

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ
ULEAM

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL. CEPIRCI.**

PROYECTO DE TESIS

**“CRITERIOS DE ARMONIZACIÓN PARA EL
DESARROLLO DE LA CIUDAD PUERTO
DE ESMERALDAS”**

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

AUTOR:

MBA. MILTON JACINTO TORRES VANEGAS

TUTOR:

ARQ. ALEJANDRO NAVARRETE

MANTA 17 DE SEPTIEMBRE DEL 2007

I. INTRODUCCIÓN

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

2.1. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA E INTERROGANTES

2.2. JUSTIFICACIÓN

2.3. OBJETIVOS

III. ELEMENTOS CENTRALES DEL MARCO REFERENCIAL

IV. METODOLOGÍA DE TRABAJO

4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN Y DISEÑO A EMPLEARSE

4.2 DESCRIPCIÓN OPERACIONAL DE LAS VARIABLES

4.3 CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN Y MUESTRA

4.4 DESCRIPCIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA RECOLECTAR DATOS

4.4 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS

V. RESULTADOS ESPERADOS

VI. CONTRIBUCIÓN DEL ESTUDIO

VII. ALGUNAS REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS CLAVES

VIII. CRONOGRAMA DE TRABAJO

I. INTRODUCCIÓN

La presente investigación intitulada “Criterios para el Desarrollo de la Ciudad Puerto de Esmeraldas”, intenta comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias, en el caso que nos ocupa, Esmeraldas; analizando la consolidación de zonas urbanas, la que se da de modo abrupto debido a la construcción del puente Esmeraldas – Tachina, sin el respectivo estudio de los impactos socioeconómicos. Además el rol que juega el puerto marítimo comercial en la economía nacional y local.

El problema que analiza es el déficit en el cumplimiento de la misión por parte de los implicados en el contexto ciudad – puerto, es decir se trata de establecer la relación de factores que no modifican solamente la actividad portuaria, sino también la morfología de su borde mar.

El resultado de la investigación es clave para la formulación de recomendaciones, de proyectos que impliquen criterios para el desarrollo de la ciudad puerto.

El autor luego de cumplir con aspectos científicos relacionados con la metodología de la investigación, formula recomendaciones que representa los nuevos criterios para el desarrollo tanto de Esmeraldas como núcleo urbano, así como el Puerto de Esmeraldas como unidad productiva en comercio exterior.

La primera parte del estudio se refiere al planteamiento del problema, a la metodología y asuntos relacionados con los recursos administrativos, tanto humanos como materiales. A partir del capítulo VI denominado Resultados Esperados, se hace un análisis de la visión, proporciona elementos para la misión en el contexto del desarrollo ciudad puerto.

Los beneficiarios directos de estas recomendaciones son la colectividad y las instituciones involucradas, tales como Municipio de Esmeraldas y Autoridad Portuaria.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA E INTERROGANTES

A través de la historia de las civilizaciones humanas, el hombre ha estado íntimamente vinculado con el mar, en lo que tiene que ver con su crecimiento político, económico y social. No es desconocido que las civilizaciones que mayor importancia han dado a las cuestiones marítimas portuarias son aquellas que han tenido hegemonía sobre las demás, se deduce por tanto que son los puertos, aquellos centros de negocios los que han dado la pauta para el desarrollo de las grandes concentraciones humanas conocidas como ciudades puerto.

El entorno económico global y político actual da una importancia creciente a la apertura comercial e integración económica, los que se han convertido en los nuevos pilares de la globalización económica. Por tanto, se hace necesario establecer una orientación prospectiva para una inserción de la economía ecuatoriana en la economía globalizada.

La evidencia empírica de los últimos 50 años demuestra los beneficios de los regímenes de economía abierta. Muchos gobiernos de países en desarrollo inicialmente se sintieron tentados de promover procesos de industrialización y comercialización, basados en altas barreras proteccionistas. Sin embargo, la evidencia acumulada demuestra que altas tasas de protección efectiva reducen significativamente el desarrollo económico; mientras que regímenes más abiertos son más conducentes a procesos de crecimiento. Sin embargo virtualmente casi todos los casos exitosos de crecimiento económico se han basados en un fuerte crecimiento de las exportaciones industriales.

La definición de una política de comercio exterior, como señala Espinosa (2004), debe considerar aspectos tales como los objetivos país a largo plazo; atender las necesidades del mercado nacional y con excedentes

para la exportación; contemplar mecanismos validos de protección del mercado acordes con los compromisos internacionales; identificar sectores prioritarios; esto es aquellos con potencial competitivo, pero sin descuidar a los más vulnerables a enfrentar procesos de apertura comercial. Es decir, sin excluir a ningún sector ya que no se puede prever cuáles serán los resultados de un modelo de apertura que genera oportunidades y exige redistribución de recursos. Estos objetivos generales, incluyen ciertamente otros más puntuales tales como: la consolidación y profundización de la orientación exportadora, que implica la diversificación de la oferta exportable así como los mercados de destino, la consolidación y ampliación de los tratamientos preferenciales actuales; crear un entorno normativo con reglas claras para el comercio y la inversión extranjera; continuar con la reducción de las barreras arancelarias y no arancelarias con lo que se eliminarán algunas de las ineficiencias como la excesiva protección efectiva a determinados sectores, lo cual constituye un incentivo para la pérdida de competitividad; contar con un mecanismo eficaz de solución de controversias para verificar y validar el resultado de las negociaciones; estimular la productividad mediante la posibilidad de contar con mercados ampliados que permitan el desarrollo de economías de escala que incentiven una mejora en el incremento en la participación en el comercio mundial.

Por otro lado, en países en desarrollo como el Ecuador, que cuentan con ventajas comparativas en sectores fundamentalmente primarios, es aún más crucial implementar políticas de apertura gradual a la competencia internacional, a fin de permitir a los sectores privado y público, un tiempo en el que el esfuerzo empresarial, junto con la política del gobierno, logren el desarrollo de sectores que incorporen mayor conocimiento, especialización y valor agregado al proceso productivo. Esta es la única manera de aumentar la productividad y la competitividad, como vías para dinamizar el empleo, incrementar los ingresos reales de las personas, y diversificar la oferta exportable con la aparición de nuevos productos de exportación.

Se debe considerar también que el actual régimen monetario de dolarización introduce rigideces en la gestión de las políticas monetarias y comerciales, por ello, es indispensable orientar la estrategia de desarrollo hacia actividades que se constituyan en fuentes permanentes y crecientes de divisas, como es la exportación de bienes y servicios y la atracción de flujos de inversión extranjera. Sin embargo, todo ello debe articularse con la estructura productiva interna, a través de políticas que creen sinergias que permitan un desarrollo en la cadena de valor del aparato productivo tanto de la producción exportable como de la doméstica. Asimismo, los procesos de exportación deben convertirse en transmisores de innovaciones, a través de la demanda de bienes intermedios, servicios, tecnología y canales de capacitación acordes con los estándares de CALIDAD INTERNACIONALES.

Luego de una investigación de carácter exploratorio podemos decir que el control interno sobre la gestión administrativa portuaria, en lo que refiere al Consorcio Mileniun no es eficiente, situación que se refleja en los indicadores socioeconómicos que se presentan en la Ciudad de Esmeraldas y la ausencia de estrategias para que el Puerto de Esmeraldas se constituya en un pilar fundamental del desarrollo socio económico de la ciudad y provincia de Esmeraldas.

Para el autor de la presente investigación, esta tiene extraordinaria importancia sobre todo en los momentos actuales, momentos en que se está provocando el ingreso de colombianos por su desplazamiento a consecuencias de orden político, militar y delictivo, además en el ámbito nacional por parte de la población campesina hacia la urbe, producto de la construcción de mega obras tales como el Puente Esmeraldas – Tachina, la ampliación de la Refinería Petrolera, crecimiento demográfico que sin lugar a dudas provocará con mayor intensidad el colapso que representa el crecimiento desordenado de una ciudad que no cubre las expectativas de servicios básicos ni condiciones normales de vida.

Estamos convencidos que de no efectuarse esta investigación nos veremos avocados a grandes concentraciones humanas con el mínimo de oportunidades de fuentes de empleo, servicios básicos y potencialidad de crecimiento.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

El problema que plantea la presente investigación se refiere exclusivamente a los requerimientos que debe cumplir la ciudad Puerto de Esmeraldas, a efectos de alcanzar un desarrollo económico sustentable y sostenido mediante la dinamización de la actividad de comercio exterior por este sector del país.

A efectos de sintetizar lo expuesto en el párrafo anterior nos planteamos la siguiente interrogante: ¿Qué se requiere para alcanzar el desarrollo económico y social de la Ciudad Puerto de Esmeraldas de modo sustentable y sostenido?

Delimitación geográfica

El presente proyecto de investigación geográficamente se encuentra ubicado en el Cantón Esmeraldas en lo referente a las parroquias urbanas y al sector del puerto propiamente dicho.

Delimitación temporal

La delimitación para el proyecto de investigación es de carácter retrospectivo y se lo efectuará durante los años 2005 – 2006.

JUSTIFICACIÓN

La temática que se plantea por las nuevas relaciones de comercio exterior en los países del continente americano, la modernización y/o concesión de los puertos del Ecuador y el desarrollo socioeconómico que allí se genera, se convierte en el motivo central de la presente investigación.

Debemos añadir que los criterios de organización para el desarrollo de la ciudad Puerto de Esmeraldas se enmarca en lo que el Instituto de Postgrado de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta plantea como potenciales tesis de grado para la obtención del Título de Máster en Administración Portuaria, lo que implica que previa a la obtención de este título se debe elaborar una tesis, para dar cumplimiento con los requisitos establecidos por este centro de estudios superiores.

El rol de los estudiantes para con la sociedad es una razón de peso para desarrollar el presente análisis.

Los beneficiarios directos de los efectos y desarrollo de esta investigación serán en primer lugar una administración portuaria que armonice con el crecimiento de la Ciudad y la ciudadanía en general que se incorpore a los procesos operativos del mismo.

El puerto comercial de Esmeraldas por tener una privilegiada ubicación geográfica y potencialidades de desarrollo futuro, se hace necesario tener un conocimiento profundo de la situación del mismo y cuáles son los beneficios que se brindan tanto a los concesionarios como a los usuarios, operadores, a la carga, a las naves y a la ciudad en general que lo alberga.

La realización de este trabajo intenta lograr una visión y una misión mas clara del Puerto Marítimo respecto a sus operaciones y al entorno urbano que lo caracteriza, lo que nos permitirá aprovechar las fortalezas y oportunidades del Puerto Comercial de Esmeraldas minimizando las debilidades y amenazas del mismo.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL:

Propender al crecimiento de la ciudad puerto de Esmeraldas de modo armónico entre el crecimiento urbano y las estrategias portuarias.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Establecer diagnóstico de la situación actual de las relaciones entre el Municipio y Autoridad Portuaria de Esmeraldas, frente al crecimiento del área urbana por la dotación de infraestructura vial.
2. Diseñar estrategias socio económicas para la integración armónica de la ciudad puerto de Esmeraldas.
3. Formular criterios para el crecimiento armónico de la ciudad y el puerto.

III. ELEMENTOS CENTRALES DEL MARCO REFERENCIAL

ANTECEDENTES DE ESTUDIO SOBRE EL TEMA QUE SIRVEN DE BASE A LA NUEVA INVESTIGACIÓN.

Seguidamente exponemos algún material bibliográfico que ha sido un referente para la investigación que ejecutaremos. Así:

Tema: ASPECTOS DEL DESARROLLO SOCIAL

Autor: Manuel Agustín Aguirre.- Universidad Nacional de México UNAM

Conclusiones:

- Que el desarrollo de un pueblo requiere de un planteamiento político histórico que lo relacione con el entorno físico que posee y el medio ambiente que lo circunde.
- Que las igualdades de acceso a los servicios básicos de la población dependen de la dinámica económica que tengan los centros de producción.
- Que el crecimiento abrupto de la población trae consigo desfases en la oferta de servicios públicos y de empleo.

