



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

TEMA:

Análisis del abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos para el año 2025.

AUTORA:

Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Licenciado en Administración de Empresas**

TUTOR:

Ing. Díaz Aveiga, Nelly Kathyuska, Mgs.

**Guayaquil, Ecuador
27 de febrero del 2025**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes**, como requerimiento para la obtención del título de **Licenciado en Administración de Empresas**.

TUTOR

NELLY
KATHYUSKA
DIAZ AVEIGA

Firmado digitalmente
por NELLY
KATHYUSKA DIAZ
AVEIGA

f. _____
Ing. Díaz Aveiga, Nelly Kathyuska, Mgs.

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____
Ec. Pico Versoza Lucía, Mgs.

Guayaquil, a los 27 del mes de febrero del año 2025



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Análisis del abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos para el año 2025**, previo a la obtención del título de **Licenciado en Administración de Empresas**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 27 del mes de febrero del año 2025

AUTORA



ENMA MERCEDES
SOLÓRZANO BERMÚDEZ

f. _____

Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

AUTORIZACIÓN

Yo, Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Análisis del abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos para el año 2025**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 27 del mes de febrero del año 2025

AUTORA



ENMA MERCEDES
SOLÓRZANO BERMÚDEZ

f. _____

Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

REPORTE COMPILATIO



CERTIFICADO DE ANÁLISIS
magister

Enma.Solorzano

0%
Textos sospechosos

1% Similitudes (ignorado)
< 1 % similitudes entre comillas (ignorado)
< 1 % entre las fuentes mencionadas (ignorado)
1% Idiomas no reconocidos (ignorado)

Nombre del documento: Enma.Solorzano.docx
ID del documento: c14dbff52308561f79fd780b3f2cef1f126cc10c
Tamaño del documento original: 1,82 MB

Depositante: Nelly Kathyuska Diaz Aveiga
Fecha de depósito: 10/2/2026
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 10/2/2026

Número de palabras: 30.458
Número de caracteres: 210.979

TUTOR

NELLY
KATHYUSKA
DIAZ AVEIGA

Firmado digitalmente
por NELLY
KATHYUSKA DIAZ
AVEIGA

f. _____
Ing. Díaz Aveiga, Nelly Kathyuska, Mgs.

AUTORA



Firmado digitalmente por
ENMA MERCEDES
SOLORZANO BERMUDEZ
Firmado digitalmente con FirmadOC

f. _____
Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer, ante todo, a DIOS por brindarme la fortaleza necesaria para avanzar y superar cada uno de los obstáculos que se presentaron a lo largo de este camino estudiantil.

Expreso mi sincero agradeciendo a mi Tutora, la Ing. Diaz Aveiga, Nelly Kathyuska, Mgs., por su constante apoyo, orientación y motivación, durante el desarrollo de este trabajo de Investigación.

A la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, por abrirme las puertas de su prestigiosa institución y contar con profesionales altamente capacitados que contribuyeron a mi formación académica.

A las personas que se tomaron el tiempo de responder cada una de las preguntas de la encuesta realizada, las misas que fueron fundamentales para el desarrollo de esta investigación.

Finalmente, agradezco a mi familia por su apoyo incondicional, ya que sin ellos no habría sido podido culminar este proyecto.

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico especialmente a DIOS, por todas sus bendiciones, a mi MADRE quien con amor, paciencia y sabiduría supo guiarme e inculcarme sólidos valores; y a mis HIJOS, que han sido mi mayor inspiración de vida. Ellos supieron comprender aquellos momentos en los que tuve que privarlos de mi compañía. Sin su apoyo incondicional, este logro no habría sido posible, pues fueron el impulso que me motivo a seguir adelante.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ec. Pico Versoza Lucía, Mgs.
DIRECTORA DE CARRERA

f. _____

Ec. Coello Cazar, David, Mgs.
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

Ing. Reyes de Luca, María Antonieta, Mgs.
OPONENTE

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción	2
Justificación de la Investigación	3
Objetivo General:	4
Capítulo 1: Definición del problema.....	6
Antecedentes	6
Planteamiento del problema.....	9
Importancia del Estudio	10
Capítulo 2: Marco Teórico.....	12
Abordaje de Teorías y Estudios Previos.	12
Vulnerabilidad ante cortes logísticos	13
Casos internacionales relevantes.....	13
El caso de las Islas Maldivas	13
Cadena de suministro Guayaquil–Galápagos	14
Costos financieros del transporte marítimo	15
Desabastecimiento reciente en Galápagos	15
Lecciones de la literatura	15
Fortalecer la producción local.....	15
Rutas logísticas confiables	15
Costos logísticos y el precio final	15
Dimensión social y ambiental.....	15
¿Qué es la canasta básica?	16

Importancia del abastecimiento de la canasta básica para la seguridad alimentaria y bienestar social.....	17
La canasta básica como herramienta económica	18
Inflación	18
Remuneración mínima	18
Pobreza y vulnerabilidad.....	18
Seguridad alimentaria	18
Costos de transporte elevados	19
Frecuencia de entrega reducida.....	19
Vulnerabilidad ante interrupciones	19
Producción local limitada	19
Productos más afectados	19
Incidencia de la logística en los precios.....	19
Situaciones de desabastecimiento	20
Contexto insular: particularidades de San Cristóbal / Galápagos	20
Geografía y logística	22
Abastecimiento de productos: cadena logística y factores influyentes.....	24
Costos y bienestar familiar.....	26
Políticas y desafíos ambientales.....	27
Gestión sustentable en el abastecimiento de productos	29
Transporte, infraestructura y costes logísticos en ámbitos insulares	33
Marco conceptual.....	38
Marco legal	40

Capítulo 3: Diseño Metodológico	47
Tipo de investigación	47
Enfoque de la investigación	47
Diseño de la investigación	48
Alcance de la investigación	48
Población y muestra	49
Instrumentos de recolección de datos	50
Técnicas de análisis de datos	51
Capítulo 4: Análisis de resultados.....	52
Resultados obtenidos en las encuestas	52
Desarrollo del Focus Group sobre el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal.....	66
Capítulo 5: Propuesta de mejoramiento	71
Objetivos de la propuesta.....	71
Estrategias de implementación	72
Limitaciones del Estudio.....	77
Conclusiones y Recomendaciones	79
Conclusiones	79
Recomendaciones	80
REFERENCIAS.....	82
ANEXOS	91

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Considera que la llegada de productos de la canasta básica a San Cristóbal ocurre con una frecuencia adecuada durante el año</i>	52
Tabla 3 <i>Los tiempos de transporte desde el continente se cumplen de manera regular y previsible</i>	53
Tabla 4 <i>La coordinación entre autoridades locales y proveedores externos contribuye a un abastecimiento oportuno</i>	54
Tabla 5 <i>Las regulaciones ambientales y de bioseguridad se aplican de manera eficiente sin generar retrasos excesivos en la carga.....</i>	55
Tabla 6 <i>La infraestructura logística disponible (puerto, bodegas, transporte interno) resulta suficiente para manejar la demanda actual</i>	56
Tabla 7 <i>Los procesos de control y revisión de productos (inspecciones, permisos, documentos) están bien organizados</i>	57
Tabla 8 <i>Las políticas relacionadas con subsidios y transporte ayudan a mantener estable el sistema de abastecimiento.....</i>	58
Tabla 9 <i>En los últimos meses he podido encontrar con facilidad los productos de la canasta básica que necesito para mi hogar.....</i>	59
Tabla 10 <i>He notado incrementos de precio en productos básicos que afectan de manera importante mi economía familiar.....</i>	60
Tabla 11 <i>El desabastecimiento o la poca variedad de productos ha impactado la alimentación habitual de mi familia</i>	61
Tabla 12 <i>Las dificultades de abastecimiento generan preocupación o incertidumbre en mi vida diaria</i>	62
Tabla 13 <i>Considero que la situación de abastecimiento afecta negativamente la percepción que tienen los turistas sobre la isla</i>	63
Tabla 14 <i>A pesar de los problemas de suministro, he logrado mantener un nivel aceptable de bienestar en mi hogar.....</i>	64

Tabla 15 <i>En general, estoy satisfecho con la forma en que se garantiza el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal.....</i>	65
Tabla 16 <i>Pregunta 1: ¿Cómo describiría su experiencia cotidiana respecto a la llegada y disponibilidad de productos de la canasta básica en la isla?</i>	67
Tabla 17 <i>Pregunta 2: Desde su percepción, ¿cuáles son las principales causas de los problemas de abastecimiento en San Cristóbal?.....</i>	67
Tabla 18 <i>Pregunta 3: ¿De qué manera considera que estos problemas afectan su economía y su vida cotidiana?.....</i>	68
Tabla 19 <i>Pregunta 4: ¿Considera que el sistema actual de abastecimiento responde adecuadamente a las necesidades de la población local y del turismo?</i>	68
Tabla 20 <i>Pregunta 5: Desde su percepción, ¿qué acciones deberían priorizarse para mejorar el proceso de abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal?</i>	69

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 <i>Árbol del problema</i>	10
Figura 2 <i>Considera que la llegada de productos de la canasta básica a San Cristóbal ocurre con una frecuencia adecuada durante el año</i>	53
Figura 3 <i>Los tiempos de transporte desde el continente se cumplen de manera regular y previsible</i>	54
Figura 4 <i>La coordinación entre autoridades locales y proveedores externos contribuye a un abastecimiento oportuno</i>	55
Figura 5 <i>Las regulaciones ambientales y de bioseguridad se aplican de manera eficiente sin generar retrasos excesivos en la carga</i>	56
Figura 6 <i>La infraestructura logística disponible (puerto, bodegas, transporte interno) resulta suficiente para manejar la demanda actual</i>	57
Figura 7 <i>Los procesos de control y revisión de productos (inspecciones, permisos, documentos) están bien organizados</i>	58
Figura 8 <i>Las políticas relacionadas con subsidios y transporte ayudan a mantener estable el sistema de abastecimiento</i>	59
Figura 9 <i>En los últimos meses he podido encontrar con facilidad los productos de la canasta básica que necesito para mi hogar</i>	60
Figura 10 <i>He notado incrementos de precio en productos básicos que afectan de manera importante mi economía familiar</i>	61
Figura 11 <i>El desabastecimiento o la poca variedad de productos ha impactado la alimentación habitual de mi familia</i>	62
Figura 12 <i>Las dificultades de abastecimiento generan preocupación o incertidumbre en mi vida diaria</i>	63
Figura 13 <i>Considero que la situación de abastecimiento afecta negativamente la percepción que tienen los turistas sobre la isla</i>	64

Figura 14 *A pesar de los problemas de suministro, he logrado mantener un nivel aceptable de bienestar en mi hogar* 65

Figura 15 *En general, estoy satisfecho con la forma en que se garantiza el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal*..... 66

RESUMEN

La investigación examina el funcionamiento del sistema de provisión de los productos que integran la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos, durante el año 2025, con el fin de reconocer los factores que condicionan su eficiencia, estabilidad y sostenibilidad en un entorno geográficamente aislado y sujeto a regulaciones ambientales estrictas. El estudio adopta un enfoque descriptivo con análisis documental y empírico, sustentado en un diseño no experimental y transversal, que integra la revisión de fuentes normativas y teóricas, la aplicación de encuestas a actores del proceso de abastecimiento y entrevistas semiestructuradas para la interpretación de dinámicas logísticas, económicas y sociales. Los hallazgos señalan que la estructura del sistema se caracteriza por una marcada dependencia del transporte marítimo y aéreo, costos operativos elevados, baja capacidad de producción local y limitaciones en los mecanismos de coordinación institucional, condiciones que incrementan la exposición del territorio a escenarios de desabastecimiento y a variaciones en los precios de los bienes esenciales. En conclusión, se establece que la adopción de lineamientos de gestión sostenible, junto con la optimización de los flujos logísticos y el fortalecimiento de las capacidades productivas locales, resulta determinante para consolidar un modelo de abastecimiento más resiliente y socialmente equitativo en el contexto insular.

Palabras clave: *Abastecimiento, canasta básica, logística insular, sostenibilidad, seguridad alimentaria, coordinación institucional, Galápagos.*

ABSTRACT

This study examines the functioning of the basic goods supply system on San Cristóbal Island, Galápagos, during 2025, with the aim of identifying the factors that shape its efficiency, stability, and long-term sustainability within a geographically isolated and environmentally regulated context. The research follows a descriptive, non-experimental, cross-sectional design, combining documentary analysis with empirical methods, including surveys of key actors in the supply chain and semi-structured interviews to interpret logistical, economic, and social dynamics. The findings indicate that the system is characterized by a strong reliance on maritime and air transport, high operating costs, limited local production capacity, and constraints in institutional coordination, which increase the territory's exposure to supply disruptions and price fluctuations of essential goods. It is concluded that the adoption of sustainable management guidelines, together with the optimization of logistical flows and the strengthening of local productive capacities, is critical to building a more resilient and socially equitable supply model in an insular setting.

Keywords: *Supply, basic goods basket, insular logistics, sustainability, food security, institutional coordination, Galápagos.*

Introducción

El abastecimiento de productos de la canasta básica constituye uno de los pilares fundamentales para garantizar la seguridad alimentaria y el bienestar social de una población. En el caso de la provincia de Galápagos, y específicamente de la Isla San Cristóbal, este proceso se enfrenta a condiciones singulares derivadas de su aislamiento geográfico, su fragilidad ambiental y su dependencia casi total del transporte marítimo y aéreo desde el territorio continental ecuatoriano. Dichas condiciones generan que el estudio del abastecimiento en este territorio sea de interés prioritario que incide en la calidad de vida de sus habitantes, el desarrollo económico y la sostenibilidad del ecosistema insular (Ecuavisa, 2024).

San Cristóbal, está ubicada a más de 1.000 km de la costa continental del Ecuador, por lo tanto, su vida socioeconómica depende del flujo de alimentos y bienes básicos que provienen principalmente de Guayaquil. Esto es importante para la cotidianidad en la población insular; el crecimiento demográfico y turístico, siendo la principal actividad económica, que genera una demanda de bienes de primera necesidad y genera una dependencia del sistema externo de transporte. Es por ello que los factores como: clima, restricciones portuarias, fluctuaciones en los costos del combustible o los contratiempos operativos en las navieras generan retrasos en la cadena de suministros, incidiendo en la disponibilidad y el acceso a recursos de primera necesidad para las personas.

Es así que bajo este enfoque el abastecimiento de los productos que son parte de la canasta básica en la Isla San Cristóbal a lo largo del año 2025, estableció como meta construir una visión analítica sobre los factores económicos, logísticos y sociales que influyen en la accesibilidad por parte de los habitantes de la localidad. Siendo así el objetivo de la investigación identificar a los actores en la cadena de suministro, rutas de transporte implementadas, restricciones operativas vigentes y áreas en las que se puede intervenir para que pueda solidificar un sistema óptimo y sostenible. Es por ello que este proceso es crucial para asegurar el acceso de la población como para fomentar un desarrollo armónico que satisfaga las necesidades conservando el entorno natural del archipiélago.

El Capítulo I se desarrolla la formulación del problema, proporcionado una perspectiva general que define el contexto y extensión de la investigación. El capítulo II abarca el desarrollo del marco teórico, incorporando los enfoques predominantes y antecedentes teóricos que estén vinculados con las variables de la investigación. El capítulo III está conformando por la metodología, donde detalla el diseño, tipo de investigación, enfoque, técnica e instrumentos y la población/ muestra para llegar a los análisis de resultados. En el capítulo IV se describe los resultados obtenidos por medio de los instrumentos de recolección de datos. Finalmente, el

Capítulo V formula la propuesta de mejora, orientada a fortalecer el sistema de abastecimiento conforme a los hallazgos del estudio.

Justificación de la Investigación

En este contexto, resulta fundamental analizar los desafíos asociados al sistema de abastecimiento en la Isla San Cristóbal. En territorios insulares como Galápagos, donde las condiciones geográficas imponen restricciones significativas a los procesos logísticos y productivos, la disponibilidad continua de bienes básicos constituye un componente esencial para la seguridad alimentaria y el bienestar social. La fuerte dependencia del territorio con respecto al continente genera que cualquier cambio en los flujos marítimos o aéreos se refleje inmediatamente en la economía local y en el nivel de la vida de sus habitantes.

El aislamiento de la Isla y las rigurosas regulaciones ambientales también contribuyen. Restringir la entrada de agua, lo cual es necesario para preservar el ecosistema único de Galápagos, eleva los costos y transforma la logística en un auténtico dolor de cabeza. Por supuesto que las protecciones son necesarias, debido a que a nadie le gustaría dañar la biodiversidad del archipiélago. Sin embargo, ello dificulta la vida de los habitantes. Por ende, para entender los problemas de abastecimiento en San Cristóbal se requiere una perspectiva más extensa, por ejemplo: como balancear las demandas de la población con la protección del medio ambiente. La única forma de progresar hacia un crecimiento auténtico y sostenible asegurando que las personas cuenten con lo que necesitan sin poner en peligro la Isla es encontrar un equilibrio.

En el aspecto social, es simple: los bienes básicos mantienen la vida cotidiana en marcha. Cuando escasean, las familias, especialmente las que más lo necesitan, son las primeras en sufrirlo. La escasez de alimentos, combustible o artículos esenciales no solo genera incomodidad, sino que profundiza la desigualdad, genera preocupación por la seguridad alimentaria e incluso puede generar tensión local o ralentizar el progreso. Por eso, este estudio intenta comprender a fondo las causas de los problemas de suministro: la gran dependencia del transporte marítimo, la insuficiente producción local, la costosa logística y la deficiente planificación de la cadena de suministro. Todo está conectado, y comprenderlo es clave para mejorar la vida en la isla.

En el terreno económico, esta investigación busca soluciones reales y estrategias sostenibles para fortalecer el abastecimiento en la isla. La idea es clara: diversificar las fuentes de suministro, impulsar la producción agroecológica local, hacer más eficientes los procesos logísticos y promover políticas públicas que mantengan precios justos y un mercado estable. El alcance de estas acciones no se limita a la población residente, ya que el sector turístico,

principal dinamizador de la economía local, también se ve directamente favorecido según lo expresa el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe [CAF] (2024), en una nota de prensa. La optimización del sistema de abastecimiento contribuye a preservar la competitividad del destino y a garantizar que los visitantes dispongan de una oferta continua y adecuada de bienes y servicios con estándares de calidad. Los hallazgos de esta investigación tienen relevancia específica en el contexto de gestión pública ya que proporciona a las autoridades un soporte analítico que puede ser la base para la formulación de políticas, programas orientados al desarrollo territorial en el archipiélago de Galápagos.

La administración pública también se beneficia de este estudio. Los hallazgos proporcionan a las autoridades un fundamento firme para establecer políticas y programas de desarrollo territorial en Galápagos. Entidades como el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) y el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos tienen la posibilidad de emplear esta información con el fin de organizar con mayor eficacia cómo se distribuyen los recursos, regular los precios y fomentar la participación de la comunidad en la cadena de abastecimiento (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos [INEC], 2025).

En el campo académico, el estudio es una contribución de conocimiento, una descripción y análisis comprensivo sobre un tema poco explorado en Ecuador: cómo operan la logística y el acceso a bienes esenciales en islas. La investigación centrada en la isla San Cristobal, contribuye al acervo científico de las dinámicas sociales y económicas de territorios aislados, estableciendo un marco referencial para debatir y adaptarse a estrategias de suministro que sean sostenibles y puedan desenvolverse en territorios análogos.

Es así que el estudio trasciende el reconocimiento de las limitaciones existentes para sugerir alternativas factibles y sostenibles que optimicen la disponibilidad de bienes esenciales, fortificando la seguridad alimenticia y perfeccionando las condiciones de vida de la población y de turistas.

Objetivo General:

Analizar los problemas de abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos, para el año 2026; identificar las causas principales y proponer estrategias que aseguren un suministro eficiente y sostenible, tanto para la población local como para el turismo.

Objetivos Específicos:

- Identificar y analizar el problema principal, reuniendo información relevante que sirva de base para el desarrollo y justificación de esta investigación.

- Recopilar y examinar el marco teórico, conceptual y legal relacionado con el abastecimiento de productos básicos en San Cristóbal, considerando los factores logísticos, económicos, sociales y ambientales que influyen en el proceso.
- Diseñar y organizar la metodología, definiendo claramente los procedimientos, técnicas e instrumentos para hacer un análisis completo del sistema de abastecimiento en la isla.
- Implementar las técnicas e instrumentos metodológicos establecidos, con el propósito de detectar los factores que inciden en el abastecimiento, valorar los efectos del desabastecimiento sobre la economía local y la calidad de vida de los habitantes y visitantes, así como examinar el papel de la infraestructura logística y de las políticas locales dentro de la cadena de suministro.
- Elaborar una propuesta de mejora sustentada en principios de gestión sostenible, orientada a optimizar el sistema de abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos, y garantizar su sostenibilidad a mediano y largo plazo.

Línea de investigación a la que pertenece el tema

Desarrollo y crecimiento económico / Organización industrial y políticas gubernamentales

Capítulo 1: Definición del problema

Antecedentes

San Cristóbal, una de las islas habitadas más importantes de Galápagos, vive con el reto constante de conseguir productos básicos. No es fácil. Está a más de mil kilómetros del continente ecuatoriano, así que todo llega por barco o avión. Eso la hace dependiente, y bastante vulnerable, cuando cambian los precios del transporte, el clima se pone complicado, o entran en juego nuevas reglas ambientales para cuidar su frágil ecosistema (Ecuavisa, 2024)

El tema del abastecimiento en San Cristóbal no es solo de distancia. Hay leyes y normas ambientales muy estrictas, que limitan lo que puede entrar desde el continente. La idea es proteger la biodiversidad única del archipiélago y evitar la llegada de especies invasoras o contaminantes que puedan dañar los ecosistemas locales, INEC (2022). Sin embargo, tanto control tiene sus efectos: los productos demoran más en llegar, los costos suben, y al final, las familias terminan pagando mucho más que en el continente. Esta situación impacta de manera significativa en la economía de la población residente.

La evidencia empírica reciente respalda esta problemática. Diversos reportes han puesto de manifiesto la vulnerabilidad del sistema de abastecimiento en el territorio insular. En el año 2023 se vivió un momento crítico de escasez de productos básicos como arroz, granos, tubérculos y gas doméstico, lo cual alarmó a la población y a los gobiernos locales (Cero Latitud, 2023). Estos ejemplos demuestran que se necesita un sistema de suministro más eficiente, sostenible y en línea con la realidad insular. Se necesita mayor planificación, mezclando importaciones responsables con producción local, sobre todo agrícola y agroecológica, para no depender en gran medida del exterior.

Frente a estos retos, distintas entidades nacionales e internacionales han implementado acciones para fortalecer el sistema de suministro; es así el Banco de Desarrollo del América Latina y el Caribe (CAF), en conjunto con el Gobierno de Ecuador, promueven la formulación de una hoja de ruta para una logística integral sostenible y segura en Galápagos (HfR-LISS), siendo este un instrumento para planificar y modernizar los procesos logísticos en la región insular.

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos en 2025 inicio con la actualización del índice de precios al consumidor, enfocándose en el territorio de las Islas Galápagos, aplicando una proyección del año 2025. Esto va a proporcionar estadísticas mejoradas sobre cuánto cuesta la canasta básica y cuán accesible es en la isla San Cristóbal y el resto del archipiélago.

En este contexto, evaluar el abastecimiento de bienes básicos en San Cristóbal para 2025 es fundamental. El estudio va a permitir conocer quiénes son los actores principales, como

fluyen los productos, qué barreras enfrentan y qué oportunidades existen para hacer el sistema más equitativo, sostenible y resiliente ante los desafíos sociales, económicos y ambientales específicos de la Isla.

El suministro de productos básicos para San Cristóbal, es desarrollado por medio un modelo marítimo-aéreo. El transporte marítimo comprende el mayor porcentaje de carga que es consolidada en puertos como Guayaquil, mientras que el transporte aéreo cumple un rol importante en casos y perecibles prioritarios. Es por ello que el Ministerio de Infraestructura y Transporte difunde estrategias de coordinación con personal de logística que se encarga de priorizar la carga, regulando las actividades operativas y garantizando que el flujo sea permanente (Ministerio de Infraestructura y Transporte [MIT], 2024).

Basándose en la normativa operativa, el transporte marítimo de mercancías con destino el archipiélago es coordinado a través de un cronograma que la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) difunde a los encargados de logística, cuyo cumplimiento es obligatorio (Ministerio de Infraestructura y Transporte [MIT], 2024).

La frecuencia diaria no está preestablecida, por ello operan en rutas que están preestablecidas que tiene variaciones según el clima y las condiciones operativas. En un cronograma oficial del MTOP, se advierte que el zarpe puede oscilar ± 1 día y que la recepción de perecibles se realiza solo “1 día antes del zarpe”, demostrando planificación por ventanas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTOP], 2022).

En tiempos en que el MIT precisó o modificó rutas, 5 barcos autorizados mantienen el aprovisionamiento de bienes de primera necesidad, por ejemplo: ruta para junio-agosto en el boletín. (Ministerio de Infraestructura y Transporte [MIT], 2025).

En la actualidad, la provisión de bienes esenciales a la isla San Cristóbal se lleva a cabo a través de un esquema logístico, en que sobresale el transporte marítimo y se complementa con el aéreo. Ya que el océano es una arteria primordial para el suministro de productos, ya que este permite la navegación desde el continente, específicamente desde Guayaquil con destinos las islas Galápagos. La carga es organizada y embodegada en las instalaciones del muelle Municipal Caraguay y los terminales privados autorizados para la logística de abastecimiento insular, así como en centros de consolidación como es STOREOCEAN, es aquí donde se agrupan los alimentos, bienes de primera necesidad y otros productos antes de su despacho. Este procedimiento se lleva a cabo bajo la supervisión y supervisión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), ahora conocido como MIT, entidad responsable de establecer rutas, especificaciones técnicas y criterios de prioridad de carga hacia el archipiélago

para asegurar la continuidad del suministro (Ministerio de Infraestructura y Transporte [MIT], 2025).

El transporte aéreo desempeña un rol clave en la cadena de suministro, principalmente en la movilización de alimentos frescos, productos perecederos y cargas prioritarias que requieren un tiempo de entrega reducido debido a las limitaciones inherentes al transporte marítimo. Varios comunicados oficiales indican el envío de cantidades notables de productos a Galápagos por medio de operaciones aéreas organizadas con la Fuerza Aérea de Ecuador, cuya programación se adapta en función de la demanda y situaciones imprevistas como escasez, emergencias operativas o aumentos estacionales del consumo relacionados con el turismo. Paralelamente, operan servicios privados de vuelos de carga (“cargo flight”) según lo estipulado por el MIT (2024), que permiten el envío directo de mercadería desde el continente hacia los aeropuertos de Galápagos, reforzando así la seguridad alimentaria de la población local.

