



**Pontificia Universidad
Católica del Ecuador**
Seréis mis testigos

ESMERALDAS

ÁREA DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

TEMA:

**ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS DE OPORTUNIDAD ENTRE EL
PUERTO COMERCIAL Y LA CIUDAD DE ESMERALDAS**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

**DESARROLLO E INTERNACIONALIZACIÓN DE EMPRESAS
(MICRO, PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS)**

PREVIO AL GRADO ACADÉMICO DE:

LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR

AUTOR:

ORTEGA BAÑO BRYAN ALEXANDER

ASESOR:

FRANCISCO MILA

ESMERALDAS, 2023

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el Reglamento de Grado de la PUCE-Esmeraldas, previo a la obtención del título de LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR

Mgt. Andrea Dueñas Mendoza
Presidente Tribunal de Graduación
Lector 1

Mónica Vergara Toro
Lector 2

Cristina Mendoza
Coordinadora Área ciencias Empresariales

Francisco Mila Carvajal
Director de tesis
Lector 3

Septiembre, 2023

AUTORIA

Yo, Bryan Alexander Ortega Baño mediante el presente documento dejo constancia que la investigación realizada, es de mi exclusiva autoría y producción, elaborada para cumplir con los requisitos previos a la obtención del título de Licenciado en Comercio Exterior en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas.

Cedo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas, los derechos exclusivos de reproducción, distribución y divulgación de la investigación realizada.

En tal virtud que las ideas, contenidos y comentarios vertidos en el presente trabajo de investigación son de mi exclusiva responsabilidad.

Bryan Alexander Ortega Baño

C.I. 0850095506

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento va dirigido a Dios, a mi madre y abuelos maternos ya que sin ellos este logro no hubiera sido posible, y en especial a mi porque nunca dejé de creer en mí, a pesar de los obstáculos que se me fueron presentando en el camino y pude seguir y culminar mi carrera.

DEDICATORIA

Dedico con todo mi amor y cariño mi tesis a mis dos madres, una de ellas me trajo al mundo y la otra me crió, quienes me han apoyado y siempre estuvieron a mi lado para poder llegar a estas instancias de mis estudios, ya que son mi principal cimiento para la construcción de mi vida profesional.

ÍNDICE

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN	II
INTRODUCCIÓN	10
Presentación del tema de investigación.....	10
Planteamiento del problema.....	11
Justificación	12
Objetivos de Investigación.....	13
Objetivos:.....	13
Objetivos General:	13
Objetivo Específico:.....	13
CAPÍTULO I	14
MARCO TEÓRICO	14
1.1. Bases teórico-científicas.....	14
1.1.1. Marco teórico	14
1.1.2 Marco Conceptual	15
1.2. Antecedentes	19
1.3. Marco Legal	22
CAPÍTULO II.....	24
2. MATERIALES Y MÉTODOS	24
2.1 Tipo de Estudio	24
2.2 Método	24
2.3 Técnicas e instrumentos	24
2.4 Observación participante.....	24
2.5 Revisión de documentos.....	25
2.8 Análisis de Datos:	25
2.9 Validación del instrumento	25
2.9. Población y muestra	26
2.9.1. Población.....	26
2.9.2. Muestra	27
CAPÍTULO III.....	29
3. RESULTADOS.....	29
3.1. Espacios de oportunidad públicos y privados que existen entre el puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas.....	29
Espacios públicos localizados en la interfaz	32
3.2.2. Espacios privados	35

.....	35
3.2. Percepción de los habitantes de la ciudad de Esmeraldas respecto a los espacios de oportunidad en desuso y abandonados.	36
DISCUSIÒN	39
CAPÍTULO IV	43
CONCLUSIONES	43
RECOMENDACIONES	44
3 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45
4 ANEXOS.....	47

LISTA DE ILUSTRACIONES Y TABLAS

Tabla 1. Definición conceptual.	47
Tabla 2. Ficha Observación Objetivo 1.	49
Tabla 3. Ficha observación Objetivo 2.	50
Tabla 4. Ficha observación Objetivo 3.	51
Tabla 5. Validación de entrevistas.	56

RESUMEN

Sin lugar a dudas, la importancia de un puerto comercial en el entorno esmeraldeño y el impacto del mismo en el desarrollo de la ciudad es de gran relevancia, derivada a múltiples beneficios receptando una amplitud de posibilidades que brinda el mar. Se enfatiza la relevancia de obtener herramientas de desarrollo para la provincia de Esmeraldas comenzando por; el comercio, las comunicaciones y movilidad, razón por la que en este trabajo investigativo se analiza la dinámica del mismo. Partiendo de un análisis de la realidad actual, se da planteamiento a las situaciones que giran en torno a los espacios públicos y privados del puerto comercial de Esmeraldas, y también a aquellos que por diferentes motivos han sido abandonados trayendo consigo pérdidas económicas y consecuencias sociales como el desempleo.

Se intenta hacer énfasis en la necesidad de aplicar urgentemente los proyectos que en el puerto comercial se aspiran realizar maximizando el vínculo de la ciudad con el puerto, y su sociedad como parte clave en este proceso. Para ello esta investigación se apoya en una método inductivo con enfoque cuantitativo, a través de revisiones bibliográficas y entrevistas que ayudaron a la recolección de los datos exactos que permitió lograr resultados seguros, para luego examinarlos de una manera clara y precisa, en su vinculación con el Puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas.

Se concluye que la relación de conexión entre el puerto y la ciudad de Esmeraldas es de vital importancia, trascendente para los espacios físicos existentes ya que es el puerto artesanal de pesca más grande, cuenta con respectivas bodegas climatizadas y esto impacta en todos los ámbitos potenciando a la ciudad e incentivando a la inversión en pesca y derivados, embarcaciones de turismo, etc.

Palabras clave: Puerto comercial, ciudad – puerto, espacios de oportunidad, embarcaciones.

ABSTRACT

Undoubtedly, the importance of a commercial port in the Esmeraldas area and its impact on the development of the city is highly relevant, derived from multiple benefits, receiving the wide range of possibilities offered by the sea. The relevance of obtaining development tools for the province of Esmeraldas is emphasized starting with; trade, communications and mobility, which is why this research paper analyzes its dynamics. Based on an analysis of the current reality, an approach is given to the situations that revolve around the public and private spaces of the commercial port of Esmeraldas, as well as those that for different reasons have been abandoned, bringing with them economic and social. consequences such as unemployment.

It tries to emphasize the need to urgently apply the projects that the commercial port aspires to carry out, maximizing the city-port relationship, and society as a key part of this process. For this, this research is based on an inductive method with a quantitative approach, through bibliographic reviews and interviews that helped to collect specific information that allowed to achieve precise results to be later analyzed and interpreted without complication, in relation to the commercial port and the city of Esmeraldas.

It is concluded that the connection relationship between the port and the city of Esmeraldas is of vital importance, transcendent for the existing physical spaces since it is the largest artisanal fishing port, it has respective air-conditioned warehouses and this impacts in all areas promoting the city and promoting investment in fishing and derivatives, tourist boats, etc.

Keywords: Commercial port, city - port, spaces of opportunity, boats.

INTRODUCCIÓN

Presentación del tema de investigación

El presente estudio tiene su enfoque en analizar los espacios de oportunidad entre el puerto comercial y la localidad de Esmeraldas, los beneficios que el puerto proporciona a la ciudad, si se le da el uso oportuno al Puerto Comercial, así como las oportunidades de la relación ciudad-puerto que tiene para poder aprovecharlo, con el fin que puede generar desarrollo económico para la ciudad.

Dentro de esta nueva dinámica en el comercio y la política mundial, las ciudades puerto se han convertido en las protagonistas. Gran parte de los intercambios comerciales aún se realizan por vía marítima y los puertos son la conexión entre las redes de producción y la distribución, convirtiendo a las ciudades costeras en lugares con dinámicas estratégicas y económicas de gran potencial. (Calderon, 2016)

La relación ciudad-puerto es un tema complejo con una gran importancia derivada a múltiples beneficios receptando una amplitud de posibilidades que nos brinda el mar. Se debe tomar en cuenta la importancia de obtener herramientas de desarrollo para la provincia de Esmeraldas comenzando por; el comercio, las comunicaciones y movilidad.

Considerando la ejecución de acciones para el avance de las zonas portuarias que ayudan al crecimiento y sostenibilidad de la urbe, (Rodrigo, 2017) manifiesta “aquel que ofrece servicios ambientales, sociales y económicos básicos a todos los miembros de la comunidad sin poner en peligro la viabilidad de los entornos naturales, construidos y sociales de los que depende el ofrecimiento de estos servicios”.

A lo largo del tiempo gracias a que varios sectores individualistas (no sujetos a normas generales, actúan independientemente) buscan mejorar sus situaciones económicas se ha visto afectada esta relación entre la ciudad-puerto derivando un conflicto importante entre ellas. Es muy importante recalcar que los puertos a lo largo de la historia han sido herramientas de desarrollo y productividad de una ciudad o país siendo así un tema muy importante para fortalecer la relación entre ciudad-puerto.

Planteamiento del problema

El Puerto Comercial de Esmeraldas, tiene una ubicación estratégica cerca del canal de Panamá, donde permite la facilidad para que cualquier importador o exportador, pueda traer o enviar su carga de cualquier tipo de producto.