Tema: LA FUNCIÓN ECONÓMICA DE LA CIUDAD COMO PROMOTORA DE DESARROLLO

Autor: Arq. Sigifredo Cañizares A. .- Universidad Central del Ecuador, Quito.

Conclusiones:

- Que las caracterizaciones de las ciudades puerto en torno a lo económico y social lo determina la intensidad de comercio exterior que allí se den.
- Que el desarrollo de la Ciudad Puerto es producto de la inserción en el sistema global de mercado.

- Que una ciudad que promueve el desarrollo de sus centros productivos satisface las necesidades de la población.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

En lo que respecta a las normas y reglamentos internos del Ecuador, en junio de 1997 se expidió la Ley de Comercio Exterior e Inversiones, con el fin de normar y promover a la inversión. En el capítulo que corresponde a la IED, se puntualiza que ésta es un canal importante para la incorporación de tecnología, gestión, mercados y financiamiento. Además, esta Ley contempla la creación de un Consejo encargado de determinar políticas, expedir normas, proponer lineamientos y estrategias: el COMEXI. Se designa al MICIP como órgano ejecutor de las políticas; y, se conforma el Sistema Ecuatoriano de Promoción Externa, con la CORPEI como la encargada de orientar y dirigir la promoción no financiera de la inversión directa en la nación.

IV. METODOLOGÍA DE TRABAJO

TIPO DE INVESTIGACIÓN Y DISEÑO A EMPLEARSE

El nivel a utilizar en nuestra investigación será el Critico Propositivo el cual nos permitirá realizar propuestas para llegar a la solución del problema planteado el cual consiste en “Qué impactos socioeconómicos actúan sobre el crecimiento de la Ciudad Puerto Esmeraldas por efectos de la concesión portuaria”.

Se utilizara el tipo de investigación Aplicada, de campo y transversal, la misma que nos permitirá encontrar alternativas de solución al problema planteado.

En definitiva en lo que ha metodología de la investigación se refiere, la presente investigación tiene el carácter de descriptiva no experimental.

Investigación descriptiva, es aquella que estudia, analiza y describe la realidad actual en cuanto a hechos, personas, situaciones, etc., esto permitirá conocer y especificar las propiedades importantes del problema.

ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN:

- La investigación se centrará en el análisis de los impactos negativos actuales, identificables entre el puerto concesionado y la ciudad.
- La propuesta de criterios de armonización no considerará los aspectos legales asociados a la solución de los conflictos detectados, sino que se tratará de una guía referencial que identificará el conflicto y señalará la forma más lógica y directa para su solución.

DESCRIPCIÓN OPERACIONAL DE LAS VARIABLES

Las variables identificadas a partir de la problemática planteada, las resumimos en las siguientes:

- Relación institucional entre Municipio y Puerto.
- Desarrollo económico social de la Ciudad Puerto.
- Sustentabilidad y Sostenibilidad.

Relación institucional entre Municipio y Puerto

La Asociación Internacional Ciudades y Puertos (Association Internationale Villes et Ports, AIVP) reúne desde 1988 a los actores de la ciudad portuaria, confrontados a una preocupación común: la evolución de las relaciones ciudades-puertos y su traducción en términos de desarrollo económico y urbano. Hoy van imponiéndose poco a poco la idea de la complementariedad, la necesidad de estrategias conjuntas. Esta nueva definición de las múltiples relaciones entre la ciudad y el puerto, así como su traducción en el terreno constituyen el foco central de las actividades de la AIVP y se apoyan en una doble comprobación: (Las plazas portuarias de todo el mundo comparten una problemática común y pueden ayudarse mutuamente para buscar soluciones; (Las autoridades portuarias y las autoridades urbanas, los puertos y las ciudades no pueden sino salir beneficiados de un diálogo más sostenido.

La originalidad de este enfoque - y su principal dificultad - reside en su voluntad de organizar encuentros y favorecer asociaciones reales entre dos "mundos", la ciudad y su puerto, que tienden a comunicar poco. En este terreno, la AIVP es el único organismo existente a nivel internacional.

Para cumplir con esta ambición, la AIVP cuenta con la fuerza de su red. Las 80 plazas portuarias que se encuentran hoy presentes en la AIVP abarcan una gran variedad de actores de las plazas portuarias: representantes de puertos y de ciudades, como es natural, pero también

representantes de cámaras de comercio, arquitectos y urbanistas, investigadores y entidades privadas asociadas a las ciudades portuarias. Esta gran variedad de actores presentes en la AIVP es así el reflejo de la gran diversidad de situaciones institucionales que se encuentran en las plazas portuarias del mundo entero, y que traducen la existencia de relaciones formales o no entre las ciudades y los puertos.

La AIVP trata de involucrar directamente a los actores concernidos - las autoridades elegidas y los responsables portuarios - en las reflexiones y las realizaciones. Tratando, naturalmente, de hacerlo al más alto nivel de responsabilidad. Para hacer circular las ideas, la AIVP ha asimismo instaurado un comité científico. Este grupo de investigadores y universitarios trata de desarrollar las problemáticas para de ese modo permitir a los actores operativos superar sus divergencias habituales y participar en debates reales.

El programa de acciones establecido por la AIVP se organiza en torno de la voluntad de fomentar los contactos entre las entidades asociadas al desarrollo de las ciudades portuarias. A través de esos intercambios entre técnicos de la ciudad y del puerto, responsables políticos y otros usuarios de la multitud de servicios que ofrece la plaza portuaria, la AIVP desea apartar los corporatismos perjudiciales al funcionamiento y a la evolución de la plaza portuaria. Resulta claro el interés de una sensibilización recíproca: sensibilización de la ciudad a los problemas portuarios y sensibilización del puerto a los problemas urbanos, para obtener todos los beneficios de las acciones en que cooperen Ciudad y Puerto.

Esta función mediadora de la AIVP es cada vez más reconocida y apreciada, como da fe el éxito creciente de las conferencias internacionales, coloquios y seminarios que organiza la AIVP.

Actualmente, la red de la AIVP discute sobre tres grandes temas:

- En primer lugar, *el porvenir de los espacios portuarios abandonados.*

La Ciudad y el Puerto deben aprender a reflexionar juntos sobre su reconversión sin perder de vista el respeto de los intereses conjuntos urbanos y portuarios. En particular, deben buscarse soluciones que ofrezcan una alternativa a la transformación de los espacios portuarios en zonas de esparcimiento o comerciales, en el sentido de una mayor rentabilidad de la herramienta portuaria existente.

- A continuación, *las problemáticas del desarrollo durable en las ciudades portuarias.*

La gestión del medio ambiente en el sentido de un desarrollo de la función portuaria respetuosa para con las generaciones futuras es un objetivo prioritario para las autoridades portuarias. Este nuevo enfoque del desarrollo de los puertos debe hacerse además en estrecha relación con la ciudad y no contra ésta.

- Por último, *el papel de la plaza portuaria en las políticas de ordenación de los territorios.*

Este fue, por ejemplo, el tema de la 5ª conferencia internacional de Dakar en noviembre de 1995. La AIVP desea alentar a las ciudades y los puertos a unir sus esfuerzos para que la plaza portuaria cumpla un papel de palanca económica en el desarrollo de las economías regionales y nacionales.

A la larga, la AIVP tiene la doble ambición de ser un centro de recursos sobre los proyectos de desarrollo concertado de la ciudad y del puerto y de constituir una fuerza de propuesta y de análisis operativo al servicio de las ciudades y los puertos.

Desarrollo económico social de la Ciudad Puerto.

En las últimas décadas los geógrafos han aumentado su interés por comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias, analizando cómo las innovaciones tecnológicas y los cambios de orientación del comercio internacional afectan a la utilización de los espacios urbanos que

enmarcan las relaciones puerto-ciudad. En definitiva, se trata de establecer la interrelación de factores que modifican no sólo el desarrollo o retroceso del volumen de tráfico, sino también la incidencia en la propia morfología de su frente portuario.

Las monografías de tipo histórico, que describen las diferentes etapas de la evolución del puerto y su ciudad, junto a los estudios de rentabilidad económica, han aportado un gran volumen de datos para casos concretos. Pero, no han contribuido significativamente a establecer directrices comunes que permitan estudiar y comparar las ciudades portuarias entre sí. Esta discusión, que entronca directamente con el debate clásico en geografía iniciado por F. K. Schaefer en su *Excepcionalismo en Geografía* (1953, ed. esp. 1974), ha sido retomado por el equipo más activo actualmente, el coordinado por B.S. Hoyle en la Universidad de Southampton (Reino Unido de la G. B.).

Posiblemente, una de las mayores virtudes de este equipo sea su capacidad para incorporar en sus investigaciones puntos de vista procedentes de otras disciplinas que comparten intereses comunes con la geografía, como son la antropología, la economía, la historia, la sociología o el urbanismo. En todo caso, el enfoque metodológico es claro, tal como se hace constar siempre en los capítulos introductorios de sus obras (*Seaports Systems and Spatial Change*, 1985): la generalización debe buscarse según B. S. Hoyle dentro del marco de la Teoría General de los Sistemas, presentada en 1968 por L.von Bertalanffy (*General Systems Theory: Foundations, Development, Applications*). Todos los casos estudiados han de ser, en último extremo, contrastados con un modelo teórico que permita aplicar el método hipotético-deductivo, desarrollándolo en toda su capacidad.

El conjunto de publicaciones generadas directa o indirectamente por lo que podemos llamar ya la escuela de Southampton, puede situarse en una fase inicial de búsqueda metodológica, dedicada a contrastar los modelos propuestos de la evolución puerto-ciudad, determinar los tipos de

estudios que le sean propios y definir las técnicas a utilizar. Todo ello debe conducir a una coherencia interna que permita definir por sí misma a la geografía portuaria dentro de la geografía.

El estudio de las relaciones puerto-ciudad ha de ser abordado de forma multidisciplinaria, lo que entra en cierta contradicción metodológica con los planteamientos sistémicos propuestos por B.S.Hoyle y sus colaboradores. Esta cuestión merece comentarse más detalladamente.

Por un lado existe, desde luego, un equipo de investigadores dedicados a dotar a la geografía portuaria de una base metodológica sólida, huyendo de la concepción meramente descriptiva que trata cada ciudad como un caso único. Se busca poder alcanzar cierto grado de generalización, en el sentido de analizar y establecer qué factores intervienen en aquellos problemas a los que se enfrentan ciudades portuarias aparentemente muy distintas entre sí. Un buen ejemplo de ello es el caso de los muelles y tinglados abandonados que podemos encontrar en la práctica totalidad de los grandes puertos. Conocer cómo se ha llegado a esta situación y reincorporarlos a la actividad urbana, puede hacerse con mejores garantías de éxito si disponemos de una metodología capaz de transferir conclusiones de un caso a otro.

Los resultados que se han publicado siguiendo este enfoque metodológico, se sintetizan en forma de modelos, en donde se intenta ir más allá de la aceptación de una simple cadena de causas y efectos, puesto que muchos elementos se entremezclan y actúan mutuamente de manera compleja. De esta forma, aún sabiendo que la incorporación de puntos de vista procedentes de sociólogos, economistas o historiadores difícilmente encajarán en un planteamiento metodológico homogéneo, se consideran también aportaciones imprescindibles para la síntesis geográfica. Resulta claro que no podemos hablar en este caso de una aplicación rígida del enfoque sistémico, pero no es menos cierto, que la labor del equipo de B. S. Hoyle, representa un esfuerzo por acercarse a las actuales teorías generales de la ciencia desde la geografía.

Como veremos más adelante, el equipo de la Universidad de Southampton no se ha limitado a retomar el debate sobre la concepción de qué debe ser geografía, sin más proyección que los reducidos círculos académicos. Ha impulsado, al mismo tiempo, una rama aplicada de la geografía portuaria, aprovechando los intereses variados que se dan cita en las ciudades que quieren revitalizar sus frentes portuarios adaptándolos a las nuevas demandas de la sociedad. El ejemplo más claro es su participación en la fundación Villes et Ports (AIVP), que tratamos en el siguiente apartado.