Con respecto a las entidades involucradas en el transporte y la logística, el sistema de suministro marítimo se fundamenta en armadores y operadores navieros que se encuentran dentro del esquema autorizado por el Estado. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2025) ha establecido que la implicación de entidades como Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANNAVE), junto con los procedimientos de incorporación o sustitución de navíos en los cronogramas oficiales, están condicionados por el cumplimiento de las normativas técnicas y la obtención del permiso de operación insular, concedido por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG). Estas normativas tienen como propósito asegurar que las embarcaciones sean capaces de operar en un ecosistema delicado y bajo un sistema logístico de control riguroso.

Además, el proceso de suministro abarca a los intermediarios y a los operadores logísticos, quienes facilitan la administración de los envíos entre los comerciantes de Galápagos y los proveedores del continente. Estas entidades corporativas tienen la obligación de coordinar la consolidación de mercancías, asegurar el cumplimiento de los requisitos documentales, llevar a cabo controles de bioseguridad y contratar el medio de transporte más adecuado, ya sea aéreo o marítimo. Aunque estos operadores no reemplazan a los armadores que tienen autorización oficial, tienen un papel importante en la implementación práctica del sistema, sobre todo para proveedores medianos y pequeños. Una muestra de esta clase de intermediación logística se puede ver en las compañías que brindan servicios completos de transporte entre Guayaquil y Galápagos (CCBGalapagos, 2025).

Cuando llegan a Puerto Baquerizo Moreno en la isla San Cristóbal, el procedimiento sigue el patrón: desembarque – inspección o control (bioseguridad) – transporte a almacenes/centros de recolección de comerciantes – distribución (última milla) hacia hoteles, mercados, restaurantes y tiendas, incluyendo al sector turístico. La forma exacta (con o sin contenedorización, bodegas refrigeradas, tiempos de permanencia en muelle) depende de la infraestructura portuaria y del esquema operativo vigente; estudios técnicos recientes sobre infraestructura portuaria señalan que el sistema actual puede operar con modelos tipo “ruta” y proponen esquemas con “puerto concentrador” y redistribución en embarcaciones menores hacia islas, lo cual refleja justamente el tramo final de distribución interna/interinsular (Chávez, 2024).

Planteamiento del problema.

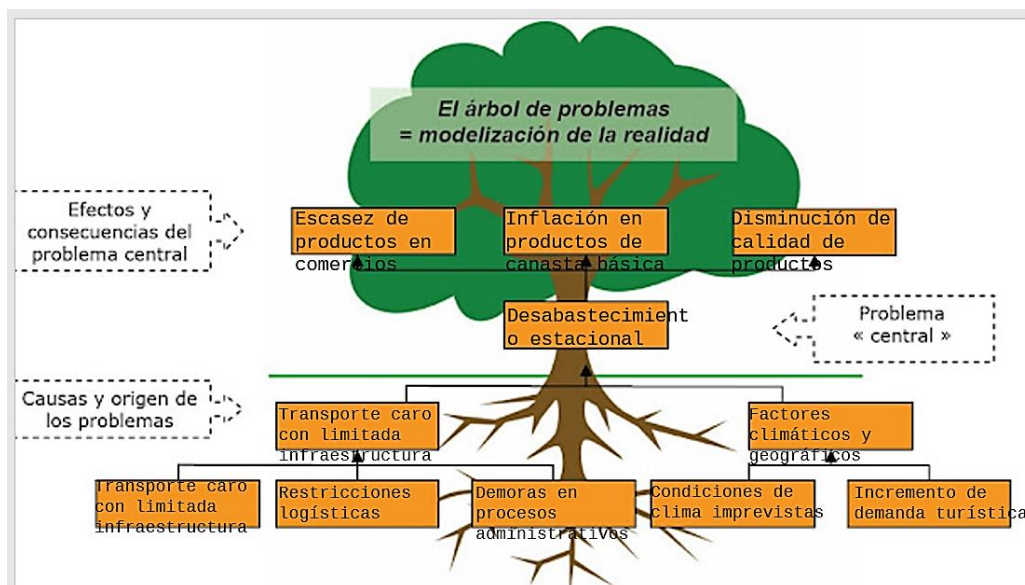
Todos conocen a Galápagos por su biodiversidad y su fama como destino turístico. Pero vivir en San Cristóbal implica enfrentar desafíos serios para conseguir lo básico. El aislamiento y la condición insular complican todo, y la situación se agrava por varios factores:

- La isla depende totalmente del transporte marítimo y aéreo, lo que trae retrasos y precios altos (Romero, 2024).
- Falta infraestructura logística adecuada, así que almacenar y distribuir alimentos — perecibles o no— se vuelve complicado (Al Aziz y otros, 2025).
- El transporte puede verse interrumpido por eventos extremos como el cambio climático, lo que puede dejar a la isla sin productos básicos (Yun & Ülkü, 2023).
- La demanda en las temporadas altas de turismo fluctúa abruptamente, lo que ejerce más presión sobre los recursos de la isla (Naranjo & Martínez, 2022).

Los efectos de estos elementos son un abastecimiento insuficiente y reiterado de productos básicos como hortalizas, frutas, azúcar, aceite y arroz, lo cual afecta tanto a los turistas como a los habitantes. Este problema no solo reduce la calidad de vida de los habitantes, sino que también podría impactar negativamente en la percepción turística de la isla, poniendo en riesgo una de sus principales fuentes de ingresos.

Figura 1

Árbol del problema



Importancia del Estudio

Relevancia económica: La disponibilidad de productos básicos a precios razonables es crucial para mantener la estabilidad económica de la isla y para proteger el poder adquisitivo de sus habitantes, según lo indicado por Rivera y Rodríguez en un estudio de turismo y desarrollo comunitario (2022).

Cuando los turistas sienten que los productos escasean o cuestan demasiado, su experiencia empeora, y eso afecta la imagen de Galápagos, que depende mucho de ellos económicamente. Tener un buen sistema de abastecimiento ayuda a que los visitantes se lleven una buena impresión y la reputación de la isla siga fuerte (Lucero & Mera, 2024).

La seguridad alimentaria siempre es un reto en las islas. Es difícil producir localmente muchos productos básicos, así que hace falta buscar soluciones inteligentes. Este estudio ayuda a tomar mejores decisiones y asegura que la gente siga teniendo acceso a los alimentos que necesita día a día (Food and Agriculture Organization [FAO], 2018).

Esta investigación aborda cómo se abastecen los bienes de primera necesidad en San Cristóbal, una de las islas más pobladas del archipiélago, en el año 2025. Por la situación geográfica y las leyes ecológicas, todo fabricado en la isla es inviable. Es por ello que, todos los productos de primera necesidad arriban vía marítima desde el puerto de Guayaquil. Ese es el principal canal por donde ingresan alimentos frescos y también productos de larga duración.

El estudio se centra en los alimentos que más consumen las personas y que son vitales para su día a día como arroz, azúcar, aceite comestible, harina o pan, leche y sus derivados, frutas, verduras y carnes. Se seleccionaron dichos productos porque son los que más influyen en el costo de vida y la seguridad alimentaria.

La investigación va a analizar todo lo que influye en el suministro analizando la frecuencia de llegada de los productos, cuanta carga pueden traer los barcos, cuanto cuesta el transporte, las pérdidas por demoras o manipulaciones incorrectas y como varían los precios. Así buscamos entender los problemas logísticos y económicos que ponen en riesgo el suministro estable durante 2025.

Entonces, la pregunta central es: ¿Cómo afecta el sistema de transporte marítimo la llegada y disponibilidad de los productos básicos en San Cristóbal durante 2025, considerando los desafíos logísticos, económicos y de conservación de los alimentos?

Capítulo 2: Marco Teórico

Abordaje de Teorías y Estudios Previos.

Investigar cómo llegan los alimentos y productos básicos a islas remotas no es nada nuevo. Hay muchos trabajos que hablan de lo complicado que resulta abastecer estos lugares, sobre todo por los líos logísticos, económicos y sociales. Las islas, en especial las más alejadas de los grandes centros de producción y comercio, se topan con problemas serios: conseguir productos puede ser un dolor de cabeza, la variedad y calidad suelen dejar que desear, y los precios suben.

Esto termina afectando la seguridad alimentaria, la nutrición de quienes viven ahí y hasta la salud del entorno natural. Si miramos el caso de la isla San Cristóbal o de todo el archipiélago de Galápagos, el panorama se complica todavía más. No solo son Patrimonio Natural de la Humanidad, sino que también tienen reglas ambientales muy estrictas, ecosistemas frágiles y dependen casi por completo del continente ecuatoriano para abastecerse. Por eso, aquí va una revisión de teorías y estudios, tanto internacionales como nacionales, que ayudan a entender qué está en juego.

Retos estructurales en islas: el panorama general

La mayoría de los expertos coinciden: los territorios insulares tienen limitaciones estructurales que afectan directamente cómo se abastecen. Algunos de los problemas más marcados son la dependencia de importaciones, el costo elevado del transporte, rutas marítimas y aéreas poco frecuentes o irregulares, falta de economías de escala y mucha vulnerabilidad frente a cualquier corte externo en la logística. Para la *Food and Agriculture Organization* [FAO] (2018), todo esto vuelve el sistema muy frágil ante cambios en el comercio global, el clima, crisis económicas y variaciones en los precios internacionales.

Dependencia de importaciones y problemas nutricionales

La FAO habla de la “triple carga de la malnutrición”: desnutrición, sobrepeso y falta de micronutrientes. Esto pasa mucho en los pequeños estados insulares, y la razón principal es la dependencia de alimentos importados. La mayoría de estos productos son procesados o ultra procesados, y aunque duran más para soportar los largos viajes, suelen tener bajo valor nutricional (Atzori et al., 2024). Así que el problema no es solo que haya comida, sino qué tipo de comida llega.

Costos operativos y logísticos por las nubes

La falta de economías de escala pesa mucho. En islas pequeñas, la demanda es tan baja que no hay manera de abaratar costos comprando en grandes cantidades, consolidando cargas

o ajustando rutas. Todo esto hace que el precio final suba (Williams & Rodriguez, 2019), y vivir en una isla termina siendo mucho más caro que en el continente.

Un ejemplo claro lo da el artículo “*Logistics in small islands: challenges for sustainable supply chain solutions*”. Ahí explican que mover productos en estos territorios pequeños significa más tiempo de espera, menos envíos, dependencia de muy pocos operadores logísticos y costos altísimos por contenedor o carga aérea (Di Gangi y otros, 2023). Además, estas regiones necesitan planeación logística de fondo, políticas públicas sostenibles y una coordinación entre todos los actores.

Vulnerabilidad ante cortes logísticos

En las islas, los cortes logísticos pueden aparecer de cualquier lado: desastres naturales, problemas políticos en los países proveedores, subidas en el precio del combustible, líos en el transporte marítimo, emergencias sanitarias como el COVID-19 o hasta fallas mecánicas en barcos o aviones. La *Rural Voices* (2025) advierte que, por depender tanto de las importaciones, estas islas pueden quedarse sin productos en solo unos días si ocurre alguna crisis. Por eso se consideran territorios con una vulnerabilidad sistémica muy alta.

Casos internacionales relevantes

Los estudios hechos en diferentes partes del mundo ayudan a ver con claridad los problemas comunes de las islas y permiten sacar ideas que pueden funcionar en otros contextos insulares.

El caso de las Islas Maldivas

Las Maldivas se consideran uno de los ejemplos más representativos respecto a la dependencia de importaciones. Según *Rural Voices* (2025) más del 90 % de los alimentos consumidos en el país son importados debido a la escasa disponibilidad de tierras cultivables, la insularidad extrema y la dispersión geográfica del territorio en cientos de islas habitadas. Esto ha provocado que los precios de los productos básicos sean altamente volátiles y que el país sea extremadamente vulnerable a cambios en los mercados globales.

El aumento del nivel del mar y la salinidad de los suelos han complicado aún más la seguridad alimentaria en Maldivas. Cultivar se vuelve más difícil cada año (ONU, 2025). La ONU dice que la resiliencia del país depende de tres cosas clave: primero, impulsar la producción local, sobre todo usando agricultura hidropónica, acuaponía y pesca sostenible. Segundo, mejorar la infraestructura logística, eso incluye puertos, centros de acopio y tecnología para conservar alimentos mejor. Y en tercer lugar, diversificar los sistemas de suministro, con el objetivo de encontrar proveedores alternativos y establecer acuerdos comerciales más sólidos.

El Caribe insular afronta desafíos similares. La CEPAL (2025), sostiene que islas como Jamaica, Barbados y Santa Lucía tienen rutas marítimas poco fiables, producen escaso volumen a nivel local y poseen una dependencia excesiva de determinados países proveedores. Además, dejan que se pierda gran cantidad de comida debido a la falta de infraestructura refrigerada, lo que incrementa los precios y priva a las familias más vulnerables del acceso a alimentos esenciales.

En las islas del Pacífico Sur, como Tuvalu y Kiribati, la disponibilidad de transporte es aún más limitada, dado que hay barcos que tardan semanas en arribar, alimentarse de comida fresca es casi imposible (Connell, 2015). Esto tiene un impacto negativo en la salud pública, lo que agrava el problema de la falta de seguridad alimentaria y empeora la malnutrición. Lo mencionado ayuda a entender lo que sucede en Ecuador, referente a Galápagos y su sistema de abastecimiento.

Cuando miramos la situación en Galápagos, encontramos varios estudios que analizan cómo se producen, distribuyen y consumen los alimentos allí. Estos trabajos muestran lo complejo que es el panorama y sirven como base para investigaciones actuales.

Uno de los aportes más importantes viene de Gloria María Ayala Salvador (2015), quien en su estudio sobre el sistema de producción y abastecimiento de alimentos en Galápagos apunta tres problemas principales: primero, la producción local es débil por culpa de las limitaciones ambientales, la falta de mano de obra, las plagas, el clima variable y la poca infraestructura agrícola. Segundo, las islas dependen casi por completo del continente, lo que hace que los precios suban y aumente la huella ecológica del abastecimiento. Y tercero, el sistema es tan vulnerable que cualquier problema externo, un retraso en el transporte, cambios en los precios del combustible o falta de barcos, puede dejar a la población sin productos frescos casi de inmediato.

Sobre el costo de la canasta básica, Zamora y Arteaga (2023) muestran que en Galápagos puede costar entre un 40% y un 60% más que en el continente. Esto se debe a los costos logísticos, tasas arancelarias internas, sobrepagos por riesgo y poca competencia entre proveedores. Las autoras concluyen que estos altos precios hacen que las familias no puedan ahorrar y tengan menos acceso a alimentos saludables.

Cadena de suministro Guayaquil–Galápagos

El estudio de Bermúdez et al. (2023) Análisis de la Cadena de Suministro y Control de Inventario en una Productora de Embutidos en Guayaquil, Guayas. Allí se identifican factores clave como:

Costos financieros del transporte marítimo

Manejar la logística del transporte marítimo no es sencillo. Los autores lo dejan claro: las reglas ambientales cada vez son más estrictas, los barcos no tienen espacio de sobra y los controles en los puertos pueden ser lentos y complicados. Todo esto suma obstáculos y eleva los costos.

Desabastecimiento reciente en Galápagos

No es raro encontrar noticias que hablan de cómo Galápagos estuvo, por momentos, al borde del desabastecimiento. El Universo (2025) contaba que la población necesitaba unas 9.000 toneladas de alimentos, pero solo llegaron 3.600. La preocupación creció rápido entre la gente, los comerciantes y las autoridades. Este episodio dejó en evidencia lo frágil que es el sistema de abastecimiento y lo urgente que resulta repensar la logística y la producción local.

Lecciones de la literatura

Al revisar estudios nacionales e internacionales, surgen varias ideas clave para entender cómo abastecer territorios insulares como San Cristóbal, en Galápagos.

Fortalecer la producción local

Depender tanto de las importaciones no ayuda a la seguridad alimentaria. Los expertos proponen impulsar modelos de agricultura sostenible, técnicas inteligentes frente al clima, sistemas hidropónicos, acuaponía y una pesca artesanal más fuerte (The Food Tech, 2024) Todo esto ayuda a reducir la vulnerabilidad.

Rutas logísticas confiables

No hay mucho misterio aquí: la frecuencia y disponibilidad de barcos y aviones lo es todo. Cuando las rutas fallan o son irregulares, suben los precios, se pierden alimentos perecibles y la escasez aparece más rápido de lo que uno piensa (Di Gangi y otros, 2023)

Costos logísticos y el precio final

Transportar mercancía por mar, mantenerla refrigerada, manipularla con cuidado y cumplir con los controles ambientales encarece todo. Al final, casi todo ese costo extra lo paga el consumidor, lo que golpea el bolsillo de las familias (Zamora & Artega, 2023).

Dimensión social y ambiental

Para Ayala (2015), resolver el abastecimiento en islas no solo es cuestión de mover productos. Hace falta un enfoque más amplio, donde la sostenibilidad y la justicia social vayan de la mano. En Galápagos, cuidar el ecosistema es igual de importante que garantizar que la comida llegue a todos.

La revisión de la literatura internacional y nacional evidencia que el abastecimiento de alimentos en territorios insulares enfrenta limitaciones estructurales de carácter logístico,

productivo y económico. La dependencia de las importaciones, los altos costos de transporte, la poca capacidad productiva local y la vulnerabilidad ante fallos en las cadenas de suministro hacen que sea un sistema vulnerable, sobre todo en lugares ecológicamente sensibles como lo es las Islas Galápagos. En este contexto, lo que ocurre en San Cristóbal es parte de un problema global que afecta a muchas islas con características geográficas y económicas similares.

Otras regiones del mundo, como Maldivas, el Caribe o el Pacífico Sur, muestran que se puede mejorar la resiliencia con políticas que diversifiquen el abastecimiento, inviertan en infraestructura y promuevan prácticas agrícolas sostenibles. En el caso de Galápagos, los estudios nacionales insisten en la urgencia de bajar los costos de la canasta básica, fortalecer las cadenas de suministro y avanzar hacia una mayor autosuficiencia alimentaria.

Todo esto apunta a que la solución no está en un solo campo. Hay que juntar logística, economía, nutrición, sostenibilidad ambiental y bienestar social. Solo con una planificación integral y bien coordinada se puede armar un sistema de abastecimiento sólido, justo y sostenible para la gente de San Cristóbal y todo el archipiélago.

¿Qué es la canasta básica?

Cuando hablamos de canasta básica, nos referimos al conjunto de bienes y servicios que una familia necesita para cubrir lo mínimo durante un tiempo determinado (INEC, 2024). Elaborar políticas públicas, examinar la inflación y determinar el salario mínimo depende de este concepto. Muestra la manera en que viven las familias y cuantos recursos pueden consumir. La economía clásica sostiene que es esencial tener una canasta básica apropiada para cuantificar el bienestar social (Preciado-Ramírez y otros, 2023).

Hay dos formas fundamentales de la canasta básica. Por un lado, se encuentra la Canasta Básica Alimentaria (CBA), que incluye únicamente los alimentos requeridos para satisfacer las necesidades nutricionales básicas, de acuerdo con criterios internacionales sobre nutrientes y calorías. Por otro lado, la Canasta Básica Familiar (CBF) va más allá: incluye comida, sí, pero también otros bienes y servicios como ropa, transporte, educación, salud, limpieza y hasta recreación. Todo lo que hace falta para vivir con dignidad, según el INEC en 2024.

Este concepto no siempre fue así. Antes solo miraban la comida, pero a medida que la idea de bienestar creció, también sumaron temas como acceso a la información, salud preventiva y servicios básicos (Preciado-Ramírez y otros, 2023). Ahora, la canasta básica no solo muestra lo que se necesita para sobrevivir, sino también lo mínimo para tener una buena calidad de vida.

Importancia del abastecimiento de la canasta básica para la seguridad alimentaria y bienestar social

La canasta básica es uno de los instrumentos fundamentales para comprender la economía de los hogares, su bienestar, su capacidad adquisitiva y la dinámica de precios de bienes esenciales. En territorios continentales, su estudio es crucial para medir inflación, pobreza y capacidad de consumo; sin embargo, en territorios insulares remotos, como las Islas Galápagos, la canasta básica adquiere un grado aún mayor de relevancia debido a los desafíos logísticos, económicos y sociales asociados al abastecimiento. Este trabajo profundiza en el concepto de canasta básica, su composición en Ecuador, su relación con la seguridad alimentaria y las variaciones de precios en territorios insulares, especialmente en la provincia de Galápagos. Asimismo, se integran teorías y estudios previos que permiten comprender cómo la insularidad afecta el acceso, costo y estabilidad de los productos esenciales.

La canasta básica familiar en Ecuador

En Ecuador, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) se encarga de definir y actualizar la canasta básica familiar. No es algo fijo; la revisan cada cierto tiempo para ajustarla a los cambios en los hábitos de consumo, precios y lo que pasa en el mercado. Hoy, incluye 359 bienes y servicios esenciales (El Diario, 2025), pensados para cubrir las necesidades de un hogar promedio de cuatro personas.

Componentes alimentarios principales

Entre los productos de mayor importancia dentro de la canasta básica alimentaria del país destacan:

- Para Velásquez et al. (2023), el Arroz pilado, blanqueado y pulido: son los alimentos base en la mesa ecuatoriana.
- Azúcar refinada o sin refinar: consumo nacional, Velásquez et al. (2023).
- Aceite vegetal comestible: esencial en la preparación de comidas Velásquez et al. (2023).
- Leche, lácteos y huevos: contribuyen con proteínas de alto valor biológico (El Diario, 2025).
- Carne de pollo, res y cerdo: fuentes proteicas de origen animal Velásquez et al. (2023).
- Tubérculos (papa, camote y yuca): alimentos accesibles y de alto consumo (El Diario, 2025).
- Legumbres secas: como fréjol y lentejas, básicas para la dieta (El Diario, 2025).

- Verduras frescas: cebolla blanca, cebolla colorada, tomate riñón, entre otras (El Diario, 2025).
- Frutas frescas: limón, banano, naranja y piña (La Nación, 2025).

Estos productos son representativos de la alimentación nacional y se seleccionan para permitir el análisis de variación de precios, seguridad alimentaria y evolución del poder adquisitivo.

La canasta básica como herramienta económica

La canasta básica tiene un rol protagónico en la evaluación de:

La canasta básica corresponde a una definición que involucra a los productos y servicios mínimamente necesarios para atender las necesidades de un hogar, inherente a alimento, vivienda, vestimenta, movilización y salud. A continuación, se desglosan algunos de sus componentes más preponderantes.

Inflación

Los precios de los bienes esenciales son fundamentales para calcular la variación mensual y anual del índice de precios al consumidor (IPC). Este indicador permite comprender si la economía atraviesa una etapa inflacionaria o deflacionaria.

Remuneración mínima

La política pública de salarios suele considerar si el ingreso mínimo puede cubrir o no la canasta básica familiar. En Ecuador, tradicionalmente se ha buscado que el salario básico unificado se aproxime al valor de la CBF, aunque en la práctica esto no siempre se logra (El Comercio, 2023).

Pobreza y vulnerabilidad

Los hogares cuyos ingresos no alcanzan a cubrir la CBA o CBF se consideran en situación de pobreza o vulnerabilidad, dado que deben sacrificar consumo o endeudarse para adquirir productos esenciales.

Seguridad alimentaria

Cuando ciertos productos de la CBA no son accesibles, por precio o disponibilidad, la seguridad alimentaria se ve comprometida. Esto se hace más evidente en contextos insulares, donde la disponibilidad depende de factores externos más que del mercado local (CEPAL, 2025).

Abastecimiento isleño y su impacto en la canasta básica

Las características económicas y logísticas de las islas modifican profundamente la forma en que se accede a la canasta básica. En territorios continentales, la oferta depende

principalmente de la producción interna y las importaciones. En cambio, los territorios insulares enfrentan dificultades que alteran su seguridad alimentaria:

Costos de transporte elevados

Vivir en las islas sale caro, sobre todo por el transporte. Todo depende del barco o el avión, y eso complica las cosas: hay poco espacio, reglas ambientales estrictas, controles sanitarios y cuarentenas. A esto súmalo el combustible, que sube y baja de precio a su antojo. Al final, todo ese gasto extra termina en el bolsillo de la gente, y la canasta básica se dispara (Samaniego, 2024).

Frecuencia de entrega reducida

En el continente, los supermercados se llenan todos los días. En las islas no. Aquí los productos llegan solo en ciertas fechas. Si pasa algo y el barco se retrasa, la gente enfrenta escasez, aunque sea por unos días.

Vulnerabilidad ante interrupciones

Las islas son frágiles. Si un barco se daña, si hay huelga o el clima se pone difícil, la población puede quedarse sin productos esenciales por días o incluso semanas (Rural Voices , 2025).

Producción local limitada

Cultivar en Galápagos no es sencillo. El suelo es volcánico, el agua dulce escasea, hay reglas ambientales que cumplir, poca mano de obra y siempre aparecen especies invasoras a complicar las cosas. Todo esto hace que alimentar a la población dependa más del continente que de lo que se produce allí.

La canasta básica en Galápagos: un caso particular del Ecuador

En Galápagos, la canasta básica cuesta mucho más que en el continente. Bermúdez et al. (2023) encontraron que los precios pueden ser entre 40 % y 60 % más altos. Esto pega directo en el ahorro y la vida diaria de las familias.

Productos más afectados

Los alimentos perecibles llevan la peor parte: lácteos, carnes, vegetales frescos y frutas que no se producen en la isla suelen tener los precios más altos y cambian más de un mes a otro.

Incidencia de la logística en los precios

Traer productos desde Guayaquil o Manta hasta Galápagos no es cosa fácil. Hay que empacar bien, gestionar permisos, llevar todo al puerto, embarcar en barcos de carga, pasar inspecciones ambientales, moverlo en la isla y, muchas veces, mantenerlo refrigerado. Cada paso suma y el precio final sigue subiendo.

Situaciones de desabastecimiento

A veces, simplemente no hay. Cuando algo falla en la cadena, la escasez se siente rápido. Y en una isla, no hay muchas alternativas.

En 2023, Galápagos enfrentó un episodio crítico: se estimaba que se necesitaban aproximadamente 9.000 toneladas de alimentos, pero solo llegaron 3.600 (El Universo, 2025). Este evento reveló la fragilidad del sistema y su impacto en la canasta básica.

La canasta básica como herramienta económica y social es de un valor estratégico cuando se estudia en territorios insulares alejados. En Ecuador, las Islas Galápagos son un ejemplo de que, en la insularidad, la dependencia logística, la escasa producción local y los altos costos de transporte incluyen en el costo, disponibilidad y estabilidad de los productos de primera necesidad de la canasta básica familiar. Como consecuencia, los hogares galapaqueños pagan más, tienen un suministro más variable y están más inseguros en materia alimentaria,

Las investigaciones examinadas indican que las Islas requieren un enfoque holístico que englobe aspectos como la economía, la logística, la nutrición, el bienestar social y la sostenibilidad medioambiental. Adicionalmente, la experiencia a nivel global evidencia que se puede optimizar la seguridad alimentaria mediante la implementación de políticas que promuevan la diversificación de proveedores, robustezcan la infraestructura logística y fomenten la producción local sostenible.

En síntesis, la provisión de una canasta básica adecuada en las islas trasciende la mera problemática logística o económica, convirtiéndose en un asunto de índole social y de desarrollo humano. Construir un sistema resiliente, sostenible y justo implica políticas articuladas, inversión y visión de largo plazo por el bienestar de los hogares y la seguridad alimentaria.

Contexto insular: particularidades de San Cristóbal / Galápagos

La isla San Cristóbal, ubicada en el archipiélago de Galápagos (Provincia de Galápagos, Ecuador), enfrenta características que la distinguen de los territorios continentales y que condicionan su sistema de abastecimiento de la canasta básica.

Geografía y logística. Su localización insular conlleva que el traslado de bienes esenciales se halla primordialmente vinculado a rutas marítimas y aéreas desde el continente, como es el caso de Guayaquil. Los gastos asociados con el transporte, la frecuencia de las entregas y la susceptibilidad a interrupciones (técnicas, meteorológicas o incidentales) son considerables. La vulnerabilidad del sistema fue evidenciada por un incidente acontecido en 2023, cuando una de las embarcaciones que proveen a los Galápagos experimentó un incendio.

Se calculó que la isla requiere 9.000 toneladas de alimentos, sin embargo, únicamente arribaron 3.600

Producción a nivel local y dependencia. Un análisis de Sinner (2024) acerca del sistema de suministro de alimentos en Galápagos indica que, para 2017, cerca del 75% de la comida agrícola provenía del continente, se esperaba que esta cifra aumentara al 95% para el año 2037 si no se implementaban modificaciones en las políticas.

Esto señala una gran dependencia de suministros extranjeros y una escasa producción local, lo que disminuye la capacidad del sistema para resistir alteraciones logísticas.

Turismo y su repercusión en términos demográficos. La presión sobre el suministro se agudiza debido a la dinámica turística, dado que el incremento en el volumen de visitantes requiere una mayor demanda de bienes, una mayor frecuencia de entrega y una calidad superior. Esta presión se suma a la demanda de los residentes locales, generando un entorno logístico más complejo que en las comunidades desprovistas de turismo. El crecimiento del turismo podría incrementar la vulnerabilidad del sistema frente a la insuficiencia de recursos o la escalada en los precios.

Costos y bienestar familiar. Los hogares en la Isla Galápagos pagan más por el abastecimiento que en Ecuador continental, por el transporte y por el tamaño del mercado. La investigación de (Bermúdez y otros, 2023) señala que los precios de la canasta básica influyen en los salarios básicos y alteran la cultura de ahorro en la Provincia de Galápagos.

Políticas y problemas ambientales. Conforme a la susceptibilidad del ecosistema y a su estatus de reserva natural del archipiélago, existen regulaciones ambientales y de ordenamiento territorial que restringen la producción, el transporte, el almacenamiento y la comercialización de productos esenciales. Además, se ha elaborado una *Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible Y Segura para Galápagos* por el CAF – Banco de Desarrollo de América Latina – y autoridades locales, para diagnosticar y plantear mejorar al sistema logístico de abastecimiento del territorio.

En resumen, el ambiente de San Cristóbal necesita un tratamiento especial para estudiar el abastecimiento de la canasta básica: logística marítima o aérea, costos de flete, poca producción local, demanda turística, impacto en los hogares residentes y sostenibilidad ambiental. Estos elementos hacen del sistema de abasto un elemento esencial para el bienestar social y seguridad alimentaria de la Isla.

San Cristóbal, es una isla perteneciente a Galápagos, un lugar reconocido por su riqueza ecológica, biodiversidad endémica y por haber sido parte esencial de la teoría de la evolución. Pero más allá de su importancia natural y científica, San Cristóbal es un territorio humano en

el que viven comunidades con necesidades básicas que deben ser satisfechas permanentemente y en forma eficiente. Los habitantes requieren alimentos, artículos de limpieza, fármacos, utensilios y servicios para mantener condiciones de vida dignas y satisfacer las demandas esenciales de la alimentación.

Esta circunstancia conlleva una serie de retos particulares, dado que la insularidad restringe las alternativas logísticas, económicas y ambientales que no se hallan presentes en la mayoría de las provincias continentales de Ecuador. De acuerdo con el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INEC), la canasta básica se define como el conjunto de bienes esenciales para la satisfacción de las necesidades fundamentales de un hogar. En un emplazamiento remoto como San Cristóbal, la extracción de esta canasta demanda elevados costos logísticos y presenta una alta susceptibilidad a interrupciones.

Asimismo, San Cristóbal, junto con las demás islas habitadas del archipiélago, se encuentra sujetas a una legislación extremadamente rigurosa por parte del Estado Ecuatoriano y entidades internacionales, debido a su condición de Reserva de la Biósfera y Patrimonio Natural de la Humanidad. Estas regulaciones, fundamentadas en la preservación del equilibrio ecológico, restringen el tipo y la cantidad de productos que pueden ser introducidos en la isla, los medios y los plazos de transporte, así como los periodos de transporte. Por eso, el sistema de abastecimiento tiene que integrar eficiencia económica, sostenibilidad ambiental, seguridad alimentaria y conservación ambiental.

Todas estas situaciones convierten el estudio del abastecimiento de la canasta básica en San Cristóbal en un tema que necesita ser abordado desde la interdisciplinariedad, involucrando aspectos logísticos, económicos, sociales, ecológicos y de gobernanza pública.

Geografía y logística

La localización geográfica de San Cristóbal constituye uno de los factores primordiales que influyen en su sistema de suministros. A más de 1.000 kilómetros de la costa continental de Ecuador, la isla está totalmente vinculada a las conexiones marítimas y aéreas para la recepción de bienes indispensables. Esta separación ubica al archipiélago como uno de los territorios más aislados de América Latina en términos logísticos, lo que conlleva una serie de condiciones estructurales que complican la llegada de mercancías.

Al principio, el transporte marítimo emerge como el principal mecanismo para suministrar la canasta básica, atribuible a su mayor capacidad de carga y a su menor costo por tonelada transportada. Sin embargo, el número y la frecuencia de las embarcaciones que suministran a los Galápagos son restringidos, y deben adherirse a regulaciones ambientales rigurosas para prevenir la introducción de especies invasoras o agentes contaminantes. Las

inspecciones fitosanitarias, los controles de carga, las limitaciones temporales y el imperativo de utilizar rutas autorizadas ralentizan el proceso e incrementan los costos de los servicios logísticos.

Asimismo, las condiciones atmosféricas en el océano Pacífico pueden ocasionar interrupciones en las operaciones marítimas durante varias semanas, particularmente durante periodos de oleaje intenso o corrientes vinculadas a fenómenos climáticos como El Niño o La Niña. Estas interrupciones originan demoras en las entregas y, en determinadas circunstancias, desabastecimiento temporal de productos esenciales.

En segundo lugar, el transporte aéreo, a pesar de su mayor velocidad, presenta un costo operativo considerablemente más elevado y una capacidad considerablemente inferior. La carga aérea se destina predominantemente a productos perecibles, medicamentos, insumos esenciales o bienes de alto valor relativo. De este modo, la discrepancia en los costos entre el transporte marítimo y aéreo incide directamente en los precios finales al consumidor final.

La vulnerabilidad del sistema logístico se puso de manifiesto en 2023, cuando un incendio impactó a una de las embarcaciones responsables del suministro. De acuerdo con informes oficiales, la isla necesitaba aproximadamente 9.000 toneladas de alimentos; sin embargo, solo se habían llegado 3.600, lo que provocó una escasez temporal, un incremento en los precios y un aumento en la inquietud entre los habitantes. Este acontecimiento no solo evidenció la dependencia de una escasa cantidad de embarcaciones, sino también la imperiosa necesidad de actualizar la flota, diversificar las rutas y robustecer los mecanismos de contingencia y gestión de riesgos.

Bajo el prisma de la teoría logística, este escenario representa un sistema caracterizado por su elevada vulnerabilidad y reducida redundancia. En otras palabras, el suministro depende de escasos proveedores o canales, y cualquier interrupción provoca desbalances severos debido a la ausencia de rutas alternativas o inventarios de seguridad suficientes para sostener la demanda local durante situaciones de emergencia.

Además, la limitada magnitud del mercado, característica de pequeños territorios insulares, restringe las economías de escala y eleva los costos operativos. Aunque urbes continentales con millones de residentes pueden recibir mercancías diariamente a través de diversas entidades logísticas, San Cristóbal recibe suministros en periodos específicos que requieren una planificación meticulosa.

En última instancia, el costo asociado al almacenamiento en la isla también es considerable. Las infraestructuras de refrigeración, los centros de acopio y las cadenas de frío

funcionan bajo condiciones ambientales rigurosas y con elevados costos de energía. Este conjunto de factores incide en los precios al consumidor y en la estabilidad del suministro.

En síntesis, la geografía insular de San Cristóbal no solo ejerce una influencia significativa en la logística de suministro, sino que la configura de manera integral, generando un sistema sensible, oneroso y extremadamente dependiente de variables externas.

Abastecimiento de productos: cadena logística y factores influyentes

Producción local y dependencia

La producción local de alimentos en San Cristóbal y en el resto del archipiélago es limitada por diversas razones: disponibilidad restringida de suelos cultivables, regulaciones ambientales estrictas, altos costos de insumos agrícolas, escasez de mano de obra especializada, y un mercado reducido que dificulta la rentabilidad de proyectos agropecuarios.

Según el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (2023) aproximadamente el 75 % de los alimentos agrícolas consumidos en Galápagos eran importados del continente, y de no implementarse cambios significativos en la política pública, este porcentaje podría elevarse a 95 % para el año 2037. Esta proyección revela un patrón de dependencia creciente que podría comprometer la seguridad alimentaria y económica de las islas.

La producción local en San Cristóbal es bastante limitada. Casi todo lo básico, carne, verduras, frutas, lácteos, cereales, tiene que venir del continente. Esto complica mucho las cosas, porque hace que la isla dependa de dos factores que no puede controlar: por un lado, cualquier problema en la cadena de transporte deja a la isla desabastecida; por otro, los precios en el continente suben o bajan y eso se siente enseguida en los bolsillos de la gente en Galápagos.

La agricultura local tampoco la tiene fácil. Las regulaciones ambientales son muy estrictas, y con razón: el archipiélago tiene una biodiversidad única que todos quieren proteger. El Parque Nacional Galápagos controla el uso del suelo, los insumos, cómo se manejan los residuos y qué especies se pueden introducir. Todo esto es esencial para cuidar el ecosistema, pero también deja poco margen para que la agricultura crezca o se modernice.

El clima tampoco ayuda. Cambios en las lluvias, sequías más largas y temperaturas en aumento afectan directamente los cultivos. En San Cristóbal, la agricultura depende mucho del microclima en las zonas altas. Cuando el clima cambia, escasea el agua y la tierra pierde fertilidad, y eso golpea fuerte la producción local.

Depender del continente también encarece todo. Mientras en el Ecuador continental los productos agrícolas se consiguen fácilmente y a buen precio, en Galápagos todo cuesta el doble

o el triple. Los altos costos logísticos y la falta de competencia entre proveedores hacen que la canasta básica sea mucho más cara para los residentes.

Las políticas públicas tampoco han logrado revertir esta dependencia. Hay programas de apoyo agrícola y proyectos para fomentar la soberanía alimentaria, pero suelen quedarse cortos, frenados por las mismas restricciones ambientales, problemas burocráticos y falta de recursos. La infraestructura también es un problema: faltan sistemas de riego modernos, lugares para procesar productos, y eso limita cualquier intento de mejorar la producción local.

Toda esta dependencia vuelve al sistema frágil. Basta que se retrase un barco o falle un avión para que falten cosas, suban los precios y la gente se moleste. Además, traer alimentos desde tan lejos no solo deja una huella ambiental grande, sino que también aumenta el riesgo de que lleguen especies invasoras.

En resumen, San Cristóbal vive con una producción local que no alcanza y una dependencia externa que debilita mucho la resiliencia del sistema de abastecimiento. El reto es grande: hace falta transformar el modelo y apostar de verdad por la seguridad alimentaria.

Turismo e impacto demográfico

El turismo es el motor económico del archipiélago. San Cristóbal, siendo la puerta de entrada a Galápagos, recibe miles de turistas cada año. Esto hace que aumente la demanda de todo tipo de bienes y servicios. El sistema de abastecimiento se complica, porque los turistas esperan alimentos frescos, productos procesados, alojamiento, transporte y actividades, y casi todo eso depende del flujo constante de mercancías que llega desde el continente.

Los turistas no solo consumen lo básico, también buscan lujos y variedad. Eso presiona los inventarios. La demanda de los residentes es más fácil de prever, pero la de los turistas sube y baja según la temporada, el clima, el precio de los pasajes, las restricciones ambientales o, como se vio en pandemia, cualquier situación global.

Cuando llega más gente de la esperada, se acaban ciertos productos, los precios suben y aparece la tensión: los hoteles y restaurantes suelen quedarse con lo mejor para los visitantes, y a veces a los locales no les alcanza o tienen que pagar mucho más.

El turismo también cambia la demografía. Llegan trabajadores temporales y migrantes internos para cubrir la demanda de empleo en la temporada alta, y eso hace que se necesiten más servicios y más comida. Los cambios en la población complican la planificación y ponen a prueba la capacidad de la infraestructura pública: el agua, el alcantarillado, la gestión de residuos y el transporte interno a veces se ven sobrepasados.

Además, el turismo deja impactos menos visibles. El consumo crece y con él la cantidad de basura, lo que exige sistemas de manejo ambiental más sólidos y añade presión sobre el

entorno natural. Más turistas también significan más vehículos y traslados internos, lo que eleva el consumo de combustibles y encarece la energía.

En definitiva, el turismo trae desarrollo, pero también un montón de retos que San Cristóbal todavía está aprendiendo a manejar.

Cuando el turismo crece, la competencia por el abastecimiento se vuelve directa. El turismo mueve la economía de la región, así que los proveedores suelen dar prioridad a todo lo que piden los visitantes. Eso deja a los residentes con menos opciones y a veces con escasez de productos básicos.

Si nadie planifica bien, el turismo termina por agravar los problemas logísticos y convierte la vulnerabilidad en algo crónico. Por eso, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (2023) insisten en que la demanda turística debe formar parte central del diseño logístico, no ser solo un dato económico más.

Costos y bienestar familiar

Vivir en Galápagos sale caro. Todo empieza por la ubicación: al estar en islas y con una logística complicada, los precios se disparan. Bermúdez et al. (2023) explican que la canasta básica aquí cuesta mucho más que en el continente, y eso se siente en los bolsillos de las familias, que ven cómo su capacidad de ahorro se reduce cada mes.

En San Cristóbal, por ejemplo, la gente paga más por alimentos, transporte, servicios y hasta por cosas tan comunes como útiles escolares o electrodomésticos. La competencia entre proveedores es mínima, y los costos logísticos suman y siguen, así que no es raro ver precios hasta tres veces más altos que en Guayaquil o Quito.

Todo esto golpea el ahorro familiar, limita la variedad de la dieta y afecta el bienestar. Hay familias que tienen que elegir entre calidad y cantidad, o dejar de lado alimentos importantes porque simplemente no alcanzan. Eso termina afectando la nutrición y agranda la brecha entre quienes tienen mayores ingresos y quienes apenas llegan a fin de mes.

Encima, los precios no son estables. Si hay algún problema con el abastecimiento, los precios suben de golpe por la escasez, y quienes más sufren son los que menos dinero tienen.

No solo los alimentos son caros. Productos de limpieza, materiales de construcción, electrodomésticos, todo llega con un precio inflado. Hay pocas tiendas, el mercado es chico y la competencia es casi nula, así que tampoco hay muchas ofertas o precios alternativos.

En este escenario, las políticas públicas tienen que apuntar a reducir estas desigualdades: subsidios, incentivos logísticos, regulación de precios, apoyo a la producción local y mejores infraestructuras. Sin estas medidas, las familias van a seguir teniendo problemas para acceder a lo básico a precios razonables.

Políticas y desafíos ambientales

Galápagos no es cualquier lugar. Al ser Reserva de la Biósfera y Patrimonio Natural de la Humanidad, todo el manejo del abastecimiento tiene que cumplir normas ambientales muy estrictas. Estas reglas, que son esenciales para cuidar la biodiversidad, complican la logística y elevan los costos.

Hoy en día, cada carga que llega del continente pasa por controles fitosanitarios, desinfecciones y revisiones para evitar especies invasoras. Todo esto retrasa y encarece el transporte.

El transporte marítimo está lleno de regulaciones: las embarcaciones tienen que cumplir estándares de seguridad y sostenibilidad, seguir rutas específicas y operar con permisos especiales. Lo mismo con los aviones, que pasan por controles ambientales para evitar contaminación o que llegue alguna especie no autorizada.

La infraestructura también tiene que respetar el entorno. Construir bodegas, centros de acopio o almacenes no es fácil ni barato, porque todo debe integrarse con el ambiente y cumplir parámetros ambientales muy exigentes. Esto limita el crecimiento y encarece cualquier obra nueva.

El Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) (2021), junto con las autoridades locales, lanzó la “Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible y Segura para Galápagos”. ¿De qué va este plan? Básicamente, propone una serie de acciones concretas para que el sistema logístico funcione mejor, el transporte sea más seguro, se reduzca el impacto ambiental y el abastecimiento resista mejor cualquier golpe. Entre las recomendaciones más importantes están: modernizar la flota marítima, usar tecnología de monitoreo y trazabilidad, crear puertos más eficientes y sostenibles, mejorar la coordinación entre instituciones y promover la economía circular. También destaca la optimización de la cadena de frío, que es clave en un lugar tan distante.

El plan no se queda ahí. Plantea fortalecer la producción local, apostando por incentivos sostenibles, agricultura regenerativa y técnicas agroecológicas, todo adaptado a la realidad ecológica tan particular de Galápagos.

Ahora, llevar todo esto a la práctica no es tan simple. Hace falta dinero, voluntad política y, sobre todo, que las instituciones realmente trabajen juntas. El sistema de gobernanza en Galápagos es complejo: está el Gobierno Nacional, el Consejo de Gobierno de Régimen Especial, el Parque Nacional, los municipios y hasta organismos internacionales. Con tanta gente tomando decisiones, avanzar rápido en mejoras profundas se vuelve cuesta arriba.

Otra piedra en el zapato es el manejo de residuos. El consumo crece, llegan más productos del continente y eso significa más basura. Hay que gestionarla bien para evitar contaminar el archipiélago. El transporte inverso, es decir, llevar los residuos de vuelta al continente, sale caro y no es suficiente, así que la isla tiene que apostar fuerte por reciclar, compostar y encontrar formas seguras de disponer los residuos en casa.

En el fondo, el abastecimiento de la canasta básica en San Cristóbal es un rompecabezas complicado, donde se mezclan factores geográficos, logísticos, económicos, sociales y ambientales. Estar a más de mil kilómetros del continente hace que la isla dependa casi por completo de barcos y aviones. Y eso la vuelve frágil: cualquier interrupción, cambio de clima, falla técnica o accidente (como el incendio de embarcaciones en 2023) puede desestabilizar todo el sistema.

La producción local, además, está muy limitada. Las condiciones ambientales, los costos altos y la falta de infraestructura hacen que no se pueda cubrir la demanda interna. Esto genera una dependencia que, si no se toman medidas, solo va a crecer con el tiempo.

Y no podemos olvidar el turismo, que mueve la economía de la isla, pero también suma presión. La demanda de los visitantes cambia todo el tiempo, obligando a tener siempre productos y servicios disponibles, lo que complica aún más la logística. A veces, eso genera choques entre lo que necesita el turismo y lo que pide la gente que vive ahí todo el año.

En lo económico, los costos de transporte, almacenamiento y distribución son tan altos que los precios de la canasta básica se disparan. Las familias pagan mucho más que en el continente, lo que afecta directamente su bienestar y capacidad de ahorrar. La seguridad alimentaria y la estabilidad económica de los hogares están en juego.

A esto se suma el marco normativo ambiental, que es clave para proteger el ecosistema único de Galápagos, pero también encarece las operaciones y limita la flexibilidad logística. Sí, estas reglas son necesarias, pero hay que coordinarlas mejor con estrategias modernas de logística para no perder eficiencia.

La “Hoja de Ruta” que impulsa la CAF es un paso adelante: apunta a una planificación que equilibre conservación ambiental, desarrollo económico y seguridad alimentaria. Pero para que funcione, se necesita coordinación real entre instituciones, inversión en infraestructuras modernas y políticas efectivas que impulsen la producción local y reduzcan la fragilidad del sistema.

En resumen, el abastecimiento en San Cristóbal funciona, pero vive en constante tensión. Para hacerlo más fuerte, hay que apostar por una estrategia que mezcle innovación logística, sostenibilidad ambiental, incentivos para la producción, normas claras, integración

institucional y participación de la comunidad. Solo así la isla podrá reducir su vulnerabilidad y mejorar la vida de sus habitantes.

Gestión sustentable en el abastecimiento de productos

La gestión sustentable en el abastecimiento de productos de la canasta básica adquiere una importancia crítica en territorios insulares como la Isla San Cristóbal, donde convergen factores logísticos, ecológicos, sociales y económicos. Se entiende por gestión sustentable la capacidad de planificar y operar sistemas de suministro que satisfagan las necesidades actuales sin comprometer los recursos y las posibilidades de las generaciones futuras (2024).

En San Cristóbal, abastecer de productos básicos no es solo una cuestión de tenerlos disponibles y de buena calidad. También hay que pensar en reducir el impacto ambiental, apoyar la economía local y hacer que todo el sistema resista mejor a cualquier crisis externa.

Cuando hablamos del ambiente, las Islas Galápagos son especialmente delicadas. Gran parte de su territorio está protegido, y la dependencia del transporte marítimo y aéreo deja una huella de carbono enorme. Además, siempre existe el riesgo de contaminación y de que lleguen especies invasoras. Por eso, organismos internacionales como la CAF, Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, impulsan la Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible y Segura en Galápagos. La idea es clara: optimizar el transporte de carga, reforzar la bioseguridad y reducir el impacto ambiental de la cadena logística. A esto se suma lo que señala el Instituto de Ecología y Energía del Ecuador: Galápagos sigue dependiendo mucho de combustibles fósiles. Así que urge cambiar a modelos de abastecimiento más limpios y eficientes.

Pero el tema va más allá del ambiente. También está el lado social y económico. Gestionar el abastecimiento de forma sustentable significa que todo el proceso tiene que ser justo, accesible y viable económicamente. En San Cristóbal, los costos de transporte, almacenamiento y venta hacen que los productos básicos se encarezcan, y esto golpea sobre todo a las familias con menos ingresos. Por eso, apoyar la producción local y agroecológica de alimentos ayuda a la seguridad alimentaria, reduce la dependencia externa y fortalece la economía de la isla. Además, sumar tecnología para controlar y dar transparencia a la cadena de suministro, como el *blockchain*, puede hacer que la gestión sea realmente responsable, tanto social como ambientalmente.

La gestión sustentable del abastecimiento en San Cristóbal se apoya en varios pilares clave:

— Diversificar el origen de los productos. Hay que producir más localmente y depender menos del continente.

— Optimizar la logística. Es fundamental mejorar rutas, aumentar la frecuencia de envíos y modernizar los puertos y almacenes, siempre pensando en eficiencia energética y menos emisiones.

— Control bioseguro y ambiental. Hay que reforzar los controles para evitar especies invasoras y cumplir con las normas ambientales del Parque Nacional Galápagos.

— Impulsar economías locales y circulares. Apoyar proyectos comunitarios de pesca sostenible, agricultura y economía circular, como el programa *Promoting Sustainable Fishing in Galápagos*, que busca agregar valor y reducir desechos.

— Mejorar la gestión tecnológica. Implementar sistemas para monitorear y rastrear la cadena de suministro ayuda a evitar el desperdicio y permite planificar mejor.

Aplicar estos principios no solo hace el abastecimiento más eficiente y justo. También lo hace más resistente a crisis, y asegura la seguridad alimentaria sin poner en riesgo los recursos naturales de la isla. En un lugar donde el turismo es vital para la economía, gestionar el abastecimiento de manera sustentable no es solo proteger el ambiente: también es una estrategia económica. Esto fortalece la reputación de Galápagos, mejora la experiencia de los visitantes y promueve un desarrollo más completo.

En resumen, la gestión sustentable del abastecimiento en San Cristóbal necesita un enfoque integral que equilibre eficiencia económica, justicia social y cuidado ambiental. Apostar por una logística sostenible, fortalecer la producción local y aplicar políticas públicas que se adapten a la realidad de la isla son pasos clave para lograr un modelo de abastecimiento responsable y duradero.

Al final, gestionar bien el abastecimiento de productos básicos es fundamental para asegurar la calidad de vida en lugares tan vulnerables como San Cristóbal. La isla enfrenta desafíos únicos que no se resuelven con modelos convencionales. Todo, desde la producción hasta el consumo, se ve afectado por sus particularidades geográficas, ecológicas y sociales.

Cuando hablamos de gestión sustentable, en realidad nos referimos a algo bastante sencillo: cubrir lo que necesitamos hoy sin dejarle el terreno árido a quienes vienen después (Fajardo, 2023). No se trata solo de cuidar el bolsillo o el ambiente por separado, hay que balancear la economía, la justicia social y la naturaleza al mismo tiempo. En Galápagos, donde más del 95% de la tierra está bajo protección ambiental, la sostenibilidad no es solo una buena idea, es una obligación. No hay margen para mirar a otro lado.

El abastecimiento en San Cristóbal es un tema serio por varias razones. Primero, la isla depende casi por completo del continente ecuatoriano para traer alimentos y productos básicos. Los números son claros: entre el 70% y el 85% de lo que se consume en Galápagos viene de

fuera. Eso deja a la isla muy expuesta frente a cualquier problema en la cadena de transporte, sea por clima, crisis sanitarias o vaivenes económicos Sampedro et al. (2020).

También hay que decirlo: cada barco o avión que llega no solo trae comida, también deja una huella de carbono fuerte y el riesgo de que se cuelen especies invasoras. Ya ha pasado antes. El archipiélago ha tenido que lidiar con un montón de daños ecológicos por especies que llegaron sin querer y ahora amenazan la biodiversidad única de la zona Sampedro et al. (2020).

El costo de vida en San Cristóbal tampoco ayuda. Es más alto que en el continente, sobre todo por toda la logística que hay detrás. Esto golpea más duro a las familias con menos recursos. Así que una gestión sustentable del abastecimiento no solo busca que todo sea más barato. También tiene que apostar por la producción local, que ayuda a la seguridad alimentaria y mueve la economía.

Por todo esto, pensar en un modelo sustentable de abastecimiento en San Cristóbal es mucho más que un reto logístico. Es un proceso completo que toca lo ambiental, lo económico, lo social, lo institucional y lo tecnológico. Este texto busca meterse a fondo en el problema, usando datos recientes, estudios y experiencias de aquí y de afuera. La meta es clara: encontrar estrategias que ayuden a crear un sistema de abastecimiento más fuerte, justo y responsable con el medio ambiente.

