



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

SEDE
ESMERALDAS

Escuela de Comercio Exterior

Título:

Análisis de la relación entre el Puerto Comercial de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante.

**Previo a la obtención del título de:
Licenciatura en Comercio Exterior**

Autor:

Dania Sullana Estupiñan Araujo

Asesor:

PhD. Yulien Herrera

Esmeraldas – 2020

AUTORIA

Yo, Danya Sullana Estupiñan Araujo con número de cédula 080399625-5 autora de la tesis “Análisis de la relación entre el Puerto Comercial Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante”. Dejo constancia que la presente investigación enmarcada en el actual trabajo de tesis es absolutamente original, auténtica y personal. Elaborada para cumplir con los requisitos previos a la obtención del título de Licenciada en Comercio Exterior en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas.

El contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor y de la PUCESE.

ESTUPIÑAN ARAUJO DANYA SULLANA

C.I. 0803996255

AGRADECIMIENTO

En primera instancia agradezco a Dios por guiar mi camino y por permitir enfrentar con sabiduría y entendimiento cada uno de los retos que se presentan en el transcurso de la vida.

Agradezco a los gerentes de las empresas de la industria pesquera Ecuafich S.A. y Empacadora Diamante y al Puerto Comercial de Esmeraldas que me brindaron su tiempo y facilidad de información para realizar esta investigación, a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas y a los docentes que han sido parte de mi desarrollo académico por cada uno de los conocimientos adquiridos.

A mis lectores Mgt. Mónica Vergara y Mgt. Fernando Díaz Sánchez por ayudarme con sus opiniones y consejos para la elaboración de mi investigación.

A los profesores que enriquecieron mis conocimientos durante el transcurso de la vida universitaria, para convertirme en una profesional con buenos valores y segura de mis capacidades.

A mis compañeros por cada uno de los momentos vividos dentro y fuera del salón de clases, le estoy muy agradecidos. Dios los guie por el buen camino.

Un agradecimiento especial a mis compañeros Thomy Cedeño y Doménica Intriago por su apoyo incondicional, por siempre estar presente, los amo con todo mi corazón. De igual manera, a mi Tía y asesora Yulien Herrera por su paciencia y apoyo absoluto, por ser una buena tía, profesora y amiga en momentos difíciles para alcanzar esta meta.

INDICE

AUTORIA.....	2
AGRADECIMIENTO	3
RESUMEN.....	6
ABSTRACT	7
1. INTRODUCCIÓN	8
1.2. Presentación de la investigación	8
1.3. Planteamiento del problema.....	10
1.4. Justificación.....	12
1.5. Objetivos	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos	13
2. MARCO TEÓRICO	14
2.1. Antecedentes	14
2.2. Bases teórico-científicas	17
Puerto	17
Servicios portuarios	21
Transporte de perecederos	21
Puerto y desarrollo local.....	23
Zonas de influencias.....	25
Etapas en las Relaciones Puerto-Ciudad.....	26
Pesca	26
2.3. Marco Legal.....	27
Constitución del Ecuador	27
Ley Orgánica para el desarrollo de Acuicultura y Pesca	29
3. MATERIALES Y METODOS.....	30
Tipo de estudio	30
3.2. Definición conceptual y operacionalización de las variables.....	32
3.3. Población y Muestra	35
Población.....	35
3.4. Técnicas e instrumentos.....	36
3.5. Análisis de Datos	37
4. RESULTADOS.....	38

4.1. Análisis de Resultados	38
5. Discusión	44
Conclusiones	45
Recomendaciones	46
1. Referencias Bibliográficas	47
ANEXO 1. Entrevista dirigida a las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. Y Empacadora Diamante.	51
ANEXO 2. Entrevista dirigida al Puerto Comercial de Esmeraldas.....	52
ANEXO N°3.....	53
Validación de Instrumentos de Investigación.....	53
ANEXO N°4.....	56
Validación de instrumentos de investigación.....	56

RESUMEN

Los puertos marítimos a nivel mundial actualmente han dejado de ser solamente medios de transportes sino más bien el camino para alcanzar el desarrollo productivo de las ciudades, no solo por el aporte que generan más bien por provocar el consumo de los bienes y servicios que mediante este transitan, actualmente los puertos son considerados como centros comerciales que impulsan y fomentan las potenciales actividades de las empresas.

La presente investigación tiene como propósito esencial analizar la relación entre el Puerto Comercial de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante, describiendo tanto los servicios que brinda el puerto de Esmeraldas a las empresas, así como, la de existente demanda de servicios portuarios por parte de estas empresas.

El estudio realizado fue de carácter cualitativo, exploratorio, de campo y descriptivo, por tanto, se utilizaron herramientas como entrevistas a expertos en el tema y revisión bibliográfica para la recopilación de información.

En particular, se pudo identificar que el Puerto Comercial de Esmeraldas no cuenta con la infraestructura adecuada y necesaria para brindar los servicios a las empresas que trabajan con productos perecederos en especial la empresas de la industria pesqueras, por tanto, las empresas prefieren realizar sus exportaciones por otros puertos del país. Por otro lado, las empresas de la industria pesqueras Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante no utilizan los servicios del puerto debido a que por las características de sus productos, realizan la exportación por vía aérea.

Palabras clave: Industria pesquera, Puerto, Relación, Demanda, Servicios.

ABSTRACT

Maritime ports around the world are currently no longer just means of transportation but rather the way to achieve the productive development of cities, not only because of the contribution they can generate, preferably by causing the consumption of goods and services than through this transit, currently the ports are located as shopping centers that promote and encourage the potential activities of companies.

The purpose of this research is to analyze the relationship between the Commercial Port of Esmeraldas and the companies of the fishing industry Ecuafish SA and Empacadora Diamante, describing both the services that the port of Esmeraldas offers to companies, as well as the existing demand for port services by these companies.

The study carried out was qualitative, exploratory, field and descriptive, therefore, tools such as interviews with experts on the subject and bibliographic review were used for the collection of information.

In particular, it was possible to identify that the Commercial Port of Esmeraldas does not have the adequate and necessary infrastructure to provide services to companies that work with perishable products, especially companies in the fishing industry, then, companies prefer to execute their exports through other ports in the country. On the other hand, the companies of the fishing industry Ecuafish S.A. and Empacadora Diamante do not use the port services due to the characteristics of their products, they export by air.

Key words: Fishing industry, Port, Relationship, Demand, Services.

1. INTRODUCCIÓN

1.2. Presentación de la investigación

A nivel mundial el comercio marítimo ha representado un papel importante dentro del desarrollo económico de los países, siendo una práctica humana que se inició realizando el famoso trueque ancestral como medio de canje, este hábito milenario ha ido evolucionado hasta lo que hoy se conoce como intercambio comercial. Los puertos han sido desde tiempos antiguos lugares estratégicos de comercio y representativos para el desarrollo de los países e incluso de las mismas ciudades donde estos se encuentran.

Ecuador es un país privilegiado gracias a su ubicación geográfica, se encuentra rodeado por el Océano Pacífico y con un litoral pequeño cuenta con cuatro puertos comerciales, los cuales son; Puerto Bolívar; Esmeraldas; Manta y Guayaquil siendo este último el que opera con carga general de exportación e importación, movilizand o el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. (Osorio, 2013, p.1)

Al transcurrir el tiempo, los puertos ecuatorianos se han especializado en su actividad, el puerto de Guayaquil se ha encargado de mover carga contenerizada, los demás puertos del Ecuador, como el Puerto Comercial de Esmeraldas, se especializan principalmente en otros tipos de carga; granel, vehículo, teniendo en cuenta que el puerto de Esmeraldas también moviliza contenedores, pero no al mismo nivel que el puerto de Guayaquil.

No obstante, este puerto marítimo tiene ventajas al resto de los puertos del país, debido a que, está ubicado en uno de los puntos más estratégicos por su situación geográfica, ya que es el más cercano al canal de Panamá y a la Cuenca del Pacífico, razón por la cual los clientes y usuarios del puerto pueden ahorrar costos y tiempo por el rápido manejo de la carga. Por otra parte, según Autoridad Portuaria Esmeraldas (2020) el puerto de Esmeraldas es un terminal multipropósito, con acceso directo desde mar abierto, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraques de las naves.

De la misma manera, en Esmeraldas la pesca es una importante actividad que se ha venido realizando desde muchos años, representando un sustento para numerosas familias. Razón por la cual el puerto artesanal de Esmeraldas es uno de los principales centros pesqueros registrando 1.674 pescadores y 4.896 embarcaciones artesanales aproximadamente, las cuales se dedican a la captura y recolección de especies de marinas como: camarón y peces pelágicos pequeños y grandes. (Ministerio de Acuicultura y Pesca, 2017, p.1)

Por este motivo, en la provincia Esmeraldas existen Industrias que se dedican a esta actividad como es el caso de Ecuafish S.A representada por Diego Franco y Empacadora Diamante representada por Olger Ross, empresas de la industria pesquera que se dedican al procesamiento y extracción de mariscos para llevar la producción del mar con valor agregado a otros países.