Sustentabilidad y Sostenibilidad

Cualquier puerto del mundo no es sino una empresa que hace negocios. Hay empresas grandes y pequeñas, rentables y no rentables. Un puerto no es una Institución de Beneficencia. Si lo fuera, podríamos hablar de la Lotería del Puerto de Esmeraldas. Un puerto no existe para dar trabajo a todas las personas que viven en la ciudad aledaña. Es imposible; solamente se puede dar trabajo a un mínimo porcentaje de la población. La empresa Puerto de Esmeraldas no es de los esmeraldeños, sino de todos los ecuatorianos. Es de todos los habitantes del orbe. Por lo mismo, debe ser administrado como una Sociedad Anónima, porque, ya lo dice el refrán, lo que es de todos no es de nadie. Sociedad Anónima no significa beneficio personal de nadie. Tampoco Institución Pública significa lucro personal. Significa, simplemente, eficiencia. Eficiencia en la contratación de gente, en el uso del dinero, en los precios que se cobra por servicios, en la contabilidad que se lleva, en los impuestos que se paga. Todo esto suena muy fácil de llevar a cabo, y lo es, pero no para un esmeraldeño.

CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN Y MUESTRA

MATRIZ MUESTRAL

Documento y Responsables	Municipio Planificación	APE Gerente	Empresa Privada Gerentes
Ley	Ley de Régimen Municipal	Ley sobre actividades marítimas y portuarias.	Ley sobre inversiones.
Ley Especial	Legislación Municipal	Reglamentos Internos	Informes anuales
Normas	Ordenanzas	Decretos ejecutivos	

La población que se estudia es el cuerpo de leyes, decretos y ordenanzas que tienen que ver con las instituciones cantonales y portuarias, las mismas que se encuentran recopiladas en la Ley de Régimen Municipal, Ley sobre actividades marítimas y portuarias y Ley sobre inversiones.

DESCRIPCIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA RECOLECTAR DATOS

A efectos de la recolección de los datos, operacional izaremos los objetivos:

1. Establecer diagnóstico de la situación actual de las relaciones entre el Municipio y Autoridad Portuaria de Esmeraldas, frente al crecimiento del área urbana por la dotación de infraestructura vial.

Se realizó una investigación documental.

2. Diseñar estrategias socio económicas para la integración armónica de la ciudad puerto de Esmeraldas.

3. Formular criterios para el crecimiento armónico de la ciudad y el puerto.

A efectos de recolectar la información se formo un equipo investigador compuesto por 4 personas, encabezado por el autor de la presente. Equipo que tabulará la información de acuerdo a los ítems del cuestionario y a las probabilidades respondidas por el sujeto de investigación.

Tipo de Instrumento	Objetivo del Instrumento	A quien se aplica	Variables que involucra
Entrevista	Determinar los componentes de la misión, estrategias y perspectivas e impactos socioeconómicos.	Se aplica al gerente de APE.	Sustentabilidad y sostenibilidad.
Ficha	Establecer el marco jurídico y político legal.	Se aplica al Municipio de Esmeraldas.	Relación entre Municipio y Puerto.
Ficha	Establecer los beneficios socioeconómicos que generan empresa privada.	Página WEB	Sustentabilidad y sostenibilidad.

DESCRIPCIÓN DE LAS TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS QUE SE UTILIZARÁN

Una vez obtenida la información la procesaremos estadísticamente en función de las variables planteadas. Se utilizarán gráficos estadísticos de manera de poder describir fielmente la información obtenida

Tipo de Análisis	Interrogante a responder con este análisis	Variables y Categorías	Instrumento que proporcionan los datos
<p>1. Descriptivo</p> <p>Correlacional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este análisis corresponde como su nombre lo indica a la descripción del objeto sujeto de la investigación. • Para el análisis de correlaciones se tendrá en cuenta la magnitud y la fuerza de la misma. 	<ul style="list-style-type: none"> • De qué manera APE prevee contingencias e imprevistos dentro de la Gestión Administrativa Estratégica del Puerto? • ¿Cuáles son los indicadores que APE utiliza para evaluar la integración de la Ciudad Puerto de Esmeraldas? • ¿Qué misión cumple APE en la prevención socioeconómica de zonas rurales y reserva urbana frente a la dotación de infraestructura vial? • ¿Quiénes son los implicados directos en la armonización de criterios para la integración de Ciudad Puerto? 	<ul style="list-style-type: none"> • Relación institucional entre Municipio y Puerto. • Desarrollo económico social de la Ciudad Puerto. • Sustentabilidad y Sostenibilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrevista • Fichas

V. RESULTADOS ESPERADOS

1. De qué manera APE prevee contingencias e imprevistos dentro de la Gestión Administrativa Estratégica del Puerto?
2. ¿Cuáles son los indicadores que APE utiliza para evaluar la integración de la Ciudad Puerto de Esmeraldas?
3. ¿Qué misión cumple APE en la prevención socioeconómica de zonas rurales y reserva urbana frente a la dotación de infraestructura vial?
4. ¿Quiénes son los implicados directos en la armonización de criterios para la integración de Ciudad Puerto?

Una síntesis de los resultados encontrados por la investigación y que tiene vinculación directa con las interrogantes anteriores, exponemos a continuación:

La ciudad de Esmeraldas está enfrentando la necesidad urgente de habilitar zonas de auxilio portuario “**ZAP**” y zonas de auxilio urbano “**ZAU**” (Ver mapa 1). Esto debido a la expansión urbana, producto de la dotación de infraestructura vial, como es el caso de la construcción del puente sobre el río Esmeraldas.

Esta alternativa implica la construcción de obras complementarias a la actividad portuaria, resultantes del dragado del Puerto de Esmeraldas, cuya sedimentación extraída servirá de base para rellenos que irán destinados a receptor las zonas de auxilio urbano “**ZAU**”, por cuanto las zonas de auxilio portuario “**ZAP**” no requieren de rellenos.

Se estima que el presente estudio por su carácter altamente especializado y por cuanto deben realizarse a través de la ejecución de modelos a escala, además de los costos directos, insumen gran cantidad de tiempo y deben realizarse por organismos especializados.

La presente es una proposición modesta y se sustenta en aspectos de carácter coyuntural que justifican recomendar modificaciones a la

asignación de prioridades para la incorporación de nuevos terrenos para acoger la expansión urbana y el crecimiento estratégico del puerto de Esmeraldas.

Además, no desestima la alternativa propuesta imagen - objetivo sino que constituye un anticipo de una gran obra completa visionaria, que debe realizarse sobre la base de estudios detallados a largo plazo.

PROPOSICIÓN

El análisis de los efectos que se aprecian del comportamiento del borde mar de Esmeraldas, ante la construcción del Puente sobre su río, permiten deducir una creciente conflictibilidad socioeconómica en los sectores que corresponden a la población de Tachina, Isla Piedad e Isla Prado. (Ver Mapa N° 1)

Por lo tanto se propone rellenar y utilizar los terrenos recuperados al río, entre la Parroquia Tachina y el Puerto de Esmeraldas, lo cual requiere la construcción de un dique, siguiendo la misma técnica constructiva aplicada en la habilitación de terrenos, mediante relleno hidráulico en las obras de ampliación del puerto hacia el río Esmeraldas, lo que a la postre contribuiría para la implementación de la zona de auxilio urbano “**ZAU**”.

Lo anterior debe ser el resultado de un plan estratégico interinstitucional exclusivamente creado para la integración ciudad puerto.

ZAP (Zona de Auxilio Portuario)

Somos un componente estratégico del Puerto de Esmeraldas que integra las necesidades socioeconómicas de la población con el mejoramiento del borde mar en procura de ofrecer servicios afines a la actividad portuaria, naviera y pesquera. Estamos ubicados en la Parroquia rural de Tachina junto al Aeropuerto General Rivadeneira. (Ver Mapa N° 1)

Estrategia

El servicio que nos caracteriza respecto a la carga en los procesos fiscales aduaneros y bancarios, además de los operativos, nos convierte en líderes en la actividad marítimo portuaria.

Los gobiernos, la empresa privada, son aliados estratégicos con quienes mantenemos una relación de respeto y responsabilidad.

ZAU (Zona de Auxilio Urbano)

Somos una zona con actividades afines al Puerto que ofrecemos servicios al pasajero nacional e internacional, con alojamiento, recreación fluvial y un parque lineal, paralelo al Río Esmeraldas sobre la margen derecha del Río Teaone, para ofrecer un servicio turístico de calidad internacional.

Los participantes en el proceso están altamente capacitados y las dependencias habilitadas para el uso de los potenciales clientes. (Ver Mapa N° 1)

Estrategia

El Municipio, Autoridad Portuaria, son nuestros aliados estratégicos con quienes se mantiene permanente relación para la elaboración de leyes pertinentes con los objetivos de nuestro proyecto.

LA CIUDAD DE ESMERALDAS ACTUAL Y EL VALLE INFERIOR DEL TEAONE.

La tendencia expansiva, de la ciudad de Esmeraldas se verá incrementada con su promoción como polo de desarrollo regional.

Las limitaciones físicas del emplazamiento actual (la ciudad se encuentra encerrada entre la cuchilla del Gatazo, el río Esmeraldas y el Océano Pacífico), dificultan el crecimiento típico de una ciudad que tiende a incorporar la periferia inmediata. Esto ha determinado la necesidad de

estudiar la incorporación de áreas no colindantes como zonas de expansión.

Dada la escasa disponibilidad de suelos urbanizables dentro de los límites actuales de la ciudad, se prevé que su saturación ocurrirá en un proceso paralelo a la ocupación de nuevas zonas de expansión.

La evaluación de las distintas alternativas viables no colindantes para expansión urbana surge como propuesta prioritaria la ocupación planificada del Valle Inferior del río Teaone, a 3 Kms. del acceso a Esmeraldas.

Esta decisión está planteada en términos de "costo de urbanización por habitante nuevo" que se proyecta alojar. Esto significa, la suma de costo del suelo dotación de infraestructura y de servicios complementarios en función de la cantidad de habitantes nuevos alojar.

El futuro era cimiento urbano en el Valle Inferior del río Teaone manifiesta en requerimientos de nuevos terrenos para la vivienda y servicios complementarios terrenos para habilitar sector industrial a fin de facilitar la creación de nuevos empleos y un incremento considerable del área destinada a esparcimiento y recreación.

La determinación para la ocupación urbana del Valle Inferior del Teaone para estas actividades, se realiza en función de proyecciones poblacionales para el año 2005 que prevé alrededor de 200.000 habitantes para la ciudad de Esmeraldas. Se supone que superado este lapso serán viables económica y socialmente las otras alternativas para habilitación de áreas para la expansión urbana.

Se ha considerado como "Valle Inferior del río Teaone" a los territorios de éste, desde el lugar denominado Vuelta Larga hasta el río Esmeraldas.

Con fines del análisis de este territorio se han identificado tres zonas:

- a. Margen derecha del río Teaone;
- b. Margen izquierda del río Teaone
- c. Parte baja de "La Propicia".

CARACTERÍSTICAS DEL VALLE INFERIOR DEL TEAONE

Características Físicas:

1) Relieves

El Valle Inferior del río Teaone es una amplia zona de aproximadamente 930 Has, delimitada naturalmente por el río Esmeraldas, la cuchilla Wirohines y la cuchilla del Gatazo, que la separa del actual territorio urbano de Esmeraldas.

La topografía del valle es prácticamente plana, presentando algunos sectores levemente ondulados, y como característica notable cabe destacar el cauce del río Teaone, que lo atraviesa longitudinalmente en el sentido oeste-este.

Se han clasificado las pendientes en: suaves (menores a 1:20); moderadas (de 1:20 a 1:6) y fuertes (mayores a 1:6), observándose que las pendientes fuertes se manifiestan principalmente sobre el nivel de la cota + 50 metros.

2) Drenaje

Existe una vinculación estrecha entre la pendiente, su dirección y el drenaje natural. En este caso, las pendientes se orientan predominantemente hacia el río Teaone y, si bien no se observan afluentes a éste, es posible detectar cursos de agua estacionales que canalizan el agua de lluvia no absorbida por la tierra.