Esmeraldas, posee espacios de oportunidad dentro del territorio del puerto comercial y la ciudad, para promover una verdadera relación ciudad-puerto. Actualmente, hay muchos espacios que están abandonados o no se les da un uso específico, como, por ejemplo, algunos espacios ubicados en el territorio de Autoridad portuaria en Esmeraldas (APE)

Al recorrer el territorio portuario de Esmeraldas, se observa gran cantidad de espacios destinados para bodegas de compra, venta o almacenamiento de productos herramientas o insumos marinos, vacíos, sin cumplir la función para la cual fueron creados, de la misma manera, es notable la deserción comercial de los locales ubicados en el patio de comidas de este sector.

Adicionalmente, falta información con relación a los espacios de oportunidad, para poder establecer los factores por el cual no se está explotando o dando un uso adecuado a esos espacios, que se encuentran en el entorno al puerto comercial en la localidad de Esmeraldas, para establecer la relación entre ciudad-puerto.

Conforme a lo planteado se establecieron las siguientes interrogantes.

Pregunta Principal:

¿Qué espacios de oportunidad existen entre el puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas?

Sistematización del problema:

¿Cuáles son los espacios de oportunidad públicos y privados que existen entre el puerto comercial y la ciudad para un interfaz ciudad-puerto?

¿Cuál es la percepción de la ciudad de esmeraldas respecto a los espacios de oportunidad

Justificación

Este trabajo se dirige a explorar los espacios de oportunidad que existen en la superficie del puerto comercial de la ciudad de Esmeraldas, con la finalidad de establecer un nexo ciudad-puerto, al utilizar estos espacios de oportunidad localizados a los alrededores del puerto se buscaría que la ciudad tenga la oportunidad de alcanzar un crecimiento que impulse su desarrollo económico.

Este proyecto, pretende facilitar información necesaria que ayude a la ciudad a darle un manejo adecuado a estos espacios encontrados, para poder imponer un desarrollo en la ciudad, no solo utilizándolos en el incremento económico sino también darle un uso cultural o social.

Por lo cual, menciona Lizárraga (2006) que “la movilidad urbana sostenible debe definirse, por tanto, en función de la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costos asociados”. Los beneficios derivados de esta investigación serán para la población esmeraldeña, ya que en los espacios a analizar se puede proyectar a futuro lugares de espacios agradables para pasar en familia, como también puede que se origine negocios y así crear empleos a la ciudadanía.

Hay que tener claro, lo importante que significa innovar, ya que a lo largo de la historia muchas herramientas y lugares quedan obsoletos. Existen un sinnúmero de instalaciones que ya no son las adecuadas y existe una necesidad de suma urgencia para expandirse con espacios que incrementen la productividad o actividades a realizar. Aquí es donde el análisis de los espacios es fundamental ya que es una manera de aprovechar todas las herramientas que están a disposición.

Conforme a lo anteriormente redactado, se plantean los siguientes objetivos:

Objetivos de Investigación

Objetivos:

Objetivos General:

Analizar los espacios de oportunidad entre el puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas, para un interfaz ciudad-puerto.

Objetivo Específico:

- Identificar los espacios de oportunidad públicos y privados que existen entre el puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas.
- Determinar la percepción de los habitantes de la ciudad de Esmeraldas respecto a los espacios de oportunidad en desuso y abandonados.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Bases teórico-científicas

1.1.1. Marco teórico

En Ecuador hidrográficamente se encuentra ubicado en un punto estratégico, pues, tiene amplia salida al océano pacifico facilitando así el ingreso y egreso de grandes buques, respecto a la ciudad de Esmeraldas, es estratégica su ubicación también, facilitando lo mencionado anteriormente, haciendo eficaces las importaciones y exportaciones de petróleo, autos, etc.

Los puertos establecidos en comunidades o las localidades con puertos constituyen una colectividad que establece nexos y necesidades entre sí. “Una dinámica de vinculación que va cambiando permanentemente a lo largo del tiempo”. (Fedele & Domínguez Roca, Puerto y ciudad, 2015)

El puerto comercial de la ciudad de Esmeraldas fue adecuado y mejorado en el año 2016, para el desarrollo económico de la ciudad, con una vista futurista a la creación de una ciudad puerto.

Conforme a lo redactado anteriormente, esta investigación se concreta en la teoría de la interfaz ciudad-puerto, se estudió intensamente a partir de los años ochenta incitados por la reutilización de los espacios portuarios en zonas urbanas, y es gracias a Hoyle, (1989) quien resumió el tipo de evolución en el nexos territorial entre el puerto y la ciudad, para lo cual se constituyen fases con características y distintas formas de unión y separación de estos.

Es así como, en el modelo interpretativo, se da a mitad del siglo XIX, durante el impulso de la industrialización, en esa época o los puertos tenían una estrecha cercanía con la ciudad, se realizaba el almacenaje y comercialización de productos tanto el muelle como en las calles aledañas, en este se realiza diversas actividades sin ningún tipo de restricción.

Sin embargo, a raíz de la evolución técnica industrial, fue necesario el cambio del equipamiento portuario a finales del siglo XIX, estableciendo así, la necesidad de un espacio que priorice las tareas comerciales definidas por la extensión y desenvolvimiento del

suministro de infraestructuras que unían ciudades con la región y el mundo. (Kondratiev, 1984).

Con el paso de los años, aparece otra dinámica en la actividad portuaria debido a su continuo crecimiento característico del sistema productivo que envuelve el aumento de productividad como la expansión territorial al igual que evolución tecnológica y logística, por lo cual, con el paso del tiempo se fue compactando con el tejido urbano dando libertades de ocupación de aéreas contiguas según las necesidades de ampliación de las actividades y funciones portuarias. (Cristòfol, 1997)

Posteriormente, cuando estas infraestructuras se descomponen funcional y ambientalmente se observa los instrumentos de planificación urbana para cambiar radicalmente la función de estos espacios dejando de lado las actividades portuarias por otras con funciones urbanas de mayor rentabilidad y funcionalidad económica trasladando las actividades portuarias a otras instalaciones fuera del entorno de la ciudad. Es decir, las instalaciones que una vez pertenecieron al puerto comercial vuelven a ser de la urbe de la ciudad. (Cristòfol, 1997)

Paulatinamente el diseño de infraestructura portuaria se va convirtiendo en urbano, operaciones muy importantes que se realizaron en muchas localidades de ciertos continentes, en donde la reurbanización de las instalaciones portuarias sin uso es considerado uno de los modelos más notorios del cambio de la era industrial a la posindustrial, en donde se cambia el puerto se reformulan sus necesidades que al mismo tiempo se modifica la ciudad, puesto que los desembarcaderos vuelven a ser calles al mismo tiempo que los grandes buques comerciales realizan sus actividades en otras instalaciones, esta evolución por su modalidad de gestión y efectos productivos son muestra del cambio de la ciudad moderna industrial, expansiva, en progreso, a la ciudad actual que abandona estos modelos y se abre a las situaciones de las modernas metrópolis de servicios. (Alemany, 2011)

1.1.2 Marco Conceptual

En este apartado se encuentra las argumentaciones lógicas realizadas con anterioridad por otros investigadores para reforzar esta investigación.

Puerto Comercial

Un puerto comercial se considera como Interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centro de transporte combinado. Un puerto eficiente requiere no solo infraestructura, superestructura y equipamientos adecuados, sino también buenas comunicaciones y especialmente un equipo de gestión dedicado y cualificado con mano de obra motivada y entrenada. (Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas, 2005)

Se puede observar que el puerto de la ciudad de Esmeraldas posee todas las características y requisitos para ser considerado un puerto comercial, mismo que abre las puertas a una gama de oportunidades de desarrollo tanto social como económico de una manera rentable y autosustentable.

Según lo antes expuesto, este proyecto investigativo busca identificar los espacios de oportunidad entre el puerto comercial con la ciudad de Esmeraldas y de esta manera demostrar que se puede convertir en una ciudad puerto.

Ciudad Puerto

Una ciudad puerto para Granda (2005), “Es aquella que cuenta con un territorio estratégico posee una nueva infraestructura arquitectónica, se produce un balance en el intercambio comercial de bienes o servicios”, en otras palabras, una ciudad puerto es la que une arquitectónica y comercialmente al puerto con la ciudad.

Ampuero (2019) Indica de donde se destaca la primera gestión por parte del Municipio, en la recuperación del borde costero, correspondiente al desplazamiento en proyección hacia el Puerto, que actualmente tiene sus instalaciones y funcionamiento afectando directamente a la ciudad.

Los espacios portuarios se van convirtiendo en antiguas y quedan obsoletas, a la vez que los puertos necesitan de más espacios para sus actividades comerciales, al mismo tiempo que las ciudades en su continua expansión transforma sus funciones teniendo así la necesidad de nuevos espacios urbanos, por lo cual Tanto los paradigmas del transporte como los modelos de desarrollo urbano plantean nuevas demandas. (Roca, 2006).