1.3. Planteamiento del problema

En el puerto de Esmeraldas la falta de infraestructura ha sido un problema al momento de captar nuevos clientes. Pero según Muñoz (2014) ese no ha sido el único inconveniente, ya que la falta de navieras y empresas que se dediquen a dar permisos y certificados de control previo en actividades de comercio exterior, también han sido un obstáculo al momento de captar nuevos clientes, ya que se encuentran situadas logísticamente en el Puerto de Guayaquil y Manta, por ende, los usuarios acceden a ir a dichas ciudades a pesar de que el tiempo de movilización, tanto para importar como para exportar es mayor que en los otros puertos comerciales y los costos son mayores al irse a un puerto concesionado a la empresa privada.

De igual manera, los equipos no se encuentran en óptimas condiciones para que puedan operar normalmente, entre estos equipos están las grúas pórticos, los cuales son el motor de los puertos encargadas de manejar la carga contenerizada y esto impide a que no se pueda atraer a las agencias navieras, líneas navieras, entre otras, causando malestar en los usuarios del puerto y viéndose obligados a movilizar sus operaciones a otros puertos, a pesar de ser el más cercano al canal de Panamá y a la Cuenca del Pacífico (Muñoz, 2014).

También al puerto le hace falta contar con contenedores de carga refrigerada para productos que requieren seguir una cadena de frío, en este caso los productos del mar que son procesados y exportados por las empresas de la industria pesquera a diferentes países.

Debido a esta situación, se observa que empresas exportadoras e importadoras esmeraldeñas prefieren realizar sus operaciones por otros puertos del país, como el de Manta y Guayaquil, aunque implique mayores costos, ya que sólo trabajan con las compañías navieras de primer nivel para evitar daños y retrasos debido a la mala coordinación del transporte local. Sin embargo, para estas empresas sería factible poder realizar sus operaciones de comercio exterior a través del puerto de Esmeraldas.

Con todo lo expuesto, esta investigación pretende analizar la relación existente entre el Puerto Comercial de Esmeraldas y las empresas pesqueras Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante, ambas dedicadas al procesamiento y extracción de mariscos y situadas en la ciudad de Esmeraldas.

Formulación del problema.

¿Cuál es la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafich S.A. y Empacadora Diamante?

1.4. Justificación

En la provincia Esmeraldas, la pesca junto a otras actividades como la agricultura, la ganadería y la silvicultura, han sido unos los sectores principales a la economía de tal manera que han aportado mayormente al Valor Agregado bruto (VAB) de la provincia, “teniendo en el 2007 un 20.30% y habiendo un incremento de 27.5% en el 2012” (Prefectura Esmeraldas, 2015, p.81).

Adicionalmente “estas actividades ocupan más del 50% de la Población Económicamente Activa (PEA) de la provincia Esmeraldas” (GADPE, 2014, p.31). Razón por la cual resulta importante estudiar el sector primario en general y específicamente las empresas pesqueras, en este caso en la ciudad de Esmeraldas, lo cual podría ser un primer paso para estudios más amplios. De acuerdo con la Subsecretaría de Pesca:

La producción anual de la provincia es de 32 000 toneladas, que representan USD 70 millones. El sector se mueve con 6 000 embarcaciones y 80 cooperativas pesqueras artesanales, ocupando el 6.49% de las 138000 hectáreas destinadas a esta actividad en el país. (El Comercio , 2018, p.1)

Las empresas de la industria pesquera a gran escala, si bien no están dentro del ranking que establece la Superintendencia de Compañías, son las que llevan la producción con valor agregado a mercados internacionales como son Europa, Asia y Estados Unidos. En el grupo están Ecuafish S.A, Deprodemar, Deriancomp y Empacadora Diamante (EL Comercio, 2018).

El presente estudio cubrirá dos de las empresas mencionadas anteriormente, la cuales son Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante, las otras dos serán abordadas en una investigación que se realiza en paralelo a esta.

Con los resultados obtenidos de este trabajo se generará un nuevo conocimiento científico sobre la temática en cuestión, pues es la primera investigación de su tipo en Esmeraldas. Dicho aporte, será puesto a disposición del puerto de Esmeraldas y de las empresas pesqueras objeto de estudio. De igual manera contribuirá a las líneas de investigación de la Escuela de Comercio Exterior y a su proyecto “Ciudad Puerto: una alternativa para el desarrollo de la

provincia Esmeraldas”. Con este estudio pionero se pretende, además, abrir el camino a futuras propuestas de estrategias de articulación puerto-industria que beneficien a la ciudad y a la provincia.

1.5. Objetivos

Objetivo general

- Analizar la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A y Empacadora Diamante.

Objetivos específicos

- Describir los servicios que brinda el puerto de Esmeraldas a las empresas de la industria pesquera.
- Identificar la existencia de demanda de los servicios portuarios por parte de Ecuafish S.A y Empacadora Diamante.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

A continuación, se presentan investigaciones basadas en puertos e industrias pesqueras por el hecho de no existir antecedentes directamente relacionados a la presente investigación.

Actualmente los puertos son considerados como ejes comerciales que promueven e incrementan las actividades empresariales. Mena (2009), en su estudio analizó “El puerto de Manta y su relación con la ciudad bajo el enfoque de clústeres como estrategia de desarrollo local. Periodo 2000 – 2008”, con la finalidad de identificar los beneficios económicos y sociales de la relación bidireccional entre el puerto y la ciudad de Manta, basándose en el desarrollo de los puertos con respecto la ciudad y sus variables en la economía, obteniendo como resultados que los puertos deben poseer buenas condiciones naturales y geográficas, así como infraestructura y eficiencia en la operatividad puesto que permite maximizar los beneficios entre las relaciones puerto-ciudad y a las empresas que en esta terminal se desarrollan, es decir una buena organización en la terminal portuaria con personal capacitado implica mayor competitividad en las empresas comerciales.

Banguera (2017) analizó en su investigación “los procesos de operaciones portuarias al arribo de las naves en autoridad portuaria de Esmeraldas”, con el fin establecer nuevos procedimientos para convertir al puerto de Esmeraldas en el más competitivo de Ecuador; Esta investigación descriptiva, permitió tener una perspectiva de la realidad de los trabajos que se efectuaban en el área operativa identificando como universo a Autoridad Portuaria, empresas navieras, agencia de carga, consolidadoras, deconsolidadoras, exportadores e importadores, clientes internos y clientes externos. Con esta investigación, llegó a la conclusión que el primer factor a modificar es la infraestructura, ya que este representa el medio físico para llevar a cabo las operaciones. Por otro lado, el

desconocimiento que tiene el personal que labora en estas instituciones, acerca de los procesos, documentos previos que se deben hacer y entregar, además no cuenta con normas y procedimientos para la realización de las operaciones causando descontentos y desconfianza a los usuarios externos.

Andrade (2017) en su investigación sobre “Estudios de los diversos bienes potencialmente exportables por el área de influencia del puerto comercial de Esmeraldas”, tuvo como propósito analizar varios productos potencialmente exportables de la provincia Esmeraldas, la investigación se realizó con los productores de cacao, pescadores y Autoridad Portuaria de Esmeraldas, teniendo en cuenta a las sociedades principales, las mismas que se encuentran ubicadas en la parte norte y sur de la provincia.

El autor de dicha investigación mencionó que el progreso de un puerto es favorable para la provincia en que está situado, porque permite transportar por vía marítima al mundo los bienes que se forjan y esto cede la entrada de divisas para el país, por lo que pretendió identificar tácticas para el manejo del puerto de Esmeraldas en las exportaciones de la producción local que posee la provincia en la actualidad con mayor énfasis en el cacao y productos del mar, obteniendo como resultados que las actuales productoras y exportadoras de Esmeraldas no utilizan el puerto de su ciudad para exportar sus productos, a pesar que tiene excelentes rutas de acceso terrestre, sino más bien utilizan otros puertos y esto se debe a la ausencia de navieras en la ciudad ya que la mayoría de estas se encuentran en Guayaquil (Andrade, 2017).

Toala, (2017), en su investigación analizó “la actividad comercial que se realiza en el puerto pesquero artesanal de la ciudad de Esmeraldas con perspectivas de exportación”; la metodología que se utilizó fueron los métodos descriptivos, cuantitativos y cualitativos, los cuales sirvieron para identificar las capacidades de almacenamiento y la capacidad de volumen de compra que tienen los mayoristas tanto a nivel nacional como internacional, especificando las especies que son más consumidas por los clientes. La conclusión fue que los productos que más se comercializan dentro del puerto pesquero de la ciudad de Esmeraldas, son el atún y el dorado, como insumos principales para su

comercialización tanto en el mercado nacional como internacional, no desmereciendo otros productos que tienen gran aceptación, los cuales no presentan mayor valor económico en el momento de su venta.

Con respecto a estas investigaciones se puede decir que la actividad pesquera es una de las que representan ingresos económicos en la ciudad de Esmeraldas y de igual manera al país por lo que el estudio a realizar es muy importante para la ciudad e industrias que se dedican a esta actividad. Adicionalmente entre estos mariscos los que tienen mayor demanda por los mercados extranjeros son el atún y el dorado, debido a que son los que más exportan a nivel internacional.

En cuanto a los puertos, acorde a los primeros antecedentes, se puede observar que estos deben tener una correlación con la ciudad involucrando de manera más específica a las industrias que en ellas se desarrollan, ya que entre ambos se puede dinamizar sus economías. Hoy en día es muy importante que ambas organizaciones trabajen de manera unificada, obteniendo beneficio una de la otra, ya que no solo los puertos aportan a la ciudad sino que también estos consumen bienes y servicios que en esta se producen para funcionar.