El río Teaone tiende a desbordar su cauce ocasionalmente en épocas de lluvia, (enero a marzo) especialmente en el sector donde desemboca

en el río Esmeraldas, cuya corriente actúa como represa. En cambio, las crecidas del río Esmeraldas son periódicas.

3) Geología:

Geológicamente el suelo presenta formaciones sedimentarias constituidas principalmente por arcilla siltosa y arcilla con conglomerado.

4) Clima:

Las características climáticas principales son las siguientes

Temperatura media anual	25°c
máxima	3° c
mínima	17°c
Humedad relativa promedio	83 %
Pluviosidad media anual de	1.000 mm.
Evaporación medio anual	530 mm.

Viento prevaleciente del sector S. SO. y O en un 90 % del tiempo registrado con velocidad promedio de 3 nudos.

5) Conclusiones

a) Mediante el análisis de los ciatos y observaciones en sitio es posible considerar al Valle Inferior del río Teaone topográficamente apto para ser urbanizado.

b) De las 930 has que comprende el Valle en esta zona, se considera que 830 Has son aptas para fines de urbanización, superficie que en adelante se denominará área topográficamente urbanizable".

El área topográficamente urbanizable queda determinada por:

- o la cota + 70 metros;
- o los pendientes fuertes (margen derecha, mayores a 1:6, o sea 16% (margen izquierda, mayores a 1:10 ó sea 10 %
- o La franja de protección del río Teaone, de 20 m de ancho a lo largo de ambas márgenes del río.

Aunque en términos técnicos es posible urbanizar en terrenos con pendientes de hasta 30° los costos de urbanización de éstos son altamente superiores a los de terrenos con pendiente modelada (menores a 16 %, Por lo tanto se han tomado los límites del 10 % y 16 % para localización industrial y de vivienda respectivamente.

- c) El río Teaone, atravesando el valle Inferieren una longitud de casi 10 Km, configura una barrera natural que separa áreas de superficie similar margen derechas 398 Has; margen izquierdas 399 Has y una parte baja de 54 has.

Esta barrera deberá sortearse con puentes viales y peatonales que permitan una conexión fluida entre ambas márgenes.

- d) Las inundaciones periódicas del río Esmeraldas y ocasionales del río Teaone afectan en un porcentaje despreciable del total del área considerada urbanizable.

El destino que se les asignara a las zonas afectadas tendrá que ser compatible con estas adversidades.

En caso de determinarse su ocupación con fines residenciales o para el equipamiento urbano deberán efectuarse obras de protección y habilitación mediante relleno.

Uso y Tenencia del Suelo.

La actividad tradicional del Valle Inferior del Teaone ha sido la explotación agropecuaria.

- a) Zona de la margen derecha del río Teaone.

Sobre la margen derecha el uso es casi exclusivamente agroganadero, siendo la única excepción la implantación del conjunto residencial de Petroecuador, para alojamiento de técnicos de la empresa, ocupándose con estos fines aproximadamente el 9 % del área disponible.

Si bien este conjunto residencial tiene características de exclusividad, dado el nivel socioeconómico de sus pobladores y su baja densidad, es válido suponer que influirá como punto de partida para otras urbanizaciones.

Dado que la tenencia del suelo urbanizable es de carácter privado (excepto el barrio de Petroecuador), se deberán desarrollar los mecanismos que permitan una urbanización controlada para evitar la especulación generada alrededor del cambio del uso del suelo, de rural a urbano, los que se han previsto en el proyecto de Ordenanza de Zonificación de Usos del Suelo del Cantón Esmeraldas.

b) Zona de la Margen izquierda del Río Teaone.

Sobre la margen izquierda, y hasta la vía Esmeraldas-Quinindé el uso del suelo está relativamente, indeterminado, porque los propietarios, principalmente el IESS e Institutos Educativos aún no han materializado las instalaciones para las cuales fueron adquiridos esos predios.

Sin embargo, la planta industrial CODESA y la Refinería de Petróleo, contribuyen a definir la vocación industrial del sector. Otros usos actualmente con templados son de tipo institucional, cuya localización es contradictoria con la refinería.

Algunos de estos institutos ya han manifestado intención de retocar sus instalaciones, por lo que se están considerando localizaciones alternativas para ese fin.

Es posible, por lo tanto identificar una vocación industrial dentro del área de influencia de la refinería.

La tenencia de la tierra en la margen izquierda del río Teaone corresponde mayoritariamente a organismos públicos (aproximadamente el 90 % de la superficie apta),

Esta situación facilita las operaciones de adquisición, cesión o arriendo de predios para usos urbanos e industriales, controlándose de esta manera un aspecto clave en la promoción de un centro de desarrollo regional a través de la habilitación de un asentamiento urbano-industrial.

c) Parte Baja de la Propicia.

Actualmente, sobre el río Esmeraldas y hasta la vía Esmeraldas-Quinindé se desarrolla actividad de arrime, wincheo, aserrado de trozas y secado natural de listones y tablones en predios arrendados al Municipio de Esmeraldas.

También se efectúa la descarga de trozas con destino a la planta CODESA y el embarque fluvial de de “guineo” (banano) con destino al puerto marítimo, actividad que se trasladará directamente al puerto una vez que se complementen las instalaciones.

Además existe el Parque Forestal, actualmente sólo un espacio arbolado, sin un uso determinado que lo convertirá aún en un punto de atracción significativo, de no incluirlo dentro de un programa general de esparcimiento, quedará aislado de la actividad recreativa de la ciudad.

Las características de esta área, en cuanto a localización, entorno y destino de una superficie significativa a Parque Forestal, son determinantes en su vocación como núcleo de esparcimiento y recreación de la ciudad de Esmeraldas, a pesar de la existencia en el lugar de un como de elaboración maderera. (Ver Mapa N° 2)

La vocación predominante recreacional del sector no implica necesariamente la eliminación de un núcleo de complementación al

sector, industrial, cual es el puerto fluvial para carga y descarga de insumos industriales.

El Parque Forestal, Zoológico y Ornitológico ocupa 8.5 has. El resto del área se encuentra sin ocupación legal aparente, principalmente por ser inundables algunos predios por las crecientes anuales de los ríos Esmeraldas y Teaone. Existe además en el encuentro de éstos, aproximadamente 200 viviendas, con ocupación prolongada en predios municipales.

Dotación de Infraestructura Existente.

1). Red Vial:

El Vial Inferior del río Teaone es atravesado por vías interparroquiales de carácter rural, con excepción del acceso afirmado a los canchones ubicados sobre el río Esmeraldas y otros caminos de menor significancia. Estas vías son 3:

- En sentido Norte-Sur, la vía Esmeraldas- Quinindé (la única pavimentada)
- En sentido Este-Oeste, sobre la margen izquierda del río Teaone la vía Esmeraldas-Atacames-Sua (en proceso de pavimentación)
- En sentido Este-Oeste, sobre la margen derecha del río Teaone la vía Esmeraldas-Tabiazo (afirmada).

Estas vías dependen, para su ejecución y mantenimiento, del Ministerio de Obras Publicas.

Si bien es positiva la existencia de una red vial que atraviesa todo el valle, amplias zonas de estas son inaccesibles.

El plan vial urbano para la ciudad de Esmeraldas .y sus zonas de expansión, propone un modelo vial a largo plazo que refuerza la red troncal y primaria existente y traza una red que permita una buena

penetración a las áreas perimetrales del valle, asegurando que ningún punto puede estar a más de 300 metros de ella.

En la actualidad existe una sola vía de acceso a Esmeraldas, sujeta a desmoronamientos ocasionados por una falla geológica que periódicamente han incomunicado a la ciudad de Esmeraldas.

Por otro lado, deberá incrementarse la capacidad de conexión actual de la ciudad de Esmeraldas con su área de expansión inmediata, mediante la habilitación permanente de la vía entre el Valle y la ciudad y, además, el trazado de una nueva vía alternativa de acceso que atraviese la Cuchilla del Gatazo.

Actualmente, la única conexión entre ambos márgenes del río Teaone es la vía Esmeraldas-Quinindé.

De habilitarse territorios urbanos en el Valle Inferior del río Teaone, deberá continuarse la vía alternativa al Valle por Gatazo-Esmeraldas libre para que cruce el río mediante un puente que conecte con la vía a Tablazo en la margen derecha.

2) Agua Potable.

Actualmente el agua para la ciudad de Esmeraldas es extraída en la isla Sudamérica; la cota de agua es de 8 metros con una capacidad de producción de 350 m³ por hora, que permite abastecer el actual territorio de Esmeraldas, y mediante ductos, a los poblados de Atacames y Sua.

Si bien el ducto que permite dotar a los poblados citados recorre el Valle Inferior del río Teaone en su margen izquierda, su capacidad es insuficiente para dotar el agua potable a los nuevos sectores industriales y mixtos que deberán asentarse en él.

Consecuentemente, el Valle Inferior del río Teaone no cuenta aún con las instalaciones de agua potable para su urbanización, y menos aún para implantación de un distrito industrial, que implica gran consumo de este elemento. La Refinería Estatal, constituye una excepción, por cuanto dispone de instalaciones de carácter exclusivo que permite abastecer el proceso industrial, como también al barrio residencial ubicado en la margen derecha del río Teaone.

Existe un convenio entre el Municipio de Esmeraldas y el IEOS que prevé duplicar la producción de agua potable en los próximos 25 años mediante un nuevo sistema de captación y potabilización en la localidad de San Mateo, o a través de la construcción de un embalse aguas arriba del río Teaone, propuesto por el proyecto Esmeraldas de INHERI-CEA. La propuesta para construir este embalse no sólo se ha previsto con fines de dotar a la ciudad de Esmeraldas y al circuito de playas constituido por los balnearios de Puerto Gaviota, Atacames, Sua, Same y Tonchigüe con agua potables sino con fines múltiples como son el control de inundadotes.

ZAUP (Zona de Auxilio Urbano y Portuario)

Somos una zona de auxilio urbano y portuario donde involucra la comunidad y sus intereses socio económicos, estamos ubicados en la Parroquia San Mateo.

La ciudad de Esmeraldas está enfrentando la necesidad urgente de habilitar nuevos terrenos para acoger la expansión urbana.

En otros capítulos se han barajado diferentes alternativas tendientes a dotar a la ciudad de terrenos aptos para su futuro ofrecimiento. Sin embargo, por una situación coyuntural se propone un plan de emergencia tendiente a habilitar terrenos del lecho del río Esmeraldas mediante relleno hidráulico.

Debe señalarse que la propuesta presenta es una modificación de una de las alternativas consideradas en el documento N° 9 de OIPE, sobre consideraciones en torno a una imagen objetivo de la ciudad de Esmeraldas para el año 2000".

Efectivamente, en el referido documento; una de las 3 alternativas para el futuro crecimiento de la ciudad de Esmeraldas, considera obras de relleno hidráulico para incluir en el territorio urbano de Esmeraldas parte importante del lecho del río en la zona de sus desembocadura, además de la anexión de Tachina y la Isla Prado (ver mapa N° 1).

Esta alternativa implica la construcción de obras de protección de inundaciones y lo que es más, la realización de importantes estudios fluviales a fin de determinar las afectaciones derivadas de la alteración del cauce del río, tanto a las obras portuarias como a las márgenes orientales del río (sector Tachina).

Se ha estimado que dichos estudios por su carácter altamente especializado y por cuanto deben realizarse a través de la ejecución de modelos a escala, además de los costos directos, insumen gran cantidad de tiempo y deben realizarse por organismos especializados del exterior.

La presente proposición es más modesta que la alternativa inicial y se sustenta en aspectos de carácter coyuntural que justifican recomendar modificaciones a la asignación de prioridades para la incorporación de nuevos terrenos para acoger la expansión urbana de Esmeraldas.

Además, no desestima la alternativa propuesta imagen - objetivo sino que constituye sólo un anticipo de la obra completa, que debe realizarse sobre la base de estudios detallados para el largo plazo.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPOSICIÓN

El adecuado aprovechamiento de estos eventuales terrenos urbanos se justifica por varias razones.

