



República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación
Para la Obtención Título de:

Licenciada Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria

Tema:
Análisis y Propuesta Dirección de Recursos para Crecer en el Movimiento de
Carga Puerto Esmeraldas.

Autora:
Thalía Alejandra Villavicencio Miranda

Director del trabajo de Titulación:
Ing. Cesar Gabriel Llaguno Vera, MSc.

2022

Guayaquil – Ecuador

AGRADECIMIENTO

Gracias a Dios por permitirme el día a día en mi periodo estudiantil. Gracias a mis padres José Alberto y Maritza por su enorme esfuerzo para que yo pueda llegar a esta meta, gracias a mi esposo Fausto Enrique por su apoyo para lograr finalizar mi carrera, gracias a mis abuelitos Alfredo, Ersia, Diego y Laura por el aliento y preocupación a lo largo de estos años. Finalmente gracias a la UTEG por lo que me deja, grandes amistades y enseñanzas.

DEDICATORIA

Este artículo va dedicado a mi hija Kimi Montserrat que es mi motivación todos los días, y a mis hermanos José Ignacio, José Nicolás y Mathias Alejandro; pues estoy segura que comparten mi felicidad y están orgullosos de este gran logro.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

Thalía Villavicencio Miranda

ANÁLISIS Y PROPUESTA DIRECCIÓN DE RECURSOS PARA CRECER EN EL MOVIMIENTO DE CARGA PUERTO ESMERALDAS

Thalía Alejandra Villavicencio Miranda

thali1898_01@hotmail.com

RESUMEN

La escases de inversión estatal ha perjudicado notablemente al puerto de Esmeraldas, el que podría estar a la par de los otros puertos que mueven grandes cantidades de carga anualmente como es el claro ejemplo del puerto de Posorja que tiene una concesión e inversión extranjera y es notable el movimiento de carga que ha tenido este desde que empezó su funcionamiento esto gracias a la tecnología y maquinaria para los procesos; es por esto que realizando un propuesta para atraer la inversión extranjera, mostrando el análisis de las cantidades de toneladas que se movían en este puerto y lo que se podría llegar mover en el caso del que es este esté en óptimas condiciones, se podría reestablecer el funcionamiento del puerto y porque no crecer en el mismo.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo está bajo una línea de investigación de sistemas económicos, economía internacional, globalización, desarrollo. Tiene el propósito de analizar los aspectos que han perjudicado el movimiento de carga en el puerto de Esmeraldas afectando la economía de la ciudad y el país.

La falta de inversión provoca pérdidas en los puertos del Ecuador. Conoce la situación actual de crisis a la que nos enfrentamos muchos como país, más aun en el nuestro que venimos arrastrando crisis de años por diferentes motivos. Los puertos, que deberían representar el motor de la reactivación en estas épocas de crisis, los puertos estatales están en problemas por falta de inversión básica, más aun en la situación actual de pandemia.

El puerto de Esmeraldas es el claro ejemplo de lo mencionado, significativas perdidas por la falta de inversión básica en esta entidad se han visto en los últimos meses, sin olvidar todas las consecuencias que esto desencadena como el desempleo y la pobreza. El análisis y propuesta de la dirección de recursos es necesario en este caso ya que no se han entregado las cantidades correspondientes a la entidad y vemos las consecuencias ahora en pérdidas millonarias.

El objetivo general de la investigación se basa en clarificar la dirección de recursos estatales en el puerto de Esmeraldas, mediante la investigación en las pérdidas generadas en exportaciones e importaciones.

Los objetivos específicos son, comparar el movimiento en toneladas de carga que se han generado en los últimos años hasta ahora, logrando conocer que propicio la disminución de las mismas. Definir los puntos clave en donde hace falta la inversión básica en el puerto para optimizar procesos en exportaciones e importaciones. Lograr una propuesta para atraer la inversión extranjera y catapultar el movimiento de carga en el puerto de Esmeraldas.