San Cristóbal es una de las islas habitadas más antiguas de Galápagos. Ahí vive cerca del 10% de la población del archipiélago, entre 8.000 y 10.000 personas según las últimas cifras (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2023). El crecimiento es moderado, pero está muy atado al turismo, lo que hace que la demanda de productos, servicios y recursos cambie según la temporada.

Aunque no es tan urbanizada como Santa Cruz, San Cristóbal enfrenta desafíos serios para el acceso a alimentos, el manejo de basura y los servicios básicos. Como es una isla protegida, expandir la agricultura no es fácil. Solo el 2% o 3% de la tierra puede usarse para actividades agropecuarias sin afectar zonas de conservación. Eso limita mucho la soberanía alimentaria (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2023).

En lo económico, el turismo manda. Aporta más del 60% del PIB insular, pero también presiona fuertemente la demanda de alimentos, energía, agua y transporte (Maldonado et al., 2019). Cuando sube el número de visitantes, aumenta la cantidad de productos importados y cambia la disponibilidad de comida para la gente local.

Y sí, los costos de mover mercancía encarecen bastante la canasta básica. Estimaciones del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2023) muestran que los precios de los alimentos importados pueden ser el doble o

triple que en el continente. Hay varias razones: transporte marítimo especializado, controles de bioseguridad, uso de contenedores certificados y la necesidad de mantener la cadena de frío. En este escenario, gestionar bien el abastecimiento es clave para asegurar la comida y mantener el equilibrio económico y ecológico de la isla.

Pero el problema de fondo, el más grande, es la dependencia externa. Investigaciones de Sampedro et al. (2020), señalan que Galápagos importa más del 75% de los alimentos que consume. En plena temporada alta, ese porcentaje puede pasar del 90%.

Vulnerabilidad frente a interrupciones de suministro.

Si bien existen proyectos de energía renovable, estos todavía son insuficientes para sustituir de manera significativa el diésel importado.

Gobernanza y políticas vigentes

El Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (CGREG) es la autoridad responsable de regular y coordinar políticas de abastecimiento. Sin embargo, diversos estudios han señalado:

Falta de integración interinstitucional.

Procesos de planificación insuficientes.

Escasa participación comunitaria.

La Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible y Segura (LISS), elaborada en colaboración con el CAF (2023), busca resolver muchos de estos desafíos mediante una estrategia de largo plazo.

En conclusión, el análisis de la literatura y de los estudios previos sobre el abastecimiento de productos de la canasta básica en territorios insulares evidencia que los principales retos giran en torno a la dependencia estructural de las importaciones, los altos costos logísticos y la vulnerabilidad del sistema alimentario ante interrupciones externas. Estas condiciones, comunes en islas de pequeña escala, como señalan los estudios internacionales sobre Maldivas o territorios del Pacífico, se replican en la realidad de la Isla San Cristóbal, donde las restricciones geográficas, ambientales y de infraestructura limitan la autosuficiencia alimentaria y encarecen los precios locales.

Según Bermúdez et al. (2023) Confirman que la producción local en Galápagos es insuficiente, que existe una alta dependencia de abastecimiento marítimo desde el continente, y que los costos elevados de la canasta básica repercuten directamente en los ingresos familiares, el bienestar social y la capacidad de ahorro de los hogares. Además, los reportes

recientes de desabastecimiento (El Universo, 2025) revelan la fragilidad del sistema logístico actual y la necesidad de una gestión más resiliente y planificada.

Desde el punto de vista conceptual, la canasta básica constituye un indicador esencial del bienestar y la seguridad alimentaria, al reflejar el conjunto de bienes y servicios mínimos necesarios para una vida digna. En el contexto insular, este concepto adquiere una dimensión particular: no solo mide el acceso económico a los alimentos, sino también la capacidad logística y ecológica para garantizar su provisión continua y sostenible.

Finalmente, la revisión de teorías y enfoques sobre la gestión sustentable del abastecimiento permite concluir que los sistemas insulares, como el de San Cristóbal, deben transitar hacia modelos integrales que combinen eficiencia económica, equidad social y sostenibilidad ambiental. Esto implica fortalecer la producción local agroecológica, optimizar las rutas marítimas con menor impacto ambiental, mejorar la infraestructura portuaria, y aplicar tecnologías de trazabilidad y control bioseguro. De este modo, el abastecimiento de la canasta básica podrá transformarse en un componente estratégico para la seguridad alimentaria, la resiliencia económica y la sostenibilidad del ecosistema galapagueño.

Transporte, infraestructura y costes logísticos en ámbitos insulares

El abastecimiento de productos de la canasta básica en territorios insulares como la Isla San Cristóbal, en el archipiélago de Galápagos, constituye uno de los desafíos logísticos más relevantes para las autoridades locales, productores, distribuidores y consumidores. La infraestructura limitada, las regulaciones ambientales estrictas y la dependencia de rutas marítimas y aéreas desde el continente ecuatoriano generan condiciones particulares que elevan los costos y afectan la disponibilidad de bienes esenciales. En ámbitos insulares, los sistemas de transporte y logística adquieren particularidades derivadas de su aislamiento geográfico, la fragilidad de los ecosistemas, la limitada capacidad portuaria y aeroportuaria, así como la baja frecuencia de abastecimiento (Rubio & Heredia, 2025).

La Isla San Cristóbal se abastece principalmente desde el puerto de Guayaquil, a través de embarcaciones de carga que operan en frecuencias programadas semanal o quincenalmente. Este transporte marítimo constituye el principal medio para el ingreso de alimentos no perecibles, bebidas, productos de limpieza, artículos del hogar y otros bienes de consumo masivo. El transporte aéreo, por su parte, se destina especialmente a productos frescos y perecibles, como frutas, verduras, lácteos, carnes y medicinas, cuya cadena de frío debe garantizarse adecuadamente debido a la duración del viaje y las condiciones climáticas (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2023).

En la logística insular, los costos derivados del transporte y la manipulación de carga son significativamente más altos que en zonas continentales, debido a factores como la distancia, el bajo volumen de operaciones, la necesidad de medidas ambientales estrictas y la limitada competencia entre operadores. Diversos estudios señalan que los territorios insulares típicamente enfrentan “sobrecostos logísticos estructurales”, que pueden elevar hasta en un 40% o 60% el costo final de los productos básicos (Bermúdez y otros, 2023). En Galápagos, un fenómeno similar ocurre, lo que se traduce en precios más altos para la población local, afectando el acceso a productos esenciales.

En las islas, mover mercancías cuesta mucho más que en el continente. Todo suma: las distancias largas, el poco movimiento de carga, las estrictas normas ambientales, y que no hay mucha competencia entre las empresas que transportan. Varios estudios muestran que los territorios insulares suelen cargar con “sobrecostos logísticos estructurales” que pueden inflar el precio final de productos básicos en un 40% o incluso 60% (Bermúdez y otros, 2023). Galápagos no es la excepción. Estos sobrecostos terminan en precios más altos para la gente que vive ahí, y el acceso a lo esencial se complica.

Las regulaciones del Parque Nacional Galápagos mantienen a raya cualquier intento de ampliar muelles, almacenes o zonas de carga. Proteger el ecosistema es la prioridad, pero esto también crea cuellos de botella, sobre todo cuando la demanda sube, como en temporada alta. Aunque San Cristóbal tiene mejor red vial que otras islas, sigue siendo limitada. Así que, cuando llegan los productos al puerto o aeropuerto, distribuirlos a los comercios no siempre es tan fácil como parece.

Los costos logísticos tampoco acaban en el transporte. Hay que sumar los gastos en controles para evitar especies invasoras, inspecciones fitosanitarias, y certificaciones obligatorias. Todo esto retarda el tránsito y exige un manejo más especializado. El Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (2024) lo deja claro: los protocolos de bioseguridad son clave para el sistema logístico, pero también son una de las principales razones por las que todo resulta más caro.

En lo comercial, la isla se apoya en pequeños y medianos negocios que almacenan lo básico, pero nada de grandes centros de distribución ni cadenas logísticas como en el continente. Así, cada comerciante compra por su cuenta y el abastecimiento es fragmentado. Esto mata cualquier posibilidad de economías de escala y termina disparando los precios.

Pasando a la oferta, la demanda y los mercados locales, San Cristóbal tiene un mercado pequeño, porque la población permanente es baja y el turismo lo mueve todo. La demanda de productos básicos viene de los hogares, trabajadores temporales y sobre todo de hoteles,

restaurantes y bares. Cuando el turismo sube o baja, la demanda también cambia, y eso hace difícil planificar el abastecimiento (INEC, 2024).

La oferta depende casi por completo del transporte desde el continente. La producción local, tanto agrícola como manufacturera, es mínima. En la parte alta de la isla hay algunas iniciativas agrícolas, pero no cubren ni el 10% de la demanda de alimentos frescos (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2023). ¿Por qué tan poca producción local? El suelo apto es escaso, las restricciones ambientales son estrictas, y la mano de obra es cara. Por eso, los comerciantes terminan dependiendo de lo que llega de fuera para abastecer a la gente.

El mercado local es pequeño y funciona con competencia imperfecta: hay pocos grandes proveedores y muchos microcomerciantes. Esto abre la puerta a precios altos, ya que la competencia real es poca y los costos operativos, altos. Además, la demanda de productos básicos no es flexible. Aunque los precios suban, la gente igual tiene que comprar lo esencial. Por eso, asegurar que todos tengan acceso a la canasta básica es un reto para las políticas públicas.

La demanda también se mueve según factores sociales y demográficos. En los últimos años, las familias en Galápagos han sentido el golpe del aumento en el costo de vida, los recortes de subsidios y la inflación tras la pandemia. Por si fuera poco, cuando aumenta el turismo, también sube el consumo de alimentos y bebidas, lo que pone más presión sobre el sistema logístico y puede dejar menos productos para los residentes.

La variedad en la oferta local tampoco es uniforme. Los productos frescos muchas veces llegan en estado regular por el tiempo que pasan viajando. Los productos no perecibles aguantan más, pero no siempre hay mucha variedad. Además, con tan poca competencia, la innovación comercial brilla por su ausencia y eso limita la diversidad de productos que se pueden encontrar en la isla.

Impacto de factores externos (precios, inflación, subsidios, políticas públicas)

El abastecimiento, la disponibilidad y los precios de los productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal dependen mucho de factores externos, la mayoría fuera del control local. Los más importantes son los precios internacionales de alimentos y combustibles, las políticas arancelarias de Ecuador, la inflación, la existencia o no de subsidios, y las reglas sobre transporte y carga.

Ecuador importa gran parte de su canasta alimentaria. Cuando suben los precios globales, esos cambios llegan directo al bolsillo de la gente en la isla. Entre 2022 y 2024, el precio del petróleo se disparó, la guerra entre Rusia y Ucrania complicó todo, y las cadenas de

suministro se volvieron un desastre. Todo esto presionó los precios al alza, y en Galápagos se sintió todavía más fuerte porque cada aumento se multiplica por los altos costos logísticos.

Los subsidios a los combustibles son clave en Galápagos. El archipiélago ha tenido beneficios especiales para el transporte marítimo y aéreo, lo que ayuda a mantener controlados los costos. Pero cualquier cambio en esos subsidios se refleja de inmediato en el precio final de los productos importados, y la gente lo nota enseguida en el supermercado, según lo relatado por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos en el “Plan de Desarrollo Sustentable y de Ordenamiento Territorial, Plan Galápagos 2030” (2024).

Las regulaciones ambientales también pesan mucho. Las normas estrictas sobre bioseguridad, los controles de carga, el transporte regulado y las restricciones a ciertos productos, como vegetales frescos que pueden traer plagas, suman costos extra. Son reglas necesarias para proteger el ecosistema, sí, pero también hacen más lentos los envíos y afectan la calidad y el precio de lo que llega a la isla.

La inflación nacional es otro dolor de cabeza. Según el INEC (2024), Galápagos ha tenido tasas de inflación más altas que el promedio nacional en varios momentos recientes, sobre todo por el costo del transporte. La inflación importada pega todavía más fuerte en la isla, porque depende de lo que viene de fuera.

Las políticas públicas para apoyar el comercio local, como el control de precios o incentivos a la producción, han tenido resultados mixtos. Por ejemplo, los programas para fortalecer la agricultura local han logrado aumentar un poco la oferta de productos frescos, pero los problemas estructurales siguen ahí.

Teorías relevantes: seguridad alimentaria, accesibilidad, disponibilidad y estabilidad de alimentos

El análisis del abastecimiento de la canasta básica en la Isla San Cristóbal se fundamenta en teorías reconocidas sobre seguridad alimentaria y sistemas de suministro. La Organización de las Naciones Unidas a través del Programa Mundial de Alimentos (2025) establece cuatro dimensiones esenciales: disponibilidad, accesibilidad, utilización y estabilidad de los alimentos, las cuales permiten evaluar de manera integral la capacidad de los sistemas alimentarios para satisfacer las necesidades de la población en contextos territoriales específicos. En este caso, las más importantes son:

Disponibilidad: que haya suficientes alimentos de calidad. En San Cristóbal, esto depende del transporte, la infraestructura y la limitada producción local.

Accesibilidad: la capacidad de las personas para comprar alimentos a precios razonables. El alto costo de vida en la isla afecta mucho esta parte.

Estabilidad: que la disponibilidad y accesibilidad no cambien drásticamente por factores externos.

Utilización: cómo se usan los alimentos, considerando su calidad, seguridad y valor nutricional.

Las teorías más actuales sobre desarrollo territorial insular también resaltan los desafíos estructurales de las islas para ser autosuficientes en alimentos (Bermúdez y otros, 2023). La visión sistémica dice que las islas dependen de sistemas de transporte, logística y comercio muy complejos, y que todo debe analizarse en conjunto.

Modelos de abastecimiento en islas o territorios aislados

Cuando se habla de abastecimiento en islas, hay tres modelos:

Modelos dependientes: casi todo viene del continente. Este es el caso de Galápagos, donde más del 85% de los alimentos llega desde Ecuador continental.

Modelos mixtos: hay producción local y también se importa.

Modelos autosuficientes: islas que producen casi todo lo que consumen. No es el caso de Galápagos.

Estudios en islas como Azores, Canarias y Hawái dejan claro que los costos logísticos deciden en gran parte si el abastecimiento es sostenible o no (Romero, 2024). Para enfrentar este reto, estas islas han puesto en marcha varias estrategias: crean centros logísticos integrados, coordinan compras conjuntas, otorgan subsidios específicos al transporte y dan incentivos a la producción local.

En este análisis, nos enfocamos en algunas variables clave: la disponibilidad de productos de la canasta básica, la comparación de precios locales con los del continente, la frecuencia con la que llegan los suministros por mar y aire, las condiciones del transporte, los costos logísticos y cómo intervienen las políticas públicas. Además, factores macroeconómicos externos también juegan su papel y afectan directamente el acceso de la gente a bienes esenciales.

Aclarando conceptos, la “canasta básica” incluye los bienes y servicios más necesarios para cubrir las necesidades mínimas (INEC, 2024). El abastecimiento es, simplemente, el proceso de llevar estos bienes a un territorio. Un territorio insular es un espacio geográfico rodeado de agua, con sus propias particularidades. La cadena logística abarca todos los procesos necesarios para transportar, almacenar y distribuir esos bienes. Por último, la seguridad alimentaria significa que la población tiene acceso constante a alimentos suficientes, seguros y nutritivos (Romero, 2024).

Sobre el marco legal, el abastecimiento en Galápagos está bajo varias normas. La Constitución del Ecuador reconoce a Galápagos como un régimen especial y garantiza la seguridad alimentaria como un derecho fundamental (Art. 13). La Ley Orgánica del Régimen Especial de Galápagos (LOREG) regula el transporte, el comercio, la bioseguridad y la protección ambiental. Los reglamentos del Parque Nacional Galápagos controlan la entrada de productos, la carga y el transporte. Además, existen políticas de subsidios nacionales que fijan precios para combustibles y transporte, y la normativa del MAG y Agrocalidad supervisa los productos agropecuarios.

Marco conceptual

Abastecimiento

Según Palacios y Rodríguez (2021), es el proceso mediante el cual se garantiza el suministro continuo de bienes a un territorio, involucrando compra, transporte, almacenamiento y distribución para cubrir de forma oportuna las necesidades de la población.

Cadena logística

Para Rodríguez et al. (2021) es la secuencia integrada de actividades que articulan transporte, almacenamiento, manipulación y distribución de bienes, permitiendo que los productos se desplacen eficientemente desde el origen hasta el consumidor final.

Canasta básica

Conjunto estructurado de bienes y servicios esenciales definidos por el INEC para cubrir necesidades mínimas de alimentación, vivienda, transporte, salud y otros requerimientos indispensables del hogar (INEC, 2024).

Desabastecimiento

Situación en la cual la oferta de determinados bienes resulta insuficiente frente a la demanda, generando escasez temporal o sostenida, aumento de precios y posibles afectaciones al bienestar de los hogares (Cruz, 2020).

Infraestructura logística

Conjunto de instalaciones físicas y medios operativos, puertos, bodegas, centros de acopio, transporte interno, que posibilitan el flujo y manejo adecuado de mercancías dentro de una cadena de abastecimiento (Barrantes-Olarte, 2023).

Población económicamente activa (PEA)

Para Sabastizagal-Vela, Astete-Cornejo y Benavides (2020) corresponde a un grupo de personas en edad de trabajar que se encuentran ocupadas o buscando empleo, y que participan de manera directa en la producción, comercialización y consumo de bienes y servicios (INEC).

Régimen especial de Galápagos

Marco jurídico-administrativo particular establecido por la Constitución y la normativa específica, que regula actividades económicas, ambientales y sociales en Galápagos, priorizando la conservación y el desarrollo sostenible del territorio insular.

Seguridad alimentaria

Condición en la que todas las personas tienen acceso permanente a alimentos suficientes, inocuos, nutritivos y culturalmente apropiados para mantener una vida activa y saludable (Romero, 2024).

Sostenibilidad del abastecimiento

Según Echeverri et al. (2024), es la capacidad de un sistema de suministro para mantener, en el tiempo, la disponibilidad de bienes esenciales, minimizando impactos ambientales, garantizando viabilidad económica y respondiendo a las necesidades sociales de la población.

Territorio insular

Espacio geográfico rodeado de agua, cuya organización social, económica y ambiental está marcada por restricciones de acceso, dependencia del transporte externo y vulnerabilidad frente a cambios en el suministro de bienes (Mines, 2021).

Turismo

Para Celis et al. (2020) es la actividad económica basada en el desplazamiento temporal de visitantes, que en contextos insulares como Galápagos incrementa la demanda de bienes y servicios, presionando los sistemas de abastecimiento y la infraestructura local.

Marco legal

Constitución de la República del Ecuador: Régimen Especial de Galápagos y Seguridad Alimentaria

La Constitución de la República del Ecuador establece el fundamento jurídico que regula el funcionamiento del Estado y define los derechos fundamentales de sus habitantes. Dentro de este marco, Galápagos recibe un tratamiento diferenciado debido a su importancia ecológica y estratégica. El artículo 258 de la Constitución señala que la provincia de Galápagos constituye un régimen especial, administrado por un Consejo de Gobierno que asume la planificación territorial, la gestión de recursos y la coordinación de actividades públicas, todo ello bajo los principios de conservación ambiental y del Buen Vivir. Esta disposición establece que el desarrollo en las islas debe darse bajo restricciones específicas que garanticen el equilibrio ecológico, considerando incluso la posibilidad de limitar actividades como migración, residencia o trabajo si estas generan riesgos ambientales. Este régimen especial condiciona directamente el funcionamiento de actividades económicas y logísticas relacionadas con el abastecimiento de productos básicos, puesto que cualquier operación comercial debe ajustarse a normas de bioseguridad, sostenibilidad y control institucional propias del territorio insular (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2023).

El derecho a la alimentación también se encuentra recogido en la Constitución ecuatoriana, particularmente en el artículo 13, que reconoce que todas las personas deben tener acceso seguro, permanente y suficiente a alimentos sanos y nutritivos. Este principio adquiere especial relevancia para territorios alejados como la provincia de Galápagos, donde la dependencia del abastecimiento externo, las restricciones de transporte y los controles ambientales hacen que el cumplimiento de este derecho dependa de mecanismos logísticos eficientes y regulados. La seguridad alimentaria se convierte, por tanto, en un eje transversal que guía la formulación de políticas públicas, programas de abastecimiento y controles

institucionales presentes en las islas (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, 2023).

Ley Orgánica del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG)

La Ley Orgánica del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG) desarrolla y operacionaliza el régimen especial establecido en la Constitución, definiendo con mayor precisión las competencias institucionales, las restricciones y los principios rectores que regulan la vida administrativa, económica y ambiental del archipiélago. En su artículo 1, la ley establece que su objetivo principal es regular el funcionamiento del régimen especial y asegurar que el desarrollo humano y económico de la provincia se enmarque estrictamente en principios de conservación. Este artículo aclara que el manejo de recursos, la movilidad humana, el comercio y el transporte deben ser regulados de forma particular para garantizar la protección de los ecosistemas, lo cual incluye mecanismos estrictos para evitar la introducción de especies invasoras, enfermedades o plagas a través del ingreso de productos y mercancías (Asamblea del Ecuador, 2015).

Asimismo, la LOREG asigna al Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos atribuciones estratégicas relacionadas con la planificación territorial, el control del transporte de personas y mercancías, la aprobación de políticas de desarrollo sustentable y la regulación del ingreso de bienes. El artículo 11 de la ley especifica que este Consejo tiene la potestad de expedir normas y políticas obligatorias para las instituciones presentes en la isla, así como de coordinar acciones de control ambiental y bioseguridad con entidades nacionales como el Ministerio del Ambiente, el Parque Nacional Galápagos y las agencias de control sanitario. Estas competencias resultan fundamentales para comprender el funcionamiento del sistema de abastecimiento en San Cristóbal, ya que todas las actividades relacionadas con importación, distribución, almacenamiento y comercialización de productos de la canasta básica se encuentran sujetas a procesos de autorización y supervisión bajo este marco regulatorio (Asamblea del Ecuador, 2015).

Reglamentos del Parque Nacional Galápagos y del sistema de bioseguridad: control del ingreso de productos, carga y transporte

El control del ingreso de productos, carga y medios de transporte hacia la provincia de Galápagos se sustenta en un entramado normativo liderado por el Parque Nacional Galápagos y, de forma específica, por la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG). Históricamente este rol se articuló a través del Sistema de Inspección y Cuarentena para Galápagos (SICGAL), creado para prevenir la introducción de especies exóticas mediante la revisión de mercancías y equipajes en puertos y aeropuertos de

conexión con las islas. Informes técnicos sobre la bioseguridad insular describen que el sistema de inspección y cuarentena es gestionado por la ABG, a través de su Dirección de Normativa y Prevención, como una herramienta que complementa las medidas preventivas al ingreso de especies exógenas, permitiendo incluso la desinsectación de aeronaves y la inspección de medios de transporte antes de su arribo a Galápagos (Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro [AGROCALIDAD], 2020).

En términos prácticos, esto significa que contenedores, bodegas de barcos, cargas refrigeradas, productos frescos y mercancías secas que abastecen a San Cristóbal y otras islas deben pasar por procesos de limpieza, certificación y control que condicionan los tiempos, costos y frecuencia del abastecimiento.

La ABG, como entidad adscrita al Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, tiene la misión explícita de “controlar, regular e impedir la introducción y dispersión de especies exóticas” que pongan en riesgo la biodiversidad, la economía local y la salud humana. Esta misión se concreta en instrumentos normativos específicos, como resoluciones y listas positivas de productos autorizados, que definen qué bienes pueden ingresar a Galápagos, bajo qué condiciones de empaque, desinfección y certificación sanitaria. Un reporte institucional reciente de la ABG sobre rendición de cuentas detalla, por ejemplo, que el Sistema de Inspección y Cuarentena retiene e intercepta productos tanto en origen (puertos y aeropuertos continentales) como en destino (islas), registrando miles de productos retenidos cada año, lo cual evidencia la aplicación efectiva de los reglamentos de bioseguridad al flujo real de carga (Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos, 2023). Esta práctica tiene impacto directo sobre el abastecimiento de la canasta básica, porque cualquier incumplimiento de empaque, rotulado, limpieza o tipo de producto puede derivar en decomisos o retrasos que afectan la oferta disponible en San Cristóbal.

Además de la normativa operativa de la ABG, existen reglamentos ambientales que vinculan directamente la actividad de transporte y carga con la conservación del ecosistema. Un ejemplo es la resolución que aprueba el Reglamento de Control Total de Especies Introducidas y otras medidas para la Reserva Marina de Galápagos, en donde se establecen obligaciones de limpieza y desinfección de las naves que realizan el trayecto continente–islas, así como restricciones sobre el tipo de combustible que pueden utilizar. Este reglamento prohíbe la navegación de embarcaciones que operen con combustibles pesados como búnker o IFO dentro de la franja de 40 millas náuticas de la Reserva Marina de Galápagos, y exige la reconversión a diésel, además de imponer la obligación de realizar limpieza y desinfección total de las naves en el último puerto de salida antes de su arribo a las islas (Resolución N°

0028 - DIRECCION DEL PARQUE NACIONAL GALAPAGOS, 2020). Estas disposiciones están pensadas para reducir el riesgo de derrames, contaminación y transporte inadvertido de organismos en cascos, tanques y cargas, pero al mismo tiempo condicionan la operación de las navieras que abastecen de alimentos y bienes de consumo a la provincia, incidiendo en costos y en la organización logística de la cadena de suministro.

Por otra parte, el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos ha aprobado ordenanzas que complementan el marco ambiental y de bioseguridad. La Ordenanza No. 002-CGREG (2018), por ejemplo, se orienta a fortalecer la producción local y “reducir el ingreso de productos de fuera de las islas”, articulando esta meta con el trabajo de la ABG en el control de carga y la clasificación de productos permitidos. Esta combinación de ordenanzas locales y reglamentos de bioseguridad genera un sistema jurídico que, por un lado, protege la biodiversidad y promueve la soberanía alimentaria, pero, por otro, introduce restricciones y trámites adicionales que deben ser considerados en el análisis del abastecimiento de la canasta básica en San Cristóbal, ya que influyen en la disponibilidad, continuidad y diversidad de productos que efectivamente llegan a la isla.

Políticas de subsidios nacionales: regulación de precios de combustibles y transporte

El régimen de subsidios a los combustibles en Ecuador ha sido históricamente uno de los principales instrumentos de política pública para influir en los costos del transporte y, en consecuencia, en los precios finales de los bienes de consumo, incluidos los productos de la canasta básica. La base normativa general para la formación de precios se encuentra en el Reglamento de Regulación de Precios de los Derivados de Petróleo, que establece cómo se calculan los precios a nivel de terminal y depósito para distintos segmentos, incluidos combustibles marinos y automotrices (Presidencia de la República del Ecuador, 2018). Este reglamento define la estructura de costos, márgenes y condiciones bajo las cuales la empresa pública Petroecuador y otros actores pueden comercializar combustibles. En su articulado se detalla, por ejemplo, el tratamiento diferenciado para combustibles usados en transporte marítimo y las diferencias de precio que luego pueden ser objeto de notas de crédito o mecanismos de compensación, lo que vincula directamente la política de precios con el costo del transporte de carga que abastece a Galápagos.

En los últimos años, el esquema de subsidios ha estado en revisión. El Ministerio de Energía y Minas introdujo un nuevo mecanismo de fijación de precios mediante bandas y esquemas de estabilización, inicialmente manteniendo precios regulados relativamente bajos para las gasolinas Extra y Ecopaís y para el diésel automotriz, precisamente con el objetivo de

no trasladar de forma brusca la volatilidad internacional al consumidor y al sector transporte (Ministerio de Ambiente y Energía, 2020). También que, el propio ministerio ha explicado que alrededor del 50 % de los subsidios a combustibles beneficia directamente al segmento automotriz y al sector transporte —de pasajeros y de carga— así como a sectores productivos como el agrícola y el ganadero, lo que revela el carácter fuertemente focalizado de estas transferencias en la movilidad de personas y bienes (Ministerio de Ambiente y Energía, 2020). Esta estructura ha sido necesaria para que el transporte terrestre y, en parte, el transporte de carga hacia zonas remotas, mantenga tarifas compatibles con la capacidad de pago de la población y con el precio final de alimentos y otros bienes básicos.

Sin embargo, el panorama cambió de manera significativa en 2025. El gobierno ecuatoriano anunció la eliminación del subsidio al diésel para el segmento automotriz, decisión formalizada mediante decreto ejecutivo y reportada por agencias internacionales de noticias. A partir de septiembre de 2025, el precio del galón de diésel para este segmento pasó de 1,80 a 2,80 dólares, con el compromiso gubernamental de aplicar un mecanismo de estabilización posterior y de canalizar recursos a programas de compensación temporal dirigidos a transportistas, pequeños productores y población vulnerable. Para mitigar el impacto sobre las tarifas de transporte público, el Ejecutivo complementó esta medida con decretos de compensación y con anuncios de que el pasaje urbano no aumentaría gracias a ayudas directas al sector transporte (Presidencia de la República del Ecuador, 2025).

En el caso específico de Galápagos, Petroecuador, como única comercializadora de GLP en la provincia, ha ratificado que realiza envíos periódicos de aproximadamente 15.000 cilindros cada 35 días a San Cristóbal, Santa Cruz e Isabela, ajustando el suministro a la capacidad de almacenamiento y a la demanda local, con el fin de asegurar un abastecimiento continuo y evitar escenarios de desabastecimiento (Petroecuador EP, 2025). Este esquema combina un subsidio nacional al precio del gas con una logística especial de abastecimiento hacia las islas, que es fundamental para la vida cotidiana de los hogares y para actividades económicas como la restauración y el turismo.

Diferentes documentos de planificación, como el Plan Galápagos 2030 (2024) y el Plan de Transición Energética de las Islas Galápagos, reconocen que la provincia depende fuertemente de combustibles fósiles subsidiados para el transporte marítimo de carga y para la generación de energía, y plantean, a mediano plazo, una transición hacia fuentes renovables que reduzcan esa dependencia. Mientras dicha transición se concreta, las políticas de subsidios nacionales siguen siendo un elemento clave para comprender cómo se forman los costos de transporte y, por ende, los precios finales de los productos de la canasta básica en San Cristóbal.

Cualquier modificación en el esquema de subsidios, particularmente en el diésel utilizado en transporte comercial o en los combustibles marinos, tiene el potencial de trasladarse a la estructura de precios en la isla, afectando directamente la seguridad alimentaria de la población local y la competitividad del destino turístico.

Normativa del MAG y Agrocalidad: Control de Productos Agropecuarios

La Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario (Agrocalidad) es la entidad nacional encargada de la regulación, control y certificación sanitaria de los productos agropecuarios en Ecuador, mediante el cumplimiento de normas fito y zoonosanitarias que buscan garantizar la inocuidad de los alimentos y prevenir riesgos para la salud pública y para el ambiente. Agrocalidad tiene su base legal en la Ley Orgánica de Sanidad Agropecuaria, la cual creó a esta agencia como organismo técnico con autonomía administrativa y financiera dependiente del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG). Su misión, recogida en su estatuto orgánico, es mantener y mejorar el estatus sanitario de los productos agropecuarios para precautelar la producción primaria, contribuir a la soberanía alimentaria y asegurar que los flujos comerciales cumplan con estándares nacionales e internacionales de sanidad vegetal y animal (Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro (AGROCALIDAD), 2020).

La normativa de Agrocalidad para el control de productos agropecuarios incluye procedimientos específicos para la certificación fitosanitaria, la vigilancia y control fitosanitario y zoonosanitario, así como la regulación de insumos agropecuarios. Por ejemplo, el Manual de Procedimientos para el Registro de Operadores describe cómo debe organizarse e inscribirse toda empresa o persona natural que participe en actividades relacionadas con la producción, importación, exportación, distribución y comercialización de productos vegetales, animales e insumos agrícolas. Este manual establece que los operadores deben registrar sus operaciones en el sistema informático “GUIA” de Agrocalidad, declarando sus sitios de operación, productos manejados, áreas de producción y proveedores, con el fin de que la agencia pueda monitorear el cumplimiento de requisitos sanitarios y fitosanitarios durante todas las etapas de la cadena productiva y comercial (Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2022).

Una parte importante de la normativa es la certificación fitosanitaria obligatoria para la movilización y comercio de productos agrícolas, que se aplica tanto para exportación como para otras formas de traslado dentro del país, incluida la eventual salida hacia territorios especiales como las Islas Galápagos. Según la información de la Dirección de Certificación Fitosanitaria de Agrocalidad, antes de exportar productos vegetales se debe tramitar una

inspección fitosanitaria y solicitar el Certificado Fitosanitario de Exportación (CFE), el cual garantiza que los productos han sido verificados y cumplen con los requisitos sanitarios exigidos por el país de destino o, en contextos internos con requisitos especiales de bioseguridad, por la autoridad receptora. Este proceso incluye la presentación de documentación, el registro en la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE) y la inspección técnica por parte de personal autorizado de Agrocalidad (AGROCALIDAD, 2020).

Además de los mecanismos de registro y certificación, Agrocalidad emite guías y manuales técnicos de procedimientos fitosanitarios que especifican los tratamientos, requisitos de limpieza y métodos de monitoreo para diversos productos vegetales, ya sea para su producción, almacenamiento o movilización. Un ejemplo claro es el manual más reciente para el control de centros de propagación de especies vegetales (aprobado en 2025), que exige a los operadores mantener material libre de plagas, realizar monitoreos periódicos, aplicar protocolos de trazabilidad y adoptar medidas de limpieza y desinfección en todas las etapas de producción y traslado. Este tipo de normativa está diseñada para asegurar que los productos agropecuarios que ingresan al mercado interno, y potencialmente a territorios con exigencias bioseguras como Galápagos, no introduzcan plagas o enfermedades que puedan afectar la cadena alimentaria o el equilibrio ecológico (Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2025).

El uso del sistema GUIA (Gestor Unificado de Información de Agrocalidad) es otra pieza fundamental dentro de esta normativa, ya que facilita el control de la información de los operadores, permite la emisión de certificados y habilitaciones y permite a la agencia efectuar inspecciones pos registro y auditorías de cumplimiento en los sitios y áreas de operación declarados. A través de este sistema, se logra una trazabilidad más eficiente de los productos agropecuarios desde su punto de origen hasta su destino final. Si un operador incumple con los procedimientos o requisitos sanitarios establecidos, Agrocalidad tiene la facultad de inhabilitar su registro en el sistema GUIA, lo que impide la movilización de productos sin cumplir la normativa vigente (Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2022).

Capítulo 3: Diseño Metodológico

Tipo de investigación

El tipo de investigación asumido en este estudio se configura como una combinación particular donde convergen dimensiones exploratorias, descriptivas y concluyentes, aunque cada una opera con distinto peso según la naturaleza del fenómeno observado. La condición insular de San Cristóbal obliga a partir de una lógica exploratoria, pues el abastecimiento de productos de la canasta básica, al ser afectado por dinámicas ambientales, logísticas y económicas altamente variables, no siempre presenta registros sistemáticos que permitan comprenderlo en toda su complejidad.

La investigación se interna en un escenario donde se necesita identificar causas, tensiones y estructuras subyacentes que no se manifiestan a simple vista.

A su vez, el carácter descriptivo se vuelve inevitable porque se intenta mostrar, casi como si se tratara de una radiografía metodológica, cómo se comporta el sistema logístico local, qué percepciones tienen los residentes y cómo se articulan los flujos de productos esenciales. Y, sin desentonar con lo anterior, también se incorpora un propósito concluyente, pues se aspira a generar resultados que permitan orientar decisiones, proponer estrategias sostenibles y fundamentar intervenciones futuras que fortalezcan el abastecimiento en la isla.

Según Haro (2024), la investigación exploratoria se utiliza para obtener una comprensión inicial de fenómenos poco estudiados o complejos, permitiendo identificar variables, relaciones y patrones antes de implementar estudios más estructurados. Por su parte, la investigación descriptiva busca detallar las características de un fenómeno tal como se presenta, mientras que la investigación concluyente pretende generar resultados aplicables a la toma de decisiones, formulación de estrategias o validación de teorías.

Enfoque de la investigación

En relación con el enfoque, el estudio adopta una metodología mixta, aunque no se trata de una mezcla rígida, sino más bien de una articulación donde cada componente aparece con la intensidad necesaria para comprender el fenómeno desde diversas capas. El enfoque cuantitativo ofrece la estructura para medir percepciones, variaciones de precios, frecuencia de desabastecimiento y patrones de comportamiento que pueden representarse en indicadores concretos; este componente aporta precisión y comparabilidad, permitiendo captar tendencias que, aunque silenciosas, terminan afectando la vida cotidiana en San Cristóbal. Por su parte, el enfoque cualitativo resulta indispensable para comprender aquellas áreas donde los números no consiguen revelar la tensión emocional, la incertidumbre o el malestar que emergen cuando el abastecimiento falla.

Las voces de comerciantes, trabajadores del turismo y residentes permiten reconstruir un relato cargado de matices, donde el sistema de suministro no solo es evaluado desde la lógica funcional sino desde la experiencia humana, marcada por expectativas, temores y memorias colectivas. De este modo, el enfoque mixto actúa como un puente metodológico que permite transitar entre lo medible y lo vivido.

Hernández (2023) sostiene que la metodología mixta combina lo mejor de los enfoques cuantitativo y cualitativo, proporcionando un marco más completo para el análisis de fenómenos complejos. Este enfoque es especialmente útil en estudios de logística y gestión de recursos, donde los datos numéricos deben complementarse con interpretaciones cualitativas sobre experiencias y percepciones de los participantes.

Diseño de la investigación

El diseño de investigación elegido corresponde a un diseño no experimental y transversal. No experimental porque en ningún momento se manipulan variables ni se interviene directa o indirectamente en el sistema de abastecimiento; la investigación se limita a observar, registrar y analizar los fenómenos tal como se presentan en la realidad insular, permitiendo que los procesos logísticos, las fluctuaciones de precios y la percepción ciudadana sigan su curso natural. Se concibe como transversal porque la recolección de información se concentra en un periodo definido que corresponde al año 2026, año relevante por mostrar variaciones logísticas y condiciones económicas que influyen en el abastecimiento y que ameritan ser documentadas en un marco temporal específico. Este diseño responde a la necesidad de captar un estado de situación concreto, sin pretender extender la observación a largo plazo, aunque sin desconocer que las tensiones observadas pueden proyectarse en periodos posteriores.

Calle (2023) explica que los diseños no experimentales son apropiados cuando el investigador observa los fenómenos en su contexto natural sin intervenir en ellos. Los diseños transversales permiten obtener información en un momento específico, lo cual es útil para describir la situación actual de un sistema y analizar relaciones entre variables de manera inmediata.

Alcance de la investigación

El alcance metodológico se enfoca en describir y analizar los elementos que intervienen en el abastecimiento de productos de la canasta básica, sin pretender agotar la totalidad del sistema logístico ecuatoriano, pues ello excedería las dimensiones de este trabajo. El estudio se circunscribe a los factores que afectan directamente a San Cristóbal: la frecuencia de llegada de embarcaciones, la capacidad portuaria, la disponibilidad de almacenamiento, las variaciones

de precios, el comportamiento del turismo, las percepciones de la población y la influencia normativa que regula tanto la entrada de productos como la protección ambiental. Así, el alcance busca ofrecer una comprensión profunda del funcionamiento real, y a veces irregular, del suministro de bienes esenciales, logrando identificar causas que inciden en las fallas del sistema y describiendo cómo estas afectan a residentes y visitantes que dependen del acceso constante a alimentos básicos.

Según Corona y Fonseca (2023), el alcance de una investigación define hasta qué punto se pretende profundizar en el fenómeno. Una investigación descriptiva permite detallar características y relaciones, mientras que una investigación analítica explica causas y efectos de manera sistemática, lo que permite formular recomendaciones prácticas.

Población y muestra

Chero (2024) destaca que definir la población y la muestra es fundamental para asegurar la representatividad de los resultados. Los métodos probabilísticos permiten estimar la muestra con un nivel de confianza y margen de error definidos, garantizando que los hallazgos sean generalizables a la población objetivo.

La investigación define su población objetivo a partir de la Población Económicamente Activa (PEA) de la provincia de Galápagos, dado que esta categoría agrupa a quienes participan activamente en el mercado laboral, compran, venden y consumen bienes de la canasta básica, y están directamente afectados por las fluctuaciones del abastecimiento y la logística en San Cristóbal. Según cifras extraídas de informes socioeconómicos oficiales elaborados con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) (2023) y registros administrativos recientes, la provincia de Galápagos cuenta con una PEA aproximada de 17 400 personas que están en edad de trabajar, ocupadas o buscando empleo, lo cual representa a quienes, a través de su participación económica, enfrentan de forma más inmediata los efectos de las variaciones en la disponibilidad de productos, las condiciones del mercado laboral y las condiciones de acceso a bienes esenciales dentro del archipiélago. Estos datos, correspondientes a estimaciones derivadas de las encuestas de empleo y recolecciones estadísticas oficiales del INEC, permiten establecer un universo poblacional con base sólida para estimar luego la muestra en la investigación empírica y garantizar que la voz de quienes viven y trabajan en la isla esté representada con fidelidad en los resultados.

A partir del universo de 17 400 personas que conforman la PEA en la provincia de Galápagos, la investigación procedió a calcular una muestra que fuera representativa y estadísticamente sólida, utilizando parámetros estándar de estimación probabilística (nivel de confianza cercano al 95 % y un margen de error que se ajusta a estudios sociales de contexto

insular). Este procedimiento permitió determinar una muestra compuesta por un número de participantes adecuado para capturar variaciones significativas en las percepciones, experiencias y comportamientos relacionados con el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal.

Se aplica entonces a la fórmula:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{E^2(N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Al sustituir, se obtiene un total de 376 como muestra.

Instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos de recolección se diseñaron para captar tanto dimensiones objetivas como subjetivas del abastecimiento. Para el componente cuantitativo se elaboró una encuesta estructurada que permitió registrar datos sobre frecuencia de desabastecimiento, variaciones de precio, disponibilidad de productos esenciales, percepción de regularidad del transporte y evaluación general del sistema de suministro. La encuesta fue diseñada con escalas estandarizadas que facilitaron la posterior sistematización estadística. Dicha encuesta se encuentra en el Anexo A del actual documento.

En el ámbito cualitativo, la investigación recurrió a la realización de focus groups aplicados a un grupo reducido de participantes, seleccionados de manera intencional, considerando que este tipo de técnica no resulta operativamente viable ni metodológicamente pertinente para abarcar a la totalidad de la población ni a una muestra cuantitativa de gran tamaño. Los focus groups se desarrollaron bajo una guía semiestructurada, lo que permitió profundizar en las experiencias, percepciones y valoraciones de los participantes respecto al abastecimiento de productos de la canasta básica, recogiendo matices, tensiones cotidianas y discursos compartidos que difícilmente emergen a través de instrumentos estandarizados como la encuesta. Cabe señalar que los instrumentos cualitativos fueron sometidos a un proceso de revisión experta con el fin de asegurar su claridad, pertinencia y adecuada alineación con los objetivos de la investigación, fortaleciendo así la validez del componente cualitativo del estudio.

Según Sánchez (2022), los instrumentos de recolección deben alinearse con los objetivos de investigación y el tipo de datos requeridos. Las encuestas permiten obtener datos cuantificables de manera sistemática, mientras que los focus groups facilitan el análisis de percepciones, emociones y experiencias compartidas, ofreciendo profundidad interpretativa al estudio.

Técnicas de análisis de datos

El análisis de los datos siguió un enfoque dual, en correspondencia con la metodología mixta adoptada. Para el componente cuantitativo se aplicaron técnicas de estadística descriptiva, a través de las cuales fue posible identificar patrones, tendencias y variaciones significativas en los datos recogidos. Se calcularon indicadores que permitieron interpretar la magnitud del problema del desabastecimiento y su frecuencia, además de relacionar estas variables con características demográficas o económicas de los encuestados.

El análisis cualitativo se sustentó en un procedimiento de categorización temática, donde los relatos obtenidos en los focus groups fueron codificados y organizados de forma que permitieran identificar núcleos de sentido, tensiones recurrentes y percepciones compartidas. Este proceso permitió reconstruir el entramado emocional y experiencial que subyace a la problemática del abastecimiento, mostrando cómo los residentes interpretan, padecen o incluso anticipan los episodios de escasez. Finalmente, ambos análisis fueron integrados para generar una visión robusta del problema, articulando los indicadores cuantitativos con los hallazgos interpretativos provenientes del enfoque cualitativo.

Taboada (2024) señalan que la combinación de análisis cuantitativo y cualitativo permite triangulación de datos, aumentando la confiabilidad y validez del estudio. La estadística descriptiva permite identificar patrones y tendencias, mientras que el análisis temático organiza los datos cualitativos en categorías significativas que reflejan experiencias y percepciones de los participantes.

Capítulo 4: Análisis de resultados

El presente capítulo se centra en la presentación, análisis e interpretación de los datos obtenidos a través de los instrumentos metodológicos aplicados en la investigación, con el objetivo de proporcionar una comprensión integral del abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal durante el año 2025. Este análisis permite identificar patrones de suministro, variaciones en la disponibilidad de productos, factores logísticos y económicos que influyen en la cadena de abastecimiento, así como las percepciones de los residentes y actores clave involucrados en el proceso.

La interpretación de los resultados se organiza siguiendo la metodología mixta adoptada: el componente cuantitativo ofrece información objetiva sobre frecuencia de desabastecimiento, variaciones de precios, capacidad de transporte y otros indicadores medibles; mientras que el componente cualitativo aporta la perspectiva de los participantes, incluyendo experiencias, percepciones y valoraciones sobre el sistema de suministro. La integración de ambos enfoques permite generar conclusiones sólidas y fundamentadas que reflejan tanto la dimensión operacional como la humana del abastecimiento.

Resultados obtenidos en las encuestas

A continuación, se muestran los resultados, tabulados y sus análisis respectivos:

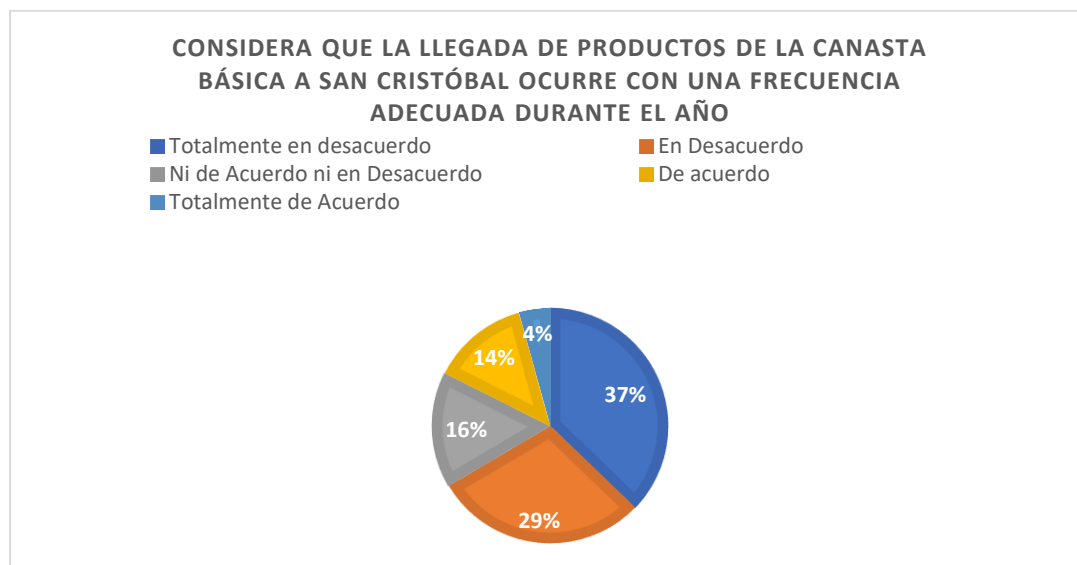
Tabla 1

Considera que la llegada de productos de la canasta básica a San Cristóbal ocurre con una frecuencia adecuada durante el año

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	140	37.2%
En Desacuerdo	110	29.3%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	60	15.9%
De acuerdo	50	13.3%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 2

Considera que la llegada de productos de la canasta básica a San Cristóbal ocurre con una frecuencia adecuada durante el año



Análisis:

La mayoría de los encuestados (66.5%) percibe que la llegada de productos no es adecuada, concentrándose en “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”. Esto evidencia un problema estructural en la frecuencia de abastecimiento, donde los retrasos y la irregularidad de los envíos generan incertidumbre en la población. Solo un 18% percibe regularidad o adecuación en la llegada de productos, lo que confirma la necesidad de mejorar la planificación logística y prever alternativas ante retrasos marítimos.

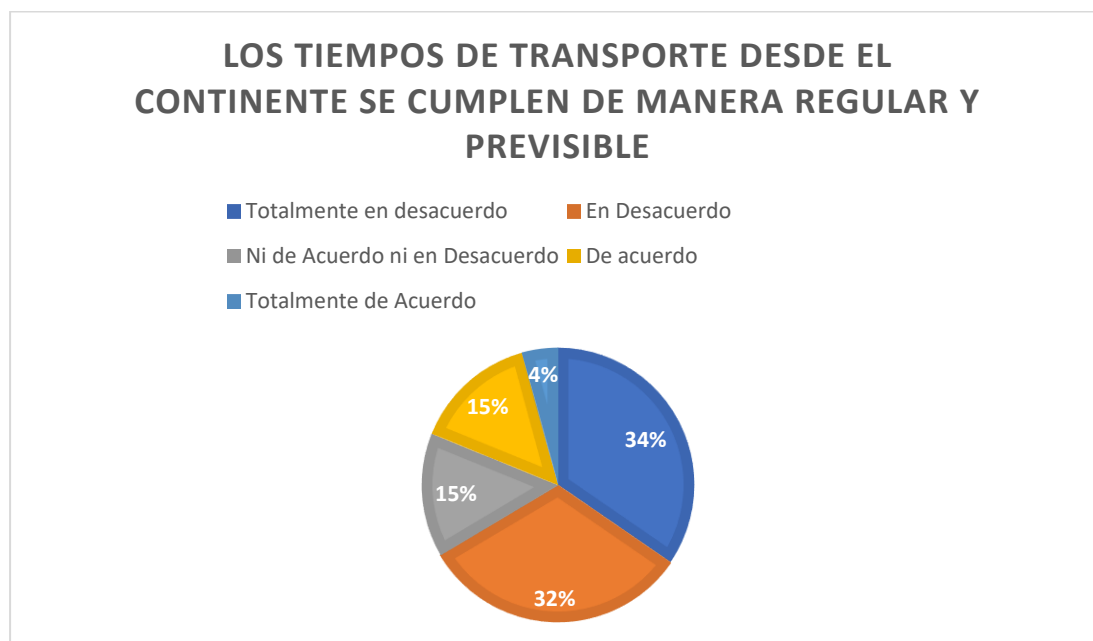
Tabla 2

Los tiempos de transporte desde el continente se cumplen de manera regular y previsible

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	130	34.6%
En Desacuerdo	120	31.9%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	55	14.6%
De acuerdo	55	14.6%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 3

Los tiempos de transporte desde el continente se cumplen de manera regular y previsible



Análisis:

El 66.5% de los encuestados opina que los tiempos de transporte no se cumplen de forma regular. La percepción de incumplimiento introduce un componente de incertidumbre que afecta la planificación de comerciantes y consumidores. La falta de confiabilidad en los plazos genera impactos directos sobre el abastecimiento, con consecuencias como sobrecostos, pérdida de productos perecibles y desconfianza en el sistema logístico.

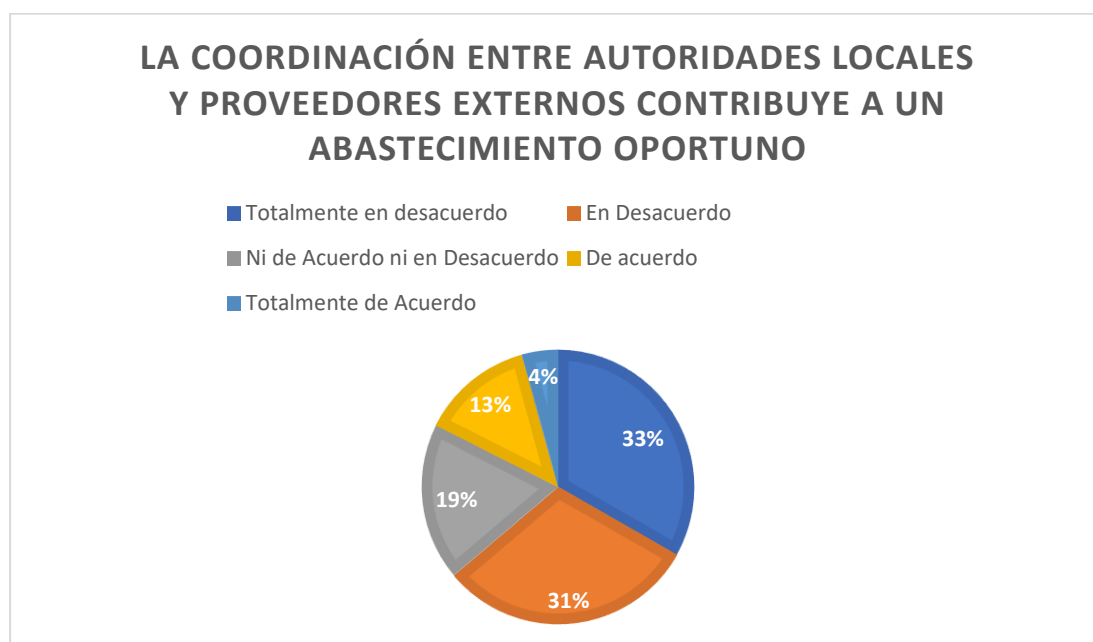
Tabla 3

La coordinación entre autoridades locales y proveedores externos contribuye a un abastecimiento oportuno

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	125	33.3%
En Desacuerdo	115	30.6%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	70	18.6%
De acuerdo	50	13.3%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 4

La coordinación entre autoridades locales y proveedores externos contribuye a un abastecimiento oportuno



Un 63.9% considera que la coordinación no es efectiva. Esto refleja deficiencias en la comunicación y articulación entre actores involucrados, generando decisiones reactivas frente a problemas logísticos. La existencia de un 18.6% de respuestas neutrales indica que una parte de la población desconoce los mecanismos de coordinación, lo que debilita la confianza en la gestión del abastecimiento.

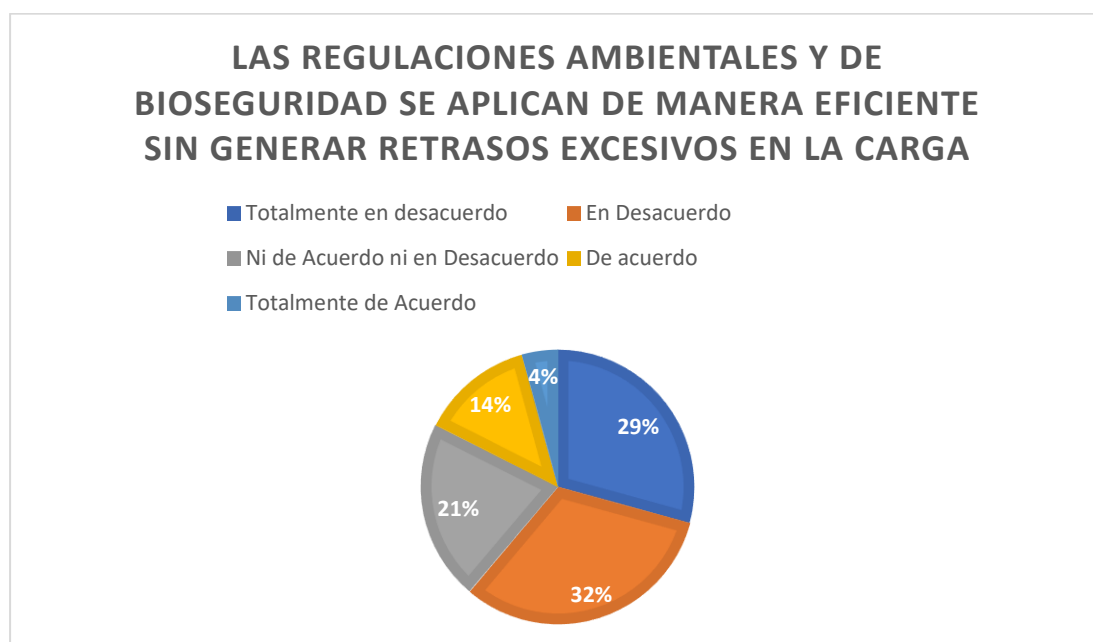
Tabla 4

Las regulaciones ambientales y de bioseguridad se aplican de manera eficiente sin generar retrasos excesivos en la carga

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	110	29.3%
En Desacuerdo	120	31.9%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	80	21.3%
De acuerdo	50	13.3%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 5

Las regulaciones ambientales y de bioseguridad se aplican de manera eficiente sin generar retrasos excesivos en la carga



Análisis:

Más del 61% percibe que la implementación de regulaciones genera retrasos. Esto evidencia la tensión entre protección ambiental y seguridad alimentaria. Las normas son reconocidas como necesarias, pero la eficiencia en su aplicación resulta insuficiente, produciendo cuellos de botella que afectan la llegada oportuna de productos.

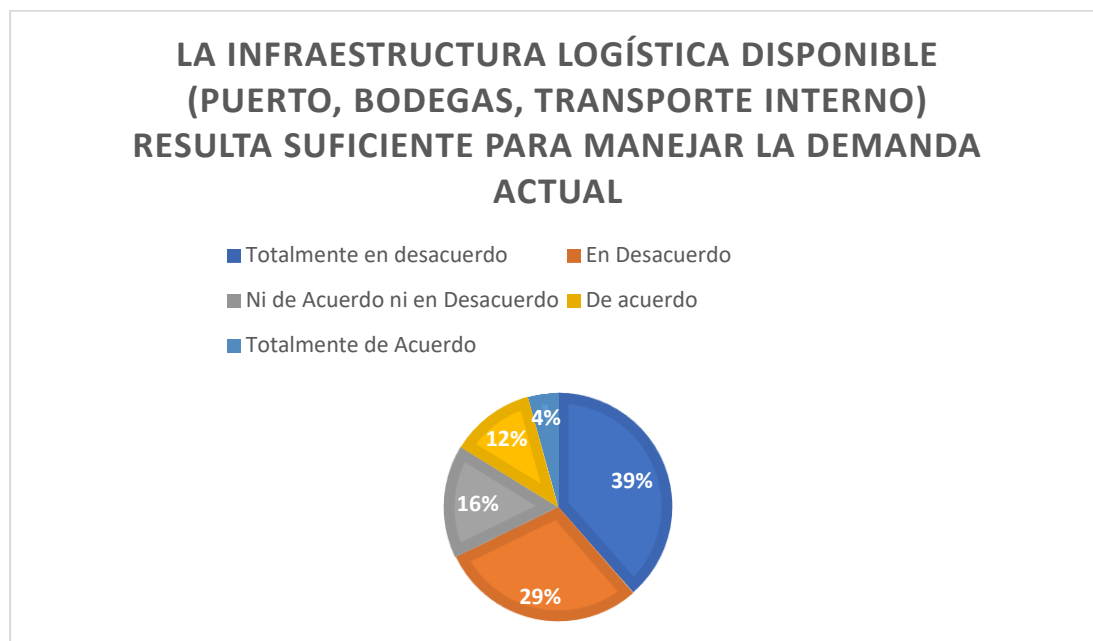
Tabla 5

La infraestructura logística disponible (puerto, bodegas, transporte interno) resulta suficiente para manejar la demanda actual

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	145	38.6%
En Desacuerdo	110	29.3%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	60	15.9%
De acuerdo	45	12.0%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 6

La infraestructura logística disponible (puerto, bodegas, transporte interno) resulta suficiente para manejar la demanda actual



Análisis:

El 67.9% de los encuestados considera que la infraestructura no es suficiente. Esto indica limitaciones críticas para atender la demanda, especialmente en temporadas turísticas. La infraestructura actual no logra cubrir la presión sobre puertos, bodegas y transporte, lo que refleja la necesidad de inversión y planificación para garantizar el abastecimiento.

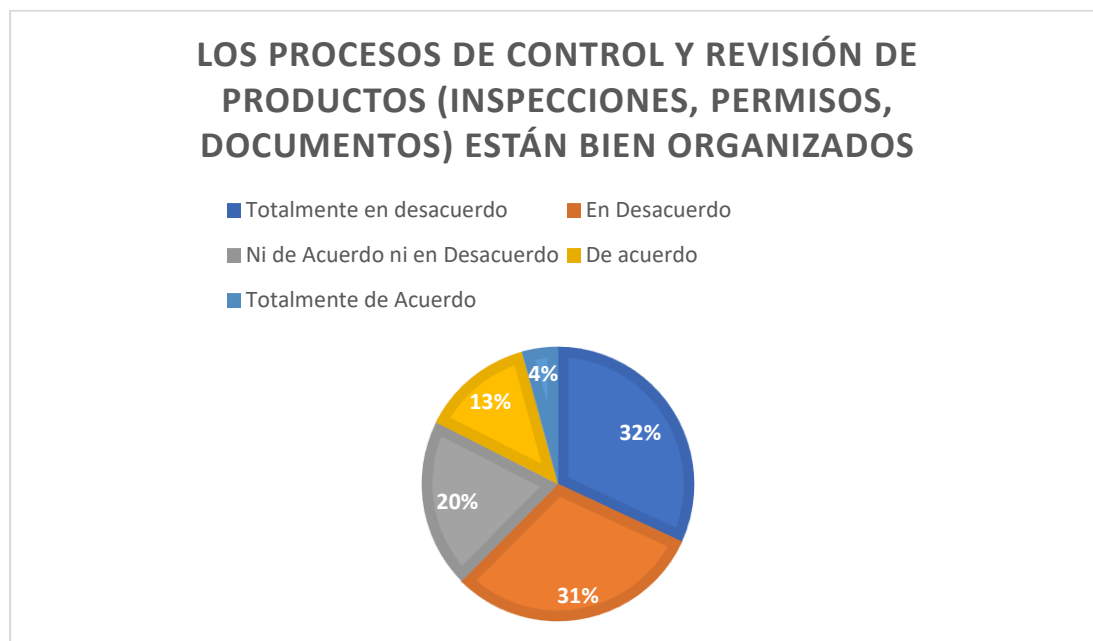
Tabla 6

Los procesos de control y revisión de productos (inspecciones, permisos, documentos) están bien organizados

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	120	31.9%
En Desacuerdo	115	30.6%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	75	19.9%
De acuerdo	50	13.3%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 7

Los procesos de control y revisión de productos (inspecciones, permisos, documentos) están bien organizados



Análisis:

El 62.5% percibe deficiencias en la organización de los procesos de control y revisión. La burocracia y la lentitud en inspecciones afectan la llegada oportuna de productos. Esto demuestra que la gestión operativa, más que la existencia de controles es la principal limitante para un sistema logístico eficiente.

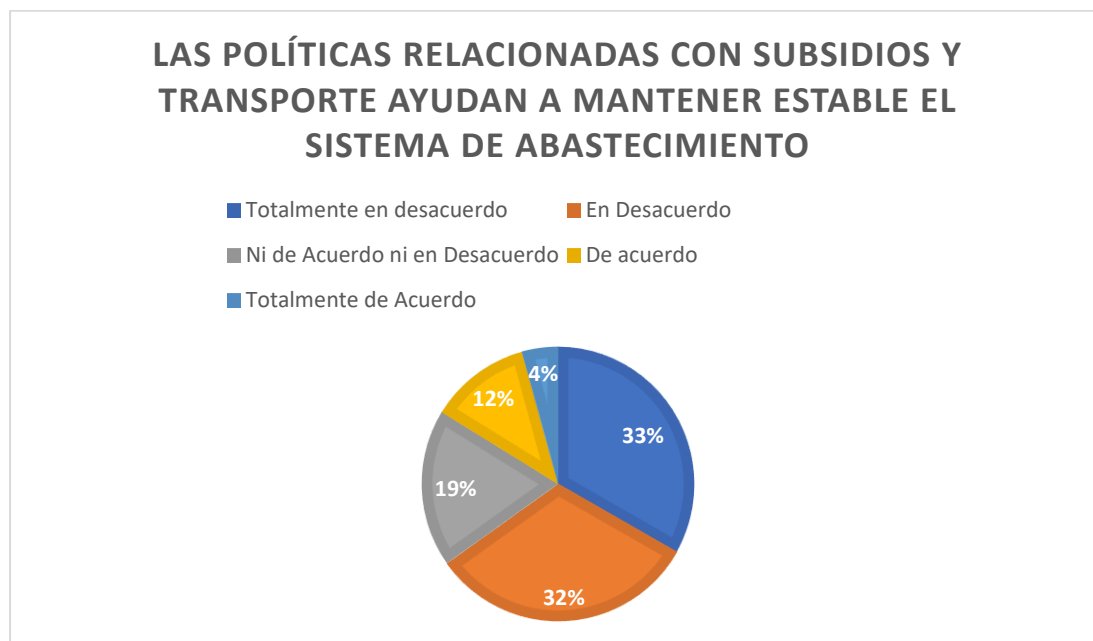
Tabla 7

Las políticas relacionadas con subsidios y transporte ayudan a mantener estable el sistema de abastecimiento

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	125	33.3%
En Desacuerdo	120	31.9%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	70	18.6%
De acuerdo	45	12.0%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 8

Las políticas relacionadas con subsidios y transporte ayudan a mantener estable el sistema de abastecimiento



Análisis:

El 65.2% considera que estas políticas no son suficientemente efectivas. Esto revela que los mecanismos de subsidio y transporte no compensan los altos costos logísticos ni reducen la vulnerabilidad del sistema frente a interrupciones, limitando su legitimidad social y su impacto práctico.

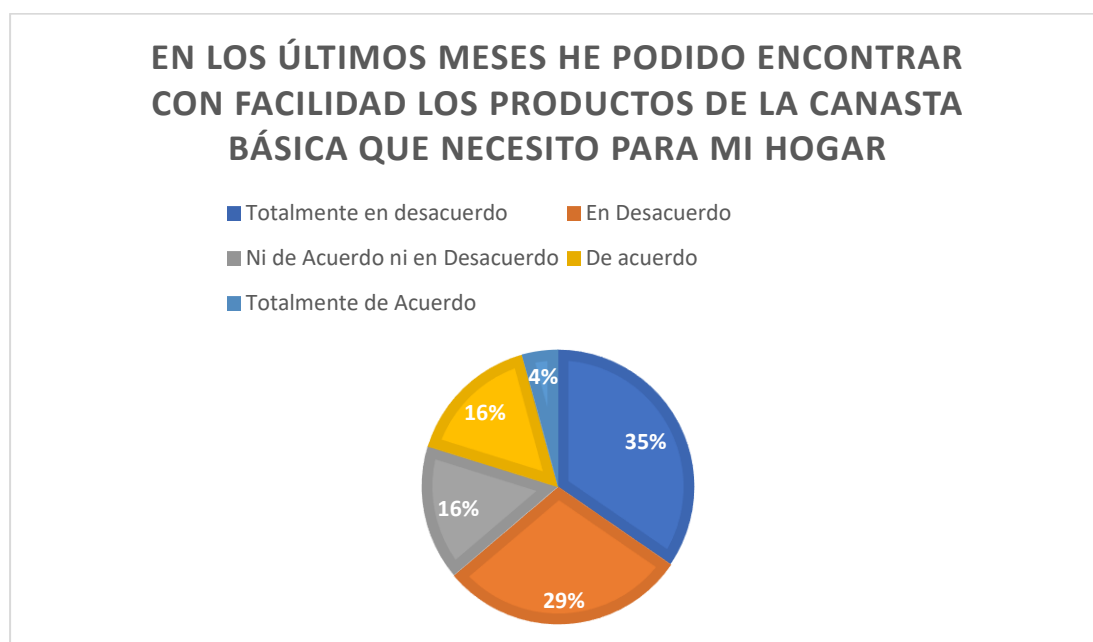
Tabla 8

En los últimos meses he podido encontrar con facilidad los productos de la canasta básica que necesito para mi hogar

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	130	34.6%
En Desacuerdo	110	29.3%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	60	15.9%
De acuerdo	60	15.9%
Totalmente de Acuerdo	16	4.3%
Total	376	100.00%

Figura 9

En los últimos meses he podido encontrar con facilidad los productos de la canasta básica que necesito para mi hogar



Análisis:

El 64% reporta dificultades para encontrar productos básicos. Esto confirma la existencia de desabastecimiento recurrente, reflejando que la falta de disponibilidad afecta la rutina doméstica y obliga a la población a ajustar sus hábitos de consumo o asumir precios más altos.

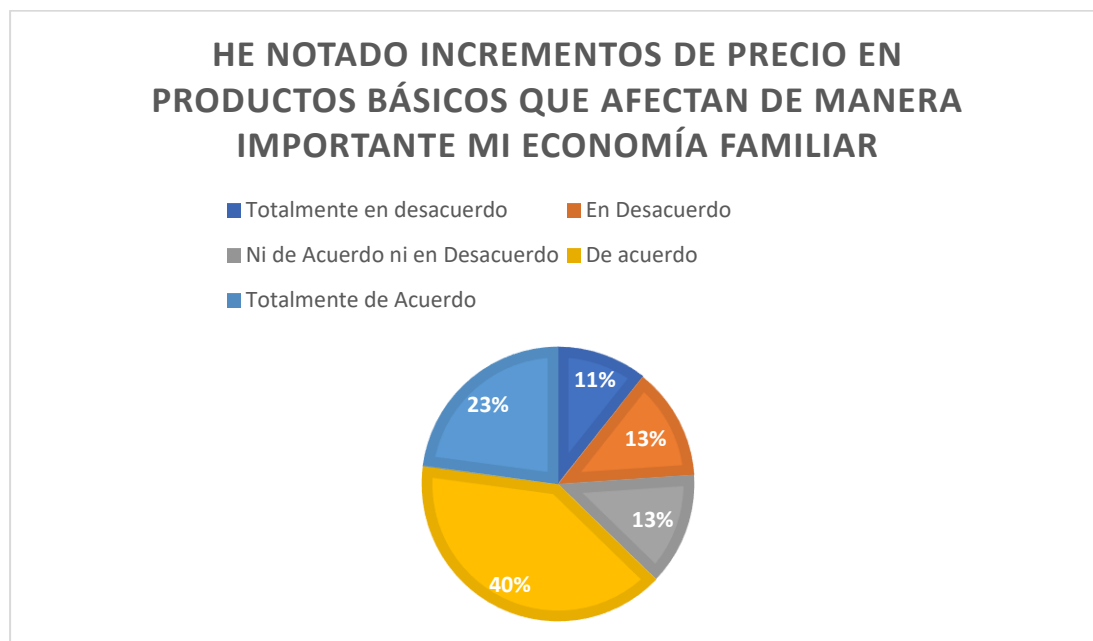
Tabla 9

He notado incrementos de precio en productos básicos que afectan de manera importante mi economía familiar

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	40	10.6%
En Desacuerdo	50	13.3%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	50	13.3%
De acuerdo	150	39.9%
Totalmente de Acuerdo	86	22.9%
Total	376	100.00%

Figura 10

He notado incrementos de precio en productos básicos que afectan de manera importante mi economía familiar



Análisis:

El 62.8% percibe aumentos de precios significativos, lo que evidencia que el problema del abastecimiento tiene también una dimensión económica. Los costos de transporte e ineficiencias logísticas se trasladan directamente al consumidor, mostrando cómo la fragilidad del sistema impacta en la economía familiar.

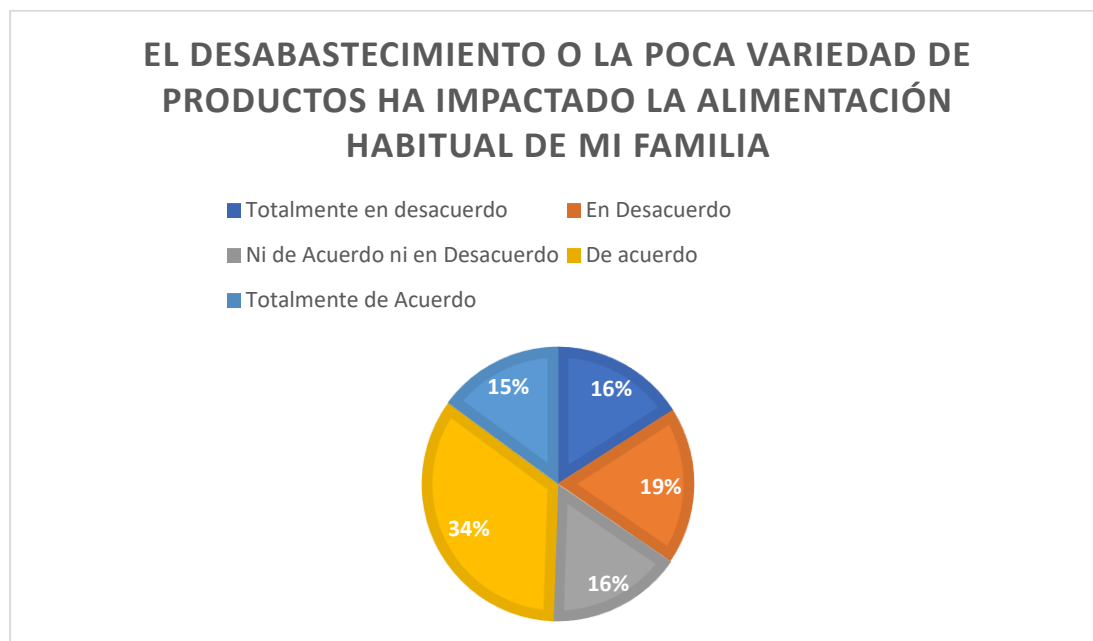
Tabla 10

El desabastecimiento o la poca variedad de productos ha impactado la alimentación habitual de mi familia

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	60	15.9%
En Desacuerdo	70	18.6%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	60	15.9%
De acuerdo	130	34.6%
Totalmente de Acuerdo	56	14.9%
Total	376	100.00%

Figura 11

El desabastecimiento o la poca variedad de productos ha impactado la alimentación habitual de mi familia



Análisis:

El 49.5% reporta cambios en la alimentación debido al desabastecimiento, afectando la diversidad y calidad de los alimentos. Esto refleja un riesgo en la seguridad alimentaria, especialmente en un contexto insular donde la producción local no puede compensar las carencias.

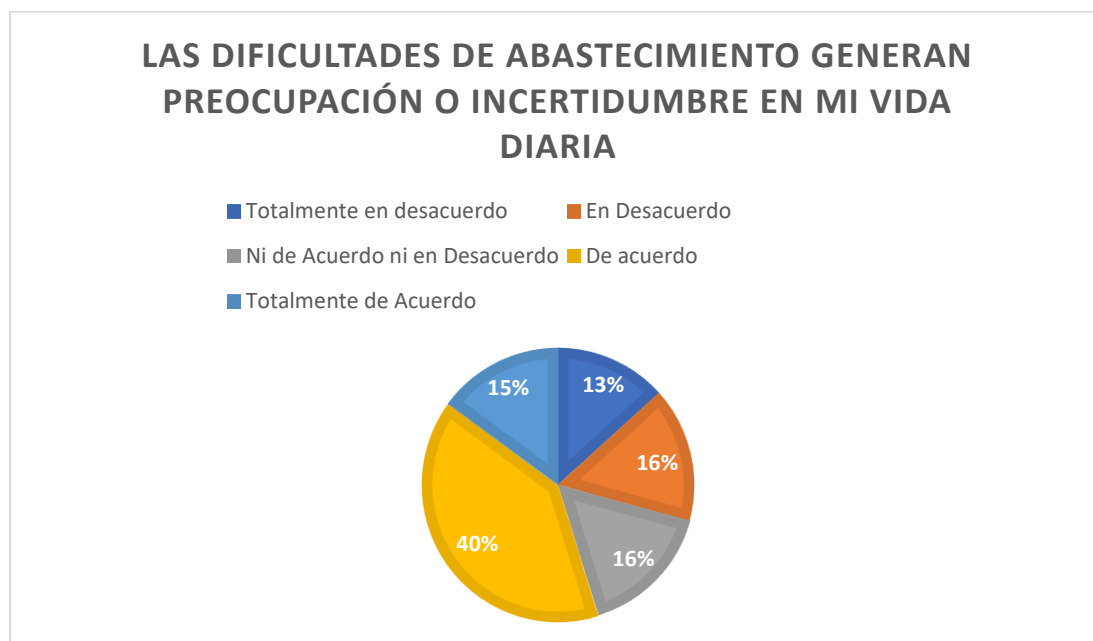
Tabla 11

Las dificultades de abastecimiento generan preocupación o incertidumbre en mi vida diaria

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	50	13.3%
En Desacuerdo	60	15.9%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	60	15.9%
De acuerdo	150	39.9%
Totalmente de Acuerdo	56	14.9%
Total	376	100.00%

Figura 12

Las dificultades de abastecimiento generan preocupación o incertidumbre en mi vida diaria



Análisis:

El 54.8% indica preocupación e incertidumbre por el abastecimiento. Esto demuestra que el problema no solo es material, sino también emocional, afectando la percepción de estabilidad y bienestar de los residentes.

Tabla 12

Considero que la situación de abastecimiento afecta negativamente la percepción que tienen los turistas sobre la isla

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	40	10.6%
En Desacuerdo	50	13.3%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	70	18.6%
De acuerdo	160	42.6%
Totalmente de Acuerdo	56	14.9%
Total	376	100.00%

Figura 13

Considero que la situación de abastecimiento afecta negativamente la percepción que tienen los turistas sobre la isla



Análisis:

El 57.5% percibe que los turistas se ven afectados negativamente por la situación de abastecimiento. Esto evidencia la relación directa entre logística y economía turística, donde la limitada disponibilidad y precios elevados pueden deteriorar la experiencia del visitante y la reputación del destino.

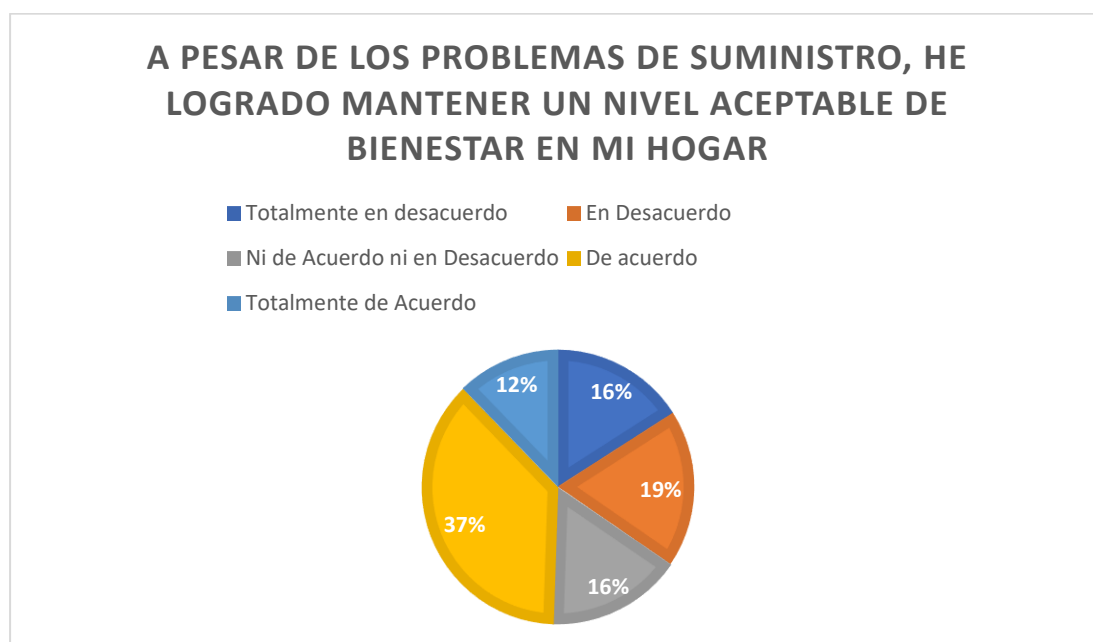
Tabla 13

A pesar de los problemas de suministro, he logrado mantener un nivel aceptable de bienestar en mi hogar

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	60	15.9%
En Desacuerdo	70	18.6%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	60	15.9%
De acuerdo	140	37.2%
Totalmente de Acuerdo	46	12.2%
Total	376	100.00%

Figura 14

A pesar de los problemas de suministro, he logrado mantener un nivel aceptable de bienestar en mi hogar



Análisis:

El 49.4% logra mantener un nivel aceptable de bienestar, aunque existe un 34.5% que reporta dificultades. Esto refleja heterogeneidad en la capacidad de adaptación familiar, mostrando que algunos hogares enfrentan vulnerabilidad frente a los impactos del desabastecimiento.

Tabla 14

En general, estoy satisfecho con la forma en que se garantiza el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal

Respuesta	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Totalmente en desacuerdo	80	21.3%
En Desacuerdo	90	23.9%
Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo	60	15.9%
De acuerdo	110	29.3%
Totalmente de Acuerdo	36	9.6%
Total	376	100.00%

Figura 15

En general, estoy satisfecho con la forma en que se garantiza el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal



Análisis:

Solo el 38.9% se muestra satisfecho. La mayoría mantiene una percepción negativa o neutra, indicando que la población considera que el sistema logístico no cumple plenamente con su función de garantizar un suministro constante y confiable de productos esenciales.

Desarrollo del Focus Group sobre el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal

Con el propósito de complementar el análisis cuantitativo y profundizar en las percepciones que no siempre emergen mediante preguntas cerradas, se aplicó la técnica de focus group a un grupo reducido de 20 participantes, seleccionados de manera intencional entre personas económicamente activas de la isla San Cristóbal. Esta cantidad se consideró metodológicamente adecuada, dado que el enfoque cualitativo prioriza la riqueza discursiva y la interacción entre participantes, más que la representatividad estadística. Los encuentros se desarrollaron bajo una guía semiestructurada, lo que permitió orientar la conversación sin restringir la aparición de ideas espontáneas, experiencias compartidas y valoraciones críticas sobre el sistema de abastecimiento.

Tabla 15

Pregunta 1: ¿Cómo describiría su experiencia cotidiana respecto a la llegada y disponibilidad de productos de la canasta básica en la isla?

Categoría	Frecuencia de mención
Llegadas irregulares y poco predecibles	9
Episodios frecuentes de desabastecimiento	6
Disponibilidad aceptable solo en ciertos periodos	3
Abastecimiento generalmente adecuado	2
Total participantes	20

La discusión grupal evidenció que la experiencia cotidiana de la mayoría de los participantes está marcada por la irregularidad, entendida no solo como retrasos en la llegada de productos, sino como una sensación permanente de incertidumbre que se instala en la vida diaria. Las narrativas coincidieron en que el abastecimiento mejora temporalmente en ciertos momentos del año, pero vuelve a deteriorarse ante cualquier alteración logística, climática o administrativa, lo que refuerza la percepción de fragilidad estructural del sistema.

Tabla 16

Pregunta 2: Desde su percepción, ¿cuáles son las principales causas de los problemas de abastecimiento en San Cristóbal?

Causa identificada	Frecuencia de mención
Dependencia del transporte marítimo	8
Retrasos administrativos y controles	5
Falta de infraestructura de almacenamiento	4
Incremento de la demanda por turismo	3
Total participantes	20

Los participantes tendieron a construir explicaciones causales complejas, donde la dependencia del transporte marítimo aparece como el eje central, pero no como el único factor. A ello se suman trámites percibidos como lentos, limitaciones físicas para almacenar productos y una presión adicional generada por el turismo, especialmente en temporadas altas, lo que termina tensionando un sistema que ya opera al límite de su capacidad.

Tabla 17

Pregunta 3: ¿De qué manera considera que estos problemas afectan su economía y su vida cotidiana?

Impacto percibido	Frecuencia de mención
Aumento constante de precios	10
Cambios forzados en hábitos de consumo	5
Estrés e incertidumbre	3
Impacto moderado o manejable	2
Total participantes	20

Las intervenciones reflejaron que el impacto económico se manifiesta de forma directa a través del aumento de precios, pero también de manera menos visible, mediante la necesidad de modificar rutinas, priorizar ciertos productos o renunciar a otros. La dimensión emocional, aunque menos cuantiosa en menciones, apareció con fuerza discursiva, asociada a la preocupación por no saber cuándo llegarán los productos ni a qué costo.

Tabla 18

Pregunta 4: ¿Considera que el sistema actual de abastecimiento responde adecuadamente a las necesidades de la población local y del turismo?

Percepción general	Frecuencia de mención
No responde adecuadamente	12
Responde solo parcialmente	6
Responde de forma adecuada	2
Total participantes	20

La mayoría de los participantes coincidió en que el sistema no logra responder de manera integral a las necesidades de la isla, especialmente cuando la demanda turística se incrementa. Se señaló que, en esos contextos, la población local suele verse desplazada o enfrentada a precios aún más elevados, lo que profundiza la sensación de inequidad en el acceso a bienes básicos.

Tabla 19

Pregunta 5: Desde su percepción, ¿qué acciones deberían priorizarse para mejorar el proceso de abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal?

Propuesta de mejora	Frecuencia de mención
Mejor planificación y regularidad de envíos	7
Mayor coordinación entre autoridades y proveedores	5
Inversión en bodegas e infraestructura local	4
Agilizar controles sin afectar bioseguridad	3
Incrementar subsidios o incentivos al transporte	1
Total participantes	20

Esta pregunta generó el mayor nivel de interacción y consenso dentro del grupo, revelando que las soluciones no se perciben como aisladas, sino como parte de un enfoque integral. La planificación de envíos aparece como la prioridad principal, asociada a la necesidad de contar con cronogramas claros y estables, mientras que la coordinación institucional y la inversión en infraestructura local se identifican como condiciones necesarias para que cualquier mejora sea sostenible en el tiempo.

Los resultados del focus group permiten concluir que, desde la experiencia directa de un grupo reducido pero informado de habitantes económicamente activos, el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal se vive como un proceso estructuralmente inestable, caracterizado por la irregularidad y la ausencia de previsibilidad. La percepción dominante no se limita a episodios puntuales de retraso, sino que configura una sensación persistente de fragilidad del sistema, donde cualquier alteración logística, climática o administrativa se traduce casi de inmediato en escasez o reducción de la oferta. Esta vivencia cotidiana refuerza la idea de que el abastecimiento actual no cuenta con mecanismos de amortiguación suficientes para un territorio insular altamente dependiente del exterior.

Asimismo, se concluye que los participantes construyen una explicación causal compleja del problema, en la que la dependencia del transporte marítimo ocupa un lugar central, aunque no exclusivo. A esta condición estructural se superponen factores operativos como los retrasos administrativos, la rigidez de ciertos controles y la limitada infraestructura de almacenamiento, los cuales, al interactuar entre sí, terminan tensionando un sistema que ya opera cerca de su capacidad máxima. El incremento estacional de la demanda turística aparece

como un elemento agravante, que expone con mayor claridad las debilidades del modelo logístico vigente y profundiza los desequilibrios en la distribución de los productos.

Desde el plano económico y social, los resultados permiten concluir que las dificultades de abastecimiento impactan de manera directa y cotidiana en la vida de los hogares, principalmente a través del aumento sostenido de precios y de la necesidad de modificar hábitos de consumo. Más allá del efecto monetario inmediato, emerge una dimensión menos visible pero relevante, vinculada al estrés y a la incertidumbre, asociada a no saber cuándo llegarán los productos ni en qué condiciones de precio. Esta combinación de presión económica y carga emocional configura un escenario de vulnerabilidad que afecta la percepción de bienestar y estabilidad de las familias residentes.

En relación con la capacidad de respuesta del sistema, el focus group evidencia un consenso mayoritario en torno a la idea de que el modelo actual no logra atender de forma adecuada ni equilibrada las necesidades de la población local y del sector turístico. En contextos de alta demanda, los participantes perciben que los residentes quedan en desventaja frente a la presión del mercado turístico, enfrentando mayores precios o menor disponibilidad, lo que alimenta una sensación de inequidad en el acceso a bienes básicos. Esta percepción refuerza la noción de que el abastecimiento no puede analizarse únicamente como un problema técnico, sino también como un fenómeno con implicaciones sociales y distributivas.

Se concluye que las propuestas de mejora formuladas por los propios participantes apuntan a la necesidad de un enfoque integral y articulado del sistema de abastecimiento. La priorización de una mejor planificación y regularidad de los envíos, junto con una mayor coordinación institucional y la inversión en infraestructura local, refleja que las soluciones no son concebidas como acciones aisladas, sino como componentes interdependientes de una estrategia más amplia. La importancia otorgada a la optimización de controles, sin debilitar la bioseguridad, evidencia además una comprensión clara de las particularidades ambientales de Galápagos, lo que convierte a estas percepciones en un insumo valioso para la formulación de estrategias realistas, socialmente legitimadas y adaptadas a la condición insular de San Cristóbal.

Capítulo 5: Propuesta de mejoramiento

La propuesta planteada se configura como un plan integral orientado a elevar el desempeño del abastecimiento de bienes esenciales en la Isla San Cristóbal, a partir de la identificación de factores críticos vinculados con el transporte, el almacenamiento, la coordinación entre actores y la dependencia del continente. Considerando la condición insular, la dinámica del turismo y las restricciones propias del entorno protegido, se reconoce que la provisión de productos básicos requiere mecanismos de gestión más planificados y coordinados, capaces de sostener la continuidad del suministro y reducir escenarios de desabastecimiento.

Desde este enfoque, las acciones sugeridas se organizan para intervenir en los componentes operativos y organizacionales del sistema de abastecimiento, procurando disminuir pérdidas por manipulación, mejorar la programación de envíos y fortalecer la respuesta ante contingencias. Además, se incorpora una visión de sostenibilidad, de modo que las mejoras logísticas y comerciales no entren en conflicto con las normas ambientales vigentes ni con los objetivos de conservación del ecosistema.

En consecuencia, la propuesta articula medidas para optimizar la logística y, simultáneamente, promover capacidades locales (productivas e institucionales) que contribuyan a una mayor resiliencia del territorio frente a variaciones de precios, interrupciones del transporte o cambios en la demanda. De esta manera, se busca que el abastecimiento se consolide como un proceso más estable, transparente y alineado con el bienestar de la población residente.

Objetivos de la propuesta

Objetivo general

Consolidar mejoras en el abastecimiento de la canasta básica en la Isla San Cristóbal mediante la aplicación de acciones logísticas, de articulación institucional y de sostenibilidad, orientada a incrementar la disponibilidad y la accesibilidad de los productos, así como a reducir la vulnerabilidad del sistema ante interrupciones operativas.

Objetivos específicos

1. Perfeccionar la gestión del traslado y la distribución de bienes esenciales entre el continente y la isla, disminuyendo costos operativos y tiempos de entrega.
2. Establecer mecanismos de coordinación funcional entre instituciones y actores involucrados, a fin de reforzar la planificación y la gestión de riesgos del abastecimiento.

3. Impulsar alternativas de producción local sostenible para determinados productos básicos, contribuyendo a reducir la dependencia externa.
4. Desarrollar prácticas de transparencia y comunicación sobre precios y costos, fortaleciendo la relación entre comerciantes y consumidores.
5. Integrar prácticas ambientales y de reducción de residuos dentro de la cadena de suministro, conforme a las exigencias del territorio protegido.

Estrategias de implementación

E1. Gestión y planificación logística del abastecimiento

La implementación de esta estrategia se desarrollará mediante la construcción de un sistema de planificación operativa basado en información periódica sobre la demanda de los hogares, los niveles de inventario de los comercios y la capacidad instalada de los centros de acopio y bodegas en la Isla San Cristóbal. En una primera fase, se realizará un levantamiento de datos que permita clasificar los productos de la canasta básica según su nivel de rotación, perecibilidad y sensibilidad a las condiciones de transporte, con el propósito de establecer prioridades logísticas y ventanas de envío diferenciadas.

Posteriormente, se elaborará un calendario de abastecimiento que defina frecuencias de transporte marítimo y aéreo por categoría de producto, incorporando márgenes de seguridad para contingencias climáticas y operativas. Este calendario se complementará con la estandarización de procedimientos para el empaque, rotulado, manipulación y almacenamiento, incluyendo lineamientos técnicos para la cadena de frío, el control de fechas de caducidad y la disposición de mercancías en bodega bajo criterios de rotación (primeras entradas, primeras salidas).

De manera paralela, se integrarán criterios de eficiencia ambiental en la consolidación de carga y en la optimización de rutas, con el fin de reducir viajes innecesarios, consumo de combustible y generación de residuos asociados al transporte y embalaje.

Beneficios esperados: La aplicación de esta estrategia permitirá disminuir los tiempos de reposición de productos esenciales, reducir las mermas por deterioro y mejorar la calidad de los bienes disponibles para la población. Asimismo, contribuirá a estabilizar los precios al minimizar los costos derivados de envíos de emergencia y pérdidas logísticas, al tiempo que fortalecerá la sostenibilidad del sistema mediante una menor huella ambiental del transporte y del manejo de mercancías.

E2. Articulación interinstitucional y gobernanza operativa

Esta estrategia se desarrollará a través de la conformación formal de una instancia de coordinación interinstitucional integrada por representantes del gobierno local, autoridades

portuarias, operadores logísticos, asociaciones de comerciantes y organismos de control. Dicha instancia funcionará bajo un reglamento operativo que defina responsabilidades, periodicidad de reuniones, mecanismos de toma de decisiones y canales de comunicación entre los actores involucrados.

En una etapa inicial, se establecerán protocolos de intercambio de información sobre volúmenes transportados, tiempos de arribo, disponibilidad de productos y variaciones de precios, los cuales se consolidarán en reportes técnicos de seguimiento. Estos informes servirán como insumo para la planificación logística, la gestión de contingencias y la formulación de medidas correctivas ante eventuales interrupciones del sistema de abastecimiento.

Adicionalmente, se diseñarán planes de contingencia que contemplen escenarios críticos, como eventos climáticos adversos, fallas en el transporte o restricciones operativas en puertos y aeropuertos. Estos planes incluirán rutas alternativas, mecanismos de priorización de productos esenciales y procedimientos de coordinación con entidades nacionales en situaciones de emergencia.

Beneficios esperados: El fortalecimiento de la gobernanza del sistema de abastecimiento permitirá mejorar la capacidad de respuesta ante riesgos y contingencias, reducir la fragmentación institucional y generar mayor coherencia en la toma de decisiones. A su vez, promoverá la transparencia en la gestión logística y comercial, incrementando la confianza entre los actores del sistema y la población usuaria de los productos de la canasta básica.

E3. Fortalecimiento de capacidades productivas locales sostenibles

La implementación de esta estrategia se iniciará con la identificación de productos básicos que presenten viabilidad técnica y ambiental para su producción local, considerando factores como disponibilidad de recursos, demanda del mercado insular y compatibilidad con las regulaciones ambientales del archipiélago. A partir de este diagnóstico, se diseñarán programas de asistencia técnica dirigidos a productores locales, enfocados en prácticas de producción sostenible, manejo eficiente del agua, uso responsable del suelo y aplicación de tecnologías de bajo impacto ambiental.

De manera complementaria, se establecerán mecanismos de vinculación entre productores y comerciantes locales, mediante acuerdos de compra anticipada o circuitos cortos de comercialización que aseguren la colocación de los productos en el mercado insular. Este proceso se articulará con las entidades reguladoras para garantizar el cumplimiento de las normativas sanitarias y ambientales vigentes.

Asimismo, se promoverá la participación comunitaria en iniciativas productivas, fortaleciendo capacidades organizativas y fomentando una mayor apropiación social del sistema de abastecimiento como componente clave del desarrollo local.

Beneficios esperados: Esta estrategia contribuirá a disminuir la dependencia del abastecimiento continental, incrementar la resiliencia del sistema ante interrupciones logísticas y generar oportunidades económicas para la población residente. Además, favorecerá la diversificación productiva y la sostenibilidad ambiental, al impulsar prácticas responsables que se alineen con los objetivos de conservación del territorio insular.

E4. Transparencia económica y comunicación con la comunidad

El desarrollo de esta estrategia se basará en la elaboración de materiales informativos que expliquen de manera clara y accesible la estructura de costos de los productos de la canasta básica, incluyendo componentes logísticos, regulatorios y comerciales. Estos contenidos se difundirán a través de puntos de venta, espacios comunitarios y canales digitales locales, con el propósito de facilitar la comprensión de los factores que inciden en la variación de precios.

Paralelamente, se promoverán espacios de diálogo periódico entre comerciantes, autoridades y consumidores, orientados a canalizar inquietudes, resolver conflictos y establecer compromisos de buenas prácticas comerciales. Estos espacios permitirán retroalimentar los procesos de planificación y fortalecer la legitimidad social de las decisiones adoptadas en el marco del sistema de abastecimiento.

Se complementará esta estrategia con acciones de educación económica básica dirigidas a los hogares, enfocadas en la planificación del consumo, la priorización de productos esenciales y la comprensión del impacto de la logística insular en el presupuesto familiar.

Beneficios esperados: La implementación de esta estrategia favorecerá una mayor confianza entre consumidores y comerciantes, reducirá percepciones de especulación o arbitrariedad en los precios y fortalecerá una cultura de consumo informada. Asimismo, contribuirá a mejorar la aceptación social de las políticas y medidas adoptadas para garantizar la estabilidad del abastecimiento en la isla.

E5. Sostenibilidad ambiental en transporte, empaque y residuos

La estrategia se desarrollará mediante la formulación de lineamientos técnicos para el uso de materiales de empaque de bajo impacto ambiental, priorizando alternativas biodegradables o reutilizables que cumplan con los estándares sanitarios y de conservación de productos. Estos lineamientos se aplicarán en coordinación con operadores logísticos y comerciantes, promoviendo su adopción progresiva a través de incentivos y acuerdos institucionales.

Adicionalmente, se implementarán sistemas de separación y gestión de residuos en centros de acopio, bodegas y puntos de venta, en articulación con los servicios municipales y gestores ambientales autorizados. La optimización de la consolidación de carga y la planificación de rutas contribuirán a disminuir la frecuencia de viajes y, por ende, las emisiones asociadas al transporte de mercancías.

Se establecerán mecanismos de monitoreo ambiental que permitan evaluar periódicamente el cumplimiento de las prácticas adoptadas y su impacto en la reducción de residuos y consumo de recursos.

Beneficios esperados: Esta estrategia permitirá fortalecer la coherencia entre el sistema de abastecimiento y los principios de conservación del archipiélago de Galápagos, reduciendo la huella ecológica de las actividades logísticas y comerciales. Asimismo, contribuirá a mejorar la imagen institucional de los actores involucrados y a consolidar un modelo de abastecimiento sostenible en el largo plazo.

Con el propósito de operacionalizar las estrategias propuestas y facilitar su seguimiento y evaluación, se presenta a continuación el plan estratégico que integra los objetivos específicos con las acciones clave, los indicadores de logro, las metas cuantificables, los responsables institucionales y los plazos de ejecución. Esta estructura permite asegurar la coherencia entre la planificación de la propuesta y los mecanismos de control de su implementación.

Tabla 20

Plan estratégico de la propuesta para el fortalecimiento del abastecimiento de la canasta básica en la Isla San Cristóbal

Objetivo Estratégico (alineado a los objetivos específicos)	Acciones Clave	Indicadores de Logro	Meta Cuantificable	Responsable	Plazo de Ejecución
Perfeccionar la gestión del traslado y la distribución de bienes esenciales entre el continente y la isla	Levantar información de demanda, inventarios y tiempos de reposición. Diseñar calendario de envíos marítimos y aéreos por categoría de producto. Estandarizar protocolos de	Tiempo promedio de entrega. Porcentaje de mermas logísticas. Frecuencia de quiebres de stock.	Reducir el tiempo de entrega en 20 %. Disminuir mermas en 25 %. Reducir quiebres de stock en 30 %.	Operadores logísticos Autoridad Portuaria Local Comerciantes mayoristas	Enero – diciembre 2026

Objetivo Estratégico (alineado a los objetivos específicos)	Acciones Clave	Indicadores de Logro	Meta Cuantificable	Responsable	Plazo de Ejecución
Establecer mecanismos de coordinación funcional entre instituciones y actores del abastecimiento	<p>empaquete, rotulado y cadena de frío.</p> <p>Optimizar consolidación de carga y rutas logísticas.</p> <p>Conformar mesa técnica interinstitucional.</p> <p>Elaborar protocolos de contingencia y reglamento operativo.</p> <p>Emitir reportes mensuales de disponibilidad, precios y riesgos logísticos.</p>	Número de reuniones técnicas. Protocolos aprobados. Reportes técnicos emitidos.	<p>Realizar 12 reuniones anuales.</p> <p>Aprobar 1 plan de contingencia formal.</p> <p>Emitir 12 informes técnicos.</p>	GAD Local Autoridad Portuaria Organismos de control	Febrero – diciembre 2026
Impulsar alternativas de producción local sostenible de productos básicos priorizados	<p>Identificar rubros viables para producción local.</p> <p>Capacitar productores en prácticas sostenibles.</p> <p>Establecer acuerdos de comercialización con comercios locales.</p>	Número de productores capacitados. Volumen de producción local. Porcentaje de reducción de dependencia externa.	<p>Capacitar al menos 15 productores.</p> <p>Incrementar la oferta local en 20 %.</p> <p>Reducir la dependencia externa en 10 %.</p>	Productores locales Dirección Ambiental GAD Local	Marzo – diciembre 2026
Desarrollar prácticas de transparencia y comunicación sobre precios y costos	<p>Diseñar materiales informativos sobre estructura de precios.</p> <p>Realizar talleres y encuentros comunitarios.</p> <p>Establecer canales de atención consumidor–comerciante.</p>	Materiales distribuidos. Número de talleres realizados. Nivel de satisfacción del consumidor.	<p>Distribuir 300 materiales informativos.</p> <p>Realizar 6 talleres comunitarios.</p> <p>Alcanzar 80 % de satisfacción.</p>	Comerciantes GAD Local Líderes comunitarios	Abril – diciembre 2026

Objetivo Estratégico (alineado a los objetivos específicos)	Acciones Clave	Indicadores de Logro	Meta Cuantificable	Responsable	Plazo de Ejecución
Integrar prácticas ambientales y de reducción de residuos en la cadena de suministro	Sustituir empaques por alternativas biodegradables. Implementar puntos de separación de residuos en bodegas y comercios. Optimizar rutas y consolidación de carga.	Porcentaje de empaques sostenibles. Puntos de gestión de residuos. Reducción de viajes logísticos.	Alcanzar 50 % de empaques sostenibles. Implementar 5 puntos de gestión de residuos. Reducir viajes en 15 %.	Dirección Ambiental Operadores logísticos Comerciantes	Mayo – diciembre 2026

El plan estratégico presentado constituye una herramienta de gestión que orienta la ejecución sistemática de la propuesta, al establecer parámetros claros para la medición del desempeño y la asignación de responsabilidades. De esta manera, se facilita el monitoreo continuo de los avances, la identificación temprana de desviaciones y la adopción de medidas correctivas que contribuyan al fortalecimiento progresivo del sistema de abastecimiento en la Isla San Cristóbal.

Limitaciones del Estudio

El estudio presenta restricciones asociadas, en primer lugar, a la disponibilidad y nivel de detalle de ciertos datos logísticos y comerciales, especialmente en lo referente a costos desagregados de transporte, volúmenes movilizadas por periodos y márgenes aplicados en etapas específicas de la cadena. Esta condición limita la posibilidad de realizar estimaciones completamente precisas para todos los eslabones, por lo cual se recurrió al apoyo de información secundaria y a técnicas de levantamiento de percepción mediante instrumentos aplicados.

Adicionalmente, la investigación se desarrolló dentro de un marco temporal determinado, por lo que los resultados reflejan el contexto vigente del periodo analizado. Variables externas como el precio del combustible, la estacionalidad turística, la capacidad operativa de rutas marítimas/aéreas y cambios normativos pueden modificar el comportamiento del abastecimiento y, en consecuencia, influir en la aplicabilidad de ciertas acciones propuestas si el escenario evoluciona.

Por otra parte, el acceso a determinados actores estratégicos puede representar una limitación en la amplitud del diagnóstico, debido a la complejidad de la cadena y a la diversidad de participantes que intervienen entre el continente y el territorio insular. En este sentido, se reconoce que profundizaciones futuras podrían ampliar el análisis con información adicional proveniente de operadores y proveedores clave.

Finalmente, dado que la propuesta se formula como resultado del análisis, no se ejecutó una fase de implementación dentro del tiempo del trabajo, por lo que no fue posible medir empíricamente sus efectos. Se recomienda, por tanto, que investigaciones posteriores realicen evaluaciones de impacto que permitan cuantificar resultados en precios, disponibilidad, estabilidad del suministro y bienestar de los hogares, incorporando indicadores de seguimiento.

Futuras líneas de investigación

En articulación con los ejes estratégicos definidos en la propuesta, el presente estudio se constituye en un referente técnico para la contratación y validación de esquemas de gestión sostenible del abastecimiento de productos de la canasta básica en territorios insulares. Los componentes asociados a la coordinación interinstitucional, la racionalización de los procesos logísticos y el impulso a la producción local configuran un conjunto de variables operativas susceptibles de ser operacionalizadas y evaluadas en trabajos posteriores.

Desde una perspectiva de medición de resultados, se plantea que futuras investigaciones examinen los efectos derivados de la aplicación gradual de la propuesta sobre indicadores como la continuidad del suministro, la dinámica de los precios, la estructura de los costos logísticos, la rotación de inventarios y la percepción del bienestar de la población residente y flotante. Este enfoque permitirá establecer comparaciones entre escenarios previos y posteriores a la ejecución de las estrategias formuladas, fortaleciendo el sustento empírico de su efectividad.

En el plano metodológico, los instrumentos de control y seguimiento sugeridos —tales como los sistemas de recopilación de información, los esquemas de coordinación institucional y las matrices de evaluación de sostenibilidad— ofrecen un marco replicable para estudios comparativos en otras islas del archipiélago o en contextos insulares con limitaciones logísticas análogas.

Finalmente, en términos de transferencia del modelo, se propone que investigaciones posteriores analicen la posibilidad de adaptar las estrategias planteadas a sistemas de abastecimiento con condiciones geográficas, ambientales y normativas distintas, con el fin de valorar su aplicabilidad y su contribución al diseño de lineamientos y políticas públicas orientadas al fortalecimiento de la resiliencia y la sostenibilidad de las cadenas de suministro.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

En relación con el objetivo de identificar y analizar el problema principal, se concluye que este fue cumplido al delimitar las principales limitaciones del sistema de abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, evidenciando la dependencia del transporte interinsular, los costos logísticos elevados y la vulnerabilidad del suministro ante interrupciones operativas, aspectos que afectan tanto la estabilidad del mercado local como la accesibilidad de los productos para la población y los visitantes.

En atención al objetivo de recopilar y examinar el marco teórico, conceptual y legal, se desarrolló mediante la integración de referentes académicos y normativos que permiten comprender el abastecimiento como un proceso influenciado por factores logísticos, económicos, sociales y ambientales, lo que proporcionó una base analítica sólida para interpretar los resultados empíricos en el contexto insular y territorialmente protegido de Galápagos.

Con respecto a diseñar y organizar la metodología, este fue alcanzado al estructurar un esquema de investigación coherente, en el cual se definieron de manera clara los procedimientos, técnicas e instrumentos de recolección y análisis de información, garantizando la sistematicidad del estudio y la validez de los datos obtenidos sobre el funcionamiento del sistema de abastecimiento en la isla.

En relación con el objetivo de implementar las técnicas e instrumentos metodológicos, se establece que este fue cumplido al aplicar encuestas, entrevistas y análisis documental que permitieron identificar los factores que inciden en el abastecimiento, valorar los efectos del desabastecimiento sobre la economía local y la calidad de vida de los habitantes y visitantes, así como examinar la influencia de la infraestructura logística y de las políticas locales en la dinámica de la cadena de suministro.

Finalmente, en correspondencia con el objetivo de elaborar una propuesta de mejora sustentada en principios de gestión sostenible, se concluye que este fue desarrollado a partir de los hallazgos obtenidos, formulando lineamientos orientados a optimizar el sistema de abastecimiento de la canasta básica en la Isla San Cristóbal y a fortalecer su sostenibilidad a mediano y largo plazo mediante la articulación institucional, la eficiencia logística y la promoción de prácticas productivas responsables.

Recomendaciones

A partir del diagnóstico del problema central, se sugiere que las instancias de gestión local y los actores de la cadena de suministro consoliden un sistema sistemático de levantamiento y actualización de información sobre niveles de disponibilidad, estructuras de costos, tiempos de despacho y rotación de inventarios. Dicho insumo permitirá fortalecer los procesos de planificación, anticipar escenarios de riesgo y respaldar la toma de decisiones con evidencia empírica en horizontes de corto y mediano plazo.

En el plano normativo y conceptual, resulta pertinente promover programas de formación continua dirigidos a comerciantes, operadores logísticos y funcionarios públicos, orientados al fortalecimiento del conocimiento sobre el marco legal vigente, los principios de sostenibilidad y las buenas prácticas en gestión de cadenas de suministro en territorios insulares. Con ello, se busca elevar los niveles de cumplimiento regulatorio y la incorporación transversal de criterios ambientales y sociales en las operaciones de abastecimiento.

Desde una perspectiva metodológica, se recomienda institucionalizar los instrumentos de diagnóstico empleados en la investigación, como herramientas de monitoreo periódico. Esta medida favorecerá la evaluación longitudinal del desempeño del sistema de abastecimiento y permitirá generar series de información comparables para el seguimiento de tendencias y la identificación temprana de desviaciones operativas.

En términos de infraestructura y operación logística, se plantea priorizar la optimización de rutas, la sincronización de frecuencias de transporte y la adecuación de los espacios de almacenamiento, con el propósito de reducir costos operativos, mitigar pérdidas asociadas al deterioro de productos y asegurar una mayor regularidad en el flujo de bienes esenciales hacia los puntos de comercialización.

Bajo un enfoque de gestión sostenible, se recomienda impulsar esquemas de apoyo técnico y financiero para la producción local de determinados bienes de la canasta básica, favoreciendo la conformación de cadenas cortas de suministro. Esta orientación contribuirá a disminuir la dependencia del continente, fortalecer la resiliencia económica del territorio y promover prácticas productivas ambientalmente responsables.

Finalmente, en el ámbito académico, se sugiere que futuras investigaciones adopten enfoques comparativos y longitudinales que permitan examinar las dinámicas del abastecimiento en distintas islas del archipiélago y en otros contextos insulares, así como evaluar de manera sistemática los efectos de las políticas públicas y de las estrategias

logísticas sostenibles sobre la estabilidad del suministro, la formación de precios y la calidad de vida de la población.

REFERENCIAS

- Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos. (2023). *Rendición de cuentas 2023*. Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos: bioseguridadgalapagos.gob.ec/wp-content/uploads/2024/03/Presentacion_Audiencia_RC2023-ABG_RED.pdf
- Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro (AGROCALIDAD). (2020). *RESOLUCIÓN DAJ-201432F-0201.0282 ESTATUTO ORGÁNICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS*. Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario (Agrocalidad): faolex.fao.org/docs/pdf/ecu154836.pdf
- Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro [AGROCALIDAD]. (2020). *EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA ECUATORIANA DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGRO-AGROCALIDAD*. Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro: faolex.fao.org/docs/pdf/ecu93970.pdf
- AGROCALIDAD. (2020). *Dirección de Certificación Fitosanitaria*. Gobierno del Ecuador: www.agrocalidad.gob.ec/direccion-de-certificacion-fitosanitaria/
- Al Aziz, R., Arman, H., & Karmaker, C. (2025). Explorando los desafíos para hacer frente a los efectos dominó en la cadena de suministro de alimentos perecederos considerando las recientes interrupciones: Implicaciones para la resiliencia de la cadena de suministro urbana. *Revista de Innovación Abierta: Tecnología, Mercado y Complejidad*, 11(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.joitmc.2024.100449>
- Asamblea del Ecuador. (2015). *Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos [LOREG]*. Segundo Suplemento -- Registro Oficial N° 52. Gobierno del Ecuador: www.galapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/Ley_organica_de_regimen_especial_de_la_provincia_de_galapagos_ro_2do_s_11_06_2015.pdf?
- Atzori, D., Sonneveld, B., & Alfarrá, A. (2024). Fragilidad nutricional en aislamiento: Inseguridad alimentaria en los pequeños Estados insulares en desarrollo. *Food Sec*, 16, 437–453. <https://doi.org/https://doi.org/10.1007/s12571-024-01438-z>

- Ayala Salvador, G. M. (2015). *Análisis del sistema de producción y abastecimiento de alimentos en Galápagos*. Tesis Maestría, FLACSO Ecuador. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/8576>
- Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe [CAF]. (2024). *CAF acompaña al Gobierno de Ecuador en la política pública de abastecimiento a Galápagos*. CAF acompaña al Gobierno de Ecuador en la política pública de abastecimiento a Galápagos: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/caf-acompana-al-gobierno-de-ecuador-en-la-politica-publica-de-abastecimiento-a-galapagos/>
- Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). (2021). *Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible y Segura para Galápagos*. Hoja de Ruta para la Logística Integral Sostenible y Segura para Galápagos: <https://es.scribd.com/document/689023904/20211011-Hdr-Liss-Linea-Base>
- Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe [CAF]. (2023). *CAF apoya la política pública de abastecimiento a Galápagos*. CAF apoya la política pública de abastecimiento a Galápagos: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/caf-acompana-al-gobierno-de-ecuador-en-la-politica-publica-de-abastecimiento-a-galapagos/>
- Barrantes-Olarte, F. (2023). Propuesta de mejora en la infraestructura logística del puesto de control fronterizo aduanero de Ñapari-Madre de Dios y sus efectos en el comercio exterior 2013-2017. *Revista Amazónica de Ciencias Económicas*, 2(2), 622-636. <https://doi.org/https://doi.org/10.51252/race.v2i2.622>
- Bermúdez, G., Paz, R., & Salinas, R. (2023). Análisis de la Cadena de Suministro y Control de Inventario en una Productora de Embutidos en Guayaquil, Guayas. *Memorias INPIN* , 908-105. <https://doi.org/https://dialnet.unirioja.es/descarga/libro/994769.pdf>
- Calle, S. E. (2023). Diseños de investigación cualitativa y cuantitativa. https://doi.org/https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i4.7016
- CCBGalapagos. (2025). *Logística para Galápagos y continente*. ccbgalapagos.com/
- Celis, F., Covarrubias, R., Fausto, M., & Rocha, N. (2020). Estrategias comunicacionales en el sector turismo. *Revista de ciencias sociales*, 26(1), 77-90.

- CEPAL. (2025). *Mejorando la seguridad alimentaria y la nutrición mediante las compras públicas locales de alimentos a la agricultura familiar*. CEPAL; FAO; WFP. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/84424-mejorando-la-seguridad-alimentaria-la-nutricion-mediante-compras-publicas>
- CEPAL. (2025). *Seguridad alimentaria y nutricional en el Caribe insular. Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. CEPAL.
- Cero Latitud. (2023). *Galápagos sufre grave desabastecimiento de alimentos, gas y productos básicos*. Cero Latitud: <https://cerolatitud.ec/ecuador/galapagos-sufre-grave-desabastecimiento-de-alimentos-gas-y-productos-basicos/>
- Chávez, J. (2024). *Modernización de la infraestructura portuaria de galápagos para mejorar la cadena logística del servicio público de transporte de carga desde ecuador continental*. Tesis de Maestría, Escuela Superior Politécnica del Litoral. ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL: www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/65997/1/T-115272%20POSTG005%20CHAVEZ%20GASKELL.pdf
- Chero, V. (2024). Población y muestra. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/s2452-55882024000200066>
- Connell, J. (2015). *Islands at risk? Environments, economies and contemporary change*. Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/https://doi.org/10.4337/9781781003510>
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos. (2024). *Plan Galápagos 2030 Plan de Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial del Régimen Especial de Galápagos*. Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos: unidosporgalapagos.wordpress.com/wp-content/uploads/2021/05/plan-galacc81pagos-2030-2.pdf
- Corona, L. A., & Fonseca, M. (2023). Las hipótesis en el proyecto de investigación: ¿cuándo sí, cuándo no? https://www.researchgate.net/publication/373396048_Las_hipotesis_en_el_proyecto_de_investigacion_cuando_si_cuando_no

- Cruz, B. (2020). Acceso a los alimentos en Cuba: prioridad, dificultades y reservas para mejorar. *Economía y Desarrollo*, 164(2). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-85842020000200004
- Di Gangi, M., Polimeni, A., & Belcore, O. (2023). Distribución de carga en islas pequeñas: Integración entre servicios navales y consignas de paquetería. *Sustainability*, 15(9), 35-75. <https://doi.org/https://doi.org/10.3390/su15097535>
- Echeverri, S., Pimienta, Y., Ramírez, L., Marín, J., Baena, L., & Zapata, L. (2024). Protección y sostenibilidad de las mujeres artesanas: potenciando su gobernanza y rol en la cadena de abastecimiento de artesanías Wayúu. . *Ehquidad: La Revista Internacional de Políticas de Bienestar y Trabajo Social*, 21, 247-280.
- Ecuavisa. (2024). *Galápagos: frágil sistema de transporte de carga lucha contra la escasez*. Galápagos: frágil sistema de transporte de carga lucha contra la escasez: <https://www.ecuavisa.com/noticias/ecuador/galapagos-fragil-sistema-transporte-carga-lucha-contra-escasez>
- El Comercio. (2023). <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/canasta-basica-estabilidad-2023-ecuador/>
- El Diario. (22 de 05 de 2025). <https://www.eldiario.ec/sin-categoria/estos-son-algunos-de-los-359-productos-y-servicios-de-la-las-canasta-basica-en-ecuador-segun-el-inec-22052025/>
- El Universo. (05 de MAyo de 2025). Galápagos enfrenta casi desabastecimiento por retrasos logísticos. *El Universo*. Galápagos enfrenta casi desabastecimiento por retrasos logísticos: <https://www.primicias.ec/sociedad/galapagos-desabastecimiento-barco-transporte-maritimo-vuelos-fae-productos-95487/>
- Fajardo, G. (2023). *International negotiations and agreements on climate change*. CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2034?locale-attribute=en>
- Food and Agriculture Organization [FAO]. (2018). *State of Food Security and Nutrition in Small Island Developing States (SIDS)*. <https://openknowledge.fao.org/items/bcb96305-461d-46e7-9ece-8559dba0985c/full>

- Gobierno del Ecuador. (2018). *Ordenanza No. 002-CGREG-XI-V-2018*. Gobierno del Ecuador: www.gobiernogalapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/07/ordenanza_002-cgreg-xi-v-2018-8.pdf
- Haro, A. F. (2024). Tipos y clasificación de las investigaciones. <https://doi.org/https://doi.org/10.56712/latam.v5i2.1927>
- Hernández, E. A. (2023). Las Implicaciones del Enfoque Hermenéutico Interpretativo en Investigación Educativa. https://doi.org/https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i4.8069
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2023). *Informes socioeconómico*. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC): <https://polosdesarrollo.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/11/GALAPAGOS.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos [INEC]. (2022). *Instituto Nacional Galápagos Canastas Analíticas: Básica y Vital de Galápagos*. <https://anda.inec.gob.ec/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos [INEC]. (2025). *INEC impulsa en Galápagos la actualización del índice de precios con enfoque territorial y participativo*. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- La Nación. (26 de 05 de 2025). <https://lanacion.com.ec/estos-son-algunos-de-los-359-productos-y-servicios-de-la-las-canasta-basica-en-ecuador-segun-el-inec/>
- Lucero, R., & Mera, M. (2024). Impacto del Turismo en el Desarrollo Económico Sostenible de la Isla San Cristóbal, Galápagos. . *Maestro y Sociedad* , 21(4), 2074-2084. . <https://doi.org/https://maestroysociedad.uo.edu.cu>
- Mines, P. (2021). “Un río muy ancho, lleno de islas”. La fuerza territorial del paisaje insular. *AREA, Agenda de Reflexión en Arquitectura, Diseño y Urbanismo*, 27(2), 12. https://www.academia.edu/50214483/_UN_R%C3%8DO_MUY_ANCHO_LLENO_DE_ISLAS_LA_FUERZA_TERRITORIAL_DEL_PAISAJE_INSULAR_A_WIDE_RIVER_FULL_OF_ISLANDS_THE_STRENGTH_OF_AN_INSULAR_LANDSCAPE

- Ministerio de Agricultura y Ganadería. (2022). *Manual de procedimientos para el registro de operadores*. Ministerio de Agricultura y Ganadería: www.agrocalidad.gob.ec/wp-content/uploads/2024/10/Resol_266_Registro_de_operador_Agrocalidad.pdf
- Ministerio de Agricultura y Ganadería. (2025). *Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario*. Ministerio de Agricultura y Ganadería: www.agrocalidad.gob.ec/wp-content/uploads/2025/04/Manual_procedimientos_control_centros_propagacio_especies_vegetales_aprobado-1.pdf
- Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. (2023). *Galápagos busca ser autosostenible en producción agrícola*. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. <https://www.agricultura.gob.ec/galapagos-busca-ser-autosostenible-en-produccion-agricola/>
- Ministerio de Ambiente y Energía. (2020). *El 11 de julio rige nuevo mecanismo de fijación de precios de combustibles*. Ministerio de Ambiente y Energía: www.ambienteenergia.gob.ec/el-11-de-julio-rige-nuevo-mecanismo-de-fijacion-de-precios-de-combustibles/
- Ministerio de Infraestructura y Transporte [MIT]. (2024). *Continúa el abastecimiento de productos en Galápagos*. <https://www.mit.gob.ec/continua-el-abastecimiento-de-productos-en-galapagos/>
- Ministerio de Infraestructura y Transporte [MIT]. (2025). *Se diseña el nuevo itinerario para buques de carga hacia Galápagos*. Ministerio de Infraestructura y Transporte [MIT]: <https://www.mit.gob.ec/se-disena-el-nuevo-itinerario-para-buques-de-carga-hacia-galapagos/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTOPE]. (octubre de 2022). *Itinerario de Transporte Marítimo de carga hacia Galápagos*. https://www.gobiernogalapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/11/2022-10-25_Of_Nro_MTOP-SPTM-22-714-OFSCY-SCX.pdf
- Ministerio de Turismo del Ecuador. (2023). *Isla San Cristóbal, Galápagos*. Ministerio de Turismo del Ecuador.
- Naranjo, M., & Martínez, M. (2022). Reflexiones teóricas sobre la demanda turística global: Incidencia en la gestión y comercialización turística. *Revista de Ciencias Sociales* ,

<https://doi.org/https://www.redalyc.org/journal/280/28071845029/html/>

ONU. (25 de Agosto de 2025). *Building Resilience: FAO and Partners Nurture Food Security in the Maldives*. ONU: <https://maldives.un.org/en/300425-building-resilience-fao-and-partners-nurture-food-security-maldives>

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2023). *El derecho a la alimentación en el mundo*. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura: www.fao.org/right-to-food-around-the-globe/countries/ecu/es/

Palacios, D., & Rodriguez, M. (2021). Herramientas de logística esbelta aplicadas a un sistema de abastecimiento de materiales. *Revista Iberoamericana de Ciencias*, 8(2), 70-81. chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.reibci.org/publicados/2021/ago/4200111.pdf

Petroecuador EP . (2025). *Gobierno Nacional, a través de Petroecuador, impulsa el desarrollo productivo de Galápagos con el abastecimiento continuo de GLP*. EP PetroEcuador: <https://www.eppetroecuador.ec/?p=27948>

Preciado-Ramírez, J., Guerrero-Freire, E., Santana-Torres, A., & Salgado-Ortiz, P. (2023). La economía de subsistencia en hogares pobres: El papel crucial de la canasta básica como estrategia de supervivencia. *Polo de Conocimiento*, 8(4), 1868-1882. <https://doi.org/10.23857/pc.v8i4>

Presidencia de la República del Ecuador. (2018). *Reglamento de Regulación de Precios de los Derivados de Petróleo*. Gobierno del Ecuador: www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/Documento_REGLAMENTO-REGULACIÓN-PRECIOS-DERIVADOS-PETRÓLEO.pdf

Presidencia de la República del Ecuador. (9 de 10 de 2025). *Decreto Ejecutivo 180: mecanismo de compensación por la reforma del precio del diésel automotriz*. Decreto Ejecutivo 180: mecanismo de compensación por la reforma del precio del diésel automotriz: www.lexis.com.ec/noticias/decreto-ejecutivo-180

- Programa Mundial de Alimentos [WFP]. (2025). *Seguridad alimentaria: qué significa y por qué importa*. Seguridad alimentaria: qué significa y por qué importa: <https://es.wfp.org/historias/seguridad-alimentaria-que-significa-y-por-que-importa#:~:text=Existen%20cuatro%20factores%20fundamentales%20que,%2C%20a%20disponibilidad%20y%20estabilidad>.
- Resolución N° 0028 - DIRECCION DEL PARQUE NACIONAL GALAPAGOS. (2020). *Resolución N° 0028 LA DIRECCION DEL PARQUE NACIONAL GALAPAGOS. ESTABLECER LOS ESTANDARES AMBIENTALES PARA LA OPERACION DE EMBARCACIONES DE TURISMO EN LAS AREAS PROTEGIDAS DEL ARCHIPIELAGO DE GALAPAGOS*. : faolex.fao.org/docs/pdf/ecu83219.pdf
- Rivera, M., & Rodríguez, L. (2022). *TURISMO responsable, sostenibilidad y desarrollo local comunitario*. Cátedra Intercultural, Universidad de Córdoba. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=525510>
- Rodríguez, C., González, Z., Bilbao, K., & Barbosa, M. (2021). Procesos de innovación en la cadena logística del transporte marítimo en Colombia. *ID EST-Revista Investigación, Desarrollo, Educación, Servicio y Trabajo*, 1(2), 1-12.
- Romero, B. (2024). Las rutas de navegación: desafíos y oportunidades actuales para el transporte marítimo de mercancías. *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*(10), 129-160. <https://doi.org/https://doi.org/10.25267/>
- Rubio, O., & Heredia, A. (2025). La infraestructura del transporte aéreo y el desempeño. *ARANDU UTIC*, 12(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.69639/arandu.v12i1.604>
- Rural Voices . (09 de Enero de 2025). *Resilient food systems for small islands*. Rural Voices : <https://www.ifad.org/en/w/rural-voices/building-resilient-food-systems-in-small-island-developing-states>
- Sabastizagal-Vela, I., Astete-Cornejo, J., & Benavides, F. (2020). Condiciones de trabajo, seguridad y salud en la población económicamente activa y ocupada en áreas urbanas del Perú. *Revista peruana de medicina experimental y Salud Pública*, 37, 32-41.
- Sampedro, C., Pizzitutti, F., Quiroga, D., Walsh, S. J., & Mena, C. F. (2020). Food supply system dynamics in the Galápagos Islands: Agriculture, livestock and imports.

Renewable Agriculture and Food Systems, 35, 234–248.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1017/S1742170518000534>

Sánchez, D. V. (2022). Técnicas e instrumentos de recolección de datos en investigación.
<https://doi.org/https://doi.org/10.29057/estr.v9i17.7928>

Taboada, A. (2024). Big data en ciencias sociales. Una introducción a la automatización de análisis de datos de texto mediante procesamiento de lenguaje natural y aprendizaje automático. 51-75. <https://doi.org/https://doi.org/10.54790/rccs.51>

The Food Tech. (26 de Abril de 2024). *Cultivos hidropónicos y acuapónicos: el futuro sostenible de la producción de alimentos*. THE FOOD TECH:
<https://thefoodtech.com/packaging-y-procesamiento/cultivos-hidroponicos-y-acuaponicos-el-futuro-sostenible-de-la-produccion-de-alimentos/>

Velásquez, I., Molina, J., Crespo, B., Pozo, M., & Ramírez, L. (2023). Análisis de la cadena agroalimentaria de arroz en Ecuador. *Polo de Conocimiento* , 8(5), 3-21.
<https://doi.org/10.23857/pc.v8i5>

Williams, J., & Rodriguez, J.-P. (2019). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.

Yun, N., & Ülkü, M. (2023). Gestión sostenible de riesgos en la cadena de suministro en un mundo con cambio climático: Revisión de la literatura existente, análisis de tendencias y marco de referencia para futuras investigaciones. . *Sustainability* , 15(17), 13199.
<https://doi.org/https://doi.org/10.3390/su151713199>

Zamora, J., & Artega, M. (2023). El impacto de la inflación y su repercusión en la canasta básica mediante el Índice de Precios de Consumo en Ecuador. *ECA Sinergia* , 14(3), 77-90. <https://doi.org/https://doi.org/10.33936/ecasinergia.v14i3.5741>

ANEXOS

Anexo A

Encuesta sobre Abastecimiento de Productos de la Canasta Básica en la Isla San Cristóbal

Objetivo del instrumento

El objetivo de esta encuesta consiste en recoger, de manera ordenada y medible, las percepciones de la población económicamente activa de la Isla San Cristóbal respecto al funcionamiento del sistema de abastecimiento de productos de la canasta básica, considerando, por un lado, factores vinculados a la gestión logística y regulatoria (variable independiente) y, por otro, las consecuencias que ese funcionamiento tiene sobre la disponibilidad de productos, la estabilidad de precios y la calidad de vida de los residentes y del entorno turístico (variable dependiente). Con este instrumento se pretende obtener información que permita cuantificar la experiencia cotidiana de los habitantes ante el desabastecimiento, los retrasos en la llegada de mercancías y la forma en que dichas situaciones impactan su bienestar económico y social, de modo que los datos obtenidos sirvan como insumo para el análisis estadístico y para la formulación posterior de estrategias de mejora del sistema de suministro.

Escala de respuesta

La encuesta utiliza una escala tipo Likert de cinco puntos para cada afirmación:

- 1 = Totalmente en desacuerdo
- 2 = En desacuerdo
- 3 = Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- 4 = De acuerdo
- 5 = Totalmente de acuerdo

Preguntas – Variable Independiente (Gestión logística y regulatoria del abastecimiento)

1. Considera que la llegada de productos de la canasta básica a San Cristóbal ocurre con una frecuencia adecuada durante el año.
2. Los tiempos de transporte desde el continente se cumplen de manera regular y previsible.
3. La coordinación entre autoridades locales y proveedores externos contribuye a un abastecimiento oportuno.
4. Las regulaciones ambientales y de bioseguridad se aplican de manera eficiente sin generar retrasos excesivos en la carga.
5. La infraestructura logística disponible (puerto, bodegas, transporte interno) resulta suficiente para manejar la demanda actual.

6. Los procesos de control y revisión de productos (inspecciones, permisos, documentos) están bien organizados.

7. Las políticas relacionadas con subsidios y transporte ayudan a mantener estable el sistema de abastecimiento.

Preguntas – Variable Dependiente (Condiciones percibidas de abastecimiento y calidad de vida)

8. En los últimos meses he podido encontrar con facilidad los productos de la canasta básica que necesito para mi hogar.

9. He notado incrementos de precio en productos básicos que afectan de manera importante mi economía familiar.

10. El desabastecimiento o la poca variedad de productos ha impactado la alimentación habitual de mi familia.

11. Las dificultades de abastecimiento generan preocupación o incertidumbre en mi vida diaria.

12. Considero que la situación de abastecimiento afecta negativamente la percepción que tienen los turistas sobre la isla.

13. A pesar de los problemas de suministro, he logrado mantener un nivel aceptable de bienestar en mi hogar.

14. En general, estoy satisfecho con la forma en que se garantiza el abastecimiento de productos de la canasta básica en San Cristóbal.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes**, con C.C: # 1311498651 autor/a del trabajo de titulación: **Análisis del abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos para el año 2025**, previo a la obtención del título de **Licenciada en Administración de Empresas** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **27 de febrero de 2026**

AUTORA



ENMA MERCEDES
SOLORZANO BERMUDEZ

f. _____

Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes

C.C: 1311498651

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN			
TEMA Y SUBTEMA:	Análisis del abastecimiento de productos de la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos para el año 2025.		
AUTOR(ES)	Solórzano Bermúdez, Enma Mercedes		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Díaz Aveiga, Nelly Kathyuska		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Economía y Empresa		
CARRERA:	Administración de Empresas		
TÍTULO OBTENIDO:	Licenciado en Administración de Empresas		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	27 de febrero de 2026	No. DE PÁGINAS:	91 p.
ÁREAS TEMÁTICAS:	Transporte marítimo, Costos logísticos y Frecuencia de rutas.		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Abastecimiento, canasta básica, logística insular, sostenibilidad, seguridad alimentaria, coordinación institucional, Galápagos		
RESUMEN/ABSTRACT	<p>La investigación examina el funcionamiento del sistema de provisión de los productos que integran la canasta básica en la Isla San Cristóbal, Galápagos, durante el año 2025, con el fin de reconocer los factores que condicionan su eficiencia, estabilidad y sostenibilidad en un entorno geográficamente aislado y sujeto a regulaciones ambientales estrictas. El estudio adopta un enfoque descriptivo con análisis documental y empírico, sustentado en un diseño no experimental y transversal, que integra la revisión de fuentes normativas y teóricas, la aplicación de encuestas a actores del proceso de abastecimiento y entrevistas semiestructuradas para la interpretación de dinámicas logísticas, económicas y sociales. Los hallazgos señalan que la estructura del sistema se caracteriza por una marcada dependencia del transporte marítimo y aéreo, costos operativos elevados, baja capacidad de producción local y limitaciones en los mecanismos de coordinación institucional, condiciones que incrementan la exposición del territorio a escenarios de desabastecimiento y a variaciones en los precios de los bienes esenciales. En conclusión, se establece que la adopción de lineamientos de gestión sostenible, junto con la optimización de los flujos logísticos y el fortalecimiento de las capacidades productivas locales, resulta determinante para consolidar un modelo de abastecimiento más resiliente y socialmente equitativo en el contexto insular.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-0986409981	E-mail: enma.solorzano@cu.ucsg.edu.ec	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Coello Cazar, David		
	Teléfono: +593-4-3804600		
	E-mail: david.coello@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			