- a.** Al ser consecuencial con el comportamiento del borde mar, no constituye más que una anticipación del acontecer natural; y es previsible que no altere mayormente el cauce del río, más de lo que ya se ha apreciado.
- b.** Permite la habilitación de terrenos urbanos inmediatos al actual territorio urbano consolidado, implica obvias economías de operación tanto del puerto como de la ciudad.
- c.** Los terrenos que se habilitan mediante rellenos hidráulicos y que servirán para la instalación de auxilio urbano, proveen una base uniforme, apta para acoger soluciones socioeconómicas a corto, mediano y largo plazo.
- d.** Permite un menor costo total de las obras de habilitación de nuevos terrenos a los que denominamos zonas de auxilio urbano, pues la construcción de las redes de infraestructura se facilitaría sobre la base de constituir parte complementaria y/o derivada de las obras actuales y por la propia visión de la ciudad puerto.
- e.** Permite habilitar áreas aptas y superficies adecuadas para atender los requerimientos que le impondrán a la ciudad de Esmeraldas una vez que el puerto trabaje plenamente bajo su concesionario. Efectivamente, Autoridad Portuaria, con bastante acierto, considera los requerimientos directos que impone la operación del puerto, incluso con márgenes lógicas de previsión. Sin embargo, salvo algunas previsiones inmediatas de los requerimientos que puede presentar la actividad privada e institucional ligada al quehacer portuario, en términos de superficie, no

ha podido anticipar proposiciones concretas, por cuanto no le corresponde su carácter institucional.

- f.** La operación del Puerto de Esmeraldas no considera a cabalidad el sector pesquero, el cual requiere habilitarse un área para la operación de este. Es adecuado aprovechar las proximidades del puerto, por el río Esmeraldas, para evitar una dársena para cabotaje y actividades pesqueras. Nos estamos refiriendo a la complementación del Puerto Pesquero con una zona de auxilio portuario “ZAP”, que concretamente estaría ubicada en la parroquia rural de Tachina, la que se encuentra separada de la cabecera cantonal de Esmeraldas, por el río Esmeraldas.

Con tal fin, deben acelerarse decisiones en torno al tema y en base a las conversaciones iniciadas por Autoridad Portuaria de Esmeraldas, el Municipio y el Ministerio de Transporte y Puertos.

Derivado de una decisión relativa a la construcción de las zonas de auxilio portuaria “ZAP” y zonas de auxilio urbano “ZAU” una dársena, deben realizarse los estudios y determinarse una ubicación preliminar de esta (que se sugiere en esta proposición) con el objeto de iniciar la construcción de las zonas a las que hacemos.

- g.** La construcción e implementación de puestos de auxilio urbano y portuario, deben disponer de los servicios de una draga de alta eficiencia, que imponen el aprovechamiento del material que está siendo desplazado como producto de la sedimentación del puerto. Debemos añadir en esta parte que no se están cumpliendo los estudios realizados para evacuar dichas sedimentaciones, esto es, que el puerto en la actualidad necesita incrementar la profundidad de sus aguas a efectos de mantener la calidad y las características del mismo.

Se ha determinado que el mejoramiento socioeconómico de la población del borde mar, tiene estricta relación con el crecimiento del área consolidada, tanto urbana como portuaria.

- h.** La implementación, en Esmeraldas de las zonas de auxilio portuario y urbano, impone a su vez economías de escala, básicamente en lo que se refiere a extender su operación sin mayores costos de traslado, lo que redundaría en mayor economía de la operación total, (una estimación de los costos de movilización del equipo de dragado desde o su lugar de origen en los Estados Unidos hasta Esmeraldas y su retorno, es del orden, de 2'000.000 dólares).

- i.** Los costos estimados (\$ 20,00 él metro cuadrado de terreno recuperado) son muy bajos comparados con el precio final de venta que pueden tener estos mismos terrenos, una vez que hayan sido urbanizados completamente. Una estimación gruesa de la relación entre costo de habilitación y precio final de venta, puede establecerse en una proporción de 1:10 o más según sea la demanda por terrenos con claras ventajas locacionales y cuyas utilidades serían, de beneficio municipal.

En antecedentes de lo expuesto anteriormente, el investigador–proponente, ha tomado la iniciativa de anticipar los problemas y sus alternativas de superación y recomendar soluciones.

El análisis del literal e) anterior impone diferentes conclusiones:

- 1.** Como consecuencia de la construcción del puente del río Esmeraldas, como se señaló, surgirán diferentes efectos y cambios en el uso del suelo urbano, con el propósito de acoger las actividades afines a este.
- 2.** Los riesgos que deberá afrontar la ciudad en el caso de no anticiparse las soluciones a los efectos derivados de lo anterior, se manifestarán en desenvolvimiento anárquico de artesanías, instituciones, empresas, etc. por su irracional localización a lo largo del territorio, urbano, basadas exclusivamente en la disponibilidad de terrenos, con los consiguientes costos especulativos, alteraciones y trastornos al quehacer urbano.

- 3.** En una etapa inicial de la construcción del Puerto Esmeraldas - Tachina, mediante la introducción de ciertos cambios en el uso de un reducido sector urbano, pueden caber las actividades afines del mismo pero en su etapa de máxima operación la ciudad no tendrá otra alternativa que utilizar, mediante relleno, las zonas de embancamiento del río, siempre que previamente haya mediado una acción eficaz de preservación de su ocupación, tendiente a evitar la ocupación espontánea que se produciría fatalmente y cuya movilidad y traslado posterior implicaría difíciles acciones erradicadoras y altísimos niveles de conflictividad socioeconómico.

Por lo tanto, se sugiere la siguiente proposición para enfrentar los problemas señalados y solucionar los futuros requerimientos territoriales tanto de la ciudad como del puerto.

- a.** Ocupar y habilitar terrenos ubicados entre la Parroquia Tachina y el Recinto Tábule. Esta operación puede realizarse, por una parte, mediante el material desplazado del dragado del puerto, y por otra, dirigiendo el embancamiento del río que, como pudo apreciarse en el mapa N° 3 está colaborando naturalmente a su relleno.
- b.** Otra posibilidad estudiada es la habilitación de una dársena pesquera entre el dique defecto de corrientes y sedimentación y el puerto actual, en la zona a rellenar.
- c.** Asignación de terrenos para uso exclusivo de actividades afines del puerto, mixto y residencial en las áreas de relleno o zonas de auxilio, tanto portuario como urbano, que con adecuadas normas para su utilización preserven y garanticen la disponibilidad de terrenos de acuerdo a los requerimientos que impongan el puerto en sus momentos de máxima operación.

- d. Estructuración de un sistema vial y de infraestructura adecuada a los fines previstos y conexos con la construcción del puente.

Debe señalarse, que los proyectos de las oteas hidráulicas que se realicen en el estuario y que estén próximas al puerto requieren de, estudios especializados que deben regirse y controlarse por una entidad sectorial como Autoridad Portuaria de Esmeraldas, a fin de que sus afectaciones sean consecuentes con las imposiciones que implica el puerto y su normal operatoria, particularmente en aspectos de movimiento de naves y conflictos derivados de modificaciones a las corrientes y seditentación y sobre todo estudios sociológicos relacionados con la temática.

Con el propósito de complementar esta proposición es necesario y de máxima utilidad, la realización de estimaciones de la inversión requerida para las obras de relleno, comportamiento del río, y habilitación del nuevo territorio.

La ciudad Puerto de Esmeraldas, sus perspectivas internas y externas.

1. El Puerto de Esmeraldas y sus actividades de comercio exterior.

Contexto socio cultural

Implicados, organización y administración

Infraestructura

Marco jurídico legal

Competitividad.- servicios, tarifas portuarias

2. Diagnóstico de las relaciones socioeconómicas de la Ciudad Puerto de Esmeraldas.

Generación de empleo

Integración de la Ciudad Puerto de Esmeraldas

Inversión

3. Visión, misión y estrategias del Puerto Esmeraldas

Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Consortio Puerto Nuevo Mileniun S.A.

Presentación

Visión y Misión

Estrategias

Zona Franca de Esmeraldas. Compañía de Economía Mixta

1. El Puerto de Esmeraldas y sus actividades de comercio exterior.

Contexto sociocultural

Esmeraldas está situada en la orilla izquierda de la desembocadura de río de su mismo nombre, posee una extensión de 15.216 KM² y está a 4 metros sobre el nivel del mar. El clima varía entre tropical monzón de 21°C a tropical húmedo de 25°C.

La ciudad de Esmeraldas dispone de todos los servicios de una ciudad moderna. La excelente infraestructura vial facilita la comunicación con las otras ciudades del país y especialmente con la capital de los ecuatorianos, Quito.

Las distancias con la capital por vía terrestre son aproximadamente de 5 horas y por vía aérea de 30 minutos. El aeropuerto General Rivadeneira está ubicado en la localidad de Tachina a 25 minutos de la ciudad.

Esmeraldas es una zona de la costa ecuatoriana, rica por excelencia. Su comercio es muy dinámico, debido a la gran variedad de recursos existentes en ella. El intercambio comercial que se genera a nivel local, nacional e internacional permite al Puerto de Esmeraldas ser un punto de conexión con el resto del mundo y un punto de integración con el comercio exterior.

Sus ingresos provienen de una gama de actividades productivas tales como: la agricultura, pesca, comercio, industria, recursos naturales y turismo. Además, existen otras industrias de importancia para la economía local y nacional como la refinera de petrleo y sus derivados, la ms grande del pas; el Oleoducto de Crudos Pesados, terminado en el ao 2004, y Termo-Esmeraldas, terminal elctrica que abastece a importantes zonas del pas.

El encanto de la "provincia verde", como se la conoce a Esmeraldas, est presente en la variedad de atractivos tursticos que ofrece a los visitantes, entre los cuales destacan las playas de: Tonsupa, Atacames, Súa, Same, Muisne, y Mompiche consideradas entre las ms hermosas del Pacfico Sur.

Asi mismo vale mencionar las reservas ecolgicas: Cayapas – Mataje, Mache-Chindul y Cotacachi-Cayapas. Y las reservas arqueolgicas que constituyen un acervo cultural turstico importante como son: La Tolita-Pampa de Oro, Cueva del Duende, Balao, Tabizao, y Galera-Cumilinche.

El predominio de la raza negra proyecta en propios y extraos la magia del folklore, caracterstico de sus raices, en sus manifestaciones artsticas y artesanales de la cultura afro ecuatoriana, que unidos en un sinfn de ritmos de marimba y tambor transmiten al visitante el colorido y alegría de un ambiente hospitalario.

Implicados, organizacin y administracin

Los implicados en la administracin y operatividad del Puerto de Esmeraldas son: Autoridad Portuaria como organismo controlador del cumplimiento de las polticas de Gobierno y Estado; Puerto Nuevo Mileniun S.A. y Zona Franca de Esmeraldas – Compaa de economa mixta.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS.-

Autoridad Portuaria de Esmeraldas fue creada el 28 de diciembre de 1970 mediante decreto ejecutivo número 1043, es una entidad estatal, con autonomía de gestión y patrimonio propio, que a través del Puerto Comercial de Esmeraldas ejerce sus funciones y actividades marítimas portuarias y de comercio exterior.

En la concesión la entidad que "arrienda" no compra el Puerto, trabaja por un número acordado de años y luego transfiere al dueño "Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) o lo que es lo mismo al Estado, las instalaciones. Pero, además, esta obligado a transferir un conjunto de obras y equipos en que deberá invertir obligatoriamente, ya que de no hacerlo, perderá el derecho a operar en el puerto.

El concesionario debe realizar las inversiones a su propio riesgo. Debe, además, gestionar, el crecimiento acelerado del volumen de cargas que se manipulen en el puerto ya que esto es lo único que le permitirá contar con recursos para cumplir con sus obligaciones de pagos a APE, cubrir sus costos de operación y amortizar las inversiones que debe hacer.

Por toda esta gestión el concesionario cobra tarifas a sus usuarios, pero el tope superior de estas está regulado doblemente por APE, y más aún, por la competencia con otros puertos, ósea que está obligado a mantener tarifas competitivas.