DESARROLLO TEMÁTICO

Marco referencial

Los puertos son espacios estratégicos que contribuyen a la inserción de los países en la dinámica del comercio y los negocios internacionales, pero esta visión estratégica que adoptan los Estados sobre sus puertos, en ocasiones dejan de lado los intereses y necesidades de las propias ciudades donde están ubicados estos puertos. Actualmente, el vínculo de las ciudades con sus puertos depende del diálogo y de la conciliación de intereses de diversos actores públicos, privados y de la sociedad civil que permitirán llevar a cabo un plan conjunto para el desarrollo. Los puertos no deben ser vistos como enclaves comerciales únicamente; en realidad son parte de la identidad y del patrimonio de sus ciudades y bajo esta premisa no podemos analizarles de manera separada (Vergara, Herrera, & Armas, 2021).

La inserción de Esmeraldas en el contexto nacional ocurre de manera tardía, producto de un entramado de variables étnicas, políticas, geográficas y económicas que van sumiendo a la provincia en un vaivén de crecimiento y estancamiento a lo largo de su historia. Evidentemente, estas características son propias también de la ciudad capital de la provincia, en cuyo caso lleva el mismo nombre: Esmeraldas (Vergara, Herrera, & Armas, 2021, pág. 166).

Vinculación tardía de Esmeraldas al contexto económico nacional

Mientras gran parte de la costa ecuatoriana se vinculaba de manera exitosa al comercio internacional y jugaba un rol relevante en el crecimiento económico del país, la provincia de Esmeraldas, a pesar de su posición geográfica privilegiada y sus riquezas naturales seguía quedando rezagada en el proceso. Según (Minda, 2002), “Esmeraldas se vinculó a la economía nacional vía productos de recolección y exportación determinados por los ciclos de auge y caída de los precios en el mercado internacional” (Minda, 2002, pág. 18). En 1909, por ejemplo, las

exportaciones de tagua y caucho esmeraldeñas representaron el 31 % y 13,7% respectivamente, del total nacional (Minda, 2002) con lo cual los productores asentados en el propio territorio también necesitaban el funcionamiento del puerto, que era un fondeadero natural (Plaza, 2016).

La concentración de la actividad bananera y el mayor aprovechamiento estaba en la costa sur del país. Por otra parte, hasta mediados del siglo XX, la provincia de Esmeraldas no tuvo una infraestructura adecuada para conectarse con el resto del país, en especial con lo que naturalmente debía constituirse como su hinterland, es decir, la sierra norcentral. En la figura 1 se muestra la ubicación de los principales puertos del país. Se muestra la zona de influencia natural del puerto de Esmeraldas, que incluye a la capital del país ubicada en la Provincia de Pichincha.



Figura 1 Ubicación de puertos del Ecuador

Evolución del Puerto comercial de Esmeraldas desde 1970 hasta la actualidad

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas es creada como una entidad de derecho público bajo el decreto ejecutivo N° 1043, se establece con personería jurídica, patrimonio y fondos propios,

facultado para administrar el Puerto Comercial. La regulación jurídica de su actividad se normó en el decreto supremo 290, de la Ley de régimen administrativo Portuario Nacional, donde se estableció que los puertos del país contarían para la administración, operación y administración con las autoridades portuarias (Ley de Régimen Administrativo Portuario, 1976).

Desde sus inicios se establece el modelo de gobernanza centralizado para la planificación, dirección, coordinación, orientación, y control de la política naviera y portuaria nacionales (Ley General de Puertos, 1976). El primer puerto concesionado del país fue el puerto Comercial de Esmeraldas. En el 2004, la administración y operación del terminal portuario pasó al Consorcio Puerto Nuevo Milenium (CPNM), con una concesión a 25 años de plazo con una concesión total en la parte administrativa y operativa, según lo establecieron los contratos de concesión. Para el Estado la concesión del puerto era el paso a la modernización, aumento de la competitividad y desarrollo para la provincia, sin embargo, esto no se vio reflejado. La concesión terminó mucho antes de los plazos establecidos por incumplimiento de lo ofertado por parte de la empresa CPNM (Pesantes, 2016). En el 2010, la administración vuelve a manos estatales, (Autoridad Portuaria de Esmeraldas) quien gestiona y provee los servicios portuarios hasta la actualidad.

