Pontificia Universidad Católica del Ecuador | SEDE ESMERALDAS

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO

ANALISÍS DE LOS PONTENCIALES NEGOCIOS A IMPLEMENTAR PARA LA ARTICULACION ENTRE LA CIUDAD Y EL PUERTO

PREVIO AL GRADO ACADÉMICO DE
INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
GLOBALIZACIÓN DEL COMERCIO

AUTOR
EMILIO JOSÉ RACINES RAMIREZ

ASESOR
MGT. FREDDY BETANCOURT

Esmeraldas - diciembre, 2021

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de Tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el Reglamento de grado de la PUCESE previo a la obtención del título de Ingeniero en Comercio Exterior.

_____

Presidente Tribunal de Graduación

Mgt. Francisco Mila Carvajal

_____

Lector 1

Mgt. Francisco Mila Carvajal

_____

Lector 2

Mgt. Andrea Dueñas Mendoza

_____

Director de escuela

Mgt. Mario Armas Arias

_____

Director de Tesis

Mgt. Freddy Betancourt Aguilar

_____

Secretario General PUCESE

Mgt. David Guashpa Gómez

Fecha: Esmeraldas, 13 de octubre de 2021

AUTORÍA

Yo, Racines Ramírez Emilio José, portador de la cedula de ciudadanía No. 0803126366, declaro que el presente trabajo de investigación es de mi propia autoría, respetando las diferentes fuentes de información, realizando las debidas citas correspondientes.

_____

Emilio Racines Ramírez

CI: 080312636

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mi madre, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional, sin importar nuestras diferencias de opiniones. A mi abuelo, que con su sabiduría, cariño y consejos formo en mí, un constructo del pensamiento definidos a través de principios y valores, tal aporte tomo importancia en este largo camino académico. A Fabiano porque te amo infinitamente hijo mío. A mi esposa Gloria, que con su amor, cariño incondicional y sabiduría aportó a la fase final de mi carrera.

AGRADECIMIENTO

Vivo agradecido de los momentos y cosas hermosas que me ha brindado hasta ahora la vida, hoy quiero agradecer a mamá por ser paciente, pese a mis errores y mis infortunios siempre ha tenido fe en mí, a mí abuelo, sin él nada de esto sería posible, gracias mil veces gracias, a mi hijo por él tiempo que no le brinde mientras cursaba esta etapa, sin duda me he perdido de momentos maravillosos, gracias hijo mío, a mi esposa Gloria por su constante amor, paciencia, tolerancia, apoyo incondicional y ánimos en momentos cuando desmayaba y no quería continuar, te amo, todo esto es por ustedes, gracias totales.

Índice

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN……..III

AUTORÍA……..…… ..……III

DEDICATORIA……..……..……..……..…….....IV

AGRADECIMIENTO ……V

INTRODUCCIÓN……..…….¡Error! Marcador no definido.

Presentación del tema de investigación……...……...¡Error! Marcador no definido.

Planteamiento del problema ……..……3

Formulación del problema…….....……...4

Justificación……..…….…...4

Objetivos…….……..…5

Objetivo general **5**

Objetivos específicos **5**

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO **15**

Bases teóricas-científicas……...……16

1.1.1. Globalización **16**

1.1.2. Puerto **17**

1.1.3. Hinterland y Foreland……..25

1.1.4. Productividad Portuaria……..26

1.1.5. Ciudad Purerto..... **26**

1.1.6. Negocio **32**

1.1.7. Tipos de Negocio **35**

1.1.8. Servicio **36**

1.2 .ANTECEDENTES……..37

1.3. MARCO LEGAL……...42

CAPÍTULO II: MATERIALES Y MÉTODOS **46**

2.1. Tipo de estudio **46**

2.1.1. Investigación Descriptiva **46**

2.1.2. Investigación de Campo..... **47**

2.2. Definición conceptual y operacionalización de variables **47**

2.3. Métodos **48**
2.3.1. Mètodo análitico **48**
2.3.2. Mètodo indcutivo **48**
2.3.3. Mètodo deductivo **49**
2.4. Técnicas e instrumentos **49**
2.4.1. Entrevista **49**
2.4.2. Encuestas **49**
2.4.3. Análisis de datos **50**
2.5. Población y muestra **50**
CAPÍTULO III: RESULTADOS **51**
3.1. Identificar los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad……..……..**51**
3.2. Describir los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad……...**52**
3.3. Identificar los lugares adecuados para la instalación de los posibles negocios……..**56**
3.4. Resultados generales **58**
CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN **64**
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES **64**
CAPÍTULO VI: RECOMENDACIONES **65**
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS **67**
ANEXOS **70**

Índice de tablas

Tabla 1 Operacionalización de las variable**..**……...47
Tabla 4 Tipos de negocios que se pueden implementar para articular la relación del puerto con la ciudad 57

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo analizar los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad. La metodología aplicada fue una investigación descriptiva y de campo, mismas que permitió identificar los diferentes tipos de negocios que se pueden implementar en el puerto de Esmeraldas. Para recopilar la información se aplicó la técnica de la encuesta a diez empresarios, además, una entrevista a dos autoridades de Autoridad Portuaria de Esmeraldas y tres docentes expertos en puertos. Los resultados obtenidos dieron a conocer que los tipos de negocios que deben existir para mantener la relación puerto ciudad son restaurantes, hoteles, transportes, artesanías y en menos proporción boutique, bares, cafeterías, discotecas, ensamblaje de línea blanca y de motos. Permitiendo concluir que las estrategias que deben establecer son relaciones comerciales las cuales beneficien la vinculación permanente entre la ciudad y el puerto, también que la administración conformada por la institución lidere los procesos administrativos, permitiendo articular la ciudad y el puerto.

PALABRAS CLAVE

Negocios; Puerto; Articulación; Zona portuaria.

ABSTRACT

The present research aimed to analyze the possible types of businesses that allow the development of the port with the city. The applied methodology was a descriptive and field research, since it was possible to identify the different types of businesses that can be implemented in the port of Esmeraldas. To collect the information, the survey technique was applied to ten businessmen, in addition to an interview with two authorities of the Esmeraldas Port Authority and three teachers who are experts in ports. The results obtained revealed that the types of businesses that must exist to maintain the port-city relationship are restaurants, hotels, transport, and handicrafts and to a lesser extent boutique, bars, cafes, nightclubs, assembly of white goods and motorcycles. Allowing to conclude that the strategies that must be established are commercial relationships which benefit the permanent link between the city and the port, also that the administration formed by the institution leads the administrative processes, allowing the city and the port to be articulated.

KEYWORDS

Business; Port; Joint; Docklands

INTRODUCCIÓN

Presentación del tema de investigación

Ciudad puerto implica el desarrollo de las actividades portuarias y los beneficios que se obtienen entre las ciudades que lo albergan, a través, de la cual se logran avances en el crecimiento portuario referente a lo económico, lo cultural y lo urbanístico. (Mundo Maritimo, 2018).

La implementación de algunos tipos de negocios para la vinculación entre ciudad y puerto deriva en un beneficio, no solo de intercambio económico, sino también, promoviendo fuentes de empleo para generaciones futuras, así como a profesionales de comercio exterior, carreras afines, micro, pequeñas y medianas empresas.

El éxito de ciudad puerto está relacionado con la participación de dos principales actores como son el sector público y privado vinculado con la industria y los servicios. La participación de las autoridades portuarias o de los entes que ejerzan sus competencias en forma coordinada con las autoridades municipales o locales, que son las llamadas a gestionar el entorno de la zona portuaria, es prioritario, para mantener un diálogo permanente que debería articular también a la población ubicada en el entorno y las organizaciones privadas relacionadas a servicios portuarios, con el fin de conservar la vitalidad y el equilibrio de la relación ciudad puerto. (Mundo Maritimo, 2018)

Ecuador cuenta con 5 puertos principales como son Guayaquil, Manta, Esmeraldas, Bolívar, San Lorenzo; puertos que han permitido con el paso de los años el desarrollo del país, cada uno despliega actividades diferentes como: (Osorio, 2013)

- Manta: Turístico y pesquero
- Guayaquil: Opera carga general de exportación e importación
- Esmeraldas: Especializado en petróleo y otras cargas generales
- Bolívar: Bananero y cacaotero
- San Lorenzo: Movilización de la madera

Para esta investigación tomo como referencia el Puerto de Guayaquil, ya que es uno de los más importantes del Pacifico Oriental, se estima que el 70% de las exportaciones privadas salen por sus instalaciones, ingresando el 83% de las importaciones, siendo el segundo puerto con más salidas de contenedores dentro de la CAN y el décimo en Latinoamérica. Desde el año 2013 ha emprendido el desarrollo de nuevas tecnologías alcanzando niveles operacionales y administrativos que han contribuido con el desarrollo del puerto y de la economía ecuatoriana. (Zonalogistica, 2017)

La provincia de Esmeraldas, posee un puerto especializado en petróleo (Balao) al que llegan los oleoductos para la exportación del crudo, puerto que desarrolla actividades sujetas a control ambiental, empezando por el embarque y desembarque del petróleo. Además, el puerto de Esmeraldas realiza actividades de carga y descarga de mercaderías, por ello la importancia de este tema de investigación, mismo que está vinculado a conocer cuales

puedan ser los potenciales negocios a implementar con la finalidad de articular la ciudad con el puerto.

La presente investigación consiste en el análisis de los tipos de negocios a instalar en la ciudad puerto con la finalidad de que sea más atrayente para exportadores e importadores de productos y servicios y a la vez de toda la ciudadanía esmeraldeña y del Ecuador.

Planteamiento del problema

Autoridad Portuaria de Esmeraldas cuenta con una gran infraestructura, la misma que ha sido aprovechada parcialmente, despliega proyectos los cuales tienen poca articulación con la ciudad y las actividades que realiza el puerto, por consiguiente refleja un desarrollo económico, social y cultural en la zona bajos, sumando la falta de canales de comunicación que casi nunca han permitido difundir las actividades y servicios que crea el puerto de Esmeraldas, tampoco se muestra la participación de las principales autoridades de la provincia, repercutiendo en que las pequeñas y medianas empresas se interesen poco, en invertir en negocios que beneficien al puerto y la ciudad.

El problema principal es que se cuenta con una planificación básica para ejecutar una articulación entre la ciudad y el puerto, lo que no ayuda a desarrollar los negocios por ende a dinamizar esta relación, en consecuencia, esto muy poco ha contribuido a la relación entre puerto y la ciudad de Esmeraldas.

Podemos decir que el puerto de Esmeraldas cuenta con todas las condiciones geográficas, físicas y técnicas, pero este tema investigación observa que está siendo poco aprovechado, ya que no se refleja un trabajo en conjunto que pueda relacionar de forma directa al puerto con la ciudad, restándole un beneficio sustentable y sostenible, por ello la importancia de realizar esta investigación que identificará los tipos de negocios factibles que vinculen al puerto con la ciudad y en consecuencia, permitirá conocer si el puerto es altamente competitivo, rentable y de éxito en Latinoamérica (Diario La Hora, 2015).

- **Formulación del problema**

  ¿Qué tipos de negocios serán los más factibles para la articulación del puerto con la ciudad?

Justificación

Esta investigación pretende comprobar los potenciales negocios que pueden desarrollarse en el puerto Esmeraldas y vincularse con la ciudad, a cargo de las autoridades competentes y personas involucradas con la zona portuaria, por lo que es necesario verificar zonas de rápida adecuación para negocios a fines a actividades que pueden ser de servicio, producción, extracción, al por mayor, de venta al público que contengan con una visión futura y objetiva sobre las falencias que se tiene para llevar estos planes a cabo en la terminal portuaria, además, trabaja en conjunto con las autoridades de Esmeraldas para poder dinamizar la ciudad – puerto.