Infraestructura

El Puerto de Esmeraldas se convierte en la mejor plataforma logística integral para la atención de diversos tipos de carga, con menores tiempos de espera y agilidad en la gestión empresarial y operativa. La gestión de un puerto es más que la actitud pasiva de los puertos del ayer, un puerto moderno es un centro generador de servicios donde se añade valor a las operaciones con las cargas, se posibilitan realizar

una serie de negocios encaminados a facilitar el comercio y el transporte en general.

Durante los primeros 18 meses de concesión ha ejecutado importantes inversiones en obras civiles, sistemas informáticos y capacitación del recurso humano, en beneficio del incremento de la carga, especialmente del tráfico de contenedores.

Inició en el año 2005 el proyecto de construcción del terminal de contenedores del Puerto Comercial de Esmeraldas. En la actualidad, la terminal de contenedores tiene capacidad para almacenar 1360 TEUS secos y 96 tomas refrigeradas para TEUS reefers. Siendo la capacidad máxima proyectada una vez terminado el proyecto 2664 TEUS secos y 144 tomas refrigeradas, con una capacidad total de 2808 TEUS.

Cuenta con dos básculas en el acceso al patio de contenedores junto al muelle #02 para facilitar las tareas de pesaje y verificación de la carga de importación y exportación.

La inversión en infraestructura para atender carga contenerizada ha sido de \$2.187.873.77 dólares.

Adicionalmente, el CPNM S.A. ha ejecutado importantes inversiones en obras civiles y equipos, en función de la seguridad y protección de las instalaciones portuarias, certificando al puerto con el Código de Seguridad Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) obtenido el 4 de julio del 2004, por la APE y ratificado al CPNM S.A. durante el 2005. Las principales inversiones fueron en:

- Señalización.
- Cerramiento perimetral.
- Garitas de acceso.
- Sistemas de control de personal y carga.

- Torres de vigilancia.
- CCTV.
- Guardianía 24 horas, 365 días del año.
- Capacitación al personal del CPNM S.A. (código PBIP).

Dentro de la planificación y distribución del recinto portuario en función de la carga actual y potencial, se ha realizado la zonificación del puerto en función del plan de desarrollo de la concesión, identificando las áreas específicas para cada tipo de carga y por los nuevos negocios proyectados: generales, graneles, contenerizada y vehículos.

Mantenimiento de las Instalaciones Portuarias.-

El concesionario ha realizado el mantenimiento y adecuaciones en: la bodega de patios, subestaciones eléctricas, rehabilitación de la planta eléctrica y el complejo de seguridad.

Mantenimiento en las áreas de talleres de montacargas, talleres de mantenimiento, oficinas y galpón del generador.

Revisión y mantenimiento permanente de las instalaciones eléctricas del recinto portuario.

Proyectos de sistemas informáticos

Se inició el nuevo cableado de fibra óptica para el enlace APE-CAE-CPNM, de igual manera se realizó en las nuevas oficinas de atención al cliente.

Desarrollo de sistemas informáticos

El CPNM S.A. cuenta con:

- Sistema integrado denominado ASPA 21, el cual mediante procesos automatizados facilita el control de la recepción, almacenamiento y despacho de carga de importación y exportación.
- Sistema de control del uso de máquinas y la facturación en línea de los servicios portuarios ofrecidos.

- Módulo para la administración del patio de contenedores llenos y vacíos, éste permite llevar un control de los movimientos realizados para el almacenamiento, despachos, aforos e inspecciones, sean de exportación o importación.
- La integración para intercambio de datos entre el CPNM S.A. – CAE – APE cuenta con la instalación y configuración de los servidores para el CPNM S.A. y APE, así como también el software EDI para la interfase con la CAE.

Marco jurídico legal

En lo que respecta a las normas y reglamentos internos del Ecuador, en junio de 1997 se expidió la Ley de Comercio Exterior e Inversiones, con el fin de normar y promover a la inversión. En el capítulo que corresponde a la IED, se puntualiza que ésta es un canal importante para la incorporación de tecnología, gestión, mercados y financiamiento. Además, esta Ley contempla la creación de un Consejo encargado de determinar políticas, expedir normas, proponer lineamientos y estrategias: el COMEXI. Se designa al MICIP como órgano ejecutor de las políticas; y, se conforma el Sistema Ecuatoriano de Promoción Externa, con la CORPEI como la encargada de orientar y dirigir la promoción no financiera de la inversión directa en la nación.

Para fundamentar legalmente la presente investigación, debemos fundamentar particularmente los aspectos legales que tienen que ver ya sea con APE como entidad administradora, así como de Zona Franca de Esmeraldas y Puerto Milenium en calidad de empresas operadoras del sistema portuario.

Se tomarán en consideración las leyes que tienen que ver con la creación de la Dirección Nacional de Marina Mercante, Autoridad Portuaria, Concesión del Puerto, Instalación de Zona Franca, es decir las leyes que rigen el Comercio Internacional en los diversos puertos del país.

Competitividad.- servicios, tarifas portuarias

La competitividad que presenta el Puerto de Esmeraldas en relación a los puertos nacionales y extranjeros, viene determinada por las acciones que toma el Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A.

El Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. es una entidad privada encargada de la operación, administración y uso del Puerto Comercial de Esmeraldas que busca optimizar y propender al desarrollo del comercio exterior ecuatoriano.

A través de la concesión, el puerto mejora sus instalaciones y la operación de la carga, siendo así la mejor y más rentable alternativa para realizar sus negocios.

Con una gestión administrativa más flexible y dinámica para atender las exigencias y cambios en el mercado internacional, el Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. inicia su operaciones con el respaldo de la empresa Hidalgo & Hidalgo (responsable del desarrollo vial del Ecuador y de varios proyectos de envergadura para el progreso del país con más de 45 años de vida jurídica) y conjuntamente con la empresa Grupo Portuario S.A. (con más de 20 años de experiencia en la gestión marítima-portuaria) actual administrador-operador del muelle #13 en Buenaventura-Colombia.

El Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A., actual administrador y operador portuario, ofrece las siguientes ventajas comerciales al ser el primer puerto privado del país, con gestión flexible en las negociaciones y capacidad de inversión para el desarrollo-crecimiento armónico del puerto y su entorno:

- Puerto de aguas profundas, puerto multipropósito.
- Infraestructura portuaria óptima.
- Equipamiento portuario de alta tecnología.

- Desarrollo de nuevas infraestructuras acorde a las exigencias del mercado.
- Excelentes vías de acceso – economía en el transporte de carga. (rutas alternas del primer orden).
- Seguridad integral (certificación del código ISPS), puerto cero robos.
- Eficiencia operativa y agilidad empresarial.
- Empresa con visión social y compromiso mediambiental.
- Atención los 365 días del año las 24 horas del día.
- Primer puerto con depósito comercial público y almacén temporal en el recinto portuario.
- Agilidad aduanera.
- Un puerto con una ciudad que cuenta con todos los servicios básicos, turísticos, comerciales y de conexión con el resto del país.

Por todos estos servicios y ventajas, el CONSORCIO PUERTO NUEVO MILENIUM S.A., miembro AAPA, es la mejor plataforma logística para sus negocios.

Bienvenidos al PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS, un puerto a la vanguardia en la gestión portuaria y el transporte multimodal del Ecuador para el mundo.

SERVICIOS

Los servicios que presta el Puerto de Esmeraldas, son los siguientes:

Servicios al Pasaje

- Embarque y desembarque de pasajeros.
- Enlace de servicios de turísticos.
- Comunicaciones.

Servicios al Buque

- Facilidades de acceso.
- Remolcadores.
- Practicaje.
- Muellaje.
- Abarloamiento.
- Abastecimiento de combustible.
- Suministros de provisiones.
- Suministro de energía eléctrica.
- Suministro de agua potable.
- Servicio de eliminación de desechos sólidos.

Servicios a la Carga

- Carga y descarga.
- Porteos.
- Transporte interno.
- Almacenamiento.
- Despachos.
- Inspecciones antinarcóticos.
- Aforos.
- Consolidación y desconsolidación.

TARIFAS

Las tarifas que están vigentes para el uso de las instalaciones del Puerto de Esmeraldas se las cobra por los siguientes conceptos:

1. Precio de dragado y muellaje
2. Uso de instalaciones portuarias a la carga
3. Servicios complementarios a las naves
4. Almacenamiento
5. Almacenamiento permanente
6. Maquinarias y equipos
7. Otros servicios

ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO DE LA CIUDAD Y EL CANTÓN ESMERALDAS

Los planteamientos que a continuación se exponen constituyen el enfoque más general con que se aborda el desarrollo de la ciudad y el cantón Esmeraldas. Conforman las orientaciones básicas sobre las que, en capítulos siguientes, se desagregan las propuestas de ordenamiento urbano y cantonal elaboradas por el investigador de la presente tesis.

Estos planteamientos estratégicos se asientan en la comprobación inicial que reconoce que el desarrollo de la ciudad capital constituye un proceso directamente dependiente del desarrollo provincial en su conjunto. Esto no siempre es así, especialmente en las provincias en que el funcionamiento del núcleo poblado principal tiene una cierta dinámica urbana propia que le liga directamente al sistema nacional de ciudades, con relaciones más o menos tenues con su área rural. Esmeraldas en cambio, con una población que apenas supera los 200.000 habitantes, se encuentra estrechamente relacionada y sustentada en la actividad económica de las áreas agrícolas, forestales y pecuarias del resto de la provincia.

Es probable que esta situación tienda a cambiar con la construcción del puente de la integración Tachina – Esmeraldas, de aguas profundas y cuando se concrete la radicación de industrias vinculadas al agro, la madera, la pesca y el petróleo (petroquímica), actividades para las cuales Esmeraldas podría presentar notorias ventajas locativas. Mientras tanto la situación presente es que la ciudad depende enteramente de la actividad productiva de su hinterland.

Este hecho básico reconocido explícitamente desde los comienzos de la presente investigación, impulsó a plantear dos niveles claramente diferenciados:

- I. Un nivel provincial: que abarca como ámbito territorial toda la provincia incluida la ciudad de Esmeraldas, para el que se formulan propuestas de desarrollo integral (propuestas globales y sectoriales referidas a sectores productivos, sectores sociales y sectores de infraestructura).

- II. Un nivel urbano-cantonal, que considera fundamentalmente la ciudad de Esmeraldas con sus áreas de expansión y reserva y que se extiende, en algunos aspectos, a consideración de alcance cantonal. Para de actuación se plantean propuestas de ordenamiento urbano y cantonal que buscan acondicionar el crecimiento de la ciudad a los requerimientos del desarrollo provincial, de modo que Esmeraldas pueda jugar el importante rol geopolítico que le corresponder.

Ambos niveles están interligados pero es claro que las actuaciones propuestas para el conjunto provincial sobre condicionan y acotan hasta cierto punto, las proposiciones que se formulan para el nivel urbano-cantonal. Esto es así y se lo reconoce explícitamente, por cuanto la base económica provincial aparece claramente integrada a las actividades primarias, desempeñando la ciudad de Esmeraldas el rol principal de centro de servicios de todo tipo en apoyo de esas actividades primarias.

Aclarado bien este punto, se desarrollan a continuación los lineamientos que se proponen para lograr aquel ordenamiento urbano y can tonal de Esmeraldas adoptado como meta general.

ROLES Y FUNCIONES URBANAS

En primer lugar se especifican los roles y funciones que desempeña la ciudad en el contexto provincial y nacional.

Esto con una visión histórica que permite explicar cómo y por que se llevo a la situación presente.

Se reconoce que en función de las tendencias históricas, de desarrollo provincial, más las modificaciones que surgirán de la ejecución de las propuestas de criterios para armonización del desarrollo socioeconómico de la ciudad Puerto Esmeraldas, Esmeraldas consolidará su rol de centro de servicios de primer nivel para toda el área de la provincia como proveedora de servicios regionales.

Los desarrollos agrícolas, forestales, ganaderos, el posible desarrollo de la agroindustria, el turismo y la pesca, seguramente requerirán mayores y mejores servicios de apoyo lo que, en muchos casos, localizarán su actividad en la ciudad capital.