2.2. Bases teórico-científicas

Es importante resaltar que los puertos en las ciudades no garantiza el desarrollo de la misma, más bien esto debe ser un factor para establecer estrategias y convenios para fomentar el desarrollo local de los pobladores por esto es bueno analizar lo que menciona la teoría de Adam Smith basa en el comercio exterior, en la cual señala:

Adam Smith (1776) en su libro la riqueza de las naciones menciona que:

Un país que ignora o desprecia al comercio exterior, y que sólo permite que los barcos de las naciones extranjeras entren en uno o dos de sus puertos, no puede entablar el mismo volumen de negocios que bajo leyes e instituciones diferentes. (p.85)

La actividad portuaria es otra de las formas que ayuda a impulsar el desarrollo económico social de las ciudades que cuenten con puertos comerciales, esta actividad es fundamental para el intercambio comercial con los diferentes países, en las cuales se realizan las operaciones de carga, descarga, embarque, desembarqué de los recursos necesarios para el desarrollo de la población. Por lo que explotar esta actividad es una vía primordial para encaminar las acciones y estrategias del desarrollo económico local; enfocando las actividades en el crecimiento de las pequeñas y medianas industrias para que estas puedan a su vez generar empleos y lograr el crecimiento de la economía tanto local como nacional.

Puerto

Un elemento clave para el desarrollo de las ciudades es el puerto, ya que este tiene un importante papel en la economía de una ciudad, por el motivo de que por aquí se realiza la mayor parte del comercio exterior. Para Estepa (2013), el puerto es el conjunto de espacios terrestres, situadas en la ribera del mar que permite la realización de operaciones de tráfico portuario. De tal manera que desempeñan un papel importante en la cadena de transporte, tanto en su condición de parte del transporte marítimo como por ser nodos de transferencia modal y por su función de plataformas logísticas, con una serie de actividades de valor añadido que exceden las de carga, descarga y almacenamiento

(Sanchez, 2003). Estableciendo un soporte trascendental para fomentar el comercio exterior y la competitividad de la economía; tratándose de verdaderos motores de progreso local y regional, aptos para producir un positivo impacto económico y social.

En las cadenas de transporte mundial existen varios tipos de acciones realizadas en los puertos comerciales para el manejo de las mercancías conocidas como: tipologías portuarias.

El acelerado ritmo de los intercambios comerciales y el tráfico marítimo los cuales se han dado por los procesos de liberación del comercio mundial y la descentralización de producción dan surgimiento a la necesidad de nuevas zonas que responda a los nuevos condicionantes de las estrategias marítimas. Existen tres tipos de puertos basados en la atención a la posición que asume la Autoridad Portuaria (Sanchez, 2003).

- Puerto Operador (Operating Port) la Autoridad Portuaria es aquella que gestiona los servicios e instalaciones que presta el buque y la mercancía.
- Puerto Instrumento (Tool Port) la Autoridad Portuaria se encarga de planear, construir y conservar la infraestructura portuaria y los equipos de manipulación de la mercancía, pero cede a la organización privada varios servicios y externaliza las prestaciones directas de los servicios al buque, a la mercancía, o a las propias actividades logísticas.
- Puerto Propietario (Land Lord Port) los puertos son los que planean y construyen las obras de acceso y abrigo, otorgando al mismo tiempo concesiones de terminales a empresas privadas para que ofrezcan un servicio completo y directo al buque y a la mercancía.

Según la clasificación anterior, la Autoridad Portuaria en el primer caso es la que administra todas las operaciones, diseñando las perspectivas y controlando todas las decisiones. Ya en el segundo caso, la misma institución, promueve a medio plazo las políticas de desarrollo y vigila a las empresas portuarias de servicios sin ser la

responsable. Y en el último caso, el puerto propietario, la Autoridad Portuaria se limita casi únicamente al impulso del puerto (González, 2002).

Con el pasar de los años los procesos que se llevan a cabo para el manejo de las actividades portuarias ha venido cambiando y mejorando y esto se ha dado por la necesidades del desarrollo del comercio marítimo lo cual ha ido permitiendo optimizar tiempo, recurso y trabajo, se conoce que esto ha avanzado a través de generaciones portuarias, las cuales se dividen en cinco que son:

- **Puertos de Primera Generación:** los puertos operaban de manera aislada, de tal manera que actuaban como simple interfaz entre el espacio terrestre y el transporte marítimo. las actividades que solo le correspondían al puerto eran la transferencia de carga de la nave al muelle y viceversa. Haciendo que el puerto estuviera desligado de las actividades comerciales y de transportes, así como otras necesidades de los usuarios. Y las compañías que en este operaban lo hacían de manera independiente solo colaborando en la promoción económica (Opazo, 2007).
- **Puertos de Segunda Generación:** no actúan de manera aislada, a diferencia de los de primera generación, sino que más bien su participación parte desde crear explanadas necesarias que permitan el movimiento y acopio de carga hasta desarrollar y renovar las actuales rutas de acceso a los terminales portuarios, permitiendo mejorar la imagen que tiene la ciudadanía sobre el puerto (Opazo, 2007).
- **Puertos de Tercera Generación:** A diferencia de los puertos de las anteriores generaciones, los servicios de este tipo de puerto a más de especializarse, se hacen más versátiles de tal manera que se convierten en nodos dinámicos, adoptando una multitud de prestaciones y servicios (Opazo, 2007).

Adicionalmente, para ajustarse a los avances tecnológicos y a las exigencias de dicha industria, se da la necesidad de crear áreas industriales de tal manera que pueda otorgar mayores beneficios de las cargas con respecto a los puertos y se fortalecen las medidas

de protección medioambiental y de seguridad. Por último, en estos puertos se origina un notable progreso en lo que se refiere a la eficiencia administrativa, al uniformarse los documentos administrativos y burocráticos (Opazo, 2007).

- **Puerto de Cuarta Generación:** Son los denominados puertos en red, debido a que se integran en una red de transporte multimodal, y estas redes tienen una unidad comercial y de gestión, compartiendo sistemas informáticos. Muestran tácticas de internacionalización y transformación de las actividades, estableciendo la contribución entre comunidades portuarias (Batlle, 2015).
- **Puertos de Quinta Generación:** A pesar de presentar también estrategias de internacionalización y diversificación de las actividades, este tipo de generación se caracteriza por la implantación de redes telemáticas entre zonas portuarias y por la colaboración entre comunidades portuarias (Batlle, 2015).

El objetivo que tiene esta quinta generación, es suscitar que se nivele el transporte (ferroviario), normalmente entre los muelles comerciales de los puertos marítimos y los puertos secos implicados en la red. Y esto se hará por medio de la concentración de cargas para la exportación marítima en el lado terrestre y la repartición de mercancías descargadas en el lado marítimo (Batlle, 2015).

Según estas generaciones se puede evidenciar que hoy día es importante que un puerto esté vinculado a una comunidad influyente y moderna. Los puertos ya no se desarrollan a espaldas de esta, sino más bien tratan de mejorar sus relaciones.

A medida que los puertos se van regenerando, se vuelven más exigentes en cuanto a sus necesidades, específicamente hablando de los servicios que debe brindar a los usuarios para un mejor y más fácil manejo de sus operaciones, es por esto que se hace imprescindible dar a conocer la importancia de los servicios portuarios.

Servicios portuarios

Los servicios portuarios se encargan de facilitar y darle fluidez al tráfico portuario, encerrando una compleja gama de operaciones que van desde la manipulación de la carga para ser embarcada o desembarcada, hasta todo lo concerniente a la entrada -arribo- y salida -zarpe- de los buques en el puerto (Camara Marítima del Ecuador, 2018).

Los servicios portuarios permiten que un puerto pueda desatarce entre sus competidores siempre y cuando estos sean de calidad con estandares altos, permitiendo que su operación sea eficiente con rapida rotacion de la carga y de los buques disminuyendo el costo del flete y de los productos pagados por los usuarios finales (Camara Marítima del Ecuador, 2018).

Adicionalmente dependiendo del modelo de gestion portuaria estos servicios pueden ser facilitados por entidades y empresas publicas como sucede en los esquemas conocidos como public service port y tool port, o por empresas privadas como ocurre en los esquemas landlord port y private service port (Camara Marítima del Ecuador, 2018).

Los servicios portuarios intengra una serie de actividades comerciales que debe realizar un puerto y entre ellas esta el transporte de la mercaderia, el cual varia según el tipo de producto, refiriendonos así al transporte de productos perecederos.

Transporte de perecederos

En una sociedad en donde los mercados y consumidores cada día se vuelven más exigentes, resulta complejo y demandante el envío de mercancías, sobre todo si se trata de productos tan sensibles como son los perecederos.

Lograr que productos como el marisco o frutas originarias de otros países lleguen en óptimas condiciones hasta su destino final, no es un proceso sencillo, debido a que necesitan y demandan de sistemas de máxima calidad en el transcurso de todo su proceso logístico, desde el almacén hasta su último punto de distribución.

La logística de perecederos se encarga del transporte de aquellos productos cuya calidad se degrada por el paso del tiempo y por las condiciones del medio ambiente, tal como sucede con los alimentos –carne y sus derivados, pescado y mariscos, productos lácteos, frutas y verduras- las flores, los productos farmacéuticos y los químicos. (TIBA, 2014, p.1)

Estos productos, según sus características químicas y/o fisiológicas de corta vida, son susceptibles a sufrir daños más severos e irreparables durante su transportación, sobre todo si hay cambio o variación de temperatura, por lo que se debe cuidar de manera eficiente su manejo para que estos se preserven llegando en óptimas condiciones hasta el consumidor final. Por todo lo anterior se debe respetar la cadena de frío, lo cual garantizará que el producto se mantenga intacto en todo momento.

El crecimiento y desarrollo del intercambio comercial entre países y la búsqueda de una óptima preservación de los productos en su proceso de transporte ha promovido el desarrollo de diversos instrumentos o equipos de protección de los cuales podemos ubicar a la cadena de frío, pieza clave del transporte y logística de productos perecederos definida como:

El proceso logístico de almacenamiento, conservación, manejo y distribución de un producto fresco desde su cosecha hasta su embarque y destino final. La finalidad de este proceso es asegurar que los productos del mar sean conservados debidamente dentro de rangos de temperatura establecidos, para que no pierda su poder inmunológico, garantizando la calidad y seguridad de un alimento o producto perecedero. Durante estos pasos, el producto va sufriendo paulatinas bajas en su temperatura y procesos de limpieza y desinfección con soluciones cloradas hasta que llega al Terminal de Almacenamiento para manejar su exportación. (Modragón, 2019, p.1)

Es importante saber que cada producto tiene diferentes necesidades de transporte y temperatura, ya que sus tiempos de vida y maduración son diferentes. Es decir, no es lo mismo transportar fresas que mariscos.

Según Mondragón, (2019) existen 4 procesos de la cadena de frío, los cuales son:

- **Pre- Enfriamiento:** Luego de cosechado el producto es ubicado en jabs plásticas donde es lavado con agua clorada a 18°C y luego con agua fría entre 08- 10°C, logrando su primer enfriamiento.
- **Armado de pallets o parihuelas:** Luego, en una cámara refrigerada las cajas son armadas en pallets, proceso tras el cual el producto está listo para viajar.
- **Transporte refrigerado:** Las parihuelas son cargadas en un camión hacia el Terminal de Almacenamiento. Estos vehículos son especiales ya que son térmicamente aislados y cuentan con equipos de refrigeración portátiles, los cuales garantizan mantener la temperatura del producto en todo el trayecto: desde las plantas empacadoras, generalmente en provincias hasta los almacenes en el aeropuerto.
- **Ambientes refrigerados (almacén):** Una vez que el camión llega a los almacenes este debe ser descargado lo más rápidamente posible y de la misma forma deben ser ubicados en la cámara correspondiente. Luego, se procede al control de temperatura y humedad y, en el caso, la mercancía no vino en pallet se procede a la paletización de la carga. (p.2)

Al lograr adaptar la tecnología no solo se mejora el rendimiento de las operaciones se ayuda al desarrollo de la actividad económica del sector por que genera una mayor actividad portuaria y por ende incentiva a una mayor actividad económica local. Por esto es importante conocer de qué manera se desarrolla la actividad local.

Puerto y desarrollo local

El desarrollo local, como instrumento de transformación social, requiere dirigir y promover el esfuerzo y compromiso de los diferentes actores sociales y aprovechar las potencialidades de los recursos que se disponen en el territorio (Robledo, 2006).

En gran medida este desarrollo, surge de la mano de la descentralización, proceso mediante el cual se cede competencia y poder político desde el gobierno central a instancias del Estado cercanas a la población, dotadas de recursos financieros e independencia administrativa, así como de legitimidad propia, para que con la participación ciudadana y en su beneficio se mejore la producción de bienes y servicios. (Zaldivar, 2005, p.2)

El progreso de las comunidades a los puertos en otros países del mundo viene dado por un proceso económico financiero, debido a que las Administraciones Portuarias, tiene como deber hacer contribuciones a la comunidad mediante el pago de impuestos por diferentes concepciones. En relación con el tema del desarrollo, se puede evidenciar que no se puede dar de manera sostenible si no se origina un cambio sustancial mediante nuevas formas de uso y explotación de los recursos beneficiosos que permitan establecer mejores y nuevas fuentes de empleo y elementos de incremento de las economías locales (Zaldivar, 2005).

En cuanto a los puertos estos son como puntos privilegiados de comercio, que han contribuido de manera decisiva en la constitución y posterior crecimiento de las ciudades, es más, su figura en las relaciones comerciales ha influido en la correcta persistencia de la urbe en la que se halla inserto. No obstante, el puerto ha sido también un escenario basado en una realidad exterior y diferente de la propia ciudad, proporcionando la necesidad de vincular las relaciones entre ambas realidades. Así es inevitable conciliar el progreso portuario, procedente de los requerimientos de la navegación y transporte marítimo, con el del recinto urbano producido a requerimiento de su población (Zaldivar, 2005).

En los puertos a más de su infraestructura, y desarrollo que pueda tener este en conjunto con su localidad, siempre debe de existir un punto estratégico donde se logre dinamizar el proceso, y esto se logra a través de las;

Zonas de influencias.

Una de las formas de precisar la importancia de un puerto, además de su ubicación estratégica, es la de dimensionar sus zonas de influencias internas y externas. La primera de ella se refiere al territorio (definición de territorio incluido las actividades económicas) inmediato beneficiado por la existencia del puerto (hinterland). En tanto el foreland se refiere a los territorios o zonas (ciudades, regiones y países) que están conectados por el puerto, con los cuales se realizan los intercambios comerciales y culturales (Sanchez, 2003).

Las zonas de influencias establecidas por el hinterland y el foreland de un puerto se ven afectadas por el modelo de producción dominante. En un modelo de economía cerrada y de sustitución de importaciones, los puertos en general, reducen sus actividades y pierden su posición dominante como centro de distribución. Esto se debe a los limitados vínculos que se dan con el exterior de tal manera que cierra su foreland, zona de influencia externa y debilita simultáneamente su hinterland o zona de influencia interna (Sanchez, 2003).

Sólo aquellos puertos que exportan materias primas tienen un mayor dinamismo, aunque numerosas veces se forman como territorios, con pocas conexiones con las regiones interiores del país (Sanchez, 2003).

El modelo de producción actual, “economía en red”, le da un valor estratégico a la localización territorial de los puertos, ya que estos se convierten en nodos de enlace entre lo local y lo global (Sanchez, 2003).

Pero lo que ha concedido el trabajo integrador del puerto actual, así como la vasta expansión de su zona de influencia territorial, esencialmente es el desarrollo de los sistemas intermodales de transporte e información, los cuales se encargan de analizar todas las rutas de transporte entre los diferentes puntos de la red de producción y comercialización y presentar las inversiones en infraestructura y los cambios en la normativa vigente para garantizar la conexión con el menor costo posible. Un mecanismo clave en el desarrollo del intermodalismo es la invención y las innovaciones del

contenedor. Esta es por excelencia la tecnología que permite integrar las redes de transporte terrestre con las redes marítimas (Sanchez, 2003).

Es importante también conocer cómo se relaciona la sociedad y de qué manera influyen las actividades portuarias en la localidad esto se logra explicar mediante las;

Etapas en las Relaciones Puerto-Ciudad.

En esta se pueden apreciar 4 etapas, de las cuales la primera llamada etapa de unidad ciudad-puerto, es donde tanto el puerto como la ciudad aparecen unidos, de tal manera que los desarrollos urbanos participan de los portuarios y viceversa. La segunda etapa se basa en el crecimiento y distanciamiento que se da entre ambas variables seguido de la tercera etapa que es donde el puerto pierde su relación económica y social con la población de la urbe y al final la última etapa que ya es donde se el puerto con la ciudad vuelven a integrarse, estableciendo un dialogo fluido y convirtiendo los espacios infrutilizados en una oportunidad tanto urbana como portuaria (Sanchez, 2003).

Dentro de la investigación es relevante conocer sobre la actividad pesquera y así analizar la acción comercial que esta genera para tener una visión global sobre la industria pesquera por esto se define:

Pesca

La pesca a más de ser una captura de organismo acuáticos, es una de las actividades que proveen alimentos, nutrición y se convierten en una fuente de ingresos para unos 820 millones de personas a nivel mundial, a través de su recolección, procesamiento, comercialización y distribución. Esta también parte de su identidad cultural tradicional. Para la sostenibilidad de los recursos pesqueros a nivel mundial una de las mayores amenazas es la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (FAO, 2019).

En el Ecuador la pesca es uno de los sectores prioritarios dentro de la economía ecuatoriana y uno de los que mayor inversión extranjera recibe, es por eso que el Ecuador ocupa el tercer puesto como mayor productor mundial de camarón, únicamente superado por china e india, generando 3.100 millones de dólares al año y

supone el 15% del total de las exportaciones del país y a la vez es el principal producto de exportación no petrolera. (Carrión, 2019, p.3)

En cuanto a estas definiciones, más adelante permitirá analizar y discutir en referente al puerto e industrias pesqueras de Esmeraldas, de tal manera que vamos a poder verificar cada una de estos puntos y ver hasta qué nivel de desarrollo han llegado ambas variables y si están o no relacionadas.

2.3. Marco Legal

Para la presente investigación se tomó en cuenta el marco legal en el cual funcionan las actividades pesqueras al igual que los puertos en Ecuador, analizando las siguientes leyes:

Constitución del Ecuador

Según el Capítulo 2, con respecto a su Art. 281 de la Constitución del Ecuador (2008) de la soberanía alimentaria, establece que será responsabilidad del estado:

1. Impulsar la producción, transformación agroalimentaria y pesquera de las pequeñas y medianas unidades de producción, comunitarias y de la economía social y solidaria.

De igual manera en el Art. 284 de la Constitución del Ecuador (2008) dice que la política económica tendrá los siguientes objetivos:

1. Asegurar una adecuada distribución del ingreso y de la riqueza nacional.
4. Promocionar la incorporación del valor agregado con máxima eficiencia, dentro de los límites biofísicos de la naturaleza y el respeto a la vida y a las culturas.

Por último en el Art. 306 habla sobre como el Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal (Constitucion del Ecuador, 2008, art. 306).

Estos artículos dan a conocer el interés que tiene el estado en impulsar la producción nacional y en promover las exportaciones con valor agregado, un ejemplo de ello son las empresas de la industria pesquera, las cuales se encargan de exportar sus productos procesados.

Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador

En cuanto al capítulo 1, basado en las disposiciones generales de Gestión Portuaria, de lo que respecta a su Art. 1 dice que el presente reglamento será de aplicación general para todas las autoridades, órganos de la administración y entidades públicas que, directa o indirectamente, tengan relación con la actividad portuaria, en lo que no se oponga a lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley de Modernización y, en su defecto, en el marco legal nacional y en sus leyes reguladoras específicas (Reglamento General De La Actividad Portuaria En El Ecuador, 2000, art. 1).

Asimismo, será de aplicación general en todas las instalaciones y terminales portuarias comerciales del Ecuador, así como para todas las actividades que en ellas se realicen, sin perjuicio de las cuestiones específicas que así se establezcan para los puertos públicos comerciales. Los puertos comerciales estatales del Ecuador serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo internacionalmente conocido bajo la denominación Landlord o puerto propietario, donde las EP no operarán de forma directa ningún servicio o facilidad y sus funciones se reducirán a la administración, mantenimiento y desarrollo de los puertos, en lo referente a sus infraestructuras y espacios de uso común que no estén delegados al sector privado (Reglamento General De La Actividad Portuaria En El Ecuador, 2000. Art. 1).

En cuanto a los artículos y leyes antes mencionados, va a permitir conocer a que leyes se va a someter esta institución y cuáles son las actividades y documentos que en ella se deberán realizar y presentar.

Ley Orgánica para el desarrollo de Acuicultura y Pesca

Según el Art. 7.- de esta ley expone que la actividad pesquera, es la realizada para el aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos en cualquiera de sus fases que tiene por objeto la captura o extracción, recolección, procesamiento, comercialización, investigación, búsqueda, transbordo de pesca y sus actividades conexas. De igual manera en el mismo artículo se entenderá por procesamiento acuícola y pesquero la actividad que tiene por objeto la transformación, elaboración o preservación de los recursos hidrobiológicos, provenientes de las actividades acuícolas o pesqueras (Ley Orgánica para el desarrollo de acuicultura y pesca, 2020, art. 7).

De acuerdo a las leyes antes mencionados se puede evidenciar el énfasis que se hace en impulsar las exportaciones con valor agregado, en este caso las empresas de la industria pesquera de Ecuador y específicamente de la ciudad Esmeraldas trabajan con productos procesados que son altamente atractivos en los mercados internacionales, de tal manera que pueden ser exportados. También se hace referencia a la correcta distribución de la riqueza, dando a entender que el estado no debe enfocarse en el desarrollo de un solo puerto y de una sola ciudad porque no permitiría fomentar a nivel nacional un desarrollo económico equilibrado.

3. MATERIALES Y METODOS

Tipo de estudio

La presente investigación se clasificó como descriptiva, exploratoria, de campo y cualitativa como señalan varios autores y se detallan a continuación.

Investigación descriptiva

Hernández et al., (2010), define que la investigación descriptiva, permite medir, evaluar, y describir situaciones, eventos y hechos sobre diversos aspectos o componentes del fenómeno a investigar. En base a ello se describe la situación actual del Puerto de Esmeraldas y las Empresas de la Industria Pesquera objeto de estudio de la misma ciudad, respecto a los servicios que brinda el puerto a la industria pesquera, existencia de la demanda por ambas partes.

Investigación de campo

La investigación de campo consiste en la recolección de datos directamente del objeto a investigar o la realidad donde ocurren los hechos obteniendo información segura (Arias, 2012). Por esto se determina que la investigación que se realizará es de campo, porque se levantará la información necesaria en el sitio donde se lleva a cabo el procesamiento y extracción de mariscos.

Investigación exploratoria

El autor afirma que la investigación exploratoria es el tipo de estudio que sirve para examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes (Hernández et al., 2010). Por esto se determina que esta investigación tiene también carácter exploratorio, ya que se investigará con conocimientos científicos por primera vez, sobre las empresas de la industria pesquera de Esmeraldas, lo cual permitirá obtener información general del funcionamiento y características de las mismas; es la primera investigación científica que se realiza de esta actividad en la ciudad de Esmeraldas, de la cual se tiene muy poca información.

Investigación Cualitativa

El enfoque que se utilizó para llevar a cabo esta investigación es el cualitativo, el cual se basa en la “recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación” Hernández et al., (2010, p.50). Con este método se procedió a la recolección de información mediante el análisis de las preguntas de la entrevista realizada a representantes del Puerto comercial de Esmeraldas y de las Empresas Ecuafish y Empacadora Diamante.

3.2. Definición conceptual y operacionalización de las variables

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS
Empresas de la Industria pesquera	Empresas dedicadas al procesamiento y extracción de mariscos para su posterior exportación.	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión de la página web de las empresas • Elaboración del instrumento • Aplicación del instrumento • Recolección de datos • Procesamiento de datos • Elaboración de conclusiones 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios que demandan las empresas de la Industria Pesquera del Puerto 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de las rutas y líneas navieras • Manejo de Contenedores refrigerados • Costo de tarifas de los servicios • Utilización de Maquinarias (grúas pórtico) 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Dispone el puerto de Esmeraldas de las rutas y líneas navieras que usted demanda? • ¿Cuáles son los servicios que usted demanda de un puerto? (detallarlos) • ¿Cuáles son las tarifas de los servicios de un puerto que usted demanda? (detallarlos según servicio) • ¿Cuenta el puerto de

					Esmeraldas con la infraestructura que usted necesita? (grúas, contenedores refrigerados...) (explicar)
Puerto	Sitio ubicado sobre la costa o en la orilla del mar donde los barcos llevan a cabo operaciones de carga y descarga	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión bibliográfica • Clasificación de la investigación • Elaboración del instrumento • Aplicación del instrumento • Recolección de datos 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios a la carga 	<ul style="list-style-type: none"> • Regularidad en el servicio de cargue/descargue • Constancia de carga y descargue • Utilización de contenedores para carga refrigerada • Embalaje/etiquetado • Custodia 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Existe regularidad en el servicio de cargue/descargue? (explicar) • ¿Maneja el puerto contenedores para carga refrigerada? (explicar) • ¿Garantiza el puerto embalaje/etiquetado? ¿Cómo lo realiza? • ¿Garantiza el puerto la custodia de los contenedores? ¿Cómo realiza esta actividad?

		<ul style="list-style-type: none"> • Procesamiento de datos • Elaboración de conclusiones 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura 	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de grúas p^ortico • Espacio para carga refrigerada • Cuantos bodegas almacenamiento 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Con que cantidad de grúas p^ortico cuenta el puerto en la actualidad? • ¿Existen espacios adecuados para carga refrigerada?
			<ul style="list-style-type: none"> • Líneas navieras 	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de las líneas navieras • Frecuencia de operación de líneas navieras 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Con cuántas líneas y rutas navieras opera el puerto en la actualidad? • ¿Con qué frecuencia se realizan operaciones con estas líneas navieras?

3.3. Población y Muestra

Población

Para realizar el presente estudio se determinó una población finita accesible, tomando en cuenta a dos de las empresas de la industria pesquera de la ciudad de Esmeraldas por ser estas de las más relevantes; asimismo se estudió el Puerto Comercial de Esmeraldas. Se utilizó una muestra intencionada o por conveniencia, porque en este caso de todas las empresas de la Industria Pesquera que supuestamente se encuentran en Esmeraldas, solo se pudo contactar y tener accesibilidad a cuatro, de las cuales se trabajará con dos en el presente trabajo: Ecuafish S.A y Empacadora Diamante.

Métodos

El método que se utilizó en la investigación fue lógico porque se utilizó la deducción, la síntesis y el análisis;

La deducción por medio de la cual ayudó a pasar de afirmaciones generales que se obtuvieron de la base teórica, a hechos concretos y particulares en cuanto a la situación actual de las empresas pesqueras de Esmeraldas; la síntesis, con la cual se logró recolectar los elementos que se presentaron en empresas pesqueras y puerto y procesar la información de forma más concreta y clara. Finalmente, mediante el método analítico, se logró distinguir los elementos necesarios del objeto a estudiar para poder revisar ordenadamente cada uno de ellos de manera más fácil.