Es importante que los tipos de negocios que se implementen sean factibles, permitiendo el desarrollo de la ciudad y del puerto de Esmeraldas, categorizándose, siendo identificado no solo como uno de los puertos con ubicación estratégica, sino también como uno de los más rentables en implementación de nuevos negocios, desarrollando a futuro, de ser el caso, plazas nuevas de trabajos a la ciudadanía esmeraldeña, mejorando su economía y calidad de vida.

La presente investigación identifica como beneficiarios directos a los inversionistas locales, nacionales y extranjeros; los beneficiarios indirectos serán las empresas públicas, privadas y toda la comunidad esmeraldeña, ya que de esta manera se reactivará la economía generando nuevos empleos, mejorando así la calidad de vida de los esmeraldeños.

Esta investigación también tiene como finalidad identificar si con la implementación de los tipos de negocios y posteriormente pueda convertirse en ciudad puerto reconocida en el país y porque no, en todo el mundo.

Objetivos

Objetivo General

Analizar los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad.

Objetivos Específicos.

- Identificar los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad.
- Describir los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad.
- Identificar los lugares adecuados para la instalación de los posibles negocios.

CAPITULO I: MARCO TEÓRICO

El presente trabajo se basará en la Teoría de la La interfaz puerto-ciudad, motivada por los procesos de reconversión de las viejas instalaciones portuarias en espacios urbanos. Fue Hoyle (Hoyle, Brian, 1989) quien sintetizó un modelo de evolución en el tiempo de la relación espacial entre el puerto y la ciudad. Establece etapas caracterizadas por formas diferentes de asociación y separación. Este modelo, que había sido publicado previamente junto a otro esquema que resume los factores intervinientes en la relación puerto-ciudad, tendrá amplia difusión y será reiterativamente citado en las numerosas publicaciones y artículos de la década posterior, guardando vigencia explicativa hasta hoy. (Fedele, Dominguez , 2015)

Dentro de las nuevas estrategias, encaminadas a afrontar la competencia y la eficiencia portuaria, las ciudades-puerto redimensionan sus esfuerzos: se integran en cadenas logísticas e ilustran la desterritorialización del producto final. Los puertos se revalorizan como “espacios vinculantes e interactivos” (Granda, 2005). Tratan de responder a intereses de las empresas enclavadas en el hinterland mientras que su organización interna queda determinada por las lógicas de la valorización de los lugares fuera de los recintos portuarios, de las instalaciones

existentes, y de los entornos económicos próximos y vinculantes (Martner, 1999; Viloria de la Hoz, 2006). En consecuencia, las ciudades costeras pueden clasificarse en dos grupos: aquellas que basan su crecimiento en las funciones marítimas, es decir, que están determinadas por las relaciones comerciales con el foreland; y aquellas otras ciudades cuyas funciones están definidas por la existencia de vínculos comerciales con el sistema urbano terrestre e interdependientes, por tanto, del hinterland asociado y próximo (Brocard, 1988). Por lo cual, no existe un vademécum obligado en lo tocante a las dinámicas de integración de los puertos en los espacios urbanas.

Con el paso del tiempo las relaciones van cambiando de acuerdo con las dinámicas económicas y comerciales, cambios en la industria y otros. Todo ello dará lugar a una singular e intensa relación, así como a interacciones mutuas, establecidas entre ambos como elementos independientes, esto hace necesario la implementación de diferentes modelos o tipos de negocios que permitan su desarrollen en forma conjunta.

1.1. BASES TEÓRICAS – CIENTÍFICAS

En lo que respecta a las bases teóricas de esta tesis, se puntualizará en conceptos que permitan justificar el desarrollo y ejecución de este trabajo; esto permitirá definir aspectos que conlleven al entendimiento óptimo del objeto de estudio que se pretende alcanzar en la investigación vinculados a ciudad puerto y sus planes de negocios.

1.1.1. Globalización.

Cuando se habla de “globalización” pueden diferenciarse analíticamente varios niveles de significados, en lo que respecta a lo económico, el concepto hace referencia a la liberación del tráfico de mercancías, servicios, dinero y capitales; a la internalización de la producción y también a la posición cada vez más dominante de las empresas multinacionales. Es importante en lo económico, el concepto hace referencia a la liberación del tráfico de mercancías, servicios, dinero y capitales; a la internalización de la producción y también a la posición cada vez más dominante de las empresas multinacionales (Hirsch, J 1997).

Es importante señalar, que el capital ciertamente se ha extendido más allá de las fronteras; no así la fuerza de trabajo, los seres humanos. Éstos siguen adscritos a los territorios de los Estados nacionales, a menos que estén obligados a migra o huir. Regresaré más adelante a las particularidades del proceso dominante de globalización. Sea como sea, puede hablarse de que por vez primera en la historia existe un mercado capitalista que abarca todo el mundo. El capitalismo ha llegado a ser mundialmente dominante y universal (Hirsch, J 1997).

1.1.2. Puertos.

Ruano, L. (2021) manifiesta que hoy en día, existen muchas definiciones con respecto a los puertos marítimos estas definiciones han ido cambiando con el pasar del tiempo y las circunstancias, pero la mayor parte de ellas se asemejan.

Baudez (1962) define a los puertos como, puntos de entrada y salida que están aptos para el transporte de personas y mercancías.

Por otro lado, existen definiciones más completas sobre lo que es un puerto que permiten tener una idea más esclarecida sobre las actividades y servicios que presta este, destacando principalmente su aporte dentro de una ciudad y desglosando cada una de sus funciones.

La agencia estatal boletín del Estado de España BOE (2003) establece que los puertos son: La infraestructura que se integra como parte fundamental en un sistema general de transporte de carácter intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo nodo de interconexión modal y plataforma logística con un importante papel tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor.

De tal forma todas estas definiciones que han establecido los distintos autores dan a entender que los puertos no solamente deben ser considerados como entes de movilidad de carga y/o personas, si no que estos también se convierten en lugares principales dentro de la cadena de distribución.

Sánchez y Mouftier (2016) afirman que: Con el pasar de los años los puertos han ido dejando de lado el pensamiento anacrónico de solo ser entes para la exportación e importación, hoy en día los puertos también realizan actividades como: almacenamiento, distribución, desconsolidación y una de

las más importantes en desarrollar actividades industriales relacionadas con manufacturas.

Por lo que, los puertos se constituyen como los eslabones más importantes en toda la cadena logística, su infraestructura y los servicios que brindan permiten la facilitación y desarrollo del comercio internacional (Sánchez et al. 2015).

De tal manera que todo este desarrollo de los puertos es gracias a las actividades agregadoras de valor en las ciudades, principalmente porque las ciudades se destacan en diferentes actividades económicas como: diversos tipos de industrias (pesquera, agricultura entre otros), lo cual le permite aprovechar la fortaleza de su industria para posteriormente internacionalizar sus productos mediante la utilización del puerto.

Con el pasar del tiempo los puertos marítimos del mundo han ido cambiando y mejorando la forma en la que realizan su actividad portuaria, suponiendo su crecimiento y mejoramiento por los avances económicos mundiales y por ende las exigencias del mundo marítimo. Según Fram (2019), los puertos se clasifican de la forma siguiente:

- **Primera Generación:** En los años 60 los puertos netamente se dedicaban a las maniobras básicas entre puerto y tierra; entre puerto y embarcación; existía una escasez de servicios como el de cabotaje,

practicaje entre otros. La carga que se manejaba era carga muy básica en especial de índole general.

- **Segunda Generación:** Los puertos de segunda generación etapa que se dio aproximadamente en los años 90 fue una época en donde las autoridades ya comienzas a preocuparse por el tema de vial y todo lo referente a los canales de acceso y distribución hacia el puerto es decir mejorar su hinterland. Así mismo algunas ciudades del mundo ya se especializan en el tipo de carga como carga a granel, contenerizada, o líquidos.

- **Tercera Generación:** En esta etapa los puertos ya comienzan a ver la gestión de la cadena de suministros como una herramienta de gran ayuda en el manejo de productos, así mismo se comienza a fortalecer el manejo de carga contenerizada. Finalmente, los puertos comienzan a desarrollar una imagen corporativa necesaria para compartir con diferentes puertos del mundo y atraer clientes.

- **Cuarta Generación:** A partir del año 2010 los puertos comienzan a desarrollarse aún más de la mano de la tecnología y las redes telemáticas lo cual permite una mayor seguridad entre las intercomunicaciones.

- **Quinta Generación:** Se la considera como la etapa ideal en donde los puertos tienen un fuerte vínculo con la ciudad y viceversa

Debido a todas estas etapas que los puertos han ido desarrollando a lo largo del tiempo, les ha permitido que estos se constituyan como entes de desarrollo, así como también en la principal actividad económica en las ciudades portuarias y formar en ellas un referente a nivel global.

Por otro lado, es importante mencionar algunos de los servicios básicos que hacen más eficiente las operaciones en un recinto portuario como son: la disponibilidad de grúas pórticos (extremadamente necesarias en el manejo de contenedores) y el dragado del mar, que permite la recepción de naves de gran calado, dichos servicios generalmente son gestionados de manera directa por la Autoridad Portuaria. Los servicios anteriormente mencionados, son muy relevantes en el proceso de carga y descarga de mercancías por que permiten agilizar el despacho de naves en el puerto, permitiendo reducir costos y tiempos; y a su vez atrayendo clientes (Rúa, 2006).

Así mismo, los servicios portuarios tienen mucha convergencia con las operaciones de importación/exportación, en lo que concierne el manejo correcto y preservación de mercancías, el almacenaje, tipo de transporte y seguro; todas estas actividades corresponden a logística internacional que es una herramienta importante dentro del comercio exterior, y una amalgama de procesos, que permiten reducir costos y tiempos. Bloch (2012) describe las actividades que ha su criterio las considera las más importantes como son:

- **Acondicionamiento de la mercadería:** Este proceso es muy importante dentro la cadena logística porque es el que permite que la mercancía llegue en óptimas condiciones hacia su destino, todo ello mediante un correcto empaque y embalaje, que son dos cosas que sirven en el movimiento de carga, dado que existen mercancías de todo tipo como: peligrosas, perecederas (como las que requieren cadena de frío) y frágiles.

- **Transporte internacional:** El transporte juega un papel importante dentro de la cadena logística, porque a través de estos se envía la mercancía hacia diferentes destinos, la utilización de los distintos tipos de transporte depende principalmente del tipo de carga y así como también otros factores como tiempo y dinero. Existen tres tipos cargas sueltas, que pueden ser manufacturadas o semi manufacturadas; cargas a granel, que son principalmente materias primas y cargas contenerizadas que en la mayoría de los casos son carga manufactura, pero también puede ser semi manufacturada todos estos tipos de carga se adaptan a las distintas necesidades del exportadores o importadores, y al medio de transporte que puede ser terrestre, marítimo, aéreo, fluvial y ferroviario.

- **Almacenes y Depósitos:** Los depósitos y almacenes son importantes en toda la cadena logística, porque estos lugares permiten la solución de posibles problemas eventuales que pudieran presentarse, como son los desequilibrios entre proceso de producción y consumo. Por otro lado,

estos lugares son importantes en temas portuarios dado que facilitan las actividades de consolidación y desconsolidación de carga, actividades se utilizan mayormente en lo correspondiente al transporte de carga suelta.