Sistemas de comercialización con concentración de productos y transacciones en Esmeraldas, todo el servicio del crédito y la asistencia técnica? los correspondientes desarrollos en los servicios administrativos y otros especializados de mantenimiento, reparaciones, provisión de equipos e insumos, etc., tenderán a localizarse en el plinto que presentas por su magnitud y ubicación, las mayores ventajas locativas de la provincial.

Adicionalmente, y en función también de esas economías externas relativas, la radicación de actividades industriales de localización no rígida extenderá a concentrarse en Esmeraldas.

El crecimiento poblacional que estas fuerzas inducirán sus requerimientos de viviendas, servicios infraestructurales básicos, salud, educación y esparcimientos terminarán do completar los factores que determinan el desarrollo de la ciudad.

En términos culturales Esmeraldas jugará un papel determinante a nivel regional a través de equipamiento educacional especializado orientado a la capacitación y provisión de recursos humanos en diferentes niveles de calificación.

En términos de salud, corresponderá a la ciudad de Esmeraldas la prestación de servicios médico-asistenciales a nivel provincial a través de servicios generales y de especialidades y subespecialidades con carácter regional.

Dada la potencialidad del área de influencia de Esmeraldas, su carácter de puerto comercial y puerto exportador de petróleo, la construcción en ella de la refinería estatal, su equipamiento social, las nuevas vías que la conectarán mejor con el país y el resto de cantones de la provincia, estos y otros factores hacen estimar con suficiente fundamento su consagración como principal polo del noroccidente ecuatoriano.

En síntesis las funciones que desempeñará la ciudad son:

- **Centro de servicios a nivel provincial**, en términos administrativos, financieros y crediticios, culturales, de comercialización, portuarios, de salud y de recepción turística.
- **Centro administrativo** como sede del gobierno seccional, de las delegaciones provinciales de los ministerios nacionales, tribunales, cámaras de producción y comercio, asociaciones de trabajadores, etc.
- **Centro industrial** en función de las ventajas locativas existentes en términos de la localización de la refinería, su equipamiento portuario, energético y de servicios básicos, así como las que puedan surgir de la localización concentrada de actividades en áreas especialmente seleccionadas para tal fin (distrito industrial, Teaone, sector para industrias especiales en Tachina, sector para aserríos y otras actividades afines en San Mateo).
- **Centro de comercialización**, interna de todas las producciones regionales y locales, que encontrarán en Esmeraldas el centro más adecuada do para acopiar productos y concertar transacciones.

- **Centro exportador - importador** basado fundamentalmente en las nuevas instalaciones portuarias y en el mejoramiento de la red vial que sirve a la provincial.
- **Centro Residencial** donde se asentarán buena parte de las corrientes migratorias que confluyen hacia la provincia inducidas por su crecimiento económico.
- **Centro cultural** por su equipamiento educacional especializado y de esparcimiento.
- **Centro de salud**, a través de la cobertura regional de su hospital civil y otros servicios de laboratorios conexos.
- **Centro de recepción turística** de las corrientes que accederán al circuito Atacames - Sua - Muisne y a las playas y demás atractivos del norte de la provincia.

ESTRUCTURACIÓN URBANA. PROPUESTA.

Precisados así los roles y funciones principales que cumplirá la ciudad, se propone una cierta estructuración urbana que posibilite la coexistencia y desarrollo de esos roles y funciones. Esto es, se formula un esquema de como convendría que se organizara internamente la ciudad para que su forma de funcionar presentara el mínimo posible de conflictos funcionales y el máximo de condiciones para el desarrollo de las potencialidades de su población y actividades afines al puerto.

Consecuentes con los objetivos de integración socioeconómica de la población planteados en el nivel provincial se ha buscado evitar todo tipo de segregación espacial. De este modo, al par que se plantean acciones integrales para atacar la marginación creciente de sectores populares, en el nivel propiamente urbano se proponen acciones tendientes a la integración física de los sectores deprimidos mediante propuestas de nuclearización

barrial y vías estructurado-ras internas e integradoras con el resto de la ciudad.)

Se han organizado áreas laborales, residenciales y de servicios de diferentes características buscando que la combinación y a veces superposición de funciones, genere dinámicas barriales que hagan más atractiva y productiva la forma de funcionar.

En lo que hace a una estrategia de crecimiento de la ciudad se ha optado por insistir primero con la densificación del área urbana ya consolidada, para plantear luego nuevas áreas de expansión de acuerdo a ciertos umbrales de crecimiento. De este modo se racionaliza la ocupación del suelo, planificando la habilitación progresiva de tierras para uso urbano.

Los tendidos de infraestructura y equipamiento se harán entonces por etapas perfectamente programadas, en concertación con los organismos nacionales correspondientes.

En todo momento se tuvieron en cuenta para el diseño de la zona de auxilio urbano, elementos fundamentales como son las relaciones viviendas-trabajo, viviendas – servicios, vivienda-esparcimiento, provisión de insumos-centros de producción-salidas de productos, etc. Las soluciones adoptadas pretenden resolver los problemas existentes de integración urbana, a partir de las situaciones reales que naturalmente condicionan las propuestas. Esto es, que la ciudad actual funcionando es un hecho; sus tendencias "espontáneas" de crecimiento también son un hecho. Ambas situaciones son el resultado de una cierta forma de funcionar de la ciudad que tiene raíces bien hondas en el mismo modo de producción nacional, leyes de funcionamiento que se apoyan en elementos mucho más sustantivos que cualquier dato físico urbano. Sin embargo, bien ubicados en el margen de acción en el que se puede operar, se plantean algunas rectificadoras importantes a la estructuración de la ciudad, intentando desde este ámbito complementar las propuestas socioeconómicas de nivel provincial y así incidir en el funcionamiento de la ciudad y la provincia. Interacción entre las

dimensiones económica, social y espacial que se completa con los aspectos político-institucionales que, en alguna medida, también se proponen.

En lo específicamente urbano se escogen dos elementos estructurados iniciales con los que convengan las propuestas de ordenamiento urbano y cantonal. Ellas son un plan vial urbano y un esquema de zonificación de usos del suelo del cantón.

Ambos elementos deben necesariamente entenderse dentro del contexto de la planificación integral provincial. Fuera de él, pierden cualquier relevancia.

Sistema Vial.

El sistema vial constituye un elemento importante para el planeamiento urbano portuario ya que en función del mismo se traman las redes de los servicios básicos. Esto es, que la jerarquización y estructuración de las vías en troncales, primarias, secundarias, terciarias y peatonales, marca un poco la jerarquización de las distintas zonas de la ciudad y la estructuración de las diferentes funciones que se desarrollan en cada área. De este modo la provisión de agua potable, de alcantarillado sanitario y pluvial y de energía eléctrica, se programan habitualmente respetando los mismos factores que deciden el sistema vial. Por tanto si se aprecian tendidos de las principales redes, estos aparecen, en su mayor parte superpuestos en jerarquía y trazado con la red vial.

Para la ciudad de Esmeraldas y su área de influencia se destaca un sistema troncal que incluye:

- La actual vía de acceso a la ciudad (carretera nacional que viene de Santo Domingo y Quinindé).
- El camino a Atacames - Sua,
- La vía a Tabiazo
- La vía de acceso alternativo a la ciudad que se propone una el Valle Inferior del Teaone con la ciudad actual, la que penetraría por el barrio Esmeraldas Libre.

- La actual vía de acceso al puerto, que resulta continuación de la carretera nacional.
- Una nueva vía longitudinal occidental en el pie de monte que una con su trazado los barrios altos de la ciudad, hoy no comunicados en forma directa.
- La vía que une el puerto petrolero de Balao con la ciudad.

Este sistema principal relaciona jerarquizadamente las diversas zonas de la ciudad. Por un lado, las dos mayores unidades urbanas (la ciudad actual y el área prevista de expansión en el valle inferior del río Teaone se conectarán por las dos carreteras señalada si una el acceso actual y otra la nueva vía propuesta por sobre los cerros. Esta solución presenta ventajas innegables desde que, a más de dar solución al cuello de botella que es el presente acceso a la ciudad, interrelacionan las dos principales áreas de concentración de actividades y población.

Por otra parte las vías planteadas para el área urbana consolidada (ciudad actual), posibilitan la vinculación directa entre sí de cada sector o barrio. Las dos vías longitudinales permitirán se descargue en ambas el flujo que se concentra hoy en una de ellas. Posibilitarán además el rereconocimiento directo de populosas barriadas que en la actualidad se ven obligadas a bajar al eje Bolívar-Libertad para interconectarse. Acción integradora que, como se señaló anteriormente, se complementa con propuestas en nuclearización barrial y racionalización del transporte.

Las vías transversales señaladas posibilitan la penetración y ocupación de zonas aledañas a los cerros "extendiendo" la ciudad en su área ya consolidada.

El acceso al puerto está garantizado en primera instancia con la vía Esmeraldas-Refinería que se mejorará para transformarla en vía de primer orden. Sin embargo una solución de largo plazo deberá contemplar el paso del puerto a la orilla opuesta del río Esmeraldas a través de un puente que

pase por la Isla Prado para luego, a la altura de San Mateo, aprovechar el puente ya en construcción para entroncar con la carretera a Quito.

El resto de la circulación propiamente interna de la ciudad está atendida con el sistema propuesto de vías primarias, secundarias, terciarias y peatonales, tal como se indica en el capítulo correspondiente al plan vial.

Zonificación del uso del Suelo.

Con esa primera definición de planteamiento urbano (plan vial) queda en buena parte perfilada la estructuración propuesta para la ciudad.

La misma se complementa y especifica con la zonificación formulada para el uso del suelo urbano y cantonal.

En ella se reconocen cinco tipos de áreas. Cuatro de ellas conforman el territorio de jurisdicción urbana para el que se prevén normas y acciones específicas. Ellas son el área urbana consolidada, el área de expansión urbana las áreas de reserva urbana y el área de protección urbana circundante.

El quinto tipo de área se refiere a los territorios que están"; fuera de la jurisdicción urbana como son los circuitos turísticos y los sectores agropecuarios, forestales y de las cabeceras parroquiales.

Para cada área se proponen normas que respaldan la calificación asignada, de modo tal de ordenar en el territorio las diversas funciones urbanas que cumple la ciudad.

Dentro del área urbana consolidada se reconocen una zona residencial (que incluye cuatro sectores específicos), una zona residencial de rehabilitación que comprende la mayoría de las poblaciones; marginales, una zona de valorización, turística en Las Palmas y una zona portuaria que comprende un sector portuario exclusivo, un sector para actividades afines al puerto de

carácter exclusivo y un sector mixto complementario de actividades afines al puerto.

Para cada una de esas zonas y sectores se formulan tratamientos especiales:

Por su partes el área de expansión urbana es identificada como compuesta por los sectores altos colindantes con el área urbana consolidadas los terrenos a habilitar mediante relleno hidráulico del lecho del río Esmeraldas y los- sectores urbanizables del valle inferior del río Teaone.

EXPANSIÓN URBANA

En relación con esto se implementa la estrategia señalada para la ocupación y habilitación de terrenos urbanos, proponiendo la expansión de la ciudad hacia el valle inferior del río Teaone, identificado como la mejor alternativa para el crecimiento de Esmeraldas. Su habilitación se autorizará de acuerdo a los umbrales de crecimiento que se han definido a medida que el desarrollo de la ciudad lo vaya requiriendo.

De este modo se fija para esa área de expansión un primer umbral para 10 años que comprende la ocupación en la parte baja de La Propicia de 54has, 257, has en la margen izquierda y 42 has en la margen derecha. El análisis detallado de la propuesta se incluye en el capítulo correspondiente.

Su estructuración se plantea en base a la trama vial, la que delimita unidades urbanas básicas (súpermanzanas) que se apoyan en núcleos de equipamientos complementados con áreas verdes. Estos núcleos de equipamiento permiten identificar las unidades barriales.

El primer umbral de crecimiento prevé la conformación de dos unidades vecinales, una a cada lado del río Teaone.

También incluye un área de esparcimiento en el frente del río en la que se ejecutarán tres proyectos principales: un complejo deportivo, un recinto

ferial de uso múltiple y un gran parque público que cubra, en parte, el déficit de áreas verdes de la ciudad.