Dentro de la evolución portuaria es necesario una transformación de estos para lo cual los lugares sin uso o mal utilizados se convierten en una alternativa para la urbe de la ciudad, la relación ciudad-puerto tiene las siguientes características (Barragán, 1994):

- ✓ Un conversatorio continuo por parte de las Autoridades portuarias y Municipales.
- ✓ Pertinente unión del puerto u la urbe de la ciudad para continuar estableciendo los medios de desarrollo.
- ✓ Abertura de los muros que limitan el territorio portuario para el acceso a las costas libremente.
- ✓ Uso de los espacios portuarios para actividades recreacionales vinculados con acciones de los sectores urbanos.
- ✓ Coincidencia de la planificación territorial urbana en espacios portuarios
- ✓ Control riguroso de las actividades portuarias en los extremos más cercanos a los sectores poblados.
- ✓ Moldeo de los lugares que permiten el acceso a la zona portuaria, para que estas sean eficientes evitando congestión de la circular urbana.

La renovación del frente portuario es una oportunidad de articulación puerto-ciudad en la que Rodríguez (2009) indica, la actualización del frente portuarios ha sido el primordial motor de crecimiento y consolidación espacial de las ciudades, en el cual el puerto ha sido un elemento urbanizador, con importancia espacial y social, lo que se ha traducido en una centralidad física, además de la funcional.

Alemany (2006). Los lugares de unión entre la zona portuaria y la ciudad por lo general poseen ciertas características específicas de la urbe, tal como la estructura geométrica diferentes a otros sectores de la ciudad.

A lo largo de la historia los puertos han contribuido constantemente en el desarrollo económico y territorial de una ciudad sin embargo se debe tener presente que estos poseen necesidades diferentes a las de la ciudad y es un aspecto que se debe tener en cuenta.

Importancia de establecer una ciudad-puerto.

Las ciudades puerto no son más que lugares de cambio económico pues son lugares donde las personas interactúan entre sí fluyendo un gran intercambio cultural y social, además por su continuo flujo de mercadería se encuentra en constante evolución, una ciudad-puerto que cuenta con bahías y costas se convierte en importante activo ambiental propiciando así la explotación cuidadosa y sostenible de los recursos del mar a su alrededor para que estos puedan ser aprovechados por la futuras generaciones. (Calderón, 2016)

- Interfaz ciudad puerto

la interfaz Ciudad Puerto es tanto un espacio de posibilidades como un desafío, y al mismo tiempo, un punto de filtrado y reunión. (Sanchez, 2021).

Es por tanto aquel espacio físico y que a su vez consta como articulación de carácter institucional, medioambiental y social en el cual existe una gran y profunda interacción entre quienes participan en ella.

- Espacio de oportunidad público y privado.

Los espacios de oportunidad son zonas encontradas mediante Innovación Centrada en Personas (HCI) donde se puede generar un nuevo negocio en productos o servicios basados en problemas sin solucionar de los clientes y no clientes. (Nieto, 2020)

Por estos espacios se pueden comprender entre otras cosas, vías, plazas, parques, terrenos, mercados, estados, etc., que están destinados para el uso y complacencia de una comunidad cuya administración está en las manos de gobernantes. Por el contrario, los espacios privados se caracterizan por el restringido acceso en cuanto a uso y tiempos del mismo, es decir, solo puede ser ocupado por los propietarios de aquel espacio físico y por ende la administración del lugar está bajo tutela de los

- Espacio de oportunidad en desuso y abandonados

Llamados también como espacios “residuales” a aquellos terrenos baldíos, infraestructuras en desuso o espacios que tuvieron una finalidad de unión comunitaria y por mala administración o falta de administración, ahora son abandonados y que no estrictamente se encuentran fuera del perímetro urbano, ni de la zona central de la ciudad. En muchos casos, este desuso no es por falta de condiciones o “materia” sino por falta de función.

1.2. Antecedentes

Los estudios realizados sobre la historia social y cultural de los espacios portuarios evidencian como estos se enfrentaron a las limitaciones económicas. Un aspecto que conllevó a que tanto los espacios portuarios como algunos de los de la ciudad terminaran siendo uno mismo sin ningún problema ni especificación de las actividades pertinentes a cada uno de ellos. (Precio, 1974.)

Barcelona fue un modelo de referencia de política pública urbana durante mucho tiempo, como así también de recuperación de su viejo puerto y frente marítimo para usos urbanos formando parte del modelo de desarrollo en la intervención del puerto de Barcelona y en sectores urbanos continuos. (Fedele & Domínguez, 2015)

Porto Maravilha en Rio de Janeiro – Brasil fue una de las intervenciones de recuperación y restauración de espacios portuarios para convertirlos en espacios funcionales urbanos, también incluye un plan de modificación frente al costero gran impacto y articulación (Fedele & Domínguez, 2015).

Al investigar en diferentes fuentes se encontró que una de las primeras ciudades puerto fue Cartagena de Indias, la misma que se creó bordeando el mar, características que fueron utilizadas para la realización de varios lugares con fin de actividades económicas para el público de la ciudad (Castillo, 2001).

A diferencia de “Cartagena de Indias”, al interior de la localidad de Esmeraldas se encuentra apartado de la zona portuaria, sin embargo, con el avance de los años y la evolución de la ciudad estas se van unificando, al punto de encontrar en la zona portuaria importantes instituciones como lo es el Registro civil, el Sistema de Rentas Internas, una sucursal de la agencia bancaria de BanEcuador, la Agencia Nacional de Tránsito entre otras, las mismas que le dan otro tipo de interés a esta parte de la ciudad.

(Susana, 2016) En su artículo Relevancia regional y Crecimiento Local indica que “Existe una inadecuada planificación urbana, en este contexto el recinto portuario forma parte del diseño urbano, y dado que el puerto se encuentra inmerso en una dinámica globalizada ha incidido de manera significativa en su expansión, al atraer a

numerosos flujos de población en busca de trabajo. Sin embargo, se detecta una desarticulación en la relación ciudad puerto, ya que no han crecido a la par; la ciudad mostró una expansión irregular, dando lugar a asentamientos humanos irregulares, en oposición el puerto se ha desarrollado de manera significativa en concordancia con las exigencias de la globalización (p, 23).

El puerto comercial de la localidad cuenta con 50 bodegas comerciantes 16 locales comerciales los cuales no todos se encuentran en uso y un patio de comida.

La relación ciudad Puerto es la combinación perfecta de exitosos resultados, entre la forma cotidiana en que la humanidad vive que es la ciudad y la actividad primordial en la economía del mundo tal como lo es el comercio.

La población crece, los avances tecnológicos y la globalización toma fuerza, teniendo al comercio como principal ejemplo. Al estar este en auge, urge establecer estándares actualizados y requisitos para los métodos de carga y a la transportación de mercaderías, principalmente en los puertos pesqueros.

La maravilla llamado “gigantismo” es muy habitual en la industria del turismo. En 1912, el RMS Titanic calculaba una capacidad para 3500 personas aproximadamente (tripulación y pasajeros). En la actualidad, el crucero más grande del mundo— el “Harmony of the Seas” de la compañía Royal Caribbean International—tiene una capacidad de más de 6000 pasajeros. Alfaro (2016)

Con base en lo anteriormente expuesto y según las tendencias a crecer, ya se debe idealizar al futuro con los barcos cruceros siendo parte de la normalidad en las ciudades, siendo parte del horizonte de la ciudad. Dentro de estos proyectos de crecimiento están implicados grandemente el puerto y la ciudad, espacios, energía, capacidad, ofertas de empleo, planificación logística, entre otros que permitirán una conexión indestructible entre puerto y ciudad.

El óptimo objetivo es la existencia de una simbiosis entre la ciudad y el puerto, que las zonas urbanas colinden con el muelle, que no exista separación abismal entre el puerto y la ciudad, que cambie la imagen de la ciudad pautando una huella de puerto comercial.

Según Brutomesso (2016), el mayor problema se produce por el desbalance que se manifiesta entre la condición social de la ciudad y las conveniencias que el puerto brinda, haciendo referencia a términos económicos, es por eso que se sostiene que, con convivencia y apoyo, se llegaría a la anhelada armónica relación de la ciudad con el puerto.

Para esto, lo principal es dialogar con las autoridades correspondientes a cada parte, tanto portuaria como municipal, dentro del cual se identifiquen las diversas zonas, espacios de oportunidad donde se pueden ubicar actividades armonizadoras con la intervención de instituciones privadas y públicas bajo cuyo mando opere la gestión portuaria, las leyes del puerto, el control de cumplimiento, protocolos de seguridad, seguridad ambiental, etc. A fin de garantizar un consensual acuerdo de larga duración.

Identificar con claridad y exactitud cada espacio de oportunidad de acercamiento, es decir las zonas de conexión ciudad – puerto, como las líneas costeras que a más de ser áreas fuertemente comerciales, también hay oportunidad de interesantes proyectos para turismo, recreación, espacio deportivo, etc.

Al tener enlistadas todas las necesidades del puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas, la probabilidad de crear planes unificados que garanticen el desarrollo y éxito del proyecto, aumenta, ya que esto permitirá que se maximicen los beneficios y se minimicen externalidades negativas, donde bien podemos citar efectos ambientales, seguridad.

Evidentemente la competitividad será promovida y el branding de la ciudad que es eslabón fuerte para inversionistas extranjeros, se fortalece.

“Los mejores planes son aquellos que incluyen equipos de trabajo multidisciplinarios en los que expertos técnicos y autoridades trabajan de la mano para alcanzar acuerdos sobre la visión futura de la urbe”.Fuente especificada no válida..