- **Cobertura de Seguros:** Constituye un elemento esencial porque este eslabón de la cadena logística permite el aseguramiento de la mercancía, ante posibles eventualidades negativas o casos fortuitos como: accidentes relacionados con él transporte, retrasos en los tiempos, así como también puede cubrir la perdida de la mercancía.

Por otro lado, el desarrollo local aparece en gran parte por la descentralización y la independencia de las ciudades ya que estas al no depender del aparato burocrático y al no 16 existir una concentración de burocracia en una sola ciudad, les permite un desarrollo equilibrado a la par con las demás ciudades pertenecientes a un país (Zaldivar y Rodriguez, 2005).

Así mismo en muchos países el desarrollo económico viene acompañado con el desarrollo portuario en muchas ciudades, se tiene una administración autónoma de los puertos lo cual permite que los recursos provenientes de los impuestos le correspondan por a cada una de las ciudades (Zaldivar y Rodriguez, 2005).

Por consiguiente, la importancia de un puerto marítimo no solamente radica en su ubicación geográfica, sino también en sus zonas de influencia macro y

micro que tiene el puerto un puerto, macro; en lo que concierne a las ciudades y países conexas con un puerto que permiten un intercambio de mercancías y micro; en lo correspondiente a las actividades económicas que realiza la ciudad en la cual se ubica un puerto, que permiten desarrollar ambas partes, es decir, el puerto y la ciudad (Sanchez, 2003).

De tal manera que las zonas de influencia de un puerto; macro y micro, también llamadas hinterland y foreland, probablemente puedan verse afectadas en lo que respecta a la dimensión económica, quizás por el establecimiento de un modelo de economía cerrada. Por lo que un modelo de economía cerrada y de sustitución de importaciones, como lo fue Argentina hasta mediado de la década 70, puede afectar fuertemente a los puertos de un país, dado que este modelo corta las relaciones con otros países, reduciendo el foreland y debilitando abruptamente el hinterland (Sanchez, 2003).

Los puertos se constituyen en elementos principales en el comercio exterior, pudiendo generar un sólido desarrollo local de las ciudades, estos se constituyen en eslabones importantes en la cadena logística; pudiendo también estos, generar valor agregado (Sánchez, 2003).

Finalmente, se puede presumir que los puertos han permitido el desarrollo local de las ciudades. Existen muchos lugares en el mundo en donde su economía está basada en la actividad portuaria, sin embargo, en muchos de los casos no existe un vínculo fuerte que permita involucrar el puerto

marítimo con las demás actividades económicas que se den dentro de una ciudad (Sánchez, 2003).

1.1.3. Hinterland y Foreland.

Hinterland y Foreland: Para comenzar, es necesario hacer hincapié en las definiciones de los conceptos a utilizar. Como Hinterland se entiende al territorio que se comunica con un puerto relevante como vía comercial. El hinterland es una construcción geo-económica que se basa en las relaciones comerciales y de transporte entre un territorio y el sector de acopio final, nodo, núcleo, transferencia de mercaderías múltiples. El hinterland es en principio indefinido a la vista cartográfica. Se requiere de un conocimiento previo de las potencialidades del territorio circundante y comercial al cuál se establece que el puerto sirve de atracción. Para dejar claro este concepto podríamos decir que el hinterland no involucra solamente al territorio por sus cercanías o facilidades de acceso en transporte, si no que está compuesto por los movimientos de mercaderías entre cualquier sector territorial (cercano al litoral – puerto, o no) y el puerto en conjunto con sus actividades operativas, (carga – descarga) no definiéndose en él el destino final de las mercaderías (mercado interno, exportación, importación) (Alatec H. 1998).

El Foreland está determinado, contrariamente al hinterland por su extensión hacia fuera del territorio continental. Se define por los tráficos marítimos vigentes y potenciales incluyendo sus conexiones, puertos intermedios, de transbordo y destinos finales. Un puerto atractivo comercialmente se

caracteriza por la demanda generada por su hinterland y la magnitud de su foreland. Podemos decir que existe una retroalimentación entre el hinterland y el foreland. (Diez Tetamanti, J. 2005).

1.1.4. Productividad Portuaria.

Una reducida productividad y unos altos costes portuarios pueden estancar el desarrollo económico de una región o nación. La productividad está determinada por numerosos factores, como el nivel de tecnología usado en la manipulación de la carga, la experiencia de la mano de obra, la cantidad de suelo disponible para el almacenamiento, la longitud de los muelles para el atraque de los buques, etc. La globalización y las reformas laborales portuarias han tenido como consecuencia la estandarización de ciertos niveles de productividad en los puertos, aunque aún existen diferencias entre ellas dependiendo del puerto analizado. Los grandes operadores de terminal que operan a nivel mundial se esfuerzan en formar a su personal en los diferentes puertos en los que realizan sus actividades con el objetivo de alcanzar altos niveles de productividad similares en todos ellos (Cerbán; M, 2009)

1.1.5. Ciudad Puerto (Gutiérrez, David 2012)

Es por una parte el puerto con sus cualidades técnicas portuarios y por otra parte la ciudad suplementaria, una colonización, lo que lo hace por definición ambas cosas a la vez. Estas referencias nos indican algo diferente de cada territorio,

aunque se puede indicar que sus destinos son unitarios, más no su operatividad la cual es complementaria. (Braudel, 2008)

El origen de una relación puerto/ciudad abarca distintas posibilidades. En la gran mayoría de relaciones entre puerto y ciudad, la instalación portuaria es el núcleo generador de la ciudad y suele ubicarse en lugares protegidos por la costa. Las posibles formas son:

- La existencia de un asentamiento humano cerca de la zona costera provoca una demanda de comercio proporcional a la cantidad población. Si su localización está en una zona geográfica que favorezca la creación de un puerto (cabos, golfos, bahías, ensenadas, rías, costas que abriguen de los temporales habituales, buenos tenederos o cualquier otro factor que facilite la creación de tal espacio logístico), se podrá paliar la demanda mediante el transporte marítimo, convirtiendo así la ciudad existente en ciudad portuaria. En el caso de que no sea posible una relación adosada, la ciudad se aprovechará de puertos a distancia mediante uniones por medios terrestres. Las relaciones entre las partes serán distantes, y la influencia de una en su pareja no será tan notoria y exagerada.
- La existencia de un puerto en un lugar determinado genera muchos puestos de trabajo, facilita de forma desmesurada la realización de cualquier tipo de actividad comercial, proporciona cierta estabilidad comercial y económica.

  Factores que propician un asentamiento humano masivo en sus inmediaciones, concluyendo en las ciudades portuarias. A su vez, estas

urbes provocan un aumento del consumo y de comercio, generando así un bucle cerrado de realimentación.

Además, no debemos olvidar la posibilidad de desarrollar un puerto pesquero en las inmediaciones del comercial (este último proporciona grandes facilidades al primero) mejorando esto los servicios y ofertas para el desarrollo urbano en las periferias portuarias.

- La existencia de un lugar propicio para el desarrollo de los citados elementos. Por ser este una zona excelente para establecer un importante espacio logístico, por poseer gran cantidad de materias primas demandadas, o por tener un acceso fácil y barato a estas mercancías. Desde el punto de vista urbano, por existir un terreno llano, por tener un buen clima en la zona, poseer zonas naturales bellas, fácil acceso a agua dulce, tierras fértiles.

Las relaciones puerto-ciudad son ya muy antiguas. Los ejemplos de nacimientos encontrados para estas formas en la península Ibérica son:

Ejemplo 1. Barcelona, un claro ejemplo de la primera forma descrita de creación de relación puerto/ciudad. Consolidada como gran ciudad con un número importante de habitantes, Barcelona no poseía un puerto como tal durante sus inicios. Sobre él se trabajó y realizó para adquirir la cualidad de puerto a la que no se llegó hasta finales del siglo XIX, cuando se logró conseguir realizar ensenadas de abrigo. Esto se debe a que la situación costera del lugar es muy plana, sin ningún tipo de salientes o entrantes en la costa y con un fondo más bien arenoso. De aquí derivó el puerto actual.

Aparte de ser un claro ejemplo para este inicio de relación, también lo es para demostrar que la buena convivencia entre ciudad y puerto provoca unos beneficios a ambas partes inmejorables.

Ejemplo 2. Para este punto un claro ejemplo de forma de creación es el caso de la ciudad de Bilbao. Respecto a la cual hay documentos datados del año 1300, donde se señala que la ciudad se funda en el lugar previamente conocido como el Puerto de Bilbao, ubicado al fondo sur-este de la ría, quedando así bien protegido de la mar y de los ataques piratas ocasionados por los habitantes de países más septentrionales. Por tanto, es el caso en que la actividad comercial del transporte marítimo surge antes que la actividad urbana, y requiere de esta para mantener mejor su existencia y una mejora de los beneficios obtenidos por su función.

Un ejemplo de ciudad en donde las circunstancias no dejaban una relación unida entre ciudad y puerto es el caso de lo que hoy se conoce como Castellón y Castellón de la Plana, separados por unos 5 kilómetros. En donde la ciudad estaba asentada en una zona propicia alejada del puerto para evitar ataques enemigos debido a la facilidad que la geografía del litoral y el mar mediterráneo aportaban.

Desde el inicio de una relación se produce una evolución de las partes. Se generan puestos de trabajo tanto en tierra como en la mar. La vida social cercana varía y se vuelve más urbana. Hay crecimiento de cualquier tipo de

infraestructura que esté relacionada con el comercio, puertos, tiendas, servicios, edificios civiles.

Las mejoras en la calidad de los servicios públicos son muy notorias. Hace décadas la construcción de un puerto al lado de una ciudad acarreaba muchos adelantos (tendido eléctrico, teléfono, televisión, vías de transporte terrestre, un aumento de la sanidad pública, grandes hospitales, un cambio en el transporte público)

A día de hoy se producen cambios diferentes a los nombrados, pero que poseen el mismo rumbo, el de avanzar y evolucionar hacia una vida de mayor calidad. Realizar estudios sobre una relación puerto-ciudad aporta conocimientos muy útiles a nivel específico individual de cada lugar. Pero también a nivel local, regional y global. Pues los problemas, soluciones y situaciones anteriores, las causas y los efectos de las actividades y los fallos cometidos en proyectos previos generan una prevención y solución de los mismos en proyectos posteriores de reconversión, que facilitan su realización y les aporta una mayor eficiencia y calidad.

La reconversión de ciudades y espacios es un modo de negocio como otro cualquiera, como puede ser la construcción de centros comerciales o aeropuertos. Hasta hace poco estas actividades estaban en una etapa de crecimiento y masificación. Pero llega un momento en el que se produce una saturación en la oferta de este servicio y su valor cae en picado causando grandes perjuicios. Esto no indica que haya lugares que no se deban

reconvertir, sino que, hay que dirigir a las reconversiones por diferentes caminos y objetivos para que uno se haga sombra entre sí, (no todos los puertos y ciudades han de ofertar y poseer todos los servicios existentes, para mantener así un alto nivel de empleo y una rentabilidad de las inversiones.

Así se desprendieron varios conceptos como:

Baltimore, Inner Harbor: sus objetivos eran: Cambiar la imagen en la parte pobre de la ciudad y generar empleo en las más afectadas por la misma. Para ello se buscó una inyección económica por varias vías, como son los incentivos financieros para las empresas privadas que se decidiesen a invertir en la zona. Los resultados fueron un aumento "parcial" de la economía, ya que las personas no afectadas por este, empobrecieron aún más por subir el precio de la vida. Las lecciones aprendidas son: los incentivos de inversión privada han de estar controlados de forma que se repartan igualitariamente y de la forma más eficiente posible. Para ello es necesaria la existencia de una autoridad revisora y fiscalizadora de los proyectos, que controle los diseños arquitectónicos, urbanos y de distribución de puestos de trabajo.