El puerto comercial de Esmeraldas con la administración de Autoridad Portuaria depende directamente del estado central, regulada por en el Ministerio de Transportes y Obras Públicas, y más específicamente por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial; no existen órganos territoriales locales que tengan influencia en la regulación de la actividad Portuaria. El puerto Comercial de Esmeraldas es un puerto multipropósito, con tres muelles, uno de servicios con un calado de 11,5 metros, con acceso directo desde mar abierto, cuenta con una dársena, bodegas, patios de contenedores, equipamiento para la movilización de contenedores carga suelta, carga al granel. El frente marítimo de la ciudad de Esmeraldas está conformado por el puerto

Comercial, el terminal Marítimo Petrolero de Balao, hasta el Puerto Pesquero Artesanal. Del mismo modo cabe resaltar que el puerto Comercial forma parte de la plataforma logística de la ciudad en los que se encuentra, una Zona de Apoyo Logístico (ZALSA), el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, aeropuerto internacional, puerto pesquero, y el puerto petrolero (Banco Mundial, 2018).

Tabla 1
Transporte de carga en los puertos en 2017-2018

	Toneladas métricas		TEUS		Naves		% participación pmd.
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017-2018
Esmeraldas (APE)	581249,00	546241,00	40958,00	34672,00	188,00	187,00	2,65
Manta (APM)	784776,00	904765,00	4,00	20,00	435,00	496,00	3,90
Guayaquil (APG)	8699340,00	8517310,00	867769,00	846081,00	726,00	830,00	40,54
Bolivar (APB)	1617712,00	1692,13	89164,00	113515,00	357,00	393,00	3,81
Terminales Portuarios Habilitados	9534685,00	11276774,00	1003822,00	1218200,00	982,00	945,00	49,00
Total	21219779,00	21248800,13	2003734,00	2214506,00	4705,00	4869,00	100,00

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017-2018

La centralización de la actividad portuaria especialmente en la provincia del Guayas hace que la actividad naviera se concentre en ese territorio. La diversificación de rutas, la privatización de servicios y terminales portuarios en algunos casos han posicionado bajo mejores condiciones a la empresa privada frente a la pública en lo que tiene que ver con tarifarios y costos de servicios, reflejados en las estadísticas de la tabla 1. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2019)

Esta realidad de las concesiones, años atrás no cuestionada, se empieza a reflejar en la preocupación de los propios operadores de la provincia, teniendo en cuenta la gran inversión realizada en el puerto de Posorja por la compañía DP WORLD. Las condiciones favorables de la

concesión le colocan en posiciones de ventaja ante los terminales portuarios cercanos, sin importar la gran capacidad logística que tengan estos últimos (Vision 360, 2019).

En promedio, más de una centena de productos ecuatorianos salen de esta infraestructura. Entre los principales están de palma, banano, café, camarón, frutas varias, muebles, químicos, estructuras metálicas y hasta vehículos. A pesar de este movimiento económico, que genera más de 4.000 empleos directos y 10.000 indirectos, es una de las zonas más olvidadas del país. Así, apenas ha recibido cerca del 0,5% del Producto Interno Bruto (PIB); es decir, alrededor de \$500 millones entre transferencias a sus gobiernos locales durante los últimos años. Por ejemplo, en 2020, el presupuesto ejecutado detalla que los municipios esmeraldeños recibieron \$52,28 millones, la prefectura sumó \$27,59 millones y las juntas parroquiales llegaron a \$9,12 millones.

Cargamentos caen más de 81%; como reportó LA HORA, a través de una nota publicada el 8 de septiembre de 2021, la falta de atención e intervenciones oportunas han provocado que se declare la calamidad pública en el puerto de Esmeraldas. (La Hora, 2021)

La razón es que el 70% de la operación portuaria está paralizada y solo se estaría trabajando con el 30%. Así, no todos los buques de carga pueden llegar y se generan millonarias pérdidas. En otras palabras, el abandono y los problemas vienen de años atrás y según Lorena Andrade, economista e investigadora en comercio exterior, ya ha generado que se pierda más del 81% de las exportaciones que salían del puerto. “Hace cuatro años, el puerto de Esmeraldas movía más de \$150 millones en exportaciones anuales. Este monto se redujo a un poco más de \$21 millones en 2020. El deterioro es notable y se necesitan medidas urgentes para no golpear aún más a la economía local”, acotó. (La Hora, 2021)

Hasta un 40% del empleo formal en la zona depende del buen funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria. La pérdida mensual es de más de \$86 millones, comparado con los

niveles que se tenían en 2017; lo que podría empeorar los ya malos índices de pobreza y mercado laboral (La Hora, 2021).