3.4. Técnicas e instrumentos

Dentro de la investigación se utilizaron varias técnicas e instrumentos que permitieron el levantamiento de la información. Las técnicas utilizadas se detallan a continuación:

Para conocer sobre temas teórico-conceptuales, legales y estructurales del sector, se realizó la revisión documental del estado del arte sobre el tema, así como las leyes, reglamentos y ordenamientos que rigen el sector pesquero y portuario del país.

Para obtener datos e información sobre las empresas de la industria pesquera y el puerto, se efectuó una entrevista a los Gerentes de las empresas de la industria pesquera y a los funcionarios técnicos y operativo de Autoridad Portuaria Esmeraldas objeto de estudio; la misma que es una técnica basada en un diálogo o conversación cara a cara entre el entrevistador y el entrevistado acerca de un tema previamente determinado, logrando el investigador obtener la información requerida (Arias, 2012), de esta manera se logró obtener información veraz y precisa que permita analizar la situación del puerto pesquero con las empresas de estudios, generando un diagnóstico efectivo enfocado en la realidad del sector.

Pero antes, se realizó una validación por juicio de expertos del cuestionario de preguntas, entre ellos está el Ing. Francisco Mila, la Ing. Andrea Dueñas y Carlos Fernando Díaz Sánchez, los cuales tienen conocimiento en el tema ya que han laborado tanto dentro del puerto como fuera de este, pero en actividades directamente ligadas al comercio exterior, por lo que su validación fue de mucha ayuda a la investigación a realizar (ANEXO 3-4).

Para la entrevista se realizó un cuestionario, en el cual se detallaron preguntas claras de tipo abiertas, para saber sobre los servicios que brinda el puerto de Esmeraldas a las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante, los servicios que estas empresas demandan del puerto y la relación actual entre las empresas pesqueras y el puerto Comercial de Esmeraldas (ANEXO 1-2).

3.5. Análisis de Datos

La técnica que se utilizó en el presente trabajo de investigación fue el análisis de contenido cualitativo, el cual permitió generar una mejor interpretación de datos reales del entorno estudiado y un correcto análisis sobre la información recopilada mediante la entrevista realizada al Puerto Comercial de Esmeraldas y a los dueños de las empresas de la industria pesquera Empacadora Diamante y Ecuafish S.A., dando a conocer la situación actual entre ambas partes.

Para la recolección de esta información se visitó al gerente del puerto comercial y los dueños de estas industrias pesqueras personalmente para así tener más credibilidad de las respuestas dadas. Teniendo en cuenta que esta información se procesó mediante la transcripción de las grabaciones de audio, hechas al momento de las entrevistas a las empresas e institución objeto de investigación.

4. RESULTADOS

4.1. Análisis de Resultados

Entrevista a los gerentes de las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante.

Objetivo: los servicios que brinda el puerto de Esmeraldas a las empresas de la industria pesquera

TABLA 1 ENTREVISTA A LAS EMPRESAS PESQUERAS

Preguntas/ Entrevistados	Entrevistado 1	Entrevistado 2
1. ¿Cuáles son los servicios que usted demanda de un puerto? (detallarlos)	Actualmente no demanda de los servicios de un puerto porque envían sus productos por transporte aéreo y esto lo trabajo con las empresas cargueras.	Por el momento están trabajando con la exportación de productos frescos, por lo que no demanda de los servicios de un puerto, ya que este producto se tiene que enviar por transporte aéreo.
2. De acuerdo a los servicios antes mencionados ¿Cuáles son las tarifas de un puerto, que usted considera justo?	No trabajan con el puerto actualmente por lo que no tienen conocimientos de sus tarifas, no podrían decir cuál es mejor respecto a los demás puertos.	No tiene conocimiento de las tarifas, porque no hacen uso de los servicios que brinda un puerto, las tarifas que pagan están enfocadas al valor que cobran las empresas cargueras por enviar su carga al exterior

<p>3. Dispone el puerto de Esmeraldas de las rutas y líneas navieras que usted demanda</p>	<p>Realmente no, porque ni siquiera trabajan con las empresas cargueras que son las que me ayudan en el proceso de exportación.</p>	<p>No, porque ellos por lo general trabajan con otros tipos de cargas y las rutas que tienen estas líneas navieras tienen como prioridad a las cargas que manejan. Igual actualmente no trabajan con el puerto marítimo.</p>
<p>4. ¿Cuenta el puerto de Esmeraldas con la infraestructura que usted necesita? (grúas, contenedores refrigerados...) (explicar)</p>	<p>No, la infraestructura con la que cuenta actualmente el puerto es para carga general, productos secos, chatarra, etc. No hay nada de contenedores ni almacenamientos refrigerados</p>	<p>No, por un lado, faltan los equipos idóneos y segundo esta monopolizado desde Guayaquil, Manta y Santa Elena, todo esto es un negocio.</p>
<p>5. ¿Qué condiciones debe tener el puerto y su entorno para que la exportación pesquera de producción local no salga por otras provincias?</p>	<p>Que los gobiernos seccionales peleen por esmeraldas y le den la maquinaria, infraestructura y equipos necesarios para su operatividad, que existan empresas que realicen trámites aduaneros para exportaciones aéreas, también debe haber un mejor manejo en el puerto a nivel administrativo y empresas cargueras asociadas al puerto.</p>	<p>Personal capacitado en cada una de las áreas del puerto, maquinarias y equipos especializados para todo tipo de carga para un eficiente manipuleo de estas y a un menor tiempo. Empresas que emitan la documentación que se necesitan para exportar el producto.</p>

6. ¿Qué volumen de producción exporta usted actualmente?	Actualmente en verano se exporta 30 a 40 mil libras mensuales, y en invierno si se llega a las 200 mil libras mensuales, pero solo lo que tiene que ver con frescos.	Actualmente en verano se exporta 30 a 40 mil libras mensuales, y en invierno si se llega a las 200 mil libras mensuales, pero solo lo que tiene que ver con frescos.
7. ¿Con que frecuencia realiza exportaciones?	Casi siempre realizan sus exportaciones, dos veces por semana y en invierno cuatro o cinco veces por semana	Realizan sus exportaciones dos veces por semana.
8. ¿A qué destinos envía su producción?	Actualmente envían a china, y como un segundo país a Estados Unidos.	Envían a Estados Unidos

El análisis de la entrevista realizada a los 2 gerentes de las empresas de la industria pesquera de la ciudad Esmeraldas permite afirmar que ambos líderes coinciden en la mayor parte de sus respuestas acerca de los temas tratados. De esta forma se hizo un resumen de los elementos más importantes, los cuales se muestran a continuación.

En la entrevista aplicada a los gerentes de las empresas pesqueras se pudo conocer que existen dos tipos de presentaciones para la exportación de mariscos, los cuales son: frescos y congelados, ambos teniendo un proceso diferente al momento de su tratamiento y exportación. Tanto Empacadora Diamante como Ecuafish S.A actualmente están

trabajando con la exportación de productos frescos, más no congelados debido a que los primeros son más vendidos a nivel internacional. Tomando en cuenta que la exportación de este producto se la realiza por vía aérea, por el poco tiempo que debe transcurrir hasta llegar a su destino final, utilizando para su transporte aéreo los servicios que brindan las empresas cargueras.

No obstante, en la ciudad Esmeraldas no existen empresas cargueras que se dediquen a realizar procesos de exportación, todas se encuentran ubicadas en las ciudades Quito y Guayaquil, razón por la cual las empresas pesqueras al momento exportar sus productos necesitan transportar su carga hasta estas ciudades, realizando en estas sus trámites aduaneros, por mayor agilidad y conocimiento que tienen las empresas que realizan este tipo de trámites en cuanto a la exportación vía aérea.

Por otro parte, referente a las tarifas, los gerentes de las empresas de la industria pesquera Empacadora Diamante y Ecuafish S.A., mencionan que no tienen conocimiento de las tarifas existente en el Puerto Comercial Esmeraldas, esto se debe a que no hacen uso de sus servicios; y las tarifas existente entre las empresas cargueras con la que operan como son: Lan Chile, América y Tampa son iguales por cuestiones de competencia, estando entre 0.60 a 0.65 ctvs. por libra, por lo que, las toman según la ruta que siguen, ya que no todas tienen el mismo destino; y adicional, su capacidad de carga.

En este sentido, tanto Empacadora Diamante como Ecuafish S.A solo requiere de los servicios que brindan las empresas cargueras y las empresas que realicen trámites aduaneros para la exportación de su carga,; ocasionalmente, de empresas que realizan el transporte interno, porque en su mayoría ambas empresas realizan el transporte interno con sus propios vehículos refrigerados.

Entrevista a un funcionario del Puerto Comercial de Esmeraldas

Objetivo: servicios que brinda el puerto de esmeraldas a las empresas de la industria pesquera de la ciudad.