Boston: Intención: reestructuración de la ciudad integrándola en el frente marítimo, al mismo tiempo que obtener beneficios públicos. Modificación de la ley vigente respectiva al transporte marítimo. El resultado fue posible gracias a que ciertos terrenos eran públicos y a que hubo una cooperación entre instituciones unidas por un plan de desarrollo (ciertas instituciones

fueron esenciales). La posible variación de la ley favoreció, así como la generación de espacios destinados a actividades comerciales y residenciales.

Lower Manhattan, Battery Park City Finalidad: Reestructurar la planificación urbana de la ciudad portuaria, revitalizar el centro de la ciudad económico afectado por la existencia de competencia. Parra ello construyó alojamientos cerca del centro de trabajo, mejoraron el transporte y el ambiente urbano, diversificaron el centro de trabajo, ampliaron la base de impuestos, realizaron varios planes e inversión pública y trataron varios frentes a la vez. Todo esto generó que no se pudiese edificar vivienda lo necesario y que tuviesen que renunciar a algunos objetivos. El aprendizaje resultante es: la utilización de recursos públicos y privados da buen resultado (siempre que se eviten las inversiones directas por la parte pública, ya que la privada busca el lucro). Además, las inversiones han de realizarse a tramos para no generar grandes deudas y riesgos. Una dispersión de las actividades a realizar favorece la reconversión. El intento de no desplazar de su área habitual a ciertas personas no se consiguió. Y la nueva edificación si se asemeja a la tradicional del lugar, mejor.

1.1.6. Negocio.

Es cualquier ocupación, quehacer o trabajo que se realiza para obtener un beneficio de efecto lucrativo, por medio de actividades de producción, comercialización o prestación de servicios. La palabra negocio es de origen latín “negotium”, formado por los vocablos “nec” y “otium” que significa “no sin recompensa”. También, negocio es la utilidad o interés que se logra en lo que se trata, comercia o pretende como es el caso de: negocio de publicidad,

negocio de restauración. Asimismo, es el tema o asunto en el que se ocupa una persona, por ejemplo: "aquel hombre debe de estar metido en negocios turbios." Por otro lado, negocio hace referencia al local en que negocia o comercia, por ejemplo: restaurant, concesionario, tiendas de artefactos, ropas, concesionarios, entre otros. No obstante, existen diferentes tipos de negocios. El negocio en internet o electrónico consiste en realizar actividades de producción y ventas a través de internet, específicamente el negocio en internet es poseer como tienda una página web en la cual se publica productos o servicios, lo cual los usuarios pueden escoger y pagar con tarjeta de crédito. (Blum Alcívar Hilda, Flores Villacrés Emilio, Vallejo de la Torre Cesar y Sánchez Parrales Carlos Eduardo; 2016)

El negocio internacional, tal como lo indica su nombre, son el conjunto de transacciones que se realiza entre 2 o más países. Se puede deducir que el negocio internacional abarca exportaciones e importaciones, así como financiamientos e inversiones. No obstante, cada país contiene su regulación jurídica para establecer la forma y los requisitos para llevar a cabo el intercambio internacional de bienes y servicios. En relación a lo anterior, cualquier negocio que se establece puede ser lucrativo o no, lo que es lo mismo un negocio lucrativo o un negocio no lucrativo.

Por su parte, la finalidad de montar un negocio es de fines lucrativos, cuya palabra significa ganancia o beneficios. Por lo tanto, al obtener a final de año buenas ganancias como resultado de la comercialización de productos o servicios que se dedica el negocio, se puede hablar sin duda alguna de un

negocio lucrativo, en caso contrario, es un negocio no lucrativo ya que no se obtiene ganancias favorables. Ahora bien, en relación a lo anterior, "el negocio va en marcha", hace referencia a que el negocio continuará operando en el futuro.

El negocio en marcha se comprueba a través de los estudios que realiza el fiscal o auditor de los estados financieros de la empresa y concluye con un dictamen sobre la capacidad que posee la empresa para continuar el negocio (Blum Alcívar Hilda, Flores Villacrés Emilio, Vallejo de la Torre Cesar y Sánchez Parrales Carlos Eduardo; 2016).

Algunas de las situaciones que pueden afectar a la continuidad del negocio son: incapacidad de pago de obligaciones, flujos negativos de efectivo, pérdidas de mercado, escasez de productos, entre otros.

De igual manera, existen expresiones con la palabra negocio como por ejemplo: "negocio redondo", la misma indica aquel negocio muy ventajoso y, permite obtener muchas ganancias, por ejemplo: la venta de un bien inmueble por el doble del precio, con respecto a este ejemplo se puede deducir que es un negocio redondo ya que las ganancias son máximas; "el negocio de la ocasión", hace referencia a una buena oferta, a un negocio con condiciones únicas y favorables para el individuo y, por lo tanto, debe de ser aprovechado (Blum Alcívar Hilda, Flores Villacrés Emilio, Vallejo de la Torre Cesar y Sánchez Parrales Carlos Eduardo; 2016).

1.1.7. Tipos de Negocios.

De acuerdo a la actividad realizada, los negocios se clasifican en (Blum Alcívar Hilda, Flores Villacrés Emilio, Vallejo de la Torre Cesar y Sánchez Parrales Carlos Eduardo; 2016):

- **De manufactura o producción**: por medio de estos negocios se transforman a los insumos o materias primas en productos finales. Dentro de esta categoría se encuentran, entre otros, las fábricas de electrodomésticos, de textiles, de automotores y de muebles.
- **De servicio:** estos negocios incluyen a todos aquellos quehaceres destinados a la prestación de algún servicio a otro negocio o bien, a un individuo en particular. Los negocios de servicios más comunes son: gimnasios, agencias de viaje, empresas de transporte, los seguros, los colegios, las financieras, los bancos, los hoteles, restaurantes, talleres de reparación, entre otros.
- **De extracción:** estos negocios aluden a aquellas actividades que se especializan en la extracción de recursos naturales, que luego serán utilizados para producir bienes y servicios. Aquí se encuentra las empresas petroleras, ganaderas, mineras, pesqueras, madereras, entre otras.
- **Minoristas o de ventas al por menor:** estos son los negocios que se encargan de comprar ciertas cantidades de productos para después vendérselos al público en pocas cantidades para que este lo consuma. Para realizar estas actividades, los vendedores suelen instalar un almacén donde el inventario es colocado y desde donde los productos son promocionados y ofrecidos al público en general. Algunos ejemplos de este

tipo de negocio son las tiendas de electrodomésticos, de ropa, bazares, almacenes de comida, ferreterías, quioscos, farmacias, etcétera.

- **Mayoristas o de ventas al por mayor:** estos negocios son los que se encargan de mediar entre los de producción y los minoristas. Estos negocios compran grandes cantidades de productos a los primeros y luego se los venden a los segundos, también en cantidades elevadas, para que estos lo revendan al consumidor final. Dentro de esta categoría se encuentran las distribuidoras de alimentos, bebidas, materiales de construcción, entre otras.
- Nacionales
- Internacionales

1.1.8. Servicio.

Son muy diversas las definiciones que existen sobre el servicio, algunas de ellas son (Aguilar-Morales, J.E. y Vargas-Mendoza, J. E.; 2010):

- El servicio es el conjunto de prestaciones que el cliente espera, además del producto o del servicio básico, como consecuencia de la imagen y la reputación del mismo (Jaques Horovitz)
- Servicio es en primer lugar un proceso. Mientras que los artículos son objetos, los servicios son realizaciones (L.Berry, R. Bennnet y W. Brown).
- El servicio no es más que el conjunto de soportes que rodean al acto de comprar.

- Los servicios hacen referencia algunas veces a bienes intangibles y una de sus principales características es que en general coincide el momento de su producción con el momento de consumo (Pearce, 1981).
- Los servicios afectan a la producción y al consumo de bienes, son intangibles y se caracterizan porque pueden consumirse al mismo tiempo que se producen. Las actividades de servicios suelen ser frecuentemente intensivas en la utilización de la fuerza de trabajo (Bannock, Baxter y Ress) Un producto en cambio es un objeto tangible que una empresa desarrolla.

1.2. ANTECEDENTES

Es por ello, la importancia de desarrollar proyectos (negocios) en ciudad portuaria, permitiendo la modernización mediante estrategias, mismas que posibilitaran el progreso del puerto de Esmeraldas, aumentando el comercio, obteniendo como resultado final la mejora de calidad de vida de los esmeraldeños.

Como lo indica Manuel García (2018), Presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, en su proyecto "Plan Estratégico del Puerto de Sevilla 2025", el mismo que tiene como eje central la modernización, pero no entendida exclusivamente desde la perspectiva de la tecnología y la innovación, sino también, como medio para incrementar la actividad portuaria, desarrollar la logística y la industria, construir un nuevo modelo de negocios y afianzar las relaciones entre el puerto, la ciudad y el entorno, concluyendo que las líneas estratégicas serán la mejora del posicionamiento del puerto con medidas para

favorecer la competitividad y la eficiencia operativa que implicará mejorar la coordinación de las operaciones entre la vía navegable y el muelle, asimismo, la formalización de una comunidad portuaria activa y la integración del puerto en la sociedad a través de las instituciones y entidades.

Alfonso Camarero Orive (2014), en el desarrollo de su Tesis Doctoral acerca de los Green Ports y la sostenibilidad del sistema portuario español, hace referencia que en las últimas décadas las relaciones puerto-ciudad han sufrido cambios como consecuencia de la sustitución de los usos tradicionalmente portuarios por usos lúdicos, mientras que el negocio portuario ha tenido que reposicionarse para seguir desarrollándose. No obstante, y debido a la propia naturaleza del puerto, un espacio autónomo a nivel jurídico y territorial, la tendencia actual de políticos y urbanistas sobre los puertos es ligeramente discutible, puesto que el espacio portuario nunca ha sido propiamente ciudad, sino más bien un espacio limítrofe, concluyendo que es necesario subrayar que una buena relación entre el puerto y la ciudad implica un compromiso medioambiental por parte de los puertos que garantice a los ciudadanos la salud y la calidad de vida al conservar el entorno.

Rinio Brutomesso (2016), Director del Comité Científico de la Asociación para la Colaboración entre puerto y ciudades, durante el foro 'Modelos de integración urbana en ciudades puerto: sinergias para el desarrollo sostenible y competitivo' expresa que inicialmente existía una simbiosis entre el puerto y la ciudad. Esta relación solía ser tan íntima que las calles urbanas llegaban hasta los muelles. En otras palabras, casi no existía

una separación entre el puerto y la ciudad. Una vez que la actividad portuaria comercial adquirió éxito, los puertos alcanzaron una etapa de expansión en que crecieron más allá de sus dimensiones originales y cambiaron la huella urbana y la imagen de las ciudades. Si esta expansión continua, da lugar a la etapa de separación en la que se produce una fractura entre la ciudad y el puerto. Para (Brutomesso, 2016), el conflicto que se produce radica en que existe un contraste pronunciado entre las condiciones sociales de la ciudad y las oportunidades económicas que brinda el puerto. El objetivo último es armonizar las relaciones entre el puerto y la ciudad, apuntando a la colaboración y a la convivencia, ofreciendo una serie de recomendaciones:

- **Entablar un diálogo entre las autoridades portuarias y municipales:** en el que se puedan identificar distintas zonas y/o articulaciones en el puerto donde realizar intervenciones armonizadoras. En este proceso deben participar diversos actores como instituciones públicas y privadas involucradas en la gestión portuaria, los cuerpos laborales, el marco legislativo, la seguridad y control, el medio ambiente cuyos intereses deben tomarse en cuenta para lograr un consenso duradero.

- **Identificar oportunidades de reconciliación y acercamiento:** las cuales existen en las zonas de conexión puerto-ciudad, o en las que normalmente se encuentran los cruceros. Por ejemplo, los terminales de pasajeros pueden servir como bisagras entre la relación de las actividades portuarias (tráfico de pasajeros y cruceros) y las actividades de la ciudad. Los waterfronts o líneas costeras también ofrecen oportunidades interesantes pues no suelen ser áreas puramente comerciales, sino que abarcan también usos turísticos o deportivos.

- **Lograr un conocimiento mutuo de los retos:** Si se toman en cuenta las necesidades de ambas partes, aumenta la probabilidad de formular planes unificados para el desarrollo el puerto y la ciudad que logren minimizar externalidades negativas tales como tráfico, efectos ambientales, empleo, seguridad, entre otros. Estos programas tienen como objetivo promover la competitividad y fortalecer el branding de la ciudad, un elemento clave para atraer inversiones y capital nacional e internacional.

Cristina Amil López (2014), en el desarrollo de su estudio Integración Urbana de los Espacios Portuarios, indica que las relaciones puerto-ciudad han ido cambiando y evolucionando desde la Edad Antigua hasta la actualidad. Los puertos, como lugares de desarrollo de distintas actividades comerciales, turísticas, o deportivas, determinan la configuración de las ciudades portuarias. Su trabajo trata de reflejar esta convivencia de los espacios urbano-portuarios comenzando con un reposo histórico, desde el S. XIV a. de C. hasta nuestros días, que muestra la evolución de dichas relaciones; para, a continuación analizar los distintos procesos de integración urbana de los espacios portuarios, su planificación e impactos, teniendo como objetivo esclarecer las razones, condiciones y características del comportamiento espacial e institucional, también contrastar y poner en común las problemáticas concretas de las relaciones en distintas ciudades.

Juan Carlos Ospina-Arias, Beatriz Helena Díaz-Solano y Jaime de Jesús Yi-Rodriguez en el trabajo de su artículo Desarrollo turístico desde el concepto de ciudad-puerto, caso Barranquilla, Colombia (Ospina-Arias, 2019), muestra los resultados del estudio sobre el

potencial turístico de Barranquilla (Colombia), desde el contexto portuario. Metodológicamente se realizaron 392 encuestas con el fin de evaluar la identidad de la población con el río Magdalena y su capacidad para construir el concepto colectivo de ciudad-puerto. Se diseñaron escenarios prospectivos por medio de la técnica de grupos focales. En el escenario a 10 años, se visualiza la creación de una autoridad portuaria como principal avance. En el escenario a 20 años, se destaca la planeación a largo plazo y el afianzamiento del concepto de ciudad-puerto a través del desarrollo de la infraestructura, la logística y el turismo. Entre las conclusiones se destaca que el ciudadano barranquillero presenta una barrera de identificación con el río y con la apropiación del concepto relacional de ciudad-puerto como el principal motor de desarrollo socioeconómico; se identifica la dificultad para construir ideas conjuntas entre el desarrollo turístico-portuario en el contexto ciudad-puerto.

Este articulo tiene relación con el tema de estudio, al existir referencias del desarrollo de una ciudad al articularse con un puerto, a través del desarrollo de la infraestructura afianzando el concepto de ciudad – puerto.

Rodríguez Garrido, M. (2015), en su tema de investigación La ciudad del puerto, el puerto de la ciudad, el caso de Huelva en la integración urbana de los espacios portuarios. (Trabajo Fin de Grado Inédito). Universidad de Sevilla, manifiesta que la ciudad de Huelva es portuaria desde sus orígenes, sin embargo hoy día vive de espaldas a su río, olvidada de su condición portuaria. El puerto, punto de relación de la ciudad con el agua en la antigüedad, se ha convertido con el paso de los años en un espacio cerrado, ajeno a la ciudad y privándola de su frente fluvial. Pero esta situación está cambiando: el puerto está en proceso de

integración con la vida urbana. Con una mirada retrospectiva de la evolución del puerto y la ciudad, la situación actual se nos presenta como consecuencia de un modelo de desarrollo general seguido por las ciudades portuarias. Un análisis de la condición de la interfaz a lo largo de la frontera puerto-ciudad permite establecer un diagnóstico en el estado actual de la relación puerto-ciudad en Huelva. El uso de indicadores se propone como criterio de evaluación de la relación puerto-ciudad. Se plantean cuatro posibles análisis: de dependencia económica, de permeabilidad de la interfaz, de convivencia de los usos públicos y portuarios y de mixticidad de usos. Este trabajo pretende ser un punto de partida en la definición de las oportunidades del caso de Huelva en el complejo proceso de la integración urbana de espacios portuarios.

Este trabajo tiene relación con el tema de estudio porque plantea posibles análisis de desarrollo para la relación ciudad – puerto y generar oportunidades de negocios para posibles inversionistas.

1.3. MARCO LEGAL

La realización de la presente tesis se haya enmarcada en las Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, especialmente en el Art. 3, de la sección uno que trata las FORMAS DE PRESTACION DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS, textualmente reza: "*Los servicios portuarios que se provean en los Puertos Nacionales, se prestarán de la siguiente forma: 3.1.- De forma directa. - Por las Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarios Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas, cuando estos sean entes operativos, es decir,*

provean por si mismos los servicios portuarios" (Ministerio de transporte y obras públicas, año 2016)

La ley antes mencionada fue considera porque dentro de la ciudad puerto existen prestadores de servicios que dinamizan el desarrollo, la productividad y rentabilidad de los negocios que se generan permanentemente.

También en el Art. 14, de la Sección dos, DE LA PRESTACION DE SERVICIOS PORTUARIOS Y EJECUCION DE ACTIVIDADES DENTRO DE AUTORIDADES PORTUARIAS, SUS DELEGATARIOS O CONCESIONARIOS, PUERTOS ESPECIALES, TERMINALES PORTUARIOS HABILITADOS Y/O FACILIDADES PORTUARIAS PRIVADAS, menciona textualmente: "*La prestación de servicios portuarios y otras actividades que se realicen en todas las entidades portuarias o sus delegatarios, terminales portuarios habilitados y/o facilidades portuarias privadas autorizadas a operar en tráfico nacional y/o internacional, solo podrán ser tramitadas por los operadores portuarios y agencias navieras con matrícula para operar como tal, los que deberán observar las disposiciones de la presente normativa, así como de los Reglamentos de Operaciones o su equivalente, de cada una de ellas. Las entidades portuarias o sus delegatarios, terminales portuarios habilitados y/o facilidades portuarias privadas autorizadas a operar en tráfico nacional y/o internacional, podrán otorgar estas autorizaciones por periodo mensual o trimestral, de estimarlo pertinente*"

En la Constitución de la República del Ecuador en el Art. 325.- dice textualmente: "*El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de*

trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto-sustento y ciudado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores", donde también tienen concordancias: CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Arts. 33, 66, 326 y CODIGO DEL TRABAJO, Arts. 2, 11, 263, 273

También es necesario enmarcarse en el cuadro de derechos, obligaciones y riesgos que conlleva el empleo de los colaboradores que se necesita para crecer. En nuestro país, las principales leyes que conforman el ordenamiento jurídico laboral son: la ley de contrato de trabajo (N° 20.744), la ley de Régimen Laboral (Nº 25.877), ley de Protección del Trabajo –trabajo no registrado o en negro - (Nº 24.013), ley de Riesgos de Trabajo (Nº 24.557).

Esta ley da apertura para que en ciudad puerto las personas naturales y jurídicas puedan desarrollar empresas o negocios, que le permitan mejorar la calidad de vida de las personas que contribuirán con el trabajo y en consecuencia alcanzar un impacto positivo en entorno donde se van a desenvolver.

Los impuestos constituyen un elemento central en el planeamiento y ejercicio financiero, y, por tanto, resulta esencial enmarcarse al régimen a fin de absorber el impacto que estos tienen en la contabilidad de una empresa. Entre ellas, se destaca la ley 20.628 y modificatorias (ganancias), Decreto 280/97 (IVA), la ley25.063 (ganancia mínima presunta) y la ley 23.966 (bienes personales). También deben preverse aquellos tributos directos, previstos por las leyes provinciales (ingresos brutos, sellos, propiedad

inmobiliaria rural y urbana), y las tasas municipales que gravan habilitaciones, inspecciones y publicidad.

El cumplimiento de las leyes citadas anteriormente, viabilizan y apoyan la aplicación de este proyecto en la vida real.

CAPITULO II: MATERIALES Y MÉTODOS

2.1. Tipo de estudio

En la presente investigación se implementará una metodología a través de una investigación descriptiva y de campo, con la finalidad de especificar información para saber qué tipos de negocios deben implementarse en la ciudad puerto de Esmeraldas. Además, esta investigación será cuanti-cualitativa ya que se cuantificará los tipos de negocios que se podrían implementar para articulación entre la ciudad y el puerto.

2.1.1. Investigación descriptiva. – consiste en buscar, especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. Este tipo de investigación describe tendencias de un grupo o población (Hernandez Roberto; Fernadez Carlos y Batista Pilar , 2006).

En esta investigación se utilizó para describir los diferentes tipos de negocios que se puede implementar en la ciudad puerto y además para conocer el desarrollo que van a tener estos negocios y como ayudaran en la ciudad de Esmeraldas.

Adicionalmente, se realizará la recolección de datos en los diferentes sectores de la ciudad de Esmeraldas, principalmente en el puerto, esto dará a conocer un detalle o muestra de los diferentes tipos de negocios que se podrán implementar, aplicando una investigación de campo.

2.1.2. Investigación de Campo. - Se la conoce como aquella que consiste en la recolección de datos de los sujetos investigados, o la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variables algunas, es decir, el investigador obtiene la información, pero no altera las condiciones existentes. (Arias, 2006)

Se aplicará la investigación de campo, ya que esta permitirá realizar un análisis directo con el fenómeno, en este caso, conocer los posibles tipos de negocios que puedan ejecutarse y a la vez que se relacione de forma directa al puerto con la ciudad.

2.2. Definición conceptual y operacionalización de variables

La variable que se estudió en el presente estudio es Ciudad Puerto, en la siguiente tabla se detalla la definición conceptual y operacional, las dimensiones y los indicadores que se emplearon en la investigación.

Tabla 1. Operacionalización de la variable.

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Técnicas o instrumento

Ciudad Puerto	Es por una parte el puerto con sus cualidades técnicas portuarios y por otra parte la ciudad suplementaria, una colonización, lo que lo hace por definición ambas cosas a la vez. Estas referencias nos indican algo diferente de cada territorio, aunque se puede indicar que sus destinos son unitarios, más no su operatividad la cual es complementaria	-Selección del tema -Revisión bibliográfica -Planteamiento del problema. -Elaboración de objetivos. -Construcción del marco teórico. -Metodología	-Sectores -Económicos -Potencialidad -Ubicación	-Comerciales -Servicios -Industriales -Variedad -Capacidad -Producción -Infraestructura -Servicio al cliente -Atención al cliente -Oferta -Demanda -Precio -Competidores financieros -Lugares estratégicos -Condiciones del lugar	-Entrevista al gerente de Autoridad Portuaria. Entrevista a los docentes de la carrera de negocios internacionales -Encuetas a microempresario esmeraldeños
Tipos de negocios	Se clasifican de acuerdo a la actividad que desarrollen como son: Los negocios de extracción, los negocios de productos, los negocios de servicios, los negocios al por mayor y los negocios de venta al público				

2.3.Métodos

2.3.1. Método analítico

En la presente investigación se aplicó este método, mismo que permitirá analizar los posibles tipos de negocio, que intensifiquen operar la ciudad puerto de Esmeraldas.

2.3.2. Método inductivo

A través de este método se identificó los factores importantes al momento de la implementación de los diferentes tipos de negocios en la ciudad puerto de Esmeraldas.

2.3.3. Método deductivo

En relación a este método se lo aplicará, con la finalidad de conocer los antecedentes más representativos al momento de la implementación de los diferentes tipos de negocios, permitiendo obtener conclusiones y la justificación de los objetivos específicos de la presente investigación.

2.4. Técnicas e instrumentos

En base a las cualidades de la investigación se aplicaron las siguientes técnicas e instrumentos.

2.4.1. Entrevista.

Se aplicará una entrevista a los administrativos de Autoridad Portuaria de Esmeraldas y a los docentes de la escuela Comercio Exterior y Negocios Internacionales de la Pontifica Universidad Católica sede Esmeraldas, con la finalidad de conocer qué tipos de negocios podrían implementarse en la ciudad puerto de Esmeraldas, que permitió justificar los objetivos específicos de la presente investigación.

2.4.2. Encuestas.

Se encuestará a micro-emprendedores con la finalidad de conocer sus expectativas condiciones y disponibilidad para sumarse al proyecto ciudad puerto

con el propósito de generar empleo, y a la vez, poder obtener conclusiones definidas que permitan justificar los objetivos específicos del presente trabajo.

2.4.3. Análisis de datos.

En la presente investigación los datos obtenidos serán tabulados a través del programa excel, mismo que permitirá analizar más detalladamente los resultados y por consiguiente llegar a las conclusiones más acertadas que profundicen este trabajo.

2.5. Población y Muestra

La población considerada para la muestra, fueron 2 administrativos de Autoridad Portuaria Esmeraldas entrevistados, adicionalmente también se realizó muestra a 3 docentes de la Pontifica Universidad Católica sede Esmeraldas de la Escuela Comercio Exterior y Negocios Internacionales a los cuales también se los entrevistó, y 10 microempresarios de Esmeraldas, obteniendo un total de muestra a 15 personas que fueron encuestados.

La validación de los instrumentos que se aplicaron esta investigación fueros realizados por docentes expertos de la PUCESE, los cuales realizaron varias revisiones, y luego validaron los instrumentos que fueron aplicados para recolección de la información para fundamentar la presente investigación. (Ver anexos validación)

CAPÍTULO III. RESULTADOS

En el presente capítulo se detallan los resultados obtenidos de la aplicación de la encuesta de Ciudad – Puerto. Para dar cumplimiento a los objetivos que consiste en identificar, describir e identificar los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad.

3.1. Identificar los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad.

Se desarrollo una entrevista con el Gerente de Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), donde se obtuvieron las siguientes respuestas:

Proyectos que realiza Autoridad Portuaria de Esmeraldas para que exista una relación con la ciudad

Realizan mesas de trabajo las cuales involucran de manera directa tanto al ejecutivo a la académica y a los GAD para el desarrollo turístico de la futura ciudad puerto.

Política por parte de Autoridad Portuaria de Esmeraldas que permite articular el puerto con la ciudad

Dentro de su objetivo operativo esta como punto principal el vincular a la ciudad dentro de nuestra comunidad portuaria.

Actividades que realiza Autoridad portuaria para qué exista una relación puerto y ciudad

Participación de ferias desarrolladas por parte de los GAD y de los ejecutivos, en la cual se da a conocer los servicios a la comunidad que realiza APE.

Áreas en Autoridad portuaria que pueden ser utilizados para posibles negocios que permiten articular el puerto con la ciudad

Alquilar el espacio físico a posibles navieras o empresas ligadas al orden portuario que vayan a beneficiar la implementación de proyectos que beneficien a la futura ciudad puerto. Sin embargo, contamos con un departamento de comunicación, el cual tiene como objetivo fundamental vincular al puerto con la ciudad.

Estrategias de negocios que se pueden implementar por parte de Autoridad Portuaria para mantener una relación con la ciudad

Establecer relaciones comerciales las cuales beneficien la vinculación permanente entre la ciudad y el puerto, además atraer grandes empresas de índole industrial y logístico las cuales ayuden a desarrolla la futura ciudad puerto.

Tipos de negocios que se puede implementar para mantener una relación directa entre puerto con la ciudad

Zonas de producción, como por ejemplo el cacao se puede industrializar en la ciudad para luego poderlo exportar**,** zona refrigerada para la exportación de productos perecibles.

3.2. Describir los posibles tipos de negocios que permitan el desarrollo del puerto con la ciudad.

Se realizaron entrevistas a docentes de la Pontifica Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas (PUCESE), donde se obtuvieron las siguientes respuestas:

Proyectos que pueden sugerir para que exista la articulación entre el puerto y la ciudad

Un proyecto de planificación conjunta en la que las principales autoridades de la provincia encuentren y trabajen por una visión de la provincia que marque el horizonte, es decir que se desea ser a largo y mediano plazo en base a las fortalezas, ventajas competitivas, una vez hecho esto los planes de desarrollo la planificación de las principales instituciones debe trabajar desde sus competencias a proyectar la ciudad, siendo como eje competitivo el puerto, aeropuerto, puerto pesquero y puerto comercial. Deberían existir algunas empresas encargadas de la logística turísticas, es decir, las cuales brinden un servicio al turista para movilidad de las personas. Un proyecto que permita implementar una empresa dedicada a la importación de repuestos para los motores fuera de borda.

Ciudad Puerto no es solo carga, ciudad puerto es todo el entorno en el que este se desarrolla como parques, zonas económicas, zonas culturales, espacios inutilizados, que deben formar parte del proyecto de impulso en base a la visión de provincia que no existe.

Política por parte de Autoridad Portuaria de Esmeraldas que permita articular el puerto con la ciudad

Debe ser principalmente de los administradores de la ciudad juntamente con el puerto y la academia, aquí se deberá replantear un modelo de gobernanza compartida entre el gobierno central que tiene la administración de la zona portuaria, con el gobierno local. El gobierno nacional debe aplicar un nuevo sistema administrativo, el cual permita al GADME, así como al GADPE ser parte de la nueva administración con la inclusión de las cámaras, comités cívicos y universidad que puedan aportar para el puerto sea productivo.

Actividades que realiza el puerto que permitan una relación con la ciudad

El tema Ciudad Puerto no tiene que ver solo con carga que por lo general es la principal discusión que se pone en la mesa cuando se habla de los problemas del puerto comercial, él puerto en sí se convierte en parte de la historia de Esmeraldas y está apegado al tema social, puesto que está en los pensamientos de los ciudadanos que su desarrollo impulsa o impulsara el tema ciudad desde los beneficios que este trae para la ciudad.

Sin embargo, considero que al realizar el análisis de: 1. espacios de oportunidad, 2. activos económicos, 3. elementos de identidad, 4. espacios de usos públicos, trabajados juntamente con la gente de la ciudad y expertos se pueden identificar las actividades que realmente permitan una relación ciudad puerto.

Áreas subutilizadas en el puerto que ayuden a implantar posibles negocios

Relaciona a los espacios de oportunidad que mencione en la pregunta anterior, que seguro la ciudad cuenta, y otros que debe ser recuperado o renegociado para que vaya con la visión de ciudad puerto, por ellos estos espacios de ser arrendados, a negocios,

sin embargo todo negocios que se implante en los espacios de oportunidad que se identifique debe tener claro cuál es el valor agregado que generaran al entorno portuario, cual es la contribución que realizara para impulsar el vínculo de la interfaz ciudad puerto, es decir no solo en la generación de la utilidad para la empresa, que está muy bien, sino que debe estar de la mano de como agregaría valor al proyecto de ciudad Puerto. Se deberían también recuperar las áreas pertenecientes al puerto para que este pueda manejarlas en su totalidad y poder sacar provecho y por consiguiente dinamizar la actividad portuaria en beneficio de la relación estrecha con la ciudad. En estos espacios subutilizadas se podría efectuar actividades comerciales que sirvan para el desarrollo tanto del puerto como de la ciudad y conseguir el objetivo fundamental que es una relación estrecha que beneficie a todos los esmeraldeños.

Estrategias de negocios que se pueden implementar por parte de Autoridad Portuaria para mantener una relación entre el puerto y la ciudad

La estrategia debe ser: inversión que no afecte al entorno, que genere valor al proyecto ciudad puerto, y que sea a mediano largo plazo, pero recordemos que no solo podría ser el puerto comercial el que lleve la administración, puesto que no es el giro de negocios del actual APE, podría ser una administradora conformada por la academia la que lidere la administración que debe estar claro debe ser todo el frente marítimo. Se debería crear un nuevo sistema de administración, el cual tenga como punto fundamental la creación de un departamento especializado en atención y defensa que permite velar por los intereses del cliente. El puerto debería abrir sus puertas para dinamizar la relación con la ciudad e implementar lazos cercanos con los emprendedores de Esmeraldas con el fin de manejar un entorno que ayude al desarrollo de la ciudad.

Tipos de negocios que se puede implementar para mantener una relación directa entre puerto con la ciudad

(Turismo, cultura, deporte, esparcimiento, gastronomía, circos, conocimientos ancestrales). Ensamblaje de línea blanca y de motos. Operadores turísticos, escuelas de negocios, empresas relacionadas con la agroindustria encargadas de la transformación de la materia prima. Deportes acuáticos.

3.3. Identificar los lugares adecuados para la instalación de los posibles negocios

Se realizaron encuestas a microempresarios de la ciudad de Esmeraldas donde se obtuvieron los siguientes resultados:

Política que aplique Autoridad Portuaria de Esmeraldas que permite articular empresarialmente al puerto con la ciudad

El 100% de los encuestados expreso que no conocen política alguna que vaya en beneficio articular empresarialmente al puerto con la ciudad, por consiguiente, es importante plantear y aprobar políticas que vinculen a los empresarios de Esmeraldas con el puerto.

Relación económica entre las microempresas ubicadas en la ciudad de Esmeraldas con el puerto

El 100% de los encuestados indico que a veces mantienen una relación económica con el puerto de Esmeraldas, es evidente que APE debe ampliar las relaciones con los empresarios para dinamizar el desarrollo de Esmeraldas.

Proyectos actuales que permiten tener una relación entre el microempresario esmeraldeño y el puerto de Esmeraldas

El 100% de los empresarios encuestados dijo que no conocen ningún proyecto que permita tener una relación con el puerto, con esto es evidente que desde APE se deben plantear proyectos que articulen la vinculación entre los empresarios de la ciudad de Esmeraldas y el puerto.

Relación económica del empresario con el puerto de Esmeraldas.

El 100% de los microempresarios expreso que a veces mantienen una relación económica con el puerto de Esmeraldas, ya que son pocas las veces que importan algún producto por el puerto.

Tabla 4. Tipos de negocios que se pueden implementar para articular la relación del puerto con la ciudad

TIPOS DE NEGOCIOS	FRECUENCIA
Restaurantes	**10**
Cafeterías	**8**
Hoteles	**10**
Discotecas	**7**
Bares	**7**
Boutique	**9**
Artesanías	**10**

Encomiendas	**5**
Transportes	**10**

De los encuestados los empresarios indicaron que los tipos de negocios que deben existir para mantener la relación puerto ciudad son restaurantes, hoteles transportes y artesanías y en menos proporción boutique, bares, cafeterías y discotecas, y por último con un bajo apoyo el negocio de encomiendas.