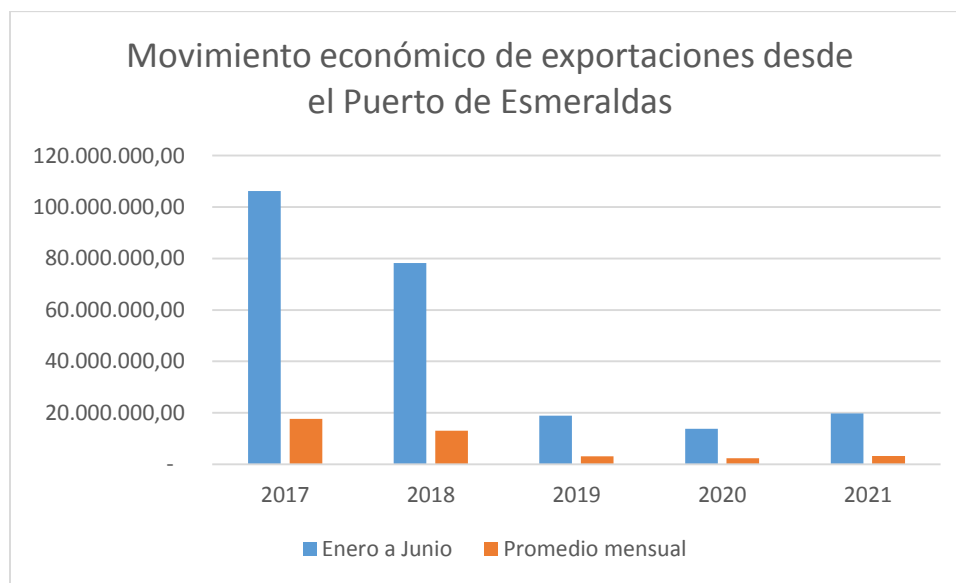


Figura 2 Movimiento económico de exportaciones desde el Puerto de Esmeraldas

Fuente: La Hora

El 80% de la operación portuaria sería paralizada debido a los bajos niveles del calado operativo del canal navegable. La crisis de operación del Puerto Comercial de Esmeraldas se agravó por el bajo calado operacional del canal navegable, que llegó a solo 4 metros, el más bajo en los últimos años, siendo de 14 metros. Otro de los factores en alerta es la falta de un dragado integral, ya que en la actualidad hay una alta sedimentación. Por lo tanto, cualquier problema de sedimentación genera una crisis, como la que se vive en estos momentos en el Puerto de Esmeraldas, la cual afectaría la economía esmeraldeña y también la entrada de los buques de carga al puerto por la falta del dragado. (La Hora, 2021)

“La situación es grave ya que se estima que en cuatro meses, los buques no puedan entrar a Esmeraldas y deberán ser desviados a los puertos vecinos. En cifras, más o menos el 80% de la operación general sería restringida, lo que afectaría a la reactivación económica de Esmeraldas”, indicó César Marchán, dirigente del Sindicato de Obreros de Autoridad Portuaria. (La Hora, 2021)

Esta problemática, obligó a que se declarara la calamidad pública, pues el 70% de la operación portuaria está paralizada y solo se estaría trabajando con el 30%, asimismo los busques de cargas no estarían llegando hasta el puerto, lo que dejaría millonarias pérdidas. En meses anteriores el gerente de Autoridad Portuaria Yamil Franco, acudió hasta el Ministerio de Finanzas para pedir los recursos y poder intervenir en el mejoramiento del puerto pero recibió respuestas negativas, tanto para el mantenimiento como para el dragado integral. Por ello, el Sindicato de Obreros de Autoridad Portuaria, ha iniciado acciones con la entrega de oficios a las autoridades de Esmeraldas para que se impulse la autogestión de regeneración del puerto. En las peticiones que se entregaron a la gobernadora de Esmeraldas Tania Obando, a la alcaldesa Lucía Sosa y a la prefecta Roberta Zambrano, destaca el dragado integral para una mejor navegabilidad fluvial tanto comercial como turística. Piden también que se declare en Emergencia al Puerto Comercial de Esmeraldas, asimismo impulsar la reactivación económica que en su operatividad genera indirectamente 2.000 plazas de empleo a la ciudadanía.

Además, en el puerto hay una obra paralizada de 25 millones de dólares, la cual impulsó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP con la Alianza Público Privada para realizar un dragado integral y el reforzamiento de los muelles, sin embargo ha sido una acción abandonada y recursos perdidos por que no se hizo ninguna labor, indicó Luis Martínez, secretario general de Autoridad Portuaria. En la actualidad el Puerto Comercial solo realiza trabajos de garaje para carros, ya que al muelle solo llegan barcos carreros y las demás operaciones están paralizadas poniendo en alerta roja nacional a esta actividad. (La Hora, 2021)

Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de esmeraldas en 2020.

Tabla 2

Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de Esmeraldas en 2020.

CARGA MOVILIZADA DE ENERO - DICIEMBRE DEL 2020													
TIPO DE CARGA	Importaciones												Total
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
TOTAL	12.718	9.287	6.860	8.934	56.718	190	8.413	4.567	325	32.816	3.627	4.939	149.394
Carga General	4.836	0	0	0	0	0	0	0	0	8	576	0	5.420
Contenedores	2.039	3.641	2.097	2.333	4.888	0	0	0	0	0	0	0	14.998
Granel Sólido	0	0	0	0	49.425	0	0	0	0	24.195	0	0	73.620
Granel Líquido	3.900	2.968	3.000	4.000	1.750	0	7.800	3.800	0	7.800	2.892	4.200	42.110
Vehiculos	1.943	2.678	1.763	2.601	655	190	613	767	325	813	159	739	13.246

TIPO DE CARGA	Exportaciones												Total
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
TOTAL	5.139	2.087	177	51	6.065	13.282	14.939	0	2.551	0	0	1.405	45.696
Carga General	0	1.936	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.953
Contenedores	33	151	160	51	11	0	0	0	0	0	0	0	406
Granel Sólido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Granel Líquido	5.106	0	0	0	6.054	13.282	14.939	0	2.551	0	0	1.405	43.337
Vehiculos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Tabla 3

Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de Esmeraldas en 2016-2020.

TIPO DE CARGA	2.016		2.017		2.018		2.019		2.020	
	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP
Carga General	197.362	5.361	79.725	209	27.122	3.821	15.013	68	5.420	1.953
Contenedores	57.600	8.081	83.757	8.239	65.431	3.831	39.027	1.279	14.998	406
Granel Sólido	75.167	118.932	62.909	117.681	164.994	74.617	148.831	37.878	73.620	0
Granel Líquido	33.300	201.017	39.215	171.679	40.166	125.392	60.811	20.043	42.110	43.337
Vehiculos	8.308	0	17.827	10	40.632	235	28.092	206	13.246	0
TOTALES	371.738	333.391	283.433	297.817	338.345	207.896	291.774	59.474	149.394	45.696
	705.128		581.250		546.241		351.248		195.090	

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Inversiones privadas para puertos

La búsqueda de inversión privada para este puerto es necesaria en este tiempo ya que debido a la falta de recursos estatales se están generando pérdidas millonarias como ya lo mencionábamos anteriormente. Volver a la concesión de este puerto sería no solo beneficio para el inversor sino que para nosotros como país en seguir creciendo comercialmente y mayormente este sector del país que según las estadísticas mostradas en la tabla 3 sabemos lo que puede llegar a mover este. se recomienda hacer un presupuesto de lo faltante en equipamiento y lo que hay que mejorar en funcionamiento de lo que ya posee el puerto; según esto y en conjunto con las autoridades pertinentes, quienes están a cargo del puerto actualmente hacer una propuesta a las empresas que ya trabajan en el país en concesión con otras entidades, de la mano con presentar las cantidades necesarias a posibles inversores nacionales, sean empresas o personas naturales; como última instancia llegar a diferentes países con los que se tiene tratados o con los que en su mayoría serían beneficiados por carga que salga de este puerto para así lograr un aliado para el puerto, la ciudad y el país.