En relación con lo descrito anteriormente una buena planeación debe incluir un equipo de trabajo interdisciplinario para trabajar en conjunto para obtener un avance progresivo de zonas urbanas.

Dentro de ello está:

- ✓ Recuperar los espacios que han sido abandonados y representan oportunidad.
- ✓ Mejora y mantenimiento de las condiciones ambientales optimas en los espacios que se usan.
- ✓ Modernizar espacios de oportunidad que están quedando obsoletos, como terminales.
- ✓ Nuevas formas o estrategias para normalizar y efectivizar el dialogo o conexión entre el puerto, la ciudad y los habitantes.

1.3. Marco Legal

El fundamento legal evita la vulneración y el cumplimiento de actividades portuarias es principalmente la Constitución del Ecuador.

El art. 314 de la Constitución de la República del Ecuador, estipula que "El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación" (Constitución del Ecuador, 2008)

En "ejercicio de la facultad que le confiere el Art. 171, numeral 5 (147, núm. 13) de la Constitución Política de la República, Decreta: El siguiente REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR". (Constitución del Ecuador, 2008)

Debido a que las actividades portuarias y marítimas estaban monopolizadas por el estado la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral promulgo la ley 50 el 28 de diciembre de 1993 llamada Ley de Modernización del Estado.

Esta Ley en su Art. No. 1 sección b y c establece:

b) La descentralización, la desconcentración y la simplificación;

c) “La prestación de servicios públicos y las actividades económicas por parte de la iniciativa privada mediante la desmonopolización, la libre competencia y la delegación de los servicios o actividades previstos en el numeral uno del artículo 46 de la Constitución Política de la República”. (Dirección General De La Marina Mercante Y Del Litoral, 1993)

Antes de la promulgación de esta ley toda la infraestructura portuaria era de uso exclusivo del estado, pero a partir de 1993 se dio paso al sector privado para poder invertir y trabajar en los puertos marítimos.

Se debe recordar el gran desafío que es el fusionar a un puerto comercial y una ciudad, pues ambas partes por lo general son regidas por legislaciones diferentes que favorecen o limitan a cada una de ellas según sus necesidades, por ello se diferencian que los comerciantes de la ciudad son regularizados por ordenanzas municipales mientras que los portuarios por los artículos establecidos en el Ministerio de Obras Públicas y Transporte conjuntamente, la Dirección General de la Marina Mercantil y del Litoral, la Ley General de Puertos, como la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional,

Sin embargo, realizar el esfuerzo para lograr este avance contribuiría eficaz y eficientemente a la expansión política, jurídica social económica que busca el país, lo cual será posible de lograr gracias a la inversión del sector privado de la sociedad, dándole a oportunidad a los ciudadanos de acceder a las aéreas de desarrollo lo cual es impulsado por el crecimiento en el sector comercial a nivel mundial.

Según la División de Comercio Internacional e Integración, (2018), “En el 2018, el movimiento portuario en Esmeraldas (APE) fue de 34,670 TEU ubicándose en el puesto 79 en la lista de actividad portuaria de América Latina y el Caribe”.

No cabe duda alguna que los puertos comerciales son una gran fuente de ingresos, sobre todo un puerto que cuenta con las adecuaciones tecnológicas que se le realizo al de la ciudad de Esmeraldas, convirtiéndolo en uno de los mejores del país y Latino América.

CAPÍTULO II

2. MATERIALES Y MÉTODOS

2.1 Tipo de Estudio

Este estudio parte de un análisis cualitativo y cuantitativo, por ello se realizó un trabajo de campo, con la intención de analizar los datos alcanzados y poder llegar a una conclusión, por lo cual se empleó un grupo de procedimientos para el análisis y obtención de la información adecuada por los objetivos de la investigación.

2.2 Método

Este trabajo investigativo se apoya en el método inductivo-deductivo con rigor científico y un método racional, debido a que establece un argumento evolutivo que fluye de lo particular hasta lo general, este método se representa realizando generalizaciones capaces de sostenerse en observaciones específicas, el objetivo del método inductivo es enfocarse en llegar a la verdad de las cosas, por esa razón la premisa inductiva es una reflexión enfocada en el fin, y el deductivo es de utilidad para sacar deducción a partir de una cadena de principios.

2.3 Técnicas e instrumentos

Conveniente a la información disponible de los lugares de oportunidad entre el puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas, fue necesario efectuar entrevistas a la ciudadanía, el uso de esta técnica conlleva pedir a los habitantes información con respuestas abiertas a través de un cuestionario. Para la investigación al aplicar esta técnica, se buscó ejecutar el desarrollo investigativo como meta planteada, con el fin de conseguir información relevante que permita alcanzar resultados concretos para luego ser considerados e interpretados sin complicación, en relación con el Puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas.

2.4 Observación participante

Esta conformación cualitativa de la observación autorizó entender de una mejor manera lo que acontece en el momento, esto hace que la persona que observa recoja de manera positiva los datos y estar mejor conforme con los sujetos observados.

2.5 Revisión de documentos

Fue necesario recopilar información, mediante la revisión de documentos, la cual es una técnica de exploración adicional, por si acaso exista registro de alguna información valiosa que permita llegar a fondo en la investigación, por lo tanto, la información permite sostener o sospechar lo que el personal averiguado.

2.6 Encuesta

Otra técnica utilizada en la presente investigación fue la encuesta, la cual se aplicó a los habitantes de la ciudad de Esmeraldas sobre la percepción de uso y desuso de los espacios de oportunidad. Estuvo estructurada con: datos generales, la visión de nuevos usos de espacios (en desuso y abandonados) respecto al puerto pesquero de Esmeraldas, una escala de likert del 1 al 5, 5= muy de acuerdo; 4= de acuerdo; 3= ni de acuerdo ni en desacuerdo; 2= en desacuerdo y 1= muy en desacuerdo, así mismo, en el puerto comercial de Esmeraldas en base a los parámetros antes indicados.

2.7 Entrevista

El procedimiento que se utilizó fue la entrevista la cual consistió en entrevistar un grupo de trabajadores del municipio de Esmeraldas, en el área de planificación, por lo tanto, se pidió contestar datos generales y 6 preguntas introductorias en total, para recoger información con fines académicos.

2.8 Análisis de Datos:

El análisis de los datos se atribuyó con inicio, propiedad, para establecer los métodos cualitativos, analizados y alcanzados mediante, entrevistas, revisión de documentos y observaciones que permitieron llegar más a profundidad. Todo esto fue con la finalidad de poder recopilar información precisa para futuras investigaciones.

2.9 Validación del instrumento

Para garantizar la eficiencia y claridad de redacción de los instrumentos a aplicar en el levantamiento de información, se validaron bajo ciertos parámetros, regidos a un formato establecido que consta en el apartado de anexos.

Las preguntas establecidas para la recolección de la información fueron redactadas con terminología poco compleja de fácil interpretación para todas las personas encuestadas. Con una semántica clara y coherente.

Luego de establecer las preguntas que ayuden a obtener la información necesaria se procede a organizar dos formas de recoger la información:

En papel impreso, para ello, se imprimieron para aplicarlas a la población establecida para la investigación, necesitando como requisito para responder la encuesta, ser mayor de edad y vivir o realizar algún tipo de actividad dentro de la ciudad de esmeraldas, cabe indicar que, la estandarización de las preguntas y respuestas facilitó cuantificar los resultados.

La otra manera de recolectar información fue a través de entrevistas, la misma que ayudaron a reforzar la información obtenida mediante las encuestas, para ello se seleccionó el número de personas necesarias, cabe indicar que, es este proceso la única condición para participar era tener algún tipo de conocimiento sobre los espacios libres ya sean públicos o privados que se encuentran en el sector portuario de la ciudad de Esmeraldas.

2.10 Proceso de validación de la encuesta

Para validar la encuesta se hizo una revisión de tres expertos, que evaluaron los siguientes criterios: Claridad en la redacción, Coherencia interna, inducción al sesgo, lenguaje adecuado con el nivel del informante, mide lo que pretende, el resultado de los expertos fue aplicable, de igual forma, se realizó una validación estadística de fiabilidad (Alfa de Cronbach), obtenido un resultado de $\alpha = 0.970$, demostrando la validez del instrumento.

2.9. Población y muestra

2.9.1. Población

Es la agrupación de personas que poseen características similares y que se pueden evidenciar en un lugar específico para la realización de un estudio de investigación.

La población de esta investigación son los habitantes de la ciudad de esmeraldas que tienen algún tipo de relación o realizan algún tipo de actividad dentro o en los alrededores del puerto comercial y pesquero de Esmeraldas

2.9.2. Muestra

Es la cantidad seleccionada o el subconjunto que representara a la población para llevar a cabo la investigación de campo.

En este caso la muestra seleccionada para la realización de este estudio son 330 personas mayores de 18 años con conocimiento de los espacios desuso o abandonados, públicos o privados del puerto comercial o pesquero de Esmeraldas.

Los cuales se utilizaron algunas parroquias, zonas urbanas, rural, y de forma ordenada por las direcciones de las calles se llevó a realizar todo el proceso y los cálculos, para la realización del muestreo.

Composición de la población

Para la determinación de la población, se priorizó las parroquias urbanas del cantón Esmeraldas, conforme a lo siguiente:

Muestra por parroquias urbanas

Orden	Parroquia	Dirección	Muestra
1	Luis Tello	Desde las palmas hasta JR Coronel	66
2	Bartolomé Ruíz	Desde la JR Coronel hasta la calle Manabí	66
3	Esmeraldas	Desde la calle Manabí hasta la Mejía	66
4	5 de Agosto	Desde la Mejía hasta aire libre	66
5	Simón Plata	Desde el batallón Montufar hasta vuelta larga 66	66
Total			330

Tamaño de la muestra = 330

Ecuación estadística para proporciones poblacionales.

n= Tamaño de la muestra.

z= Nivel de confianza deseado.

p= Proporción de la población con la característica deseada (éxito).

q= Proporción de la población con la característica deseada (fracaso).

e= Nivel de error dispuesto a cometer.

N= Tamaño de la población.

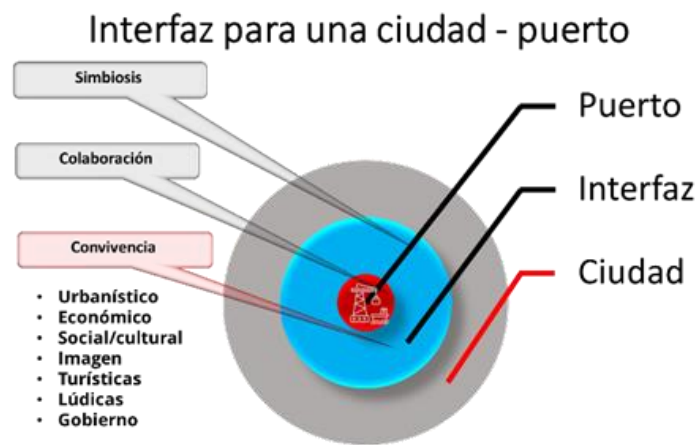
$$n = \frac{z^2(p \times q)}{e^2 + (z^2(p \times q))} N$$

CAPÍTULO III

3. RESULTADOS

El producto obtenido de la investigación se estructura en tres grupos que responden a los objetivos estipulados mismos que destacan el tema de los espacios de oportunidad entre el puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas.

Antes de presentar el resultado se explica la interfaz, en donde se encuentran los espacios de oportunidad, esto se lo realiza con el siguiente esquema:



3.1. Espacios de oportunidad públicos y privados que existen entre el puerto comercial y la ciudad de Esmeraldas.

El proyecto ciudad puerto, consiste en integrar importantes factores como la financiación, la comodidad, la sostenibilidad y del cuidado del medio ambiente juntamente con funciones y diseños, con el objetivo principal de humanizar el puerto para que sea declarado espacio asequible a todos los habitantes y en el cual puedan participar mediante diversas actividades que aporten a la economía local, y así cumplir con los objetivos de ciudad – puerto.

Los entrevistados en el Municipio de Esmeraldas explican que será implementado un proyecto en el “Malecón Viejo” de Esmeraldas, para aprovechar la buena ubicación, y maximizar el provecho como una extensión del malecón de las palmas donde se fortalecería el emprendimiento y la creación de plazas de empleo en el sector mediante algún proyecto del municipio, que es el administrador legalmente.

Conforme con lo estudiado se evidencia que, el puerto de Esmeraldas es objeto de muchos proyectos bajo consciencia de sus condiciones, la realidad social y el ingreso promedio de los habitantes, pues actualmente se cuenta con la voluntad de crear una piscina pública como sitio recreativo para familias esmeraldeñas, centros comerciales de fácil adquisición de productos masivos a precios módicos, gimnasios, cines, para que el puerto pueda convertirse en uno de los sitios turísticos de Esmeraldas, con locales novedosos y de evidente innovación continua.

De acuerdo con la información proporcionada por los entrevistados, Gabriel Ballesteros y Jairo Cortez, técnico de planificación y unidad de proyectos, respectivamente, el mayor beneficio que en el puerto comercial se percibe es la creación de nuevas oportunidades de empleo para los comerciantes, puesto que es el lugar donde se creó fuentes de ingreso.

Por otro lado, el puerto comercial de Esmeraldas cuenta con dos muelles, ambos están en operación por lo cual se ha adquirido equipo, maquinarias que se están usando en la actualidad, y espacios físicos activos como lo son las bodegas, galpones que sirven de almacenamiento para toda aquella carga mientras se realizan tramites y ahí se les da el respectivo mantenimiento.

Mientras tanto, se realizan varios procesos, como purificaciones del personal de despacho, toma de peso en básculas internas y externas para los contenedores, y áreas para todo tipo de requerimiento, como área de vehículos.

A través de ese puerto comercial, se tramitan varias cargas importantes: carga sólida, gráneles, líquidos, vehículos.

Según lo indicado, entre los planes a futuro para el puerto comercial, esta concesionar algunas empresas o franquicias comerciales, inclusive se proyecta crear una nueva zona rosa que genere ingresos y mejore la economía, buscando el apoyo del estado, que mediante la creación de políticas que permitan que el puerto esmeraldeño sea un puerto piloto bajo una gobernación eficiente y con control de operaciones.

Según la historia, el crucero más grande del mundo estuvo en el puerto de Esmeraldas, donde fue imposible su entrada total debido a las medidas del puerto, pues está diseñado a 12,5 metros por lo que solo pudo estar en la poza, su entrada se imposibilitó, y esto representa un grave problema para un puerto tan bien ubicado geográficamente.

Si bien se conoce que dentro y en los alrededores del puerto pesquero y comercial de la ciudad de Esmeraldas existen múltiples espacios ya sean de propiedad pública o privada en condiciones de desuso o abandonados, no puede plantear por plantear algún tipo de actividad u ocupación para estos sin tener en cuenta el sistema de interrelación entre el puerto y la ciudad, debido a que tanto el puerto como el territorio responden a logísticas, interés y funciones distintas pero comparten espacios, historia, actores y pueden llegar a compartir una visión de crecimiento y evolución, que es lo que se busca con este trabajo de investigación.

Es muy importante recordar que cuando se habla de ciudad no se lo hace solamente de la comuna donde está localizado el puerto, no hablamos solamente de límites administrativos y de hecho hay una dimensión funcional que está vinculada con la logística, que supera los límites administrativos por eso es muy importante tener esto en consideración.

Según lo indicado en este fragmento tomado de las ponentes en el conversatorio de la Semana de Negocios Internacional promovida por la PUCE de Esmeraldas, no se debe descuidar todas las interacciones que se realizan en las zonas portuarias, por lo tanto cualquier cambio por muy beneficioso que sea para la ciudad y sus habitantes deber ser estudiado y adaptado a las necesidades de los esmeraldeños, aprovechando cualquier recurso que permita lograr crear una interfaz ciudad-puerto aportando elementos sustanciales para el desarrollo de la ciudad y aumento del flujo económico.

Los usos que se le dará a los espacios en desuso o abandonados deben convertirse en un mecanismo de oportunidades, un puente o conexión interesante y dinámica entre la ciudad y el puerto como lo son la creación de hoteles, bares, restaurantes, tiendas departamentales, centros de estética o centros que brinden información para el bienestar y salud de la ciudadanía, el establecer estos negocios no solo se abastece a la comunidad de ciertos productos o servicios si no que se incrementan fuentes de trabajo se aporta a la estabilidad económica de

muchos hogares y se establece al puerto de Esmeraldas como uno más que aporta para el crecimiento y desarrollo territorial.

Espacios públicos localizados en la interfaz

Figura 1

Lote vacío, calle JR Coronel



Como se puede observar en las imágenes existe un lote vacío mismo que está situado a pocos kilómetros de la entrada del puerto, específicamente en la calle JR. Coronel, el cual sus condiciones le dan un aspecto poco agradable a la ciudad, este espacio además de encontrarse abandonado, tampoco recibe ningún tipo de mantenimiento, siendo esto evidente en la suciedad observada allí.

Figura 2***Antiguo Malecón (Las Palmas)***

Visitar la playa de las palmas para muchos puede resultar satisfactorio es cierto se encuentra una hermosa obra de regeneración que desde hace años le dio un cambio a este sector de la ciudad, sin embargo, como se puede observar las imágenes superiores este espacio que anteriormente formaba parte del malecón de las palmas aún se encuentra abandonado sin brindar ningún servicio útil para la ciudadanía.

Figura 3***Piscina Olímpica***

Este lugar se encuentra en la Av. Luis Tello 1-00, Esmeraldas, muy cerca de la playa de las palmas, esta piscina anteriormente fue cede de formación de nadadores que representaron muy bien a la provincia verde, luego se encargó de dar clases de natación a niños y adolescentes, sin embargo, a pesar de encontrarse en un buen lugar y ser requerida su utilización por la ciudadanía esmeraldeña se encuentra en desuso.

Figura 4

Lote Vacío (Puerto Pesquero)



Dentro de la zona del puerto pesquero al lado del Registro Civil, se encuentra este terreno baldío, el cual se lo ve abandonado y lleno de monte, por lo cual actualmente no se le está dando ningún uso, desaprovechando un espacio en el cual se le puede dar un gran uso adecuado.

3.2.2. Espacios privados

Figura 5

Edificio de la Armada (Las Palmas)



Estructura que figura como espacio de oportunidad perteneciente a la administración pública, edificio de la armada, cuyo fin para el que fue creado tiene un cumplimiento casi nulo. Es este edificio el espacio perfecto para aplicar un proyecto hotelero y de recreación y así potenciar los beneficios de ciudad – puerto.

Figura 6

Instalaciones de Autoridad Portuaria de Esmeraldas



Al ingresar a las instalaciones de Autoridad Portuaria de Esmeraldas se encuentra este terreno baldío, además se puede observar que es un espacio grande, sin embargo no se le está dando un funcionamiento adecuado hoy en día.

3.2. Percepción de los habitantes de la ciudad de Esmeraldas respecto a los espacios de oportunidad en desuso y abandonados.

Para realizar el análisis comparativo de la visión de nuevos usos para los espacios (en desuso y abandonados), en los alrededores del puerto marítimo de la ciudad de Esmeraldas se estableció una población de muestra de 330 personas a las cuales se les pidió responder ciertas interrogantes obteniendo lo siguiente:

La tabla 1, indica que los encuestados están de acuerdo o muy de acuerdo en un 71.52% que existen muchos espacios abandonados o en desuso en la zona portuaria de la ciudad de Esmeraldas, mismos espacios que pueden o deben ser utilizados según lo indicado por el 80.63%, considerando el uso adecuado para los mismos el 71% eligió fines comerciales o artesanales, seguido de actividad hotelera con el 70.91%, luego el 59.39% menciona que se pueden establecer espacio de ocio y recreación, y el 57.27% prefiere que estos espacios sean utilizados para el desarrollo de actividades de salud o cuidados estéticos.

Tabla 1.

Percepción sobre espacios del Puerto Pesquero de Esmeraldas

Factores	1	2	3	4	5	Total	Total %
Posee en su entorno numerosos espacios en desuso y abandonados	3,03%	8,18%	17,27%	34,85%	36,67%	330	100%
Los espacios en desuso y abandonados en el entorno del puerto pesquero de Esmeraldas pueden aprovecharse y ser utilizados:	1,52%	2,42%	12,42%	36,36%	47,27%	330	100%
Con fines comerciales: áreas o centros comerciales, tiendas, centros artesanales	3,33%	6,06%	16,06%	26,97%	47,58%	330	100%
Con fines turísticos: hoteles, restaurantes, cafeterías, terminales de cruceros, recorridos o rutas turísticas/guianza, instalaciones terrestres de marinas turísticas	4,24%	9,09%	15,76%	31,52%	39,39%	330	100%

Con fines de ocio, recreación, esparcimiento: actividades e instalaciones destinadas a este fin	7,88%	10,91%	21,82%	29,39%	30,00%	330	100%
Para fines científicos y de divulgación científica	8,18%	12,73%	18,48%	34,55%	26,06%	330	100%
Para brindar servicios de salud, sanidad o cuidados estéticos	5,76%	15,15%	21,82%	33,94%	23,33%	330	100%
Para brindar servicios y bienes relacionados con la educación	10,61%	16,36%	17,58%	35,45%	20,00%	330	100%

Fuente: Proyecto ciudad puerto PUCESE

Leyenda: 5= muy de acuerdo; 4= de acuerdo; 3= ni de acuerdo ni en desacuerdo; 2= en desacuerdo y 1= muy en desacuerdo

La tabla 2, indica que el 72.43% (4 y 5) de los encuestados están de acuerdo o muy de acuerdo en que existen espacios numerosos espacios en desuso o abandonados contrario al 27.57% (1, 2 y 3) que no lo considera así, el 75.5% considera que estos espacios deben ser utilizados, ya sea para fines comerciales, turísticos, de ocio y recreación, educación o estudios científicos, de esta manera esta encuesta ayuda a conocer los espacios libres y posible utilización para poder lograr la interfaz ciudad-puerto.

Tabla 2.

Percepción sobre los espacios de Puerto Comercial de Esmeraldas

Factores Puerto Comercial	1	2	3	4	5	Total	Total %
Posee en su entorno numerosos espacios en desuso y abandonados	1,21%	6,36%	20,00%	34,24%	38,18%	330	100%
Los espacios en desuso y abandonados en el entorno del puerto comercial de Esmeraldas pueden aprovecharse y ser utilizados:	1,21%	3,03%	20,61%	30,30%	44,85%	330	100%
Con fines comerciales: áreas o centros comerciales, tiendas, centros artesanales	1,82%	7,58%	22,42%	32,12%	36,06%	330	100%
Con fines turísticos: hoteles, restaurantes, cafeterías, terminales de cruceros, recorridos o rutas turísticas/guianza, instalaciones terrestres de marinas turísticas	2,73%	9,09%	25,45%	30,61%	32,12%	330	100%
Con fines de ocio, recreación, esparcimiento: actividades e instalaciones destinadas a este fin	3,94%	15,45%	26,67%	28,48%	25,45%	330	100%
Para fines científicos y de divulgación científica	7,27%	17,88%	30,00%	27,27%	17,58%	330	100%

Para brindar servicios de salud, sanidad o cuidados estéticos	9,70%	11,21%	27,58%	32,12%	19,39%	330	100%
Para brindar servicios y bienes relacionados con la educación	12,73%	13,64%	23,33%	29,09%	21,21%	330	100%

Fuente: Proyecto ciudad puerto PUCESE

Leyenda: 5= muy de acuerdo; 4= de acuerdo; 3= ni de acuerdo ni en desacuerdo; 2= en desacuerdo y 1= muy en desacuerdo

Al realizar las comparaciones de las respuestas obtenidas en el puerto comercial y puerto pesquero de la ciudad de Esmeraldas concuerdan las respuestas 5 (muy de acuerdo) la 4 (de acuerdo con más del 70% en que existen numeroso espacio en desuso o abandonados de la misma manera como consiguiente entre el 75% (P.C.) y el 83% (P.P.) de los encuestados concuerdan que estos espacios pueden ser aprovechados, de la siguiente manera con fines comerciales el 74%, con fines turísticos el 70.91%, con fines de ocio el 59.39% y para ciencia, estudios o salud el 57.27%, es así como se establece que la actividad económica que la ciudadanía considera más factible para la utilización de los espacios en desuso o abandonados es la de turismo, que abarca la creación de hoteles, tiendas departamentales, restaurantes entre otros.

Tabla 3.

Agrupación de respuestas obtenidas en el puerto comercial y pesquero de la ciudad de Esmeraldas

Factores	Puerto Pesquero	Puerto Comercial
	4 y 5	4 y 5
Posee en su entorno numerosos espacios en desuso y abandonados	71,52%	72,42%
Los espacios en desuso y abandonados en el entorno del puerto pesquero de Esmeraldas pueden aprovecharse y ser utilizados:	83,64%	75,15%
Con fines comerciales: áreas o centros comerciales, tiendas, centros artesanales	74,55%	68,18%
Con fines turísticos: hoteles, restaurantes, cafeterías, terminales de cruceros, recorridos o rutas turísticas/guianza, instalaciones terrestres de marinas turísticas	70,91%	62,73%
Con fines de ocio, recreación, esparcimiento: actividades e instalaciones destinadas a este fin	59,39%	53,94%
Para fines científicos y de divulgación científica	60,61%	44,85%
Para brindar servicios de salud, sanidad o cuidados estéticos	57,27%	51,52%

Para brindar servicios y bienes relacionados con la educación	55,45%	50,30%
---	--------	--------

Fuente: Proyecto ciudad puerto PUCESE

Leyenda: 5=muy de acuerdo; 4=de acuerdo; 3=ni de acuerdo ni en desacuerdo; 2= en desacuerdo y 1=muy en desacuerdo

DISCUSIÓN

La relación ciudad puerto es creada y pautada concretamente con un objetivo determinado que a su vez incluye gran variedad de pequeños propósitos con estrecha relación con la ciudad y de imprescindible cumplimiento para la mejora de ella. El puerto de Esmeraldas es la clave de este proyecto visionario como lo es “ciudad-puerto” que consiste en plasmar estructuras y espacios con actividad dinámica y de participación colectiva como cimientos de su actividad.

En las resoluciones estipuladas en la temática de la interrelación de ciudades – portuarias, se encuentra la tesis de posgrado titulada Plan de recuperación Urbana de la relación Ciudad -Puerto. Caso de estudio ciudad de San Antonio, Región de Valparaíso, que según indica (Ampuero, 2019).

En donde se destaca como pauta principal la gestión por parte del Municipio, en la recuperación borde costero, que indica el crecimiento a los alrededores de las zonas portuarias. Siendo esta un punto de partida para la recuperación del borde costero e integrando la parte urbana de la ciudad con el puerto.

A través de estrategias creativas e innovadoras se logra la activación productiva de la relación ciudad puerto, donde se maximice el uso de la infraestructura existente y se cree conexiones de infraestructura también para la transformación de estos espacios, y para hacer un lugar accesible para toda la población con el disfrute de las diversas actividades recreativas, que impulsarán a la mejora económica en general, lo que a su vez contribuye al cumplimiento de los objetivos de vida sostenible.

Hay que tomar consciencia de cuan oportuno es contar con un puerto comercial, por el papel que este juega dentro del equilibrio económico, en materia logística, y cuantas ventajas brinda a la ciudad en la que está situado, para lo cual tanto el puerto pesquero y comercial de Esmeraldas cuenta con espacios libres donde se puede establecer el laso para

convertirse en una ciudad-puerto, por esta razón es de vital importancia proyectar en él, mediante la inversión, conexiones que hagan factible optimizar el desarrollo del transporte intermodal pero sin causar perjuicio en los espacios destinados a las actividades recreativas ciudadanas, convirtiéndose así en uno de los puertos más competitivos.

Por lo dicho anteriormente, al ejecutar dicha proyección, se debe tener la planificación urbanística, determinar los posibles daños futuros o consecuencias negativas del plan cuya solución sea la reducción o restricción de estos espacios.

Por lo que, se prevén grandes desafíos que tendrá que enfrentar el proyecto ciudad – puerto al establecer comercios, hoteles, espacios de ocio y recreación en los espacios abandonados o en desusos actualmente, por la gestión a realizar y también por la diferencia rítmica de avance que hay con la ciudad ya sea por factores culturales, sociales o económicos, puesto que todo ello influye en la interfaz ciudad-puerto, como se conoce en:

Barcelona fue un modelo de referencia de política pública urbana durante mucho tiempo, como así también de recuperación de su viejo puerto y frente marítimo para usos urbanos formando parte del modelo de desarrollo en la intervención del puerto de Barcelona y en sectores urbanos continuos. (Fedele & Domínguez, 2015)

Como se menciona no solo es el tema de estructura también se debe tener presente políticas públicas que garanticen y apoyen la intervención y creación de la ciudad puerto puesto que los ciudadanos son quienes también deben apoyar, aceptar e integrarse a este proyecto sin tomarlo como una invasión de carácter agresivo sino como elemento que mejorará evidentemente la economía y el uso de los espacios públicos, privados, desusos y abandonados del puerto de esmeraldas.

Otro punto muy importante para resaltar dentro de todo el proyecto es el impacto medioambiental que durante la ejecución se dará, el cuidado de este debe ser objetivo primordial y las estrategias creadas en base a ello.

El uso de los espacios privados, públicos y el renacimiento de espacios abandonados, privilegiarán el comercio interregional logrando de este modo ampliar su hinterland y foreland.

Pero un mayor entendimiento y ejecución de lo anterior se señala un fragmento de lo redactado en el análisis de resultados, donde aclara que no se puede descuidar ninguna de las interacciones que se realizan en los entornos o contextos de los puertos marítimos y comerciales y que toda actividad que se proponga ejecutar en los espacios deben aportar a la interfaz ciudad-puerto así como velar por el bienestar de la comunidad u el desarrollo de la ciudad.

El puerto pesquero y comercial de Esmeraldas se encuentra en un buen posicionamiento territorial facilitando el ingreso de embarcaciones provenientes de todo el mundo sin embargo falta mejorar su infraestructura, logística y redefinir la funcionabilidad o finalidad de los locales o bodegas abandonas o en desuso, así como la actualización de información en un esquema sistemático que permita contar con toda la información en tiempo real, aun son muchos cambios los necesarios para lograr el desafío de convertir a Esmeraldas en una ciudad-puerto pero si se cuenta con el apoyo de las instituciones públicas y privadas que poseen los derechos de propiedad de los espacios libre se podrá lograr este objetivo.

Tanto la ciudad como provincia de esmeraldas cuenta con una gran riqueza cultural, gastronómica y ancestral que enamora a propios y extraños una razón más para que un proyecto tan importante e innovador como la construcción de una ciudad puerto sea impulsado y ejecutado por todos los actores relevantes que debes realizar su aporte para que este proyecto se haga tangible.

Esta dinámica es nueva tanto de la política como en el comercio y dentro de ella, los puertos son los protagonistas teniendo en cuenta que, más del cincuenta por ciento de los intercambios comerciales del Ecuador, se realizan por vía marítima cuyo medio principal que figura como conexión entre producción, distribución, venta y utilidad son los puertos, dando así principal ventaja a Esmeraldas, como zona costera en desarrollo de estrategias dinámicas, políticas y económicas que pueden alcanzar gran potencia.

Al implementar la ciudad puerto no sería solamente un intercambio de bienes para avance económico, sino también en lo social, en lo ambiental y sobretodo en la cultura Esmeraldeña que se debe enriquecer y cultivar.

Esmeraldas goza de una enriquecida y amplia gastronomía y talento cultural lo que, acompañado de potencial flujo de mercancías, se citaría un Esmeraldas en constante transformación y avance, sin contar en la importancia del activo cuidado ambiental para la localidad, empezando por el recurso marítimo que al ser explotado de manera sostenible, cada vez debe ser más protegido y mantenerlo en su punto máximo para garantizar la oportunidad de ser aprovechado por muchos años más cuando sean las futuras generaciones

Cabe recalcar que, pese a todos los beneficios que en Esmeraldas se daría al tener ciudad puerto, también tendría efectos de negativo impacto por el mismo uso de aquellos espacios que anteriormente en imágenes hemos citado en materia de espacio físico y del medio ambiente por lo que es pieza clave en este proyecto, la planificación y la construcción de ciudades desde la conciencia y la visión integral que posibilite la cooperación de modo eficiente entre la ciudad y el puerto para de esta manera obtener un puerto como motor de crecimiento económico y de alta competitividad para todos los habitantes y ventaja absoluta por sobre su país.

Con respecto a los resultados de la presente investigación, se evidencia la importancia que sin lugar a dudas tienen los espacios abandonados para producir esta ciudad puerto, logrando con su ocupación que se genere integración social y construir cierto grado de convivencia respetuosa entre los habitantes.

Por otro lado, también los espacios públicos han adquirido importante y representativo peso en los debates o conferencias acerca de ciudad – puerto y se consideran en las políticas territoriales, son los espacios públicos dentro del proyecto ciudad – puerto, tema de suma importancia y prioridad.

Lo ideal es que exista íntima relación entre los espacios de la ciudad y las oportunidades del puerto donde exista una simbiosis entre ambos, que pase desapercibida la separación entre el puerto y la ciudad, de esta manera la actividad portuaria comercial alcanza el mayor éxito en sus funciones, trayendo consigo expansión en los puertos cambiando por completo la imagen de la ciudad.

Una vez identificados los lugares y espacios de oportunidad para el acercamiento ya existentes, como terminal terrestre y otros que no solamente deben ser comerciales, sino que presentan una oportunidad al turismo.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES

La investigación interpretándola desde ese punto de vista, llevando a comprobar que la relación de conexión entre el puerto y la ciudad de Esmeraldas es de vital importancia y trascendente, por los espacios existentes como lo son: El edificio de la Armada del Ecuador, El Edificio de CAC, Malecón Viejo, Cancha del puerto pesquero, puerto artesanal de pesca que cuenta con sus respectivas bodegas climatizadas, lo cual impacta en todos los ámbitos potenciando a la ciudad e incentivando a la inversión pesquera y derivados al igual que embarcaciones de turísticas, etc.

Es por ello que, se logró identificar y establecer los espacios en desuso o abandonados situados dentro y a los alrededores tanto del puerto pesquero como del puerto comercial de Esmeraldas, mismos que cuentan con un alto potencial para establecer centros comerciales, tiendas, centros artesanales, hoteles, restaurantes o demás establecimientos que ayuden a incrementar la actividad económica del lugar.

Cabe indicar que esta investigación se centró en el sector del puerto de Esmeraldas lo cual ayudo a conocer que todos los espacios del puerto de Esmeraldas ya sean públicos o privados, según la opinión de las personas de la ciudad estos son adecuados para establecer negocios que presten servicios y vendan algún tipo de productos, ya sean artesanales, hoteleros, educación o de ocio y recreación.

La finalidad de esta tesis tuvo como motivo identificar los espacios de oportunidad en desuso o abandonados que existe alrededor del puerto pesquero de Esmeraldas.

El 80% de los habitantes de la ciudad coinciden en que existen muchos espacios abandonados en el contexto portuaria, de igual forma, 95% consideran que el uso de los espacios debe ser para implementar maquinarias o infraestructuras destinadas a la recreación

de los adultos, diversión de los niños, reformatión de los ciudadanos que por motivos ajenos a su voluntad están viviendo en precarias condiciones a través de vacantes de empleo para la inmediata reactivación económica y crecimiento cultural.

RECOMENDACIONES

En relación con el análisis de los espacios de oportunidad entre el puerto comercial y la ciudad de esmeraldas y respondiendo a una de las interrogantes de la investigación ¿Cuáles son los espacios de oportunidad en desuso y abandonados que existen entre el puerto comercial y la ciudad para un interfaz ciudad-puerto? Es necesario hacer las siguientes recomendaciones:

- ✓ Contactar a los propietarios o representantes legales de los espacios en desuso y abandonados de la zona portuaria de Esmeraldas e informarles sobre los posibles usos que se le pueden dar a los mismos, para establecer la interfaz ciudad puerto, mejorar el aspecto de la ciudad y mejorar la economía provincial.

- ✓ Desarrollar un estudio de mercado que ayude a establecer qué tipo de producto o servicio tendría mayor demanda en este sector de la ciudad, para realizar la adecuada inversión en negocios rentables garantizando así el crecimiento económico de este sector.

3 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- castillo, Ariel. Borrego, María. (2001). Tradición y modernidad en la Cartagena Indiana del quinientos. Norma y planimetría., v.1, p.29-47.
- Alemaný, J. (2006). Rehabilitar, reconvertir, revitalizar pero mantener el puerto en la ciudad. Neutra, v. 14, págs. 22-25.
- Alemaný, J. (2011). La ciudad portuaria del siglo XXI: nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad. Venecia : Editorial; RETE.
- Ampuero, S. I. (2019). Recomendaciones para un plan de recuperación urbana de San Antonio, región de Valparaíso., P. 01.
- Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas. (2005). Modelo explotación de los puertos. En modelo de explotación. (p 2).). Venezuela:: Asociación De Profesionales De Puertos Y Costas.
- Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas.(2005).). Modelo explotación de los puertos. En modelo de explotación. (pág. (pág. 2).). Venezuela:: ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES DE PUERTOS Y COSTAS.
- BARRAGÁN, M. J. (1994). Ordenación, Planificación y Gestión del Espacio Litoral,. Barcelona: Editorial; Oikos-Tau,.
- Calderon, A. (2016). Los desafíos del Ecuador para el cambio. CEPAL.
- Calderón, C. (27 de abril de 2016). Mejorando Vidas - Ciudades Sostenibles . Obtenido de Ciudades Puerto: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/7984/>
- Castillo, A. B. (2001). Tradición y modernidad en la Cartagena Indiana del quinientos. Norma y planimetría., v.1, p.29-47.
- Constitucion del Ecuador. (2008). Editorial; Republica del Ecuador.
- Cristòfol, T. (1997). Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, vol. II nº 24 Barcelona, Universidad de Barcelona.
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL. (1993). Ley de Modernización del Estado. Quito: Editorial. Congreso Nacional del Ecuador.

- DIVISIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL E INTEGRACIÓN. (2018). Datos estadísticos del Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018. editorial CEPAL.
- Fedele, J., & Domínguez Roca, L. J. (2015). Puerto y ciudad. *Revista Transporte y Territorio*, núm. 12., pp. 1-15.
- Fedele, J., & Domínguez Roca, L. J. (2015). Puerto y ciudad. *Revista Transporte y Territorio*, núm. 12, pp. 1-15.
- Granda V., J. (2005). Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios. *Repositorio Digital*, p. p. 57.
- Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, sociedad y territorio*, 6(22), 283-321.
- Precio, J. (1974.). Funcionamiento económico y crecimiento de las ciudades portuarias americanas en el siglo XVIII. *Perspectivas en la historia estadounidense*, , Boston, v.VIII, p.123-186, .
- Roca, L. J. (2006). Contenedores y Turistas: Reflexiones sobre la relación entre Ciudad y Puerto a inicios del Siglo XXI,. *Revista Geografía, Espacio y Sociedad - ISSN: 1885 – 7183 –*, VOL. 1, n° 1, 18-1.
- Rodrigo, Q. G. (2017). Del concepto de ingeniería de transito al de movilidad urbana sostenible. *Obtenido de Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. : <https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm>
- Rodríguez, M. A. (2009). Renovación del frente portuario. *Cuaderno urbano*, 8(8), 205-225.
- Susana, L. (2016). La Ciudad Puerto De Manzanillo: Relevancia Regional Y Crecimiento Local. 23.
- Yulien Herrera & Mario Armas, M. V. (Enero de 2021). Ciudad y puerto de Esmeraldas; Ecuador, una aproximacin historica. Esmeraldas: ResearchGate.

4 ANEXOS

Operacionalización de las variables

TABLA 1. DEFINICIÓN CONCEPTUAL.

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS	FUENTE DE INFORMACIÓN
Espacios de oportunidad	Los puertos comerciales son infraestructuras clave para el desarrollo de un territorio. Suponen una puerta al mundo para el envío y recepción de una gran variedad de mercancías. (García, S,2020).	Recorrer el territorio para saber cuáles espacios están disponibles.	Públicos. Privados. Desuso y Abandonados	Tipos. Características. Dimensiones. Ubicación. Administrador. Tipos. Características. Dimensiones. Ubicación. Administrador. Tipos. Características. Dimensiones. Ubicación. Administrador.	Observación. Entrevista. Revisión de Documentos.	Observación. Entrevista. Revisión de Documentos.

Objetivo: Identificar los espacios de oportunidad públicos que existen entre el puerto comercial y la ciudad para una interfaz ciudad-puerto.

FICHA DE OBSERVACIÓN

ÁREA OBSERVADA:	Espacios de oportunidad privado
FECHA:	Tipos de Espacios:
OBSERVADOR:	
DURACIÓN:	

Criterios a Observar				
Características	Dimensiones	Situación actual	Dirección/Ubicación	Administrador

OBSERVACIÓN GENERAL (Comentarios)

--

TABLA 2. FICHA OBSERVACIÓN OBJETIVO 1.

Objetivo: Determinar los espacios de oportunidad privados que existen entre el puerto comercial y la ciudad para una interfaz ciudad-puerto.

FICHA DE OBSERVACIÓN

ÁREA OBSERVADA:	Espacios de oportunidad abandonado
FECHA:	Tipos de Espacios:
OBSERVADOR:	
DURACIÓN:	

Criterios a Observar				
Características	Dimensiones	Situación actual	Dirección/Ubicación	Administrador

OBSERVACIÓN GENERAL (Comentarios)

--

TABLA 3. FICHA OBSERVACIÓN OBJETIVO 2.

Objetivo: Establecer los espacios de oportunidad abandonados que existen entre el puerto comercial y la ciudad para una interfaz ciudad-puerto.

FICHA DE OBSERVACIÓN

ÁREA OBSERVADA:	Espacios de oportunidad privado
FECHA:	Tipos de Espacios:
OBSERVADOR:	
DURACIÓN:	

Criterios a Observar				
Características	Dimensiones	Situación actual	Dirección/Ubicación	Administrador

OBSERVACIÓN GENERAL (Comentarios)

--

TABLA 4. FICHA OBSERVACIÓN OBJETIVO 3.

**“ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS DE OPORTUNIDAD ENTRE EL PUERTO
COMERCIAL Y LA CIUDAD DE ESMERALDAS”**

La entrevista tiene como finalidad recoger información con fines académicos, por lo cual se le pide su ayuda respondiendo las siguientes preguntas, su criterio será muy importante para el estudio ante señalado.

Modelo de entrevista:

Nombre del entrevistado:

Institución:

Cargo:

Fecha de entrevista:

Duración de entrevista:

Entrevistador:

Preguntas introductorias:

1. ¿Cuáles cree usted que son los beneficios que brinda el puerto de Esmeraldas a la ciudad?

2. ¿Qué opina de la relación ciudad puerto?

Cuerpo:

1. ¿Cuáles son las características principales de este espacio?

2. ¿Cuáles son las dimensiones de este espacio?

3. ¿Quién es el Administrador/Propietario de este espacio?

4. ¿Bajo qué condiciones legales se encuentra actualmente este espacio?

5. ¿Existe alguna planificación para la utilización futura de este espacio?

6. ¿Existen proyectos para este espacio que involucren actividades para el disfrute de la comunidad?

Preguntas de despedida:

¿Qué opina usted sobre el proyecto ciudad puerto, es positivo o negativo?

“ANALISIS DE LOS ESPACIOS DE OPORTUNIDAD ENTRE EL PUERTO
COMERCIAL Y LA CIUDAD DE ESMERALDAS”

La entrevista tiene como finalidad recoger información con fines académicos, por lo cual se le pide su ayuda respondiendo las siguientes preguntas, su criterio será muy importante para el estudio ante señalado.

Modelo de entrevista:

Nombre del entrevistado:

Institución:

Cargo:

Fecha de entrevista:

Duración de entrevista:

Entrevistador:

ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES	
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									X			
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									X			
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia									X			
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									X			
VALIDEZ												
APLICABLE:									NO APLICABLE:			
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:						x						
Validado por:			Mario Armas Arias									
C.I:			0503270506									
Firma:												
Fecha:			23-06-2021									

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	x		x			x	x		x		
2	x		x			x	x		x		
3	x		x			x	x		x		

4	x		x			x	x		x		
5	x		x			x	x		x		
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									x		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									x		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y Secuencia									x		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									x		
VALIDEZ											
APLICABLE:						X		NO APLICABLE:			
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:											
Validado por:			Isabel Chila								
C.I:			0803556513								
Firma:			Isabel Chila								
Fecha:			21/06/2021								

TABLA 5. VALIDACIÓN DE ENTREVISTAS.

	marinas turísticas, senderos para paseos y disfrute del paisaje (paseo marítimo, Orillamar), recorridos o rutas turísticas/guianza					
31	➤ Con fines de ocio, recreación, esparcimiento: actividades e instalaciones destinadas a este fin					
32	➤ Con edificaciones para fines científicos y de divulgación científica					
33	➤ Para brindar servicios de salud, sanidad o cuidados estéticos					
34	➤ Para brindar servicios y bienes relacionados con la educación					

ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS DE OPORTUNIDAD ENTRE EL PUERTO COMERCIAL Y LA CIUDAD DE ESMERALDAS

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.sangregorio.edu.ec:8080 Fuente de Internet	2%
2	blogs.iadb.org Fuente de Internet	1%

Excluir citas Activo
Excluir bibliografía Activo

Excluir coincidencias < 1%