3.4. Resultados generales.

- **Articulación del puerto y la ciudad a través de diferentes tipos de negocio.**

  En la entrevista realizada al gerente de Autoridad Portuaria, sugiere como estrategias establecer relaciones comerciales, las cuales beneficien la vinculación permanente entre la ciudad y el puerto, además atraer grandes empresas de índole industrial y logístico que permitan contribuir al desarrollo de una futura relación ciudad puerto.

  Además, los profesores expertos en Comercio Exterior manifestaron, que se debe tener inversión que beneficie al entorno, que genere valor al proyecto ciudad puerto, que sea a mediano y largo plazo, también expresan que no solo podría ser el puerto comercial el que lleve la administración, puesto que no es el giro de negocios del actual APE, podría ser una administración conformada por la academia la que lidere los procesos administrativos y que ayude a articular la ciudad y el puerto. Además, señalan que se debería crear un departamento especializado en atención y defensa

que permita velar por los intereses del cliente. El puerto debería abrir sus puertas para dinamizar la relación con la ciudad e implementar lazos cercanos con los emprendedores de Esmeraldas con el fin de manejar un entorno que ayude al desarrollo de la ciudad.

- **Tipos de negocios factibles para implementar en la ciudad puerto.**

  El gerente de APE y los profesores especialistas en comercio exterior, encuestados manifestaron que los diferentes tipos de negocios deberían ser zonas de producción, como por ejemplo el cacao el cual se lo puede industrializar en la ciudad para luego poderlo exportar, también zona refrigerada para la exportación de productos perecibles.

  Los profesores especialistas en comercio exterior manifestaron que los posibles negocios a implementar deberían ser turismo, cultura, deporte, esparcimiento, gastronomía, circos, conocimientos ancestrales, ensamblaje de línea blanca y de motos, operadores turísticos, escuelas de negocios, empresas relacionadas con la agroindustria encargadas de la transformación de la materia prima, deportes acuáticos y trasporte, hoteles, discotecas, bares, boutiques, cafeterías, entre otros.

- **Lugares para la instalación de los posibles negocios.**

  En la entrevista al gerente de APE y los profesores especialistas en comercio exterior coincidieron en que los lugares más adecuados para ubicar los negocios serían los espacios subutilizados portuario que vayan a beneficiar la implementación de

proyectos que contribuyan a la futura ciudad puerto. Sin embargo, APE cuenta con un departamento de comunicación, el cual tiene como objetivo fundamental vincular al puerto con la ciudad a través de eventos, ferias y congresos.

También los docentes expertos en comercio exterior indicaron que se debe tener en cuenta que existen espacios de oportunidad, así como otros los cuales deberían ser recuperados o renegociados para que permitan una relación de ciudad puerto, además estos espacios deben ser arrendados a negocios productivos, sin embargo, estos negocios que se implanten en los espacios de oportunidad debe tener claro cuál es el valor agregado que generaran al entorno portuario, y a su vez que se conozca la contribución que realizarán para impulsar el vínculo de la interfaz ciudad puerto, es decir, no solo en la generación de la utilidad para la empresa, que está muy bien, sino que permita estar de la mano y por consiguiente brindar un valor al proyecto de Ciudad Puerto.

Otro aporte sería que los posibles negocios no solo estarían ubicados en APE si no también en su entorno, se deberían recuperar las áreas pertenecientes al puerto para que este pueda manejarlas en su totalidad y obtener beneficios, por consiguiente, intensificar la actividad portuaria en beneficio de la relación estrecha con la ciudad. En estos espacios subutilizadas se podría efectuar actividades comerciales que sirvan para el desarrollo tanto del puerto como de la ciudad y conseguir el objetivo fundamental que es una relación estrecha que beneficie a todos los esmeraldeños.

CAPITULO IV: DISCUSIÓN

La presente investigación tiene como objetivo analizar los posibles negocios que se podían implementar para establecer una relación con la ciudad puerto de Esmeraldas. Con la finalidad de evidenciar en que campos se puede desarrollar emprendimientos que ayuden al desarrollo y crecimiento del puerto, permitiendo que mejore la economía y se promuevan nuevas plazas de empleos de la ciudad y provincia Esmeraldas.

Dentro de la actual investigación se observa que es necesario realizar proyectos básicos en conjunto con las principales autoridades del puerto y del GAD municipal y provincial que dinamicen el desarrollo del puerto y por consiguiente ayuden a la economía de la ciudad y provincia Esmeraldas. Además, dentro de la investigación se pudo notar que se debe trabajar mancomunadamente entre las autoridades de APE, autoridades de la provincia Esmeraldas, emprendedores y la academia con el fin de buscar procesos y sistemas que permitan desarrollar la ciudad puerto, esto tiene mucha semejanza a los expresado por Brutemesso (2016) foro –"Modelos de integración urbana en ciudades puerto: sinergias para el desarrollo sostenible y competitivo" expresa que inicialmente existía una simbiosis entre el puerto y la ciudad, en su investigación expresa que debe existir un dialogo permanente entre las autoridades portuarias y municipales.

En la presente investigación se pudo evidenciar que el puerto de Esmeraldas no solo puede realizar actividades de carga y descarga de mercancías, sino también puede realizar diferentes actividades como la logísticas de innovaciones de tecnologías y nuevos modelos de negocios, esto tiene mucha relación con lo que dice García (2018) "Que puerto desarrolle innovación

tecnologías, la construcción de nuevos modelos de negocios así también de logísticas que mejore en posicionamiento del puerto en su investigación".

En la presente investigación uno de los aspectos importante que se pudo extraer fue los espacios asignados en autoridad portuaria, no deben ser solo un benéfico para el puerto sino también para la ciudadanía en general, que ese valor agregado que del puerto con la implementación de estos negocios ayuden a dinamizar la relación ciudad puerto, así como la economía beneficiando de forma conjunta al puerto y la ciudad, aproximándose a lo que expresa Alfonso Camarero Orive (2014), en el desarrollo de su Tesis Doctoral acerca de los Green Ports y la sostenibilidad del sistema portuario español, hace referencia que debido a la propia naturaleza del puerto, un espacio autónomo a nivel jurídico y territorial, la tendencia actual de políticos y urbanistas sobre los puertos es ligeramente discutible, puesto que el espacio portuario nunca ha sido propiamente ciudad, sino más bien un espacio limítrofe, concluyendo que es necesario subrayar que una buena relación entre el puerto y la ciudad implica un compromiso medioambiental por parte de los puertos que garantice a los ciudadanos la salud y la calidad de vida al conservar el entorno.

Por otro lado, en esta investigación se observa que se debe implantar negocios con empresa de índole nacional o internacional las cuales otorguen beneficios a la ciudad como al puerto, permitiendo intensificar así la relación de los emprendedores los cuales logren aportar con los productos, mismos que puedan ser procesados en la ciudad y no en otro lado, similar a lo manifestado por Cristina Amil López (2014), en el desarrollo de su estudio Integración Urbana de los Espacios Portuarios, indica que las relaciones puerto-ciudad han ido cambiando y evolucionando desde la Edad Antigua hasta la actualidad. Los puertos, como

lugares de desarrollo de distintas actividades comerciales, turísticas, o deportivas, determinan la configuración de las ciudades portuarias.

En dicha investigación, se observa que las empresas más factibles a concesionarse en el puerto son una empresa de refrigeración de producto no perecibles, también una de línea blanca, además, una que permita procesar el cacao para su industrialización, entre otras.

De la investigación y datos recabados de las encuestas realizadas al microempresario se obtuvo que los negocios más factibles a emprender son: restaurantes, artesanías hoteles, trasportes.

CAPITULO V: CONCLUSIONES

Después de haber realizado el análisis del resultado de la presente investigación, se concluye lo siguiente:

- Las estrategias que deben establecer son relaciones comerciales las cuales beneficien la vinculación permanente entre la ciudad y el puerto, también que la administración conformada por la institución, esta que lidere los procesos administrativos permitiendo articular la ciudad y el puerto, adicionalmente se debería crear un departamento especializado en atención y defensa que permite velar por los intereses del cliente.
- Con relación a los tipos de negocios que se deben implementar tenemos el turismo, cultura, deporte, esparcimiento, gastronomía, circos, conocimientos ancestrales Ensamblaje de línea blanca y de motos, operadores turísticos, escuelas de negocios, empresas relacionadas con la agroindustria encargadas de la transformación de la materia prima, deportes acuáticos y trasporte, hoteles, discotecas, bares, boutiques, cafeterías, zonas de producción de cacao el cual se lo puede industrializar en la ciudad para luego poderlo exportar también, zona refrigerada para la exportación de productos perecibles.

- Los lugares para implementar los negocios deberían ser los espacios subutilizados que están ubicados en el puerto, lugar apropiado donde deberán ubicar todos los negocios que describe la presente investigación, permitiendo de esta manera dar una articulación con el Puerto de Esmeraldas.

CAPITULO VI: RECOMENDACIONES

Después de haber realizado las conclusiones de la presente investigación, podemos recomendar lo siguiente:

- Que se apliquen estrategias comerciales que permitan dinamizar al puerto y la ciudad, además que la académica pueda ser un agente generador de proyectos de comercio y negocios que generen la operatividad y competitividad del puerto, permitiendo el desarrollo de la ciudad.

  Por otro lado, Autoridad Portuaria de Esmeraldas debe crear un departamento de servicio al cliente que brinde un servicio de calidad a sus usuarios y a la vez con este poder mejor la imagen y economía del puerto y de la ciudad.

- Para articular de mejor manera el puerto y la ciudad se deben crear negocios de turismo, cultura, deporte, esparcimiento, gastronomía, circos, conocimientos ancestrales ensamblaje de línea blanca y de motos, también escuelas de negocios, empresas relacionadas con la agroindustria encargadas de la transformación de la materia prima.

- Po último, en los lugares donde se debe implementar los negocios son en los espacios subutilizados y en el entorno de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, con lo cual se

podrá dinamizar y articular la ciudad con el puerto, atribuyendo una mejor economía y rentabilidad a toda la provincia Esmeraldas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ana Gardey & Julián Pérez. (2012). *Definición de Puerto.* Definición.de.

Arias, F. (2006). *El proyecto de la Investigación, Introducción a la metodología cientifica.* Caracas: Episteme.

Agencia Nacional de Infraestructura. (2016). *Actividad Portuaria.* Bogota.

Aguilar-Morales, J.E. y Vargas-Mendoza, J. E. (2010) Servicio al cliente. Network de Psicología Organizacional. México: Asociación Oaxaqueña de Psicología A.C.

Alatec Haskoning. Estudio Económico y de Tráfico del Puerto Mar del Plata (1998). Inédito.

Baudez, C. (1962). Archaeological sequences in northwestern. Costa Rica: Akten des.

Bloch, R. (2012, 11 de junio). Características del transporte fluvial. Revista marítima SRL. Recuperado de http://rm-forwarding.com/2012/06/11/caracteristicas-del-transporte-fluvial/.

Blum Alcívar Hilda, Flores Villacrés Emilio, Vallejo de la Torre Cesar y Sánchez Parrales Carlos Eduardo (2016): "Negocios internacionales", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (diciembre 2016). En línea: http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/12/negocios.html

Braudel. (2008). *La ciudad Portuaria y su complejidad territorial .* ead.

Brocard, M. (1988): Les relations fonctionnelles entre le port et la ville. Paper presented at the 1st International Conference of the International Association Cities and Ports. Le Havre.

Brutomesso, R. (2016). *Modelo de integración urbana en ciudades puerto: sinergias para el desarrollo sostenible y competitivo.*

Caurin, J. (2017). Tipos de Negocio. Emprende pyme.net.

Gutiérrez, David (2012). Estudio de la importancia de la actividad portuaria en el desarrollo de las ciudades portuarias. pcommons.upc.edu

Cerbán, M (2009). Competitividad Económica de los Puertos. Universidad de Cádiz

Diez Tetamanti, J. (2005). Análisis Y Propuestas Sobre Las Problemáticas Espaciales Y De Acceso Terrestre Al Puerto Mar Del Plata. Becario Posdoctoral CONICET – UNPSJB / UNMDP

EAE Business School . (2019). *Tipos de Negocio y sus principales caracteristicas .*

Estado, B. d. (2003). Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. España: Boletín Oficial del Estado. Recuperado de https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-21615-consolidado.pdf.

Fedele, Javier; Dominguez, Luis. (2015). *Puerto y Ciudad.* Argentina: Revista Transporte y Territorio.

Fram, T. (2019). Retos logísticos de puertos de cuarta generación diagnóstico y modernización en países emergentes. Revista Anfibios, 72-82. Recuperado de http://www.revistaanfibios.org/ojs/index.php/afb/article/view/41/35.

Granda, J. (2005): Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios. Serie Recursos Naturales e Infraestructuras, nº 103. CEPAL. Santiago Chile

Hernandez Roberto; Fernadez Carlos y Batista Pilar . (2006). *Metodología de la Investigación .* Mexico: Mcgraw - hill .

Hirsch, J (1997). Realidad Económica. Publicado en Globalización, capital y Estado. México: UAM-X, 1996, pp. 83-93.

Hoyle, Brian. (1989). *La interfaz puerto-ciudad: tendencias, problemas y ejemplos.* Geoforum, vol. 20, pp. 429-436.

Hoyle, Brian; David; Huisan, Sohail. (1988). *Revitalizando el paseo marítimo. Dimensiones internacionales de la reurbanización de Auckland.* London: Belhaven Press.

Martner, C. (1999): El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. Revista Eure, 75: 103-120.

Ministerio de Transporte y Obras Publicas (2016) Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador. Resolución 60. Registro Oficial 732 de 13-abr.-2016

Mundo Maritimo. (2018). *La importancia de la relación ciudad puerto.* Valparaíso: Mundo Martimo .

Osorio, L. L. (2013). *Los puertos del Ecuador.* Veracruz: Marcos Trade News .

Ospina-Arias , J. C., Díaz-Solano, B. H., & Yi-Rodriguez , J. de J. . (2019). Desarrollo turístico desde el concepto de ciudad-puerto, caso Barranquilla, Colombia. Clío América, 13(25), 264–275. https://doi.org/10.21676/23897848.3401.

Pérez, J. (2012). *Defínción Turismo.* Definición.de.

Portal PQS. (2019). *Estas son las características que debe tener un buen plan de negocios.* Perú.

Rodríguez Garrido, M. (2015). La ciudad del puerto, el puerto de la ciudad, el caso de Huelva en la integración urbana de los espacios portuarios. (Trabajo Fin de Grado Inédito). Universidad de Sevilla, Sevilla.

Rúa, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. EOLI: Enginyeria d'Organització i Logística Industrial, (14), 2-21. Recuperado de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf?sequence=1&isAllo wed=y.

Ruano, L. (2021). Análisis de la Relación entre el Puerto de Esmeraldas y las Empresas Pesqueras: Deprodemar y Deriancomp (tesis de pregrado). Universidad Catolica del Ecuador sede Esmeraldas. Recuperado de https://repositorio.pucese.edu.ec/handle/123456789/2344.

Sanchez, B. (2003). El Futuro de las Relaciones Puerto-Ciudad (tesis de pregrado). Universidad de Coruña, España. Recuperado de https://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/puertoCiudad.pdf.

Sánchez, R. (2015). Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en America Latina y el Caribe. Recursos Naturales e Infraestructura, (176), 3-80. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39708/1/S1501003_es.pdf.

Sanchez, R., y Mouftier, L. (2016). Reflexiones sobre el futuro de los puertos. Cepal. Recuperado de https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo_64.pdf.

Viloria de la Hoz, J. (2006): Ciudades portuarias del Caribe Colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada. Doc. Trabajo sobre Economía Regional nº 80. Banco de la República. Cartagena.

Zaldívar, L., y Rodriguez , N. (2005). Gestión portuaria y desarrollo local. Instituto de Planificación Fisica, 49-56. Recuperado de http://www.ipf.gob.cu/sites/default/files/revista/MSc%20Lesbia%20Manuela%20Zaldivar %20Cossio.pdf.

Zapata, Edgar (1992). La definición del negocio: concepto tradicional y nuevo. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

Zonalogistica. (2017). *El Puerto de Guayaquil: Una joya para la economía del Ecuador.* Envigado: Zonalogistica.

ANEXOS

ANEXO 1.

ENCUESTA PARA EL GERENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA

1. ¿Qué proyecto está manejando Autoridad Portuaria de Esmeraldas para que exista una relación con la ciudad?

   ……

   ……

2. ¿Existe una política por parte de Autoridad Portuaria de Esmeraldas que permita articular el puerto con la ciudad?

   ……

   …….

3. ¿Qué actividades realiza Autoridad portuaria que ayuden a qué exista una relación puerto y ciudad?

   ……

   ……

4. ¿Hay áreas en Autoridad portuaria que pueden ser utilizados para posibles negocios que permiten articular el puerto con la ciudad?

   ……

   ……

5. ¿Qué estrategias de negocios se pueden implementar por parte de Autoridad Portuaria para mantener una relación con la ciudad?

   ……

   ……

6. ¿Qué tipos de negocios piensa usted que se puede implementar para mantener una relación directa entre puerto con la ciudad?

   ……

   ……

ANEXO 2.

ENTREVISTA PARA LOS DOCENTES DE CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIOS DE LA PUCESE.

1. ¿Qué proyectos puede sugerir para que exista la articulación entre el puerto y la ciudad?

……

……

2. ¿Considera usted que debe existir una política por parte de Autoridad Portuaria de Esmeraldas que permita articular el puerto con la ciudad?

……

…….

3. ¿Conoce usted qué actividades realiza el puerto que permitan una relación con la ciudad?

……

……

4. ¿Qué se debe hacer con las áreas subutilizadas en el puerto que ayuden a implantar posibles negocios?

……

……

5. ¿Qué estrategias de negocios cree usted se pueden implementar por parte de Autoridad Portuaria para mantener una relación entre el puerto y la ciudad?

……

……

6. ¿Qué tipos de negocios piensa usted que se puede implementar para mantener una relación directa entre puerto con la ciudad?

……

……

ANEXO 3.

ENCUENTAS PARA LOS MICROEMPRESARIOS DE LA CIUDAD DE ESMERALDAS.

1. ¿Conoce usted alguna política que aplique Autoridad Portuaria de Esmeraldas que permita articular empresarialmente al puerto con la ciudad?

SI…….

NO…….

2. ¿Existe una relación económica entre las microempresas ubicadas en la ciudad de Esmeraldas con el puerto?

   SIEMPRE

   A VECES

   NUNCA

3. ¿Conoce usted de proyectos actuales que permiten tener una relación entre el microempresario esmeraldeño y el puerto de Esmeraldas?

   SI

   NO

   ¿POR QUÉ?

   ……

   ……

4. Ha mantenido una relación económica usted como empresario con el puerto de Esmeraldas.

   SIEMPRE

   A VECES

   NUNCA

5. ¿Señale que tipos de negocios se pueden implementar para articular la relación del puerto con la ciudad?

   - RESTAURANTES
   - CAFETERÍAS
   - HOTELES
   - DISCOTECAS
   - BARES
   - BOUTIQUES
   - ARTESANÍAS
   - ENCOMIENDAS
   - TRASPORTE

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓			✓	✓		✓		
2	✓		✓			✓	✓		✓		
3	✓		✓			✓	✓		✓		
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5	✓		✓			✓	✓		✓		
6	✓		✓			✓	✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario		✓	Agregar encuesta
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:		NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:	✓		

Validado por:	William Guaita
C.I:	1758115209
Firma:	
Fecha:	28-11-19

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓			✓	✓		✓		
2	✓		✓			✓	✓		✓		
3	✓		✓			✓	✓		✓		
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5	✓		✓			✓	✓		✓		
6	✓		✓			✓	✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario	✓		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:		NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:	✓	Ciudad.	
Validado por:	Wiliam Guaira		
C.I:	1758755209		
Firma:			
Fecha:	28-11-19		

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓			✓	✓		✓		
2	✓		✓			✓	✓		✓		
3	✓		✓			✓	✓		✓		
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5	✓		✓			✓	✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario		✓	Agregar
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:		NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:	✓		

Validado por:	Wilian Guaña
C.I:	1758755209
Firma:	
Fecha:	28-11-19

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓			✓	✓		✓		
2	✓		✓			✓	✓		✓		
3	✓		✓			✓	✓		✓		
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5	✓		✓			✓	✓		✓		
6	✓		✓			✓	✓		✓		
7	✓		✓			✓	✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario		✓	
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:	✓	NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:			
Validado por:	Dario Cedeño B.		
C.I:	080227340-3		
Firma:			
Fecha:	28/Nov/2019		

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓			✓	✓		✓		
2	✓		✓			✓	✓		✓		
3	✓		✓			✓	✓		✓		
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5	✓		✓			✓	✓		✓		
6	✓		✓			✓	✓		✓		
7	✓		✓			✓	✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario		✓	
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:	✓	NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:	✓		

Validado por:	Dario Cerezo S.
C.I:	080227340-8
Firma:	
Fecha:	28/JUN/2019

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓			✓	✓		✓		
2	✓		✓			✓	✓		✓		
3	✓		✓			✓	✓		✓		
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5	✓		✓			✓	✓		✓		
6	✓		✓			✓	✓		✓		
7	✓		✓			✓	✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario		✓	
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:	✓	NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:	✓		

Validado por:	DARIO PEREZO B.
C.I:	080227940-3
Firma:	
Fecha:	28 / NOV / 2019

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓			✓	✓		✓		
2		✓	✓		✓		✓		✓		
3	✓		✓			✓	✓		✓		
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5		✓	✓			✓	✓		✓		
6	✓		✓			✓	✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario	✓		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir		✓	Solicitud enviada de forma digital Adjunto

VALIDEZ			
APLICABLE:	✓	NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:	✓		

Validado por:	Andy Angulo
C.I:	0804154696
Firma:	Andy Angulo
Fecha:	28-11-19

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓		✓		✓		✓		
2		✓	✓		✓		✓		✓		
3											
4	✓		✓			✓	✓		✓		
5	✓		✓		✓		✓		✓		
6	✓		✓		✓		✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario	✓		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:		NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:			

Validado por:	Alvaro Arguello
C.I:	0801556496
Firma:	
Fecha:	28-11-14

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	✓		✓		✓		✓		✓		
2	✓		✓		✓		✓		✓		
3	✓		✓		✓		✓		✓		
4		✓	✓		✓		✓		✓		
5	✓		✓		✓		✓		✓		

ASPECTOS GENERALES	SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario	✓		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación	✓		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia	✓		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir	✓		

VALIDEZ			
APLICABLE:		NO APLICABLE:	
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:			

Validado por:	[illegible]
C.I:	080 [illegible]
Firma:	[illegible]
Fecha:	28-11-19