TABLA 2 ENTREVISTA AL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

Preguntas/Respuesta	Entrevistado
<p>1. ¿Existe regularidad en el servicio de cargue/descargue?</p>	<p>Si, actualmente trabajan con dos líneas navieras Tradinter y BBC (10 a 20 contenedores) y carga vehicular que hay de 3 a 4 buques semanales.</p>
<p>2. ¿Maneja el puerto contenedores para carga refrigerada?</p>	<p>No, no manejan este tipo de contenedores y esto se debe a la falta de volumen y frecuencia de esta producción, según un estudio realizado por el puerto.</p>
<p>3. ¿Existen espacios adecuados para carga refrigerada?</p>	<p>Tienen las tomas reefer habilitadas, pero no tiene un espacio o zona adecuado específicamente para este tipo de cargas.</p>
<p>4. ¿Garantiza el puerto la custodia de los contenedores? ¿Cómo realiza esta actividad?</p>	<p>Si, a parte de la seguridad que son los guardias y cámara, la mercancía no puede salir del puerto sin papeles y sin autorización.</p>

<p>5. ¿Con cuantas líneas y rutas navieras opera el puerto en la actualidad? ¿Cuáles son?</p>	<p>Contamos con 16 líneas navieras y 20 rutas entre ellas BBC, NYK, Ultrabulc, Chembulk Tanker, De Poli Tankers, Nordic Tankers, Odf Jell Chemical Tankers, Ultrnac int, Ed&F Man Shipping, Hoegh Autoliners, Mitsui, Nippon</p>
<p>6. ¿Con que frecuencia se realizan operaciones con estas líneas navieras?</p>	<p>Lo que es contenedores se realiza semanalmente y lo que es carga general cada 15 días, graneles sólidos cada 3 o 6 meses es un poco más extensa por el volumen que ellos manejan.</p>
<p>7. ¿Existen exportaciones de producción local que sale por otros puertos, a que considera que se debe esto?</p>	<p>Sí, pero en realidad esto sucede por lo que no tienen la frecuencia y ni un volumen considerable a exportar. Igualmente, no brinda los servicios que necesitan estas empresas que deben seguir una cadena de frio</p>

En lo que respecta al puerto, esta institución trabaja principalmente con dos líneas navieras dedicadas a contenedores, entre ellas están: BBC y Tradinter, considerando que los contenedores que manejan estas navieras solo son para carga general, que no necesita de congelación, por lo que, no cuentan con líneas navieras para carga refrigerada, por lo tanto, no trabajan con las rutas que demanda las empresas de la industria pesquera de la ciudad Esmeraldas.

Adicionalmente, la funcionaria del Puerto Comercial Esmeraldas, Sandra Simbaña, menciona que el puerto actualmente solo cuenta con las tomas referidas las cuales sirven para mantener la frescura de los productos perecederos durante el transporte intermodal, pero no cuentan con una cámara de refrigeración para que los contenedores sean inspeccionados y aforados. Esto indica que el Puerto Comercial de Esmeraldas actualmente no brinda servicios para empresas que trabajan con productos perecederos, como es el caso de las empresas pesqueras, en vista de que las empresas no cuentan con el volumen de carga necesario, por lo que, existe poca frecuencia de exportaciones. Por ende, resulta difícil el traslado de líneas navieras que manejen este tipo de cargas al Puerto Comercial de Esmeraldas.

De acuerdo con la información recabada, no existe ninguna relación entre el Puerto Comercial de Esmeraldas y las industrias pesqueras de la misma ciudad. Esto principalmente se debe al tipo de producto que exportan las empresas antes mencionadas, puesto que no requieren de los servicios que brinda un puerto; adicionalmente, el volumen y frecuencia por partes de las empresas pesqueras que si hacen uso de los servicios de un puerto no es considerable, ya que casi siempre trabajan con 4 a 5 contenedores mensuales.

Para finalizar, Olger Ross, gerente de Empacadora Diamante, menciona que las empresas de la industria pesquera no utilizan el Puerto Comercial Esmeraldas porque no existe una empresa que se encargue de enviar contenedores refrigerados, todo es por Manta o Guayaquil.

5. Discusión

Actualmente los puertos son muy importantes en la economía de una ciudad, ya que permiten su desarrollo. Mena (2009) afirma que los puertos para ser competitivos deben poseer excelente infraestructura y eficiencia en su operatividad para llevar a cabo los procesos de comercio exterior, en las ciudades donde este se desarrolla.

Teniendo esta referencia, se pudo comprobar que el Puerto comercial Esmeraldas, actualmente no es competitivo frente al resto de los puertos del país, debido a que no cuenta con la infraestructura y equipos necesarios para llevar cabo los procesos de comercio exterior, en especial, brindar los servicios que necesitan las empresas de la industria pesquera.

Este tema de la infraestructura es recurrente, porque según Banguera (2017) en su investigación, certifica que en el Puerto Comercial de Esmeraldas la infraestructura es lo principal que se tiene que modificar, ya que, de esto depende la operatividad. Aunque en la presente investigación no se llegó a este resultado, Banguera (2017) afirma que otro problema clave en el Puerto Comercial Esmeraldas, es el desconocimiento por parte de las personas que en esta institución labora, causando desconfianza e inseguridad a sus usuarios y clientes.

Tomando como referencia el estudio de Andrade (2017) puede afirmarse que al igual que en aquel estudio, en el presente se constató que las empresas locales pesqueras no utilizan el puerto de Esmeraldas para sus exportaciones. Sin embargo, en el estudio citado las empresas no lo hacían por la ausencia de navieras, mientras que en el presente, las empresas de la industria pesquera no lo hacen porque la carga que utilizan estas empresas no requieren de los servicios que brinda un puerto por las características de la misma, puesto que, la exportación se realiza por medio del transporte aéreo. No obstante, el puerto no cuenta con contenedores de carga refrigerada, solo cuenta con navieras que manejan contenedores de carga general, aunque cuenta con las tomas refer, pero carece de un almacenamiento de refrigeración para la inspección de estos contendores, de tal manera, que no permite seguir la cadena de frío.

Conclusiones

En esta investigación se analizó la relación actual que entre el Puerto Comercial de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante, permitiendo conocer los servicios que brindan el puerto de Esmeraldas a las empresas pesqueras de la misma ciudad y los servicios que estas empresas demandan del puerto.

- El Puerto Comercial de Esmeraldas no cuenta con la infraestructura y los equipos necesarios que requieren las empresas que trabajan con productos perecederos, como es el caso de las empresas pesqueras, las cuales trabajan con productos que para mantener su calidad y estado natural deben ser preservados en frío, utilizando para ello, contenedores y almacenamientos refrigerados, elementos importantes para la operatividad y manejo de este tipo de cargas.
- Las empresas pesqueras Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante conforme al tipo de carga que manejan, no demandan de los servicios que brinda un puerto. Debido a que, la exportación de su producto la realizan por vía aérea, por el poco tiempo que debe transcurrir hasta llegar la mercancía a su destino final, utilizando para su exportación los servicios que brindan las empresas cargueras.
- Por lo tanto, se comprobó que las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante, actualmente no tienen relación alguna con el puerto comercial de Esmeraldas.

Recomendaciones

- Que el Puerto Comercial de Esmeraldas debería potenciar la implementación de tecnologías, para optimizar los procesos operativos y garantizar que las empresas que en esta terminal se desarrollan, vean atractivo el puerto al momento de internacionalizar sus productos, en especial, las empresas de la industria pesquera.
- Que las instituciones públicas implementen estrategias o proyectos que ayuden a desarrollar el Puerto Comercial de Esmeraldas, con el fin de hacerlo atractivo para los mercados internacionales.

1. Referencias Bibliográficas

Acebo, M. (2016). Estudios Industriales: Orientación estratégica para la toma de decisiones- Industria pesca (tesis de pregrado). ESPOL, Guayaquil.

Andrade, J. Análisis de los diversos productos potencialmente exportable por el área de influencia del Puerto Comercial de Esmeraldas (tesis pregrado). PUCESE, Esmeraldas.

- Arias, F. (2012). El proyecto de investigación. Recuperado de <https://evidencia.com/wp-content/uploads/2014/12/EL-PROYECTO-DE-INVESTIGACION-C3%93N-6ta-Ed.-FIDIAS-G.-ARIAS.pdf>
- Asamblea Nacional. (2008). Constitución De La República Del Ecuador. Recuperado de: https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf
- Banco Central del Ecuador (2017) Ecuador aumenta sus exportaciones al mundo. Recuperado de Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones: <https://www.comercioexterior.gob.ec/ecuador-aumenta-sus-exportaciones-al-mundo/>
- Carrión, J. (2019). El Mercado de Pesca y Acuicultura en el Ecuador. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Quito. Recuperado de: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/doc2019838297@a.pdf>
- Banguera, M. (2017). Análisis de los procesos de operaciones portuarias al arribo de las naves en Autoridad Portuaria de Esmeraldas (tesis de pregrado). PUCESE, Esmeraldas.
- Battle, J. (2015). Navegando hacia un sistema de sexta generación (tesis de pregrado). Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.
- El Comercio. (26 de Julio de 2018). La producción del mar se exporta. El Comercio. Obtenido de: <https://www.elcomercio.com/pages/economia-provincia-esmeraldas2.html>
- Estepa, M. (2013). Los puertos del Estado y el tráfico de cruceros marítimos. Anuario jurídico y económico escurialense, 20(2), 343-327.
- González, F. (2002). Economía marítima y tipologías portuarias. Dialnet. Recuperado de https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/economia_tipologias.pdf
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2010). Recuperado de <file:///C:/Users/Usuario/Desktop/tesis%20puerto/Hernández-Sampieri-R.-Fernández-Collado-C.-y-Baptista-Lucio-P.-2003.-Metodología-de-la-investigación.-México-McGraw-Hill-PDF.-Descarga-en-línea.pdf>