Metodología

(Castillero , 2015) Sostiene que, existen diferentes tipos de investigación, de acuerdo con el propósito con el que se realizan. Es por eso que, la presente investigación tiene un diseño no experimental, transeccional ya que no se generan acontecimientos sino que se analiza los ya existentes; tiene un enfoque cuantitativo con información tipo numérico para definir esquemas y que se logre la comparación en el cambio sea avance o disminución de las exportaciones e importaciones. Tiene un alcance descriptivo correlacional debido a que se utilizan eventos ya observados con sus diferentes elementos, se busca analizar el impacto de la falta de recursos para el puerto tanto en importaciones y exportaciones como también en procesos internos que

desencadenan en la productividad de este (Hernandez Samperi, Fernandez Collao, & Baptista Lucio, 2014).

El método lógico utilizado en este artículo es el deductivo ya que a partir de la documentación obtenida se analizan los cambios que se han manifestado en exportaciones e importaciones a través de este puerto en los últimos años y con esto se podrá estudiar a fondo el porqué de la variabilidad en cantidades en producción de este. Con el método inductivo, se obtendrán conclusiones a partir de la observación de hechos y de la revisión documental del material obtenido.

Las técnica documental es la manejada en esta investigación junto con la recolección de datos a través de la página web oficial del puerto de Esmeraldas, siendo estos reportes anuales de los movimientos de carga, contenedores y totales de exportaciones e importaciones en los últimos años, con esto también el análisis de estos datos obtenidos para lograr las comparaciones y que se verifique la disminución o aumento en las diferentes categorías que se estudian, con el fin de que se logre una respuesta al porqué de las pérdidas a través de este puerto.

RESULTADOS

El análisis en la documentación obtenida a través de la página de la Autoridad portuaria de Esmeraldas y demás fuentes nos muestra el total de carga movilizada en toneladas métricas del año 2020 en importaciones y exportaciones, nos muestran que los valores han ido en descenso notablemente en comparación al 2019 por diferentes motivos ya conocidos como son la falta de inversión en el puerto para la óptima producción en distintos departamentos y de igual manera la pandemia que ha sido perjudicial para todo el mundo en el aspecto económico y mucho más en el transporte internacional. Podemos notar que el deceso en producción en exportaciones para este puerto es notable de mes a mes a inicios del 2020 e incluso algunos meses registro cero producción en el transcurso del año.

En la tabla número tres donde se muestran los totales anuales desde el 2016 se puede ver ya un deceso de total de importaciones y exportaciones año a año en la producción del puerto, de igual manera denota que el movimiento en importaciones es mayor siempre a sobre el de las exportaciones; pero como ya se mencionaba al final de cada año se nota la diferencia hasta el 2020.



Figura 3 Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de Esmeraldas en 2016-2020

Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES

A pesar del tiempo transcurrido desde que la pandemia inicio en el resumen del último año se puede notar que las cifras han ido volviendo a la normalidad por así decirlo, sin embargo no son las cantidades ideales de lo que se espera para el puerto. Los recursos proporcionados para mejorar el funcionamiento del puerto no son los mismos se podría decir que en este tiempo las prioridades son otras como la salud para el estado pero sin circulante no es suficiente para nada.

Notamos que hay una especie de patrón en el que las importaciones han sido mayores que las exportaciones en los últimos años desde el 2016 y de igual manera los totales de estas bajaron notablemente en 2019 y más aún en 2020, de igual manera la diferencia entre importaciones y exportaciones es abismal en estos dos años.

La infraestructura y mano de obra es lo que se necesita para optimizar tiempo y lograr más ganancia por esta entrada del país, las respuestas negativas por parte del estado dejan en el limbo el posible aumento de movimiento de carga en esta zona. Con la falta de inversión se mostró un aumento en el desempleo de la ciudad y de la provincia porque no decirlo, el puerto es fuente de trabajo para muchas personas y si no hay que hacer pierde el puerto, la ciudad y el pueblo.

Con la ayuda del gobierno y las autoridades pertinentes de la mano de quienes están a cargo del funcionamiento del puerto de Esmeraldas se lograría un estupendo negocio que beneficiaría a todos y debería hacerse lo antes posible.

Bibliografía

- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (12 de 12 de 2019). *Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Obtenido de Autoridad Portuaria de Esmeraldas: <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/images/Rendiciondecuenta2018/Formulario%20de%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas%202018.pdf>
- Alencastro, P., Calderón, H., Intiango, A., & Quiñonez, M. (2019). Factores incidentes en el volumen. *Mkt describe*.
- Banco Mundial. (10 de 10 de 2018). *Banco Mundial*. Obtenido de Banco Mundial.
- Bonilla, M. (23 de 09 de 2019). Carga en puerto de Esmeraldas bajo a la mitad en 10 años. *El Comercio*.
- Castillero, O. (2015). Los 15 tipos de investigación y características.
- CEPAL. (10 de 10 de 1990). *Comisión Económica de América Latina y el Caribe*. Obtenido de Comisión Económica de América Latina y el Caribe.
- Consejo Nacional de Marina Mercante. (10 de 10 de 1993). Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_CNMP 021-95-Modelo-Portuario-Ecuatoriano.pdf
- El Comercio. (12 de 06 de 2014). El derrame de petróleo contaminó a los pescadores de Esmeraldas. *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/derrame-petroleo-pescadores-esmeraldas.html>.
- Hernandez Samperi, R., Fernandez Collao, C., & Baptista Lucio, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico: McGRAW-HILL.
- La Hora. (10 de 10 de 2017). Derrame de petróleo impacta al ecosistema. *La Hora*. Obtenido de [https://lahora.com.ec/%20noticia/1102035121/e28098derrame-de-petrc3b3leo--impacta-al-ecosistemae28099%20Legal%20Office%20FAO%20\(2012\),%20Registro%20Oficial%20N%C2%BA%20668.%20Recuperado%20de%20http://extwprlegs1.fao.org/%20docs/pdf/ecu139222.pdf](https://lahora.com.ec/%20noticia/1102035121/e28098derrame-de-petrc3b3leo--impacta-al-ecosistemae28099%20Legal%20Office%20FAO%20(2012),%20Registro%20Oficial%20N%C2%BA%20668.%20Recuperado%20de%20http://extwprlegs1.fao.org/%20docs/pdf/ecu139222.pdf)
- La Hora. (08 de 09 de 2021). Crisis portuaria afecta operatividad. *La Hora*. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/esmeraldas/crisis-portuaria-afecta-operatividad/>
- La Hora. (14 de 09 de 2021). Falta de inversión provoca pérdidas de más de \$86 millones en el puerto de Esmeraldas. *La Hora*. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/pais/puerto-esmeraldas-comercio-exterior-exportaciones-economia/>
- Ley de Régimen Administrativo Portuario. (10 de 10 de 1976). *Ministerios de Obras Públicas*. Obtenido de Ministerios de Obras Públicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/>
- Ley General de Puertos. (10 de 10 de 1976). *Consejo Supremo de Gobierno*. Obtenido de Consejo Supremo de Gobierno: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu160399.pdf>
- Merino., J. P. (15 de 07 de 2015). *Definicion.de*. Obtenido de Definicion.de: <https://definicion.de/puerto-maritimo/>

- Minda, P. (2002). *La lucha por la tierra en la zona norte de la provincia de Esmeraldas*. Quito: Abya-Yala.
- MTOP. (10 de 10 de 2016). *Ministerio de Transporte y Obras Publicas*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Publicas: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/04/Plan_Estrategico-de-Movilidad.pdf
- Pesantes, K. (2016). El desarrollo portuario del Ecuador. *Gestion*, 38-44.
- Plaza, R. A. (2016). Implementación de patio para una terminal de contenedores en el puerto. *Implementación de patio para una terminal de contenedores en el puerto*. UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR, Quito. Obtenido de <http://www.dspace.uce>.
- Vergara, m., Herrera, y., & Armas, m. (10 de 05 de 2021). *Dinamicas Portuarias en el Caribe y América Latina* (Vol. 7). Esmeraldas: Colección Les Océanides. Obtenido de Transformations digitales, sociétales et environnementales: https://www.researchgate.net/profile/Miguel-Cedillo-Campos/publication/352694446_Trazabilidad_de_los_flujos_de_mercancias_y_desarrollo_de_la_comunidad_portuaria_de_Veracruz_Mexico/links/60d3b0cda6fdcc75a24dea3c/Trazabilidad-de-los-flujos-de-mercancias-y-d
- Vision 360. (26 de 08 de 2019). La guerra de los puertos. *La guerra de los puertos*.