Finalmente se plantea un sector industrial exclusivo que, a la par que concentra las grandes unidades, industriales, incluye el agrupamiento de la industria pequeña, artesanal y de servicios (de alta densidad laboral).

RECUPERACION DE TIERRAS DEL RIO ESMERALDAS

Frente a la ejecución de las obras portuarias, el comportamiento del Río Esmeraldas provoca un creciente enbancamiento de la zona aledaña a las obras que se ejecutan. Este relleno natural puede convertirse en áreas deterioradas sino se le da el tratamiento adecuado y oportuno, por tanto se propone habilitar para uso urbano vinculado al puerto, dentro de esta propuesta se incluye un Terminal Pesquero que comprende una dársena para embarcaciones menores y espacios para un pequeño astillero artesanal y una procesadora de pescado.

ACCIONES REHABILITADOTAS

Ya definida la estructuración de la ciudad Puerto y su expansión, es necesario promover el equipamiento de la ciudad y la implementación de zonas de auxilio portuario, exclusivamente para el primer caso se formulan propuestas respecto a la provisión de agua potable, alcantarillado y tratamiento de desechos sólidos.

De forma similar se propone un programa de evaluación, prevención y control de la contaminación, que regulen los aspectos de deterioro y saneamiento ambiental.

Se escoge para una primera experiencia los sectores de Tachina y la cuenca baja del río Teaone, para lo que se plantea diversas acciones de rehabilitación física y de equipamiento social.

VI. CONTRIBUCIÓN DEL ESTUDIO

La presente investigación sirve para obtener armonía entre los criterios que puedan aportar para la integración de la Ciudad Puerto, integración que se traduce en el mejoramiento socioeconómico tanto de la calidad de vida como de los indicadores económicos, producto de la operatividad portuaria.

El aporte que presenta radica en la formulación de estrategias que conllevan a la implementación de zonas exclusivamente portuarias y afines a éstas.

Este estudio principalmente va a servir de soporte para las actividades que ejerce la municipalidad para con la ciudad, así como también los procesos administrativos de APE para con el Puerto.

VII. ALGUNAS REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS CLAVES

- CENDES (CENTRO DE DESARROLLO INDUSTRIAL DEL ECUADOR)
“Estudio de Factibilidad para la Instalación de una Zona Franca en Esmeraldas, Tomo I y Tomo II.”
1984.
- ASPECTOS DEL DESARROLLO SOCIAL / Manuel Agustín Aguirre.-
Universidad Nacional de México UNAM.
- LA FUNCIÓN ECONÓMICA DE LA CIUDAD COMO PROMOTORA DE DESARROLLO / Arq. Sigifredo Cañizares A. .- Universidad Central del Ecuador, Quito.
- Decreto Ejecutivo N° 1267
Reg. Of. N°. 310 del 8 de Noviembre de 1985.
- Decreto Ejecutivo N° 3510
Reg. Of. N°. 835 del 18 de diciembre de 1987.
- Reglamento Interno de Zona Franca de Esmeraldas.
- Juan MORALES Barraza
“Perspectivas de las Zonas Francas en Ecuador”
1995.
- JAPAN INTERNACIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)
“Informe final del Estudio de Factibilidad de una zona de procesamiento y exportación en Esmeraldas”
1991.

- CENDES (CENTRO DE DESARROLLO INDUSTRIAL DEL ECUADOR)
“Estudio de Factibilidad para la Instalación de una Zona Franca en Esmeraldas, Tomo I y Tomo II.”
1984.
- Carlos E. MENDEZ A.
“Metodología, Diseño y Desarrollo del Proceso de Investigación”
2001.
- PONCE REYES Agustín
“Administración de Empresas – Teoría y Práctica”
2001.
- HEINZ WEIHRICH. HAROLD KOONTZ
“Administración, una Perspectiva Global”
2000
- www.inec.gov.ec
- www.zofree.com

VIII. CRONOGRAMA DE TRABAJO

ACTIVIDADES	TIEMPO	MES 1				MES 2				MES 3				MES 4				MES 5			
		Semanas				Semanas				Semanas				Semanas				Semanas			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Ajuste del Planteamiento del Problema		x																			
Marco Referencial (más completo y definitivo)			x	x																	
Ajustes de Metodología de Trabajo				x	x																
Elaboración de instrumentos versión preliminar						x															
Proceso de validación de los instrumentos						x	x														
Aplicación piloto de los instrumentos								x													
Visitas en terreno para establecer contactos con los sujetos de muestra.									x												
Recogida de datos.										x	x	x									
Conclusiones y discusión de los resultados.													x	x							
Elaboración de la primera versión borrador del informe de Tesis.															x						
Entrega del informe de Tesis para su revisión.																x					
Correcciones informe de Tesis.																	x	x	x		
Entrega definitiva del Informe de Tesis.																			x	x	
Preparación de la defensa de Tesis.																		x	x	x	
Examen de Tesis.																					x

ANEXO N° 1

GUIÓN DE LA ENTREVISTA A REALIZARSE A LOS GERENTES DE AUTORIDAD PORTUARIA, ZONA FRANCA Y PUERTO PESQUERO.

1. Componentes de la visión
 - a. Filosofía
 - b. Identidad corporativa
 - c. Horizonte de planificación
 - d. Beneficios para los implicados.

2. Estructura de la misión
 - a. Objetivos
 - b. Medios
 - c. Técnicas

3. Estrategias y perspectivas
 - a. Planificación y desarrollo
 - b. Proyectos factibles

4. Evaluación de impactos medioambientales y socioeconómicos
 - a. Interpretación de indicadores

ANEXO Nº 2

ENTREVISTA

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Tenemos enfocadas nuestra pregunta primeramente sobre la Visión. Y dentro de la visión nosotros le queríamos preguntar que es lo que quiere ser y que lo es actualmente Zona Franca.

RESPUESTA.... ING. FERNANDO MONCAYO

Bueno usted quiere que partamos de lo que es actualmente Zona Franca, por principio es un sistema especial amparado en una Ley de Zonas Francas que tiene algunas situaciones diferentes en lo que se refiere a la parte tributaria, a la parte arancelaria, a la parte laboral y a la parte cambiaria. Ya la cambiaria no es importante porque ya tenemos como moneda, el dólar,..... Hay una pasividad cambiaria ahora ya no importa esa situación y lo otro pues se mantiene. Estos sistemas se crean justamente para dar mayores facilidades al comercio exterior y captar inversiones tanto locales como extranjeras para conseguir beneficios al país como es generar fuentes de trabajo bajar costos, los vuelve mas competitivos..... **Perdón Ingeniero, en el asunto cuando usted dice generar fuentes de empleo efectivamente ha sido ese dentro de los objetivos generales de la Ley de creación de Zona Franca, es decir que Zona Franca iba a ser instalada en un sector vulnerable de la economía ecuatoriana, por eso se accedió a esta áreas deprimidas dice la Ley, deprimidas exactamente si, dice la Ley en áreas deprimidas, en ese sentido que utilidad, que beneficios y de que tipo de beneficios esta.....** bueno, si es un área deprimida es porque no existe desarrollo económico pero son mecanismos que le van a permitir un desarrollo económico al sector en el que está operando la Zona Franca. **Podría usted señalarmos beneficios obtenidos a partir de la creación en el orden del que estoy hablando?** Bueno, una plaza de trabajo ya es un beneficio no es cierto? Y son plazas de trabajo que se genera sin ningún tipo de inversión del Estado, porque el Estado para generar una plaza de trabajo tiene que hacer inversiones y prestar a nivel internacional mas o menos contabilizados cuanto le cuesta a un estado generar una plaza de trabajo esta en el orden de los 5000 a 6000 dólares. Aquí se ha

generado cientos de plazas de trabajo ese ya es un beneficio real, directo. **Prescindiendo del carácter de la inversión sea esta privada, sea estatal, nooo sería lo conveniente que de acuerdo a la inversión se generen fuentes de empleo?** Bueno, no necesariamente tiene que estar relación inversión número de empleo, porque o tiene una proposición directa..... mas fuentes de empleo, o sea no hay una relación que invierta un dólar y tenga una plaza de trabajo, pero inclusive de aquí de acuerdo a la inversión el beneficio ha sido mucho mayor en esa relación.

PREGUNTA MILTON TORRES

De alguna manera, mucho se ha escuchado de que la creación de zona franca pues no ha cumplido el objetivo para el cual fue creada, que en principio yo no los he compartido en discusiones que hemos tenido porque siempre he manifestado que la Ley de Zona Franca esta ahí. O sea las puertas para quienes quieran ser usuarios de Zona Franca están ahí, pero como de alguna manera nosotros reducimos o atenuamos esos criterios de la gene que se tiene porque no se puede tampoco pensar en un sentido a priori que la zona franca no ha cumplido sus objetivos?

RESPUESTA. ING. FERNANDO MONCAYO

Yo lo digo, no solamente que realmente la Zona Franca no ha alcanzado el nivel de desarrollo con el que se le consiguió, pero no porque no nos gustaría a nosotros **que impedimentos a habido ahí?** Este sistema tiene aquí en nuestro país, limitantes como los siguientes: No hay seguridad..... **Cuando hablamos de seguridad JURIDICA**, no hay seguridad política, no hay seguridad económica, eso limita a cualquier tipo de actividad como la nuestra. Si nosotros hemos alcanzado el desarrollo que tenemos es por las condiciones propias, por la forma en que hemos desarrollado la empresa, por la forma en que hemos administrado la empresa, porque sino, no hubiéramos llegado a ninguna parte. Hay ejemplos en el país que tienen de creación de pronto diez años y no ha pasado nada, no han hecho nada y en lugares donde la economía y el comercio son mayores. Ejemplos, Cuenca, crearon una Zona Franca, quebró. En Guayaquil tiene creada la Zona Franca creo ya cinco años y no ha

comenzado a operar todavía. Las otras zonas francas no tienen el nivel operativo ni el nivel económico que la que tenemos hoy en día.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Ingeniero, significa entonces que los procesos internos que se dan aquí en la zona franca, decimos operativos, administrativos, son una fortaleza?

RESPUESTA

Claro, nosotros para comenzarlos como implementados todos los sistemas operativos y administrativos de una zona franca, porque somos primeramente los pioneros, los mentalizadores y los que tenemos la historia de todo o que es una zona franca en el país.

PREGUNTA EFRAÍN

Podía usted manifestar algunas debilidades a las que se encuentra enfrentando la Zona Franca?

RESPUESTA

Las zonas francas, hablemos acerca de la zona franca de Esmeraldas, debilidades antes, el puerto, antes de concesión no habían líneas navieras que llegaban ahora hay líneas navieras y de pronto hay facilidades de realizar actividades a través de zona franca, antes el entorno, la ciudad era caótica, ahora a mejorado la imagen, esta ciudad no ha tenido una actividad industrial ni comercial mayor o se le esta iniciando esas ha sido limitantes.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Decimos perdón, decimos que zona franca es una zona de excepción, ehhhh tributaria, arancelaria, este tipo de cosas con el ánimo también de en esta situación determinar industrializa algún producto. Que se ha hecho en este sentido?

RESPUESTA

Bueno, este..... esta zona franca es la que prácticamente es la única que tiene empresas que realizan procesos industriales, antes eran a nivel primarios, no hay todavía una zona franca en el Ecuador que tenga un proceso industrial completo. Ya le dije porque... porque el Estado no tiene una buena imagen, las instituciones del Estado no han ayudado entonces ese ha sido un motivo por el cual no se han desarrollado, a pesar de que nosotros hayamos desarrollado y tenemos un nivel que, estoy contento de haberlo alcanzado porque del área que tenemos, prácticamente está ocupada un 70%

PREGUNTA EFRAIN CEVALLOS

Ingeniero, y con respecto a las amenazas para los dos próximos años? Que podría manifestar?

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

Es un sistema que tiene siempre amenazas, al haber inseguridad de todo tipo, pues puede morirse el sistema cualquier día en el momento que a alguien se le ocurra cambiar la Ley.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Si tenemos debilidades y amenazas bien marcadas, que hay con respecto a las oportunidades.....

RESPUESTA

A las oportunidades? **Si, las perspectivas de crecimiento.....** bