forma considerable, en detrimento de los cruceros de larga duración. Esto es debido al cambio en las preferencias por parte de la demanda.

**Según la capacidad del crucero**

Aquí podemos distinguir tres tipos de cruceros: pequeños (menos de 500 pasajeros), medianos (entre 500 y 1000 pasajeros) y grandes (más de 1000 pasajeros).

* Los cruceros de pequeña capacidad están indicados para aquellas personas que buscan un trato más personal, íntimo, exclusivo y con un servicio de alto standing. Suelen navegar por lugares o mares dónde abunda la naturaleza salvaje y de aventura. Tienen algunas desventajas como son la dificultad en la navegación en mar abierto, el mal tiempo, y el reducido espacio destinado para las cabinas y las actividades a bordo.
* Los cruceros de mediana capacidad tienen un tamaño ideal para los puertos del mediterráneo. Pueden navegar con mal tiempo y poseen una amplia oferta de actividades de ocio y entretenimiento.
* Por su parte, los cruceros de gran capacidad están más enfocados hacia la diversión. Éstos ofrecen actividades las 24 horas del día. Debido a su amplitud, son ventajosos para vacaciones de familia y niños de todas las edades. Este tipo de cruceros tiene algunos aspectos negativos; así, ofrecen servicios menos especializados, pérdida de tiempo en excursiones y posibles aglomeraciones.

**Según el contenido del crucero**

Frente al clásico crucero vacacional y marítimo, el turismo de cruceros ha aumentado su oferta, incluyendo nuevos tipos de cruceros como los siguientes:

* Cruceros fluviales: Sus características son diferentes al crucero marítimo. Poseen una menor capacidad debido a la poca profundidad de los ríos y a la existencia de numerosos puentes en su curso.
* Normalmente tienen una menor duración (entre 3 y 5 días). Realizan un recorrido lineal, desde el puerto de origen al puerto de destino. Los destinos fluviales más importantes son los del río Nilo, Rhin, Danubio, Volga, Amazonas y Mississippi.
* Cruceros temáticos: Siguiendo la tendencia generalizada en el sector turístico hacia la tematización, el subsector cruceros ha ampliado su oferta, creando nuevas líneas de cruceros enfocados a la realización de una determinada actividad, la cual es el nexo de unión entre todos los pasajeros. La temática puede ir desde la música, hasta deportes como el golf, pasando por los bailes de salón y las reuniones de singles.
* Cruceros de empresas: Este tipo de cruceros es organizado por grandes empresas con la finalidad de incentivar a sus empleados.
* Congresos, convenciones y cursos a bordo: Se trata de una de las más recientes novedades en los cruceros. De esta manera cambia la localización tradicional de este tipo de eventos, a bordo de un buque de cruceros. Para ello, los buques son equipados con salas de conferencias, secretarias, traductoras, etc. Con todo, no supone un gasto mucho mayor que un congreso convencional. Se prevé un gran futuro para este tipo de eventos.

**Perfil del crucerista**

Debido a la gran diversidad de cruceros existentes, el perfil del crucerista es muy diverso, de tal manera que no puede afirmarse que haya un público objetivo definido:

* La edad media de los viajeros está disminuyendo paulatinamente. Así, en la década de los 70, la edad media de los viajeros de cruceros era de 65 años, frente a los 43-45 años de media en la actualidad.
* La diversificación de la oferta de cruceros, con reducción de la duración de los trayectos y de los precios, ha sabido adaptarse a las necesidades de segmentos de población más jóvenes, los cuales han aumentado de forma importante el consumo de este tipo de turismo. En Europa, esta tendencia del cambio generacional no es tan fuerte, debido a la visión más tradicional que se tiene del turismo de cruceros. En consecuencia, dos nuevos segmentos de clientes está apareciendo: el mercado de familia y el mercado de gente joven.
* La mayoría de las personas que realizan un crucero viajan en pareja, o grupos de parejas, siendo muy poco habitual el viaje individual.

El rápido crecimiento y proceso de especialización experimentado por la industria del crucero en las últimas décadas ha afectado también al diseño y estética general, materiales, tamaño y generalidad de funcionalidades, equipamiento y servicios de a bordo de los modernos barcos cruceros y embarcaciones de recreo para satisfacer a una clientela cada vez más numerosa y sensible a la calidad, que demanda los servicios más diversificados con seguridad de satisfacción y excelencia, a la vez que proporcionar soluciones a la creciente preocupación sobre el impacto medioambiental de la industrial del crucero en las comunidades y ecosistemas marinos y costeros.

Hoy en día, todos los continentes y regiones del mundo pueden ser visitados a bordo de un barco crucero o buque de recreo, incluyendo los más exóticos y distantes lugares y solitarios destinos.

En el mismo sentido, y a lo largo de los últimos años, un buen número de buques operados por compañías y organizaciones ajenas a la industria del crucero han sido rediseñados o adaptados para ofrecer servicios de crucero a pasajeros en busca de experiencias no convencionales.

Esta sección está dedicada a mostrar los diferentes tipos de embarcaciones diseñadas a proporcionar servicios de cruceros y excursiones en mares, océanos, ríos y lagos de todo el mundo.

**Barco crucero convencional**

Es el tipo más común y popularmente conocido de barco crucero, puesto en el mercado por la mayor parte de las compañías del sector como complejo hostelero flotante diseñado y equipado para satisfacer las necesidades de la mayoría de pasajeros. Estos buques tienen capacidad para 850 – 3.000 pasajeros, e incluyen todo tipo de prestaciones, instalaciones y servicios de carácter estándar en centros vacacionales, tales como restaurantes, bares y pubs, night-clubs y discotecas, áreas comerciales, teatros y cines, galerías y museos, bibliotecas, casinos, zonas de cuidado personal con gimnasios y spas, piscinas y otras instalaciones deportivas.

**Mega barco crucero**

Las empresas de cruceros han respondido a la creciente demanda mundial de este tipo de servicios con el diseño y construcción de barcos cruceros cada vez más grandes capaces de dar acomodo a más de 3.000 personas. Los mega barcos cruceros son una nueva clase de buques de crucero, y el próximo paso en términos de capacidad y servicios a bordo, con algunas unidades que dan servicio de forma rutinaria a más de 5.000 pasajeros; actualmente los buques más grandes y sofisticados del mundo.

**Barco crucero de pequeño tamaño**

Barcos cruceros que van desde buques tipo yate a motor o vela hasta los clásicos barcos cruceros de menor tamaño con capacidad para hasta unos pocos cientos de pasajeros a bordo, que ofrecen experiencias mucho más íntimas y relajantes que los grandes buques orientados al consumo de masas en destinos menos familiares, diseñados para proporcionar servicios específicos (ecoturismo, cruceros culturales o históricos, convenciones en el mar, deportes marítimos, cruceros para solteros, cruceros para jubilados, cruceros como incentivos de negocio, etc.) o como el único modo de navegar por aguas, pequeñas ensenadas, puertos o archipiélagos que no soportan buques de mayor tamaño, proporcionando el mismo nivel de comodidad y los servicios básicos prestados a bordo de barcos cruceros convencionales.

**Barco crucero oceánico**

Un tipo de barco crucero construido de acuerdo con estándares más exigentes que en el caso de buques más convencionales, con diseños sustancialmente más sólidos y estructuras más resistentes para soportar las condiciones especialmente duras de los viajes oceánicos en cruceros largos y alrededor del mundo.

**Barco crucero de lujo**

Barcos cruceros propulsados por motor o vela y equipados con los sistemas más sofisticados y tecnológicamente avanzados, prestaciones de alta calidad y comodidades de lujo para hacer frente a las especiales demandas de una clientela exclusiva en busca de itinerarios más largos y destinos más exóticos alrededor del mundo.

**Barco crucero de aventura**

Barcos cruceros diseñados y equipados para proporcionar servicios que incluyen visitas a destinos remotos, comúnmente fuera de ruta o inaccesibles para buques más grandes. Puestos en el mercado para un muy específico sector de clientela, los barcos cruceros de aventura son mucho más pequeños que los buques convencionales, casi siempre impulsados a vela y generalmente equipados con prestaciones de lujo.

**Barco de crucero expedicionario**

Barcos especialmente diseñados, o buques de investigación o rompehielos adaptados, operados por empresas especializadas que ofrecen a sus clientes una experiencia exclusiva en remotos destinos y zonas marítimas, tales como las regiones árticas y antárticas o áreas costeras en reservas ecológicas y de la biosfera, en lo que puede ser visto más como expediciones privadas que como cruceros convencionales, a bordo de buques con un adecuado nivel de comodidad y seguridad, que incluyen botes inflables a motor y, en ocasiones, incluso helicópteros para viajes de expedición y desembarco en la costa.

**Barco crucero fluvial**

Siempre de menor tamaño que los barcos de crucero marítimo, y con una capacidad para no más de unos pocos cientos de pasajeros, están especialmente diseñados para navegar por ríos y vías acuáticas interiores, ofreciendo desde excitantes experiencias a bordo de unidades tecnológicamente ultramodernas, hasta nostálgicos viajes en barcos de palas en destinos tales como el Amazonas, Nilo, Rin, Sena, Volga, Misisipi, Yangtsé, y muchos más en todo el mundo.

**4.3 SERVICIOS**

* El alojamiento en el camerote escogido, dotado de todas las comodidades: servicios privados, aire acondicionado, teléfono, hilo musical, televisión por satélite y caja fuerte.
* La opción de pensión completa a bordo incluye: café matutino, desayuno, comida, cena, merienda, buffet y sorpresas gastronómicas a medianoche.
* El servicio de desayuno continental en el camarote
* El cóctel de bienvenida del Comandante y la noche de Gala con un menú especial
* La participación en todas las actividades de animación: juegos, concursos, búsquedas del tesoro, torneos, fiestas, karaoke y noches temáticas
* Los espectáculos musicales o de variedades en el teatro de a bordo, los bailes y las fiestas programadas para todas las noches del crucero
* [Todas las actividades de animación para niños o jóvenes de 3 a 18 años](http://www.costacruceros.es/B2C/E/AboutCruising/family/family.htm).
* El uso de todos los equipamientos del barco: piscinas, tumbonas, toallas, gimnasio, sauna, baño turco (si lo hubiera), bañeras de hidromasaje, biblioteca y discoteca
* Los cursos de gimnasia (aeróbic, estiramientos, danza corporal y step) y la ayuda de instructores en el gimnasio
* El mozo de equipaje en los puertos de embarque y desembarque de las diferentes escalas
* Los medios de embarque y desembarque

**Además, a bordo están disponibles los siguientes servicios**

* Centro termal de primera calidad
* Restaurantes Club a la carta (en algunos barcos)
* Internet Café
* Salón de belleza
* Boutique y tiendas
* Subastas de obras de arte
* [Excursiones en tierra](http://www.costacruceros.es/B2C/E/before_board/excursions/default.htm)
* Bebidas del restaurante y del bar
* Instructores de fitness y clases de gimnasia
* Lavandería
* Fotógrafo

Capitulo V

**5.1. HISTORIA GALAPAGOS**

## Historia

Se estima que las islas se formaron hace 8 millones de años como resultado de actividad tectónica en el fondo marino.

El archipiélago estuvo probablemente habitado mucho tiempo atrás: el explorador [Thor Heyerdahl](http://es.wikipedia.org/wiki/Thor_Heyerdahl) en [1963](http://es.wikipedia.org/wiki/1963) informó que había encontrado restos arqueológicos de los incas y algunos objetos.

Las islas Galápagos fueron descubiertas por azar el 10 de marzo de [1535](http://es.wikipedia.org/wiki/1535), cuando el religioso dominico Fray [Tomás de Berlanga](http://es.wikipedia.org/wiki/Tom%C3%A1s_de_Berlanga), entonces obispo de Panamá, se dirigía al [Perú](http://es.wikipedia.org/wiki/Per%C3%BA) en cumplimiento de un encargo del monarca español, [Carlos V](http://es.wikipedia.org/wiki/Carlos_I_de_Espa%C3%B1a), para arbitrar en una disputa entre [Francisco Pizarro](http://es.wikipedia.org/wiki/Francisco_Pizarro) y sus subordinados luego de la conquista del [imperio Inca](http://es.wikipedia.org/wiki/Imperio_Inca). A causa de una calma chicha y las fuertes corrientes marinas, la nave del obispo fue arrastrada hasta las Galápagos. En la crónica de su aventura, dirigida desde [Portoviejo](http://es.wikipedia.org/wiki/Portoviejo) al emperador Carlos V acerca del descubrimiento de las Islas Galápagos, Berlanga describía las inhóspitas condiciones prevalecientes en las desérticas islas, así como las gigantescas tortugas que las habitaban. También describió las iguanas marinas, los lobos marinos y muchos tipos de aves, recalcando la inusual mansedumbre de los animales y que expresaba en las siguientes palabras:

El navío muy buen tiempo de brisas siete días, que hacia el piloto cerca de la tierra de dioses calma seis días; eran tan grandes las corrientes, que nos engolfaron de tal manera, que miércoles en diez de marzo, vimos una isla; e porque el navío no había más agua que para dos días, acordaron de echar la barca e salir a tierra por agua e yerba para los caballos. Solo hallaron lobos marinos, tortugas de galápagos tan grandes que llevaban un hombre encima, muchas iguanas. Otro día vamos a otra isla mayor de aquella de grandes sierra, creyendo que allí por su grandeza como por su monstruosidad, fuimos a ella, porque la primera seria diez o doce, en esto bebió el agua que el navío había que estuvimos tres días en tomar la isla, con calmas, en las cuales allí los hombres como los caballos padecimos muchos trabajos.

Los primeros mapas en incluir las islas fueron los preparados por [Abraham Ortelius](http://es.wikipedia.org/wiki/Abraham_Ortelius) y [Mercator](http://es.wikipedia.org/wiki/Mercator) alrededor de 1570. Las islas estaban descritas como "Insulae de los Galopegos" (Islas de las Tortugas).

Las islas Galápagos fueron utilizadas por [piratas](http://es.wikipedia.org/wiki/Pirater%C3%ADa) ingleses como escondite en sus viajes de pillaje a los galeones españoles que llevaban oro y plata de América hacia España. El primer pirata que se conoce visitó las islas fue [Richard Hawkins](http://es.wikipedia.org/wiki/Richard_Hawkins), en [1593](http://es.wikipedia.org/wiki/1593). Desde entonces hasta [1816](http://es.wikipedia.org/wiki/1816) muchos piratas llegaron al archipiélago.

[Alexander Selkirk](http://es.wikipedia.org/wiki/Alexander_Selkirk), el hombre cuyas aventuras en las islas de [Juan Fernández](http://es.wikipedia.org/wiki/Archipi%C3%A9lago_Juan_Fern%C3%A1ndez) inspiraron a [Daniel Defoe](http://es.wikipedia.org/wiki/Daniel_Defoe) para escribir [Robinson Crusoe](http://es.wikipedia.org/wiki/Robinson_Crusoe), visitó las Galápagos en 1708 luego de que fuera rescatado de la [isla Juan Fernández](http://es.wikipedia.org/wiki/Isla_Juan_Fern%C3%A1ndez) por el corsario [Woodes Rogers](http://es.wikipedia.org/wiki/Woodes_Rogers). Rogers fue al archipiélago para reparar sus naves luego de saquear [Guayaquil](http://es.wikipedia.org/wiki/Guayaquil).

La primera misión científica que visitó las [Galápagos](http://es.wikipedia.org/wiki/Gal%C3%A1pagos) fue la [expedición Malaspina](http://es.wikipedia.org/wiki/Expedici%C3%B3n_Malaspina), una expedición española dirigida por [Alejandro Malaspina](http://es.wikipedia.org/wiki/Alejandro_Malaspina), que llegó en 1790. Sin embargo, los registros de la expedición nunca llegaron a ser publicados. En [1793](http://es.wikipedia.org/wiki/1793), [James Collnet](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=James_Collnet&action=edit&redlink=1) describió la flora y fauna de las islas y sugirió que podían ser utilizadas como base para los balleneros que operaban en el océano Pacífico. Collnet también dibujó las primeras cartas de navegación de las Galápagos. Los balleneros capturaron y sacrificaron miles de tortugas del archipiélago para extraer su aceite. Las tortugas podían sobrevivir por meses sin alimento ni bebida, por lo que se las transportaba en los barcos a manera de alacenas vivientes que al ser sacrificadas proveían proteína fresca a los marinos. La cacería de estas tortugas fue la causa de la gran disminución, y en algunos casos hasta la destrucción de ciertas razas de este quelonio. Junto con los balleneros, llegaron los cazadores de focas peleteras, lo cual llevó a las tortugas a un punto cercano a su extinción.

### Anexión a Ecuador

[Ecuador](http://es.wikipedia.org/wiki/Ecuador) anexó las islas Galápagos el 12 de febrero de [1832](http://es.wikipedia.org/wiki/1832) bajo el gobierno del General [Juan José Flores](http://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Jos%C3%A9_Flores), bautizándolas como Archipiélago de Colón. Este nombre se sumó a varios otros que se habían venido utilizando, y que en algunos casos aún se usan para referirse al archipiélago. El primer gobernador de las [Galápagos](http://es.wikipedia.org/wiki/Gal%C3%A1pagos), el general [José de Villamil](http://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_de_Villamil), trajo al archipiélago a un grupo de convictos para poblar la isla Floreana (bautizada así en honor al [presidente Flores](http://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Jos%C3%A9_Flores) quien ocupó las islas) y en octubre de [1832](http://es.wikipedia.org/wiki/1832) algunos artesanos y granjeros se les unieron.

El [viaje del Beagle](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Viaje_del_Beagle&action=edit&redlink=1) trajo al barco de investigación británico bajo el mando del capitán [Robert FitzRoy](http://es.wikipedia.org/wiki/Robert_FitzRoy) a Galápagos el 15 de septiembre de [1835](http://es.wikipedia.org/wiki/1835) para investigar los accesos a los puertos. El capitán y otros a bordo, incluyendo el joven naturalista [Charles Darwin](http://es.wikipedia.org/wiki/Charles_Darwin), realizaron un estudio científico de la geología y biología en cuatro de las islas antes de continuar su expedición alrededor del mundo el 20 de octubre. El gobernador de la colonia de presos en Floreana ([José de Villamil](http://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_de_Villamil)) dijo a Darwin que el caparazón de las tortugas difería dependiendo de su isla de origen. Igualmente, luego de su retorno a Inglaterra, Darwin se dio cuenta que los especímenes de aves que había capturado en las Galápagos no eran sino variedades de pinzones, que también diferían de isla a isla. Estos datos fueron cruciales en el desarrollo de la teoría de la evolución que Darwin presentó en su [El Origen de las Especies](http://es.wikipedia.org/wiki/El_Origen_de_las_Especies).

[José Valdizán](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Jos%C3%A9_Valdiz%C3%A1n&action=edit&redlink=1) y Manuel Julián Cobos hicieron otro intento de colonización, dedicándose a la explotación de un tipo de [liquen](http://es.wikipedia.org/wiki/Liquen) que se recolectaba en las islas (Roccella portentosa) y que se usaba como colorante. Luego del asesinato de Valdizán por parte de sus trabajadores, Cobos llevó del continente un grupo de más de cien trabajadores a la isla San Cristóbal para desarrollar una plantación de caña de azúcar. Dirigió su plantación con mano de hierro lo cual llevó a su asesinato en [1904](http://es.wikipedia.org/wiki/1904). Desde [1897](http://es.wikipedia.org/wiki/1897) Antonio Gil inició otra plantación en la isla Isabela.

Durante todo un año, a partir de septiembre de [1904](http://es.wikipedia.org/wiki/1904), una expedición de la [Academia de Ciencias de California](http://es.wikipedia.org/wiki/Academia_de_Ciencias_de_California), al mando de Rollo Beck, estuvo en las islas recopilando material científico en áreas de [geología](http://es.wikipedia.org/wiki/Geolog%C3%ADa), [entomología](http://es.wikipedia.org/wiki/Entomolog%C3%ADa), [ornitología](http://es.wikipedia.org/wiki/Ornitolog%C3%ADa), [botánica](http://es.wikipedia.org/wiki/Bot%C3%A1nica), [zoología](http://es.wikipedia.org/wiki/Zoolog%C3%ADa) y [herpetología](http://es.wikipedia.org/wiki/Herpetolog%C3%ADa). Otra expedición de la misma Academia se llevó a cabo en [1932](http://es.wikipedia.org/wiki/1932) (Expedición Templeton Crocker) para coleccionar insectos, peces, conchas, fósiles, aves y plantas.

Durante la [Segunda Guerra Mundial](http://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_Guerra_Mundial) [Ecuador](http://es.wikipedia.org/wiki/Ecuador) autorizó a [Estados Unidos](http://es.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos) el establecimiento de una [base naval](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Base_naval&action=edit&redlink=1) en la isla Baltra y estaciones de radar en otras ubicaciones estratégicas con el fin de monitorear el Canal de Panamá. En [1946](http://es.wikipedia.org/wiki/1946) se estableció en Isabela una colonia penal, que fue desmantelada en [1959](http://es.wikipedia.org/wiki/1959).

La [Unesco](http://es.wikipedia.org/wiki/Unesco) declaró a las Islas Galápagos como Patrimonio Natural de la Humanidad en 1979 y, seis años más tarde, como [Reserva de la Biosfera](http://es.wikipedia.org/wiki/Reserva_de_la_Biosfera) (1985), lo cual ha resultado en un creciente interés a nivel internacional por este archipiélago.

En el [2007](http://es.wikipedia.org/wiki/2007) la [Unesco](http://es.wikipedia.org/wiki/Unesco) declaró a las Islas Galápagos como Patrimonio de la Humanidad en riesgo medioambiental y está incluida en la [Lista del Patrimonio de la Humanidad en peligro](http://es.wikipedia.org/wiki/Lista_del_Patrimonio_de_la_Humanidad_en_peligro).

**5.2. GENERALIDADES**

Las Islas Galápagos (nombre oficial: Archipiélago de Colón, otros nombres en español: Islas de Galápagos o Colón), hijo de la ONU archipiélago de Islas volcánicas distribuidas alrededor del Ecuador en el Océano Pacifico, 972 kilómetros al oeste del continente ecuatoriano, de los cuales que la instancia de parte que forman. Es por la UNESCO patrimonio de la humanidad la vida silvestre es su característica más notable. Es de las Naciones Unidas sitio de patrimonio mundial de la UNESCO: Vida Silvestre.  
Las Islas Galápagos y sus aguas circundantes forman una provincia ecuatoriana, el Parque Nacional de las Naciones Unidas, y una Reserva Biológica Marina. El idioma principal en las islas es el español. Las islas tienen una población de alrededor de 23.000 personas.   
Las islas son geológicamente jóvenes y famosas por su gran número de especies endémicas, que fueron estudiadas por Charles Darwin durante el viaje del Beagle. Sus observaciones y colecciones contribuidas a la creación de la teoría de Darwin de la evolución por selección natural.   
En el primer cuadro de navegación de crudo de las islas fue hecha por el bucanero Ambrose Cowley en 1684. Nombró a las islas individuales después de algunos de sus compañeros piratas o después de los nobles que ayudaron al inglés provocando que el corsario se mostrara molesto. El gobierno ecuatoriano le dio la mayor de las islas nombres españoles más recientemente, si bien los nombres en español son oficiales, muchos usuarios (investigadores, especialmente ecológico) seguir usando los nombres antiguos Inglés, especialmente ya que eran los nombres.   
**Geografía**

Las islas están situadas en el este del Océano Pacífico, 973 km (525 nmi, 605 Millas) frente a la costa oeste de América del Sur. La masa es la tierra más cercana del Ecuador continental hacia el este (el país al que pertenecen), al norte está la Isla del Coco a 720 km (389 nmi, 447 mi) y al sur está la isla de Pascua y la Isla San Félix a 3.200 km (1.730 nmi; 1.990 millas). Las islas se encuentran en las coordenadas 1 ° 40 'N-1 ° 36'S, 89 ° 16'-92 ° 01'W. Un caballo entre el Ecuador, las Islas de la cadena se encuentra tanto para el hemisferio Norte, Sur y El Volcán el Lobo en la Isla Isabela esta directamente en la línea del Ecuador. La Isla española y más meridional de la isla Darwin más al norte en donde se extienden sobre distancia una de 220 km (137 Millas). La organización hidrográfica internacional (OHI) los considera totalmente dentro del sur del Océano Pacífico, sin embargo el archipiélago de Galápagos está formado por 7.880 km (3.040 millas cuadradas) de la extensión de la tierra más de 45.000 km (17.000 millas cuadradas) de océano que constituyen la mitad de la Superficie total de Galápagos el volcán wolf en Isabela es el punto más alto con una elevación de 1.707 m (5.600 pies) sobre nivel del mar. El grupo está formado por 15 islas principales, 3 islas más pequeñas y 107 rocas e islotes. Las islas están situadas en el cruce de Galápagos. También es la cima de la zona caliente de Galápagos, un lugar donde se halla la corteza terrestre derretido desde abajo por un penacho de manto, creando volcanes. Alzo es la cima de la zona caliente de Galápagos, lugar donde sin la corteza en sí funde en la tierra desde abajo por un penacho de manto, volcanes Creando. La más antigua de la isla se cree que se han formado entre 5 millones y hace 10 millones de años. El más joven de las islas, Isabela y Fernandina, están todavía en formación, con la erupción volcánica más reciente en abril de 2009 donde la lava volcánica de la isla Fernandina comenzó a fluir hacia la costa, tanto de la isla y en la caldera central.

**Principales islas**

Las 18 islas principales (con una superficie de más de 1 km) del archipiélago (con sus nombres en inglés) que se muestran por orden alfabético: Baltra también conocido como Seymour Sur, Baltra es una isla pequeña apartamento situado cerca del centro de las Galápagos fue creado por el levantamiento geológico. La isla es muy árida y la vegetación consiste en arbustos de sal, nopal, cactus y árboles de palo santo. Hasta 1986, el aeropuerto de Baltra fue el único aeropuerto que sirve las Galápagos. Ahora hay dos aeropuertos que reciben vuelos desde el continente, el otro situado en la isla San Cristóbal. Aviones privados que vuelan a Galápagos debe volar a Baltra, ya que es el único aeropuerto con instalaciones para aviones de un día para otro. Al llegar a Baltra a todos los visitantes son inmediatamente transportados en autobús a uno de dos muelles. El primer muelle se encuentra en una pequeña bahía donde los barcos de crucero Galápagos esperan pasajeros. El segundo es un muelle del ferry que conecta Baltra a la isla de Santa Cruz. Durante la década de 1940 los científicos decidieron mudarse de la Tierra 70 iguanas de Baltra a la vecina isla Seymour Norte como parte de un experimento. Este movimiento tuvo resultados inesperados para durante la ocupación militar de Baltra en la Segunda Guerra Mundial, las iguanas nativas se extinguieron en la isla. Durante la década de 1980 iguanas de Seymour Norte fueron llevados a la Estación Científica Charles Darwin en el marco de un proyecto de cría y repoblación y en las iguanas terrestres década de 1990 se volvieron a introducir a Baltra. A partir de 1997 los científicos contando con 97 iguanas que viven en Baltra, 13 de los cuales nacieron en las islas. En el 2007 y 2008, el aeropuerto de Baltra está siendo remodelado para incluir restaurantes adicionales, tiendas y un área de visitantes mejorada.

**Bartolomé:** Isla Bartolomé es un islote volcánico cerca de la costa este de la isla de Santiago en el Grupo de las Islas Galápagos. Es uno de las "más jóvenes" islas en el archipiélago de Galápagos. Esta isla, y la Bahía Sulivan en la isla de Santiago, llevan el nombre del naturalista y amigo de toda la vida de Charles Darwin, Sir James Sulivan Bartolomé, que era un teniente a bordo de los HMS Beagle. Esta isla es uno de los pocos que se encuentra el pingüino de Galápagos, que es la única especie de pingüinos salvajes a vivir en el ecuador.

**Darwin:** La isla lleva el nombre de Charles Darwin Tiene una superficie de 1,1 km2 (0,4 millas cuadradas) y una altitud máxima de 168 m (551 pies). Aquí lobos marinos, fragatas, iguanas, gaviotas de patas rojas, ballenas, tortugas marinas y piqueros de cola bifurcada.

**Española:** Su nombre fue dado en honor de España. También se conoce como Hood después de Vizconde Samuel Hood. Tiene una superficie de 60 km2 (23 millas cuadradas) y una altitud máxima de 206m (676 pies). Española es la más antigua isla en torno al 3,5 millones de años y la más meridional de la cadena. Ubicación remota de la isla tiene una gran cantidad de fauna endémica. Aislado de las otras islas, la vida silvestre en la española adaptados al medio ambiente de la isla y los recursos naturales. Iguanas marinas en la española son los únicos que cambian de color durante la temporada de cría. El albatros de Galápagos se encuentra en la isla. Acantilados de la isla sirve de pista de aterrizaje perfecto para estas grandes aves que despeguen de sus áreas de alimentación al mar cerca de la parte continental de Ecuador y Perú. Española cuenta con dos sitios de visita. Gardner Bay es un sitio de natación y buceo, así como una gran playa. Punta Suárez ha migrantes, residentes, y la vida silvestre endémica incluyendo colores brillantes iguana marina, lagartos, gaviotas de cola bifurcada, piquero de patas azules, piquero de patas rojas, halcones de Galápagos y el albatros de Galápagos.

**Fernandina:** El nombre fue dado en honor del rey Fernando II de Aragón, quien patrocinó el viaje de Colón. Fernandina tiene una superficie de 642 km2 (248 millas cuadradas) y una altitud máxima de 1.494m (4.902 pies), esta es la isla más occidental y más joven. El 13 de mayo 2005, un nuevo proceso eruptivo se inició muy en esta isla, cuando una nube de ceniza y vapor de agua se elevó a una altura de 7 km (23.000 pies) y flujos de lava descendió las laderas del volcán en el camino hacia el mar. Punta Espinosa es una estrecha franja de tierra donde centenares de iguanas marinas se reúnen en gran medida de rocas de lava negro. El famoso cormorán no volador habita en esta isla, así como los pingüinos de Galápagos, pelícanos y lobos marinos de Galápagos son abundantes. Los diferentes tipos de flujos de lava pueden ser comparados y los bosques de manglares pueden ser observados.

**Floreana:** Se debe su nombre a Juan José Flores, primer presidente de Ecuador, durante cuya administración el gobierno de Ecuador tomó posesión del archipiélago. También se le llama Santa María después de una de las carabelas de Colón. Tiene una superficie de 173 km2 (67 millas cuadradas) y una elevación máxima de 640m (2.100 pies). Es una de las islas con la historia de la humanidad más interesante y una de las primeras en ser habitada. Flamingos y tortugas marinas verdes nidan (diciembre-mayo) en esta isla. El patapegada "o petrel de Galápagos se encuentran aquí, un ave marina que pasa la mayor parte de su vida lejos de la tierra. En Post Office Bay, ya que los balleneros en el siglo XVIII tenía un barril de madera que servía como oficina de correos para que el correo pueda ser recogidos y entregados a su destino principalmente Europa y los Estados Unidos por los buques en su camino a casa. En la "Corona del Diablo", un cono volcánico bajo el agua, las formaciones de coral se encuentran.

**Genovesa:** El nombre se deriva de Génova, Italia donde se dice que Colón nació. Tiene una superficie de 14 km2 (5,4 millas cuadradas) y una altitud máxima de 76m (249 pies). Esta isla está formada por el borde restante de un gran cráter que está sumergido. Su apodo de "la isla de los pájaros" está claramente justificado. En Bahía Darwin, fragatas y gaviotas de cola bifurcada, la única especie de gaviota nocturna en el mundo, se puede ver. Piqueros de patas rojas, golondrinas de mar, gaviotas de lava, pájaros tropicales, palomas, petreles y pinzones de Darwin son también a la vista. Príncipe Felipe paso es una meseta de la observación de aves como piqueros de patas rojas. Hay un gran bosque de Palo Santo.

**Isabela:** Esta isla fue nombrada en honor a la Reina Isabela. Con una superficie de 4.640 km2 (1.792 millas cuadradas), es la isla más grande de las Galápagos. Su punto más alto es el Volcán Lobo con una altitud de 1.707m (5.600 pies). La forma de la isla caballito de mar es el producto de la fusión de seis grandes volcanes en una única masa de tierra. En esta isla Galápagos pingüinos, iguanas marinas, pelícanos y cangrejos abundan. En las faldas y calderas de los volcanes de Isabela, iguanas terrestres y tortugas de Galápagos se pueden observar, así como los pinzones de Darwin, halcones de Galápagos, palomas de Galápagos y la vegetación de tierras bajas muy interesante. El tercer asentamiento más grande de humanos del archipiélago, Puerto Villamil, está ubicado en el extremo sur-oriental de la isla. Es la única isla que tiene el ecuador de ejecución a través de ella. También es el único lugar del mundo en el que un pingüino puede estar en su hábitat natural en el hemisferio norte.

**Marchena:** Nombrada en honor de Fray Antonio Marchena. Tiene un área de 130 km2 (50 millas cuadradas) y una altitud máxima de 343m (1.125 pies). Halcones de Galápagos y lobos marinos habitan en esta isla, y es el hogar de la lagartija de lava de Marchena, un animal endémico. Isla Seymour Norte: Su nombre fue dado después de un noble inglés llamado Lord Hugh Seymour. Tiene una superficie de 1,9 km2 (0,7 millas cuadradas) y una altitud máxima de 28m (92 pies). Esta isla es el hogar de una gran población de piqueros de patas azules y gaviotas de cola bifurcada. Alberga Una de las mayores poblaciones de Santiago de aves. Se forma a partir de levantamiento geológico. Justo al norte del aeropuerto de Baltra es la pequeña isla de Seymour Norte. Seymour Norte fue creada por el levantamiento sísmico en lugar de ser de origen volcánico. La isla tiene un perfil plano, con acantilados a pocos metros de la costa, donde las gaviotas se encaraman en las repisas. Un pequeño bosque de árboles santo gris plata-Palo de pie justo por encima del aterrizaje, por lo general sin hojas, esperando la lluvia para ponerlas en flor. La isla está llena de vida. Visitar la isla puede que tenga que dar paso a un león marino o iguana marina. Las bandadas de pelícanos y gaviotas de cola bifurcada se alimentan de la costa y estacionalmente piqueros también puede ser visto. Seymour norte es un lugar extraordinario para la cría de aves y es el hogar de una de las mayores poblaciones de anidación piqueros de patas azules y fragatas. Las parejas de piqueros de patas azules se puede ver la realización de su ritual de apareamiento, ya que ofrecen regalos unos a otros, silbato y toque la bocina, estire el cuello hacia el cielo, extienden sus alas, y la danza-mostrando sus pies azul brillante. Magnífico fragatas perca en arbustos bajos, cerca de los piqueros, mientras vigilan a sus pichones grandes. Las fragatas son enormes, acróbatas oscuro, con una envergadura de 90-pulgadas (2,3 m). Fragatas machos pueden inflar sus sacos garganta roja a parecerse a un globo rojo gigante. Piqueros y fragatas tienen una interesante relación. Piqueros son excelentes cazadores y pescado en bandadas. Las fragatas de la comparación son piratas, bomba de buceo a los piqueros para obligarlos a abandonar su presa. A continuación, las fragatas acrobáticas se abalanzan sobre él y coge la comida antes de que llegue el agua.

**Pinzón:** Nombrada en honor de los hermanos Pinzón, capitanes de las carabelas Pinta y La Niña. Tiene un área de 18 km2 (7 millas cuadradas) y una altitud máxima de 458m (1.503 pies). Pinta: su nombre de la carabela Pinta. Tiene una superficie de 60 km2 (23 millas cuadradas) y una altitud máxima de 777 metros (2.549 pies). Los lobos marinos, gavilanes de Galápagos, tortugas gigantes, iguanas marinas y delfines se pueden ver aquí. Pinta la Isla fue el hogar de las últimas Tortuga Pinta, llamado Solitario George. Él no vive en la Isla Pinta por más tiempo pero a la Estación Científica Charles Darwin en Santa Cruz, donde los científicos están tratando de criarlo.

**Rábida:** Lleva el nombre del convento de Rábida donde Colón dejó a su hijo durante su viaje a las Américas. Tiene un área de 4,9 km2 (1,9 millas cuadradas) y una altitud máxima de 367m (1.204 pies). La alta cantidad de hierro contenida en la lava en la Rábida da un color rojo distintivo. De mejillas blancas patos viven en una laguna de agua salada cerca de la playa, donde pelícanos y piqueros construyen sus nidos. Hasta hace poco, los flamencos, fueron encontrados en la laguna de agua salada, pero desde entonces han pasado a otras islas.

**San Cristóbal:** Lleva el nombre del santo patrón de los navegantes, "San Cristóbal" Su nombre fue dado después de Inglés William Pitt, 1er Conde de Chatham. Tiene una superficie de 558 km2 (215 millas cuadradas) y su nivel más alto se eleva a 730m (2395 pies). Esta es la primera isla del Archipiélago de Galápagos que Charles Darwin visitó durante su viaje en el Beagle. Este islas anfitriones fragatas, lobos marinos, tortugas gigantes, azules y piqueros de patas rojas, iguanas marinas, delfines, gaviotas de cola bifurcada. La vegetación incluye Galápagos Calandrinia, y árboles como el Lignum vitae. El mayor lago de agua dulce del archipiélago, la laguna el Junco, se encuentra en la sierra de San Cristóbal. La capital de la provincia de Galápagos, Puerto Vaquerizo Moreno, se encuentra en el extremo sur de la isla.

**Santa Cruz:** Con el nombre de la Santa Cruz en español, su nombre deriva del Inglés Británico buque. Tiene una superficie de 986 km2 (381 millas cuadradas) y una altitud máxima de 864 m (2834 pies). Santa Cruz es la isla que alberga la mayor población humana en el archipiélago en la ciudad de Puerto Ayora. La Estación Científica Charles Darwin y las oficinas centrales del servicio del Parque Nacional Galápagos se encuentran aquí. El PNG y la ECCD opera un centro de cría de tortugas aquí, donde las tortugas jóvenes salen del huevo, se crían y se preparó para ser reintroducidos en su hábitat natural. Las tierras altas de Santa Cruz ofrecen una exuberante vegetación y es famosa por los túneles de lava. Las grandes poblaciones de tortuga se encuentran aquí. Negro Caleta Tortuga es un sitio rodeado de manglares que las tortugas marinas, rayas y pequeños tiburones utilizan a veces como un área de apareamiento. Cerro Dragón, conocido por su laguna de flamencos, también se encuentra aquí, ya lo largo del recorrido se puede ver a las iguanas terrestres de forrajeo.

**Santa Fe:** El nombre de una ciudad en España, tiene una superficie de 24 km2 (9 millas cuadradas) y una altitud máxima de 259m (850 pies). Santa Fe alberga un bosque de cactus Opuntia, que son las más grandes del archipiélago, y Palo Santo. Acantilados resistido un paraíso para las gaviotas de cola bifurcada, de pico rojo pájaros tropicales, petreles cortante aguas. Santa Fe de Especies Terrestres de iguanas sí ven a Menudo.

**Santiago:** Su nombre es equivalente a Saint James en Inglés, sino que también se conoce como San Salvador, después de la primera isla descubierta por Colón en el Mar Caribe. Esta isla tiene una superficie de 585 Km2 (226 millas cuadradas) y una altitud máxima de 907m (2976 pies). Iguanas marinas, leones marinos, focas peleteras, tortugas terrestres y marinas, flamencos, delfines y tiburones se encuentran aquí. Los cerdos y cabras, que fueron introducidos por los seres humanos a las islas y han causado un gran daño a las especies endémicas, han sido erradicadas (cerdos en 2002, la erradicación de cabras está a punto de finalización). En la bahía Sullivan una reciente (hace unos 100 años) flujo de lava se puede observar.

**Wolf:** La isla debe su nombre al geólogo alemán Theodor Wolf. Tiene una superficie de 1,3 km2 (0,5 millas cuadradas) y una altitud máxima de 253m (830 pies). Aquí lobos marinos, fragatas, Nazca y de patas rojas, piqueros, iguanas marinas, tiburones, ballenas, delfines y gaviotas de cola bifurcada se pueden ver. El residente más famoso es el pinzón vampiro, que se alimenta en parte de la sangre de otras aves picoteaban y sólo se encuentra en esta isla.

**Daphne Mayor:** Una pequeña isla directamente al norte de Santa Cruz y directamente al oeste de Baltra, la isla parece de muy difícil acceso, aunque sin nombre, en 1684 Ambrosio Cowley gráfico. Es importante como la ubicación de los estudios de varias décadas la población del pinzón de Peter y Rosemary Grant.

**Isla Plaza Sur:** Se llama así en honor de un ex presidente de Ecuador, el general Leónidas Plaza. Tiene una superficie de 0,13 km2 (0,05 millas cuadradas) y una altitud máxima de 23m (75 pies). La flora de plaza sur incluye cactus y sesuvium plantas, que forma una alfombra roja en la parte superior de las formaciones de lava. Iguanas (terrestres, marinos y algunos híbridos de ambas especies) son abundantes y hay un gran número de aves que pueden ser observadas desde los acantilados de la zona sur de la isla, incluyendo pájaros tropicales y gaviotas de cola bifurcada.

**Tiempo**

Durante la estación conocida como "Garúa" (junio-noviembre) la temperatura del mar es de 22 ° C (72 ° F), sopla un viento constante y frío desde el sur y el sureste, y lloviznas frecuentes (Garuas) la mayor parte de la última día, junto con una densa niebla que oculta las islas. Durante la temporada de verano (diciembre a mayo), el medio del mar y temperatura del aire se eleva a 25 ° C (77 ° F), no hay viento en absoluto, no son esporádicas aunque fuertes lluvias y brilla el sol.  
Los cambios de clima a medida que aumenta la altitud en las grandes islas. La temperatura disminuye gradualmente con la altitud, mientras que la precipitación debido a la condensación de la humedad en las nubes en las laderas aumenta. Hay una amplia gama de las precipitaciones de un lugar a otro, no sólo con la altura, sino también en función de la ubicación de las islas, la precipitación también depende de la ubicación geográfica.

**Política**

Las islas administradas Por hijo sin Gobierno provincial. Se convirtió en una provincia por decreto presidencial por el presidente Guillermo Rodríguez Lara el 18 de febrero de 1973. Se realizó Una provincia Por decreto presidencial Por El presidente Guillermo Rodríguez Lara El 18 de febrero de 1973. La provincia está dividida en cantones, cada uno referido a algunas islas. La provincia dividida en cantones esta, cada uno referido algunas islas. La capital es Puerto Baquerizo Moreno. La capital es Puerto Baquerizo Moreno.

**Demografía**

Las Islas Galápagos es uno de los pocos lugares en el mundo sin una población indígena. El grupo étnico más numeroso está formado por ecuatorianos mestizos, los descendientes mezclados de los colonos españoles e indígenas americanos nativos, que llegaron sobre todo en el último siglo de la parte continental de Ecuador. También hay un gran número de los blancos, en su mayoría de ascendencia española. Galápagos atrae la inmigración alemana en el siglo 20, y las Galápagos también tuvo una pequeña comunidad pesquera noruega hasta que se le pidió que se fueran. En 1959, aproximadamente 1.000 a 2.000 personas llamadas las islas de su casa. En 1972 un censo que se hizo en el archipiélago y una población de 3.488 registrada. En la década de 1980, este número había aumentado a más de 15.000 personas, y 2006, según estimaciones, la población alrededor de 40.000 personas. Cinco de las islas están habitadas: Baltra, Floreana, Isabela, San Cristóbal y Santa Cruz.

**Conservación**

Aunque la primera legislación de protección de las Galápagos promulgada en 1934 fue y completada en 1936, ningún hasta los finales de 1950 fue que la acción positiva en sí tomo para controlar lo que estaba ocurriendo una flora nativa la fauna y. En 1955, la Unión Internacional para la conservación de la naturaleza organizó una misión de investigación a las Islas Galápagos. Dos años más tarde, en 1957, la UNESCO, en cooperación con el gobierno de Ecuador envió una expedición para estudiar la situación de conservación y elegir un sitio para una estación de investigación. En 1959, el año del centenario de la publicación s Charles Darwin de El Origen de las Especies, el gobierno ecuatoriano declaró el 97,5% de la superficie terrestre del archipiélago como parque nacional, con excepción de las zonas ya colonizadas. La Fundación Charles Darwin (FCD) se fundó el mismo año. La principal responsabilidad de la FCD, una organización internacional no gubernamental constituida en Bélgica, es realizar investigación y proporcionar los resultados de la investigación al Gobierno del Ecuador para la gestión eficaz de Galápagos. Los esfuerzos de la FCD trabajo de investigación comenzó con el establecimiento de la Estación Científica Charles Darwin en la Isla Santa Cruz en 1964. Durante los primeros años de los programas de conservación, tales como la erradicación de especies introducidas y la protección de especies nativas, se llevaron a cabo por personal de la estación de investigación. Ahora gran parte de ese trabajo es realizado por el Servicio Parque Nacional Galápagos utilizando los resultados de investigación y metodologías desarrolladas por la FCD. En 1986, los 70.000 km2 que rodea (27.000 millas cuadradas.) De océano fue declarado reserva marina, la segunda en tamaño a la Gran Barrera de Coral de Australia. En 1990, el archipiélago se convirtió en un santuario de ballenas. En 1978 la UNESCO reconoció a las islas como un Patrimonio de la Humanidad, y en 1985 Reserva de la Biosfera. Esto más tarde fue ampliado en diciembre de 2001 para incluir la reserva marina. En julio de 2010, el Comité del Patrimonio Mundial acordó suprimir las Islas Galápagos de la lista de sitios preciosos en peligro por las amenazas ambientales o el uso excesivo

Destacan las especies:

• Iguanas terrestres

• Iguana Marina

• Tortuga de Galápagos

• Galápagos Tortuga Verde

• Pepinos de mar

• Volador Cormorán

• Gran Fragata

• Piqueros de patas azules

• Pingüino

• Albatros

• 4 especies endémicas de Galápagos sinsontes, la primera especie Darwin se dio cuenta que varían de una isla

• 13 especies endémicas de tangaras, popularmente llamados pinzones de Darwin.

• Lobos marinos

5.3. PAQUETES TURÍSTICOS

Islas encantadas

(4d/3n) 15 pax

DIA 1

* HORA CONTINENTAL

08H30: Arribo al aeropuerto Mariscal Sucre de Quito.

09h30: Ingreso a la sala de pre embarqué.

10h00: Ingreso al avión de TAME. (Capacidad para 300 personas).

10h30: Despegue del avión con rumbo a Galápagos.

* HORA DE GALÁPAGOS

                        11h30: Arribo a la Isla de Baltra

12h30: Salida en vehículos de TAME hacia “El Canal”.

13h30: Arribo a Puerto Ayora-Isla Santa Cruz, y almuerzo

16h00: Salida a la playa de garrapatero. Se pueden ver los hermosos flamingos.

19h00: Cena

20h00: City Tour.

21h00: Humorada. Actividades recreativas (Barajas, baile, eventos artísticos).

DIA 2

* HORA DE GALÁPAGOS

                        07H00: Desayuno.

07H30: Isabela  City tour por la isla, se visita la laguna de concha de perla, su agua es tranquila y transparente donde se pueden ver pingüinos y lobos marinos. Luego se visita la laguna de los flamingos y el centro de crianza de tortugas terrestres.

                        13h00: Almuerzo.

15h00: Excursión: En la tarde se visita el canal de tintoreras (tiburones de punta blanca) en un tour donde también se hace un snorkel posible de ver tortugas marinas, pingüinos y lobos marinos.

                                   18h00  Arribo al hotel.

                                   Descanso

                       20h00  Humorada

DIA 3

* HORA DE GALÁPAGOS

07H00: DESAYUNO: Esta isla posee una fascinante historia al ser la primera isla en ser habitada, se sube al cerro Asilo de la Paz en una chica donde se tiene una magnifica vista de la isla, luego se visita el centro de crianza de tortugas, las cuevas de lava que sirvió de refugio de los piratas y donde vivieron los primeros habitantes y la fuente natural de agua dulce.

13h00: Almuerzo.

14h00: En la tarde se navega por la parte norte de la Isla para observar pingüinos y realizar un fascinante snorkel donde se encuentra una rica fauna marina como lobos marinos, tortugas marinas, rayas, tiburones y muchas veces se pueden ver delfines.

                        18h00  Arribo al hotel.

                                   Descanso

                        20h00  Humorada

DIA 4

* HORA DE GALÁPAGOS

07H00: Desayuno.

08h00: Caminata y observación de La Estación Charles Darwin.

                       12h00: Almuerzo.

                        13H00: Compra de Recuerdos.

                        14h00: Salida al Aeropuerto.

                        16h30: Salida rumbo a Quito.

* HORA CONTINENTAL

                        18h40: Arribo a Quito.

* Costo por pax USD 650

El precio Incluye:

* Ticket aéreo (Quito - Galápagos) (Galápagos - Quito)
* Transporte turístico terrestre
* Alojamiento por las noches del crucero
* Guías locales
* Guía acompañante
* Seguro del pasajero
* Bebidas ilimitadas
* Snaks ilimitados
* Coctel de bienvenida
* Alimentación tipo buffet

No incluye:

* Gastos y servicios no detallados

Sugerencias

* Puntualidad
* Estar dos horas antes en el aeropuerto

Galápagos 2010

5D/4N) 20 PAX

DIA 1

* HORA CONTINENTAL
* 7h30: Por favor acercarse al aeropuerto Mariscal sucre para tomar el vuelo con destino a galápagos ya que su vuelo sale a las 9:30 am y les revisan tienen que pagar la tarjeta de ingala y dejar que les chequeen los equipajes no pueden llevar ningún tipo de semilla a Galápagos se aconseja llevar snacks o cosas para picar.
* Retiro en el Aeropuerto a hora de llegada de su vuelo
* Check in Hotel Darwin y almuerzo 13:00 pm
* Traslado a la estación Charles Darwin con guía
* En privado para hacer la visita la estación y luego les dejaremos en la playa de la estación para que disfruten de este lugar si lo desean.

DIA 2

* HORA DE GALÁPAGOS
* Desayuno en el hotel
* En la Mañana a las 7:30 am les recogerán del hotel para realizar el tour de bahía donde visitaremos la Lobería el canal de amor o tiburones donde tendremos tiempo para realizar snorkel y visitaremos la playa de los alemanes.
* Box lunch en el tour 12:30
* Tarde libre para realizar compras en el Malecón
* Recreación en el hotel y cena

DIA 3

* HORA DE GALÁPAGOS
* Desayuno en el Hotel 7:30 am
* Recogida en el hotel a la hora acordada por los pasajeros para visitar la hermosa playa de tortuga bay les dejaremos en la entrada de la playa.
* Almuerzo 13:00 pm
* Recreación en el hotel y cena

  DIA 4

* HORA DE GALÁPAGOS
* Desayuno en el hotel 7:30 am
* Visita a la Parte alta de la Isla conociendo los cráteres gemelos y luego nos dirigiremos a los túneles de lava una expedición muy hermosa para disfrutar.
* Luego continuaremos al Rancho de las Primicias donde podremos observar tortugas en su habitat natural y no en cautiverio.
* Luego nos dirigiremos al Garrapatero donde les dejaremos para que disfruten de una tarde de playa y a la hora adecuada  les recogeremos para regresar al hotel.
* Almuerzo 13:00 pm
* Recreación en el hotel y cena en el

DIA 5

* HORA DE GALÁPAGOS
* Desayuno en el hotel 7:30 am
* A la hora adecuada retiro en el hotel para trasladarnos al aeropuerto de baltra para retornar con nuestro viaje a Quito que sale a las 10:30 am el 9 de abril en el vuelo de TAME 190.
  + Costo por pax USD 750

El precio Incluye:

* Ticket aéreo (Quito - Galápagos) (Galápagos - Quito)
* Transporte turístico terrestre
* Alojamiento por las noches del crucero
* Guías locales
* Guía acompañante
* Seguro del pasajero
* Bebidas ilimitadas
* Snaks ilimitados
* Coctel de bienvenida
* Alimentación tipo buffet

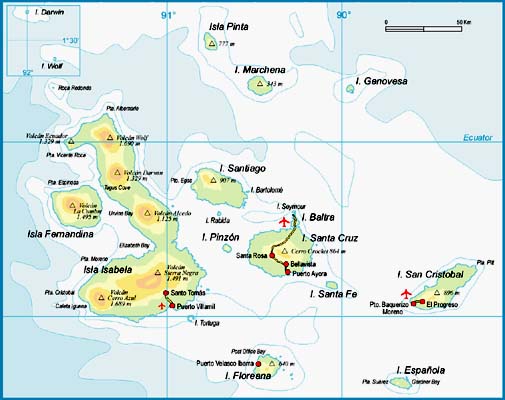
No incluye:

* Gastos y servicios no detallados

Sugerencias

* Puntualidad
* Estar dos horas antes en el aeropuerto

**RUTA**

****

**5.4. GLOSARIO**

**Astronómica.-** Ciencia que estudia los astros y la estructura del universo

**Ancla.-** Un **ancla** o **áncora** es un instrumento [náutico](http://es.wikipedia.org/wiki/N%C3%A1utica) que permite a un [barco](http://es.wikipedia.org/wiki/Barco) fijar su posición en el [mar](http://es.wikipedia.org/wiki/Mar) sin tener que preocuparse de la [corriente](http://es.wikipedia.org/wiki/Corriente), oponiéndose a la fuerza de la marea.

**Aventura.-** Una **aventura** es una experiencia de naturaleza arriesgada normalmente compuesta de eventos inesperados.

**Bulbo de Proa.-** El **bulbo de proa**, o simplemente **bulbo**, consiste en una protuberancia en la [proa](http://es.wikipedia.org/wiki/Proa) del [barco](http://es.wikipedia.org/wiki/Barco), el cual debe de estar sumergido en el agua.

**Costera.-** Perteneciente a la costa

**Cañonero.-** Un **cañonero** es un buque de guerra de pequeño tamaño, con uno o más cañones

**Cubierta.-** Se llama cubierta de forma genérica a cualquier cosa que se pone encima de otra para taparla o resguardarla

**Chimenea.-** Una **chimenea** es un sistema usado para evacuar gases calientes y [humo](http://es.wikipedia.org/wiki/Humo) de [calderas](http://es.wikipedia.org/wiki/Caldera_(calefacci%C3%B3n)), [calentadores](http://es.wikipedia.org/wiki/Calentador), [estufas](http://es.wikipedia.org/wiki/Estufa), [hornos](http://es.wikipedia.org/wiki/Horno), [fogones](http://es.wikipedia.org/wiki/Fog%C3%B3n) u [hogares](http://es.wikipedia.org/wiki/Hogar_(fuego)) a la atmósfera.

**Fluvial.-** El término **fluvial** se utiliza en [geografía](http://es.wikipedia.org/wiki/Geograf%C3%ADa) y en ciencias de la Tierra para referirse a los procesos asociados a los ríos y arroyos, y a los depósitos y relieves creados por ellos

**Hélice.-** La **hélice** es un dispositivo formado por un conjunto de elementos denominados palas o álabes, montados de forma concéntrica alrededor de un [eje](http://es.wikipedia.org/wiki/Eje), girando alrededor de éste en un mismo [plano](http://es.wikipedia.org/wiki/Plano)

**Inercial.-** En [física](http://es.wikipedia.org/wiki/F%C3%ADsica), la **inercia** es la propiedad de los cuerpos de resistirse al cambio del movimiento, es decir, es la resistencia al efecto de una fuerza que se ejerce sobre ellos

**Iconografía.-** La **iconografía** (palabra compuesta de icono y grafe -descripción-) es la descripción de las temáticas de las imágenes y también el tratado o colección de éstas.

**Loxodrómica.-** Perteneciente o relativo a la loxodromia

**Ortodrómica.-** La **ortodrómica** es el camino más corto entre dos puntos de la superficie terrestre

**Proa.-** Se llama proa o **aflasto** a la parte delantera de un [barco](http://es.wikipedia.org/wiki/Barco) que va cortando las [aguas](http://es.wikipedia.org/wiki/Agua) del [mar](http://es.wikipedia.org/wiki/Mar).

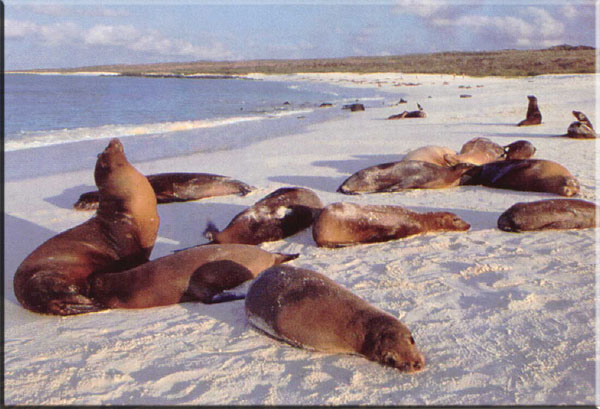
**Popa.-** Se designa con el nombre de **popa** o **acrostolio** a la terminación posterior de la estructura del [buque](http://es.wikipedia.org/wiki/Barco).

**Superestructura.-** En [ingeniería](http://es.wikipedia.org/wiki/Ingenier%C3%ADa), se denomina **superestructura** a la parte superior de un conjunto estructural

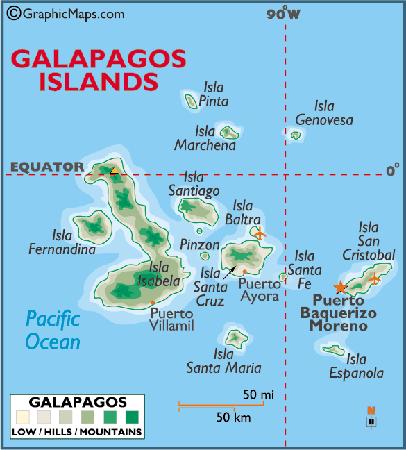
5.5. ANEXOS

**TORTUGA GALAPAGOS**

**TIBURON MARTILLO**

**LOBOS MARINOS**

**IGUANA**

[](http://www.absolutcruceros.com/wp-content/uploads/2010/09/Conociendo-un-poco-más-al-Disney-Dream2.jpg)**MAPA DE GALAPAGOS**

**CRUCERO**



**INSTALACIONES DEL CRUCERO**

**INSTALACIONES DEL CRUCERO**