- Jiménez, G. (2016). Impacto de la Pesca Industrial en el Desarrollo Económico y Financiero de Manta (tesis de pregrado). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil.
- Asamblea Nacional. (2020). *Ley Orgánica para el Desarrollo de Acuicultura y Pesca*. Recuperado de: [file:///C:/Users/Usuario/AppData/Local/Packages/microsoft.windowscommunicationsapps_8wekyb3d8bbwe/LocalState/Files/S0/13/Attachments/SRO187_20200421\[2623\].pdf](file:///C:/Users/Usuario/AppData/Local/Packages/microsoft.windowscommunicationsapps_8wekyb3d8bbwe/LocalState/Files/S0/13/Attachments/SRO187_20200421[2623].pdf)
- Luna, L. (2013). Los puertos del Ecuador. Marco Trade News. Recuperado de: <http://marcotradenews.com/noticias/los-puertos-del-ecuador-18935>
- Mena, A. (2009). El puerto de Manta y su relación con la ciudad bajo el enfoque de clústeres como estrategia de desarrollo local. Periodo 2000 – 2008 (tesis de pregrado). PUCE, Quito.
- Ministerio de Acuicultura y Pesca (2018). Zona norte de la provincia presenta aportes para la nueva ley de pesca. Recuperado de <https://www.acuaculturaypesca.gob.ec/subpesca3515-zona-norte-de-la-provincia-de-esmeraldas-presenta-aportes-para-la-nueva-ley-de-pesca.html#>
- Mondragón, V. (2019). La cadena de frío y el proceso de exportación área de carga perecedera. Diario del exportador. Recuperado de: <https://www.diariodelexportador.com/2017/06/la-cadena-de-frio-y-el-proceso-de.html>
- Muñoz, A. (2014). Análisis del puerto marítimo de esmeraldas con relación al movimiento de carga de exportación e importación, para establecer el nivel de competitividad frente a los otros puertos ecuatorianos y una propuesta de mejoramiento (tesis de pregrado). Universidad Tecnológica Equinoccial, Quito.
- Opazo, M. (2007). Puertos de primera, segunda y tercera generación. Negocios Globales. Recuperado de <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1249>

- Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Ganadería. (2019). La pesca. Recuperado de <http://www.fao.org/fisheries/es/>
- Prefectura Esmeraldas. (2017). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la provincia de Esmeraldas. Recuperado de <http://www.prefecturadeesmeraldas.gob.ec/web/assets/2017--pdot-gadpe-septiembre.pdf>
- Pejovés, J. (2018). ¿Qué son los servicios portuarios y cuáles son los modelos de gestión portuaria? Cámara Marítima del Ecuador (CAMA E). Recuperado de: <http://www.camae.org/servicios-portuarios/que-son-los-servicios-portuarios-y-cuales-son-los-modelos-de-gestion-portuaria/>
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador. Decreto N°. 467. Registro Oficial 97 de 13-06-2000; 1-6. Recuperado de: <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2015/05/REGLAMENTO-GENERAL-DE-LA-ACTIVIDAD-PORTUARIA-EN-EL-ECUADOR.pdf>
- Robledo, M. (2006). Los puertos y el desarrollo local. Análisis de caso: el puerto de caleta Olivia, en los bienales del IV Encuentro de Investigadores de la Patagonia Austral, Santa Cruz.
- Sánchez, B. (2003). El futuro de las relaciones puerto-ciudad (tesis de pregrado). Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Coruña.
- Subsecretaría de Pesca (2018). La producción del mar se exporta. El Comercio. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/pages/economia-provincia-esmeraldas2.html>
- Smith, A. (1776). *La riqueza de las naciones*. Recuperado de: <http://ceiphistorica.com/wp-content/uploads/1776/04/Smith-Adam-La-Riqueza-de-las-Naciones.pdf>
- Taiano, D. (2016). Análisis de las exportaciones del sector atunero del Ecuador hacia la Unión Europea en el período 2010 – 2015 (tesis de pregrado). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil.
- TIBA. (2019). Transporte y la Logística de perecederos. Blog logística y transporte. Recuperado de: <https://www.tibagroup.com/mx/entendiendo-la-cadena-de-frio>

Toala, K. (2017). Análisis de la actividad comercial que se realiza en el puerto pesquero artesanal de la ciudad de esmeraldas con perspectivas de exportación (tesis de pregrado). PUCESE, Esmeraldas.

Zaldívar, L. (2005). Gestión portuaria y desarrollo local. Instituto de Planificación Física. Recuperado de <http://www.ipf.gob.cu/sites/default/files/revista/MSc%20Lesbia%20Manuela%20Zaldivar%20Cossio.pdf>

Zambrano, E. (2014). Análisis y perspectivas de las pymes ecuatorianas para exportar productos del mar de interés comercial hacia China (tesis de maestría) PUCE, Quito.

ANEXO 1. Entrevista dirigida a las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. Y Empacadora Diamante.

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR ESMERALDAS

ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS GERENTES DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA PESQUERA ECUAFISH S.A. Y EMPACADORA DIAMANTE

Reciba un cordial saludo por parte de Dania Estupiñan Araujo estudiante de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE) Esmeraldas. La presente entrevista tiene como

finalidad recolectar datos que ayuden al desarrollo del plan de tesis sobre el análisis de la relación entre el Puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante; ante la acogida favorable que se digne dar al presente cuestionario, le quedo totalmente agradecida. Los datos que usted facilite serán tratados con profesionalismo, discreción y responsabilidad.

1. ¿Cuáles son los servicios que usted demanda de un puerto? (detallarlos)
2. De acuerdo a los servicios antes mencionados ¿Cuáles son las tarifas de un puerto, que usted considera justo?
3. Dispone el puerto de Esmeraldas de las rutas y líneas navieras que usted demanda
4. ¿Cuenta el puerto de Esmeraldas con la infraestructura que usted necesita? (grúas, contenedores refrigerados...) (explicar)
5. ¿Qué condiciones debe tener el puerto y su entorno para la que la exportación pesquera de producción local no salga por otras provincias?
6. ¿Qué volumen de producción exporta usted actualmente?
7. ¿Con que frecuencia realiza exportaciones?
8. ¿A qué destinos envía su producción?

ANEXO 2. Entrevista dirigida al Puerto Comercial de Esmeraldas

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR ESMERALDAS

ENTREVISTA DIRIGIDA A UN FUNCIONARIO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS.

Reciba un cordial saludo por parte de la estudiante Dania Estupiñan Araujo de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE) Esmeraldas. La presente entrevista tiene como finalidad recolectar datos que ayuden al desarrollo del plan de tesis sobre el

análisis de la relación entre el Puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera; ante la acogida favorable que se digna dar al presente cuestionario, le quedamos totalmente agradecidos. Los datos que usted facilite serán tratados con profesionalismo, discreción y responsabilidad.

1. ¿Existe regularidad en el servicio de cargue/descargue? (explicar)
2. ¿Maneja el puerto, contenedores para carga refrigerada? (explicar)
3. ¿Existen espacios adecuados para carga refrigerada?
4. ¿Garantiza el puerto la custodia de los contenedores? ¿Cómo realiza esta actividad?
5. ¿Con cuantas líneas y rutas navieras opera el puerto en la actualidad? ¿Cuáles son?
6. ¿Con que frecuencia se realizan operaciones con estas líneas navieras?
7. ¿Existen exportaciones de producción local que sale por otros puertos, a que considera que se debe esto?

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
ESMERALDAS**

ANEXO N°3

Validación de Instrumentos de Investigación

OBJETIVO: Analizar la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A y Empacadora Diamante.

POBLACION: Empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A. y Empacadora Diamante

INSTRUMENTOS: ENTREVISTA

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		✓	✓			✓		✓		✓		

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Medio que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	/		/			/	/		/		
2	/		/			/	/		/		
3	/		/			/	/		/		
4	/		/			/	/		/		
5	/		/			/	/		/		
6	/		/			/	/		/		
7	/		/			/	/		/		
8	/		/			/	/		/		
9											
10											
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas											/

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	+		+			+	+		+		<p>(ver OBSERVACIONES)</p>	
2	+		+			+	+		+			
3	+		+			+	+		+			
4	+		+			+	+		+			
5	+		+			+	+		+			
6	+		+			+	+		+			
7	+		+			+	+		+			
8	+		+			+	+		+			
9	+											
10	+											
ASPECTOS GENERALES										SI	NO	OBSERVACIONES

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
ESMERALDAS**

ANEXO N°4

Validación de instrumentos de investigación

OBJETIVO: Analizar la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Ecuafish S.A y Empacadora Diamante.

POBLACION: Puerto Comercial de Esmeraldas

INSTRUMENTOS: ENTREVISTA

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			✓			✓		✓		✓		

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Medio que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	/		/			/	/		/		
2	/		/			/	/		/		
3	/		/			/	/		/		
4	/		/			/	/		/		
5	/		/			/	/		/		
6	/		/			/	/		/		
7	/		/			/	/		/		
8											
9											
10											
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario										/	largo entrevista
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									/	.	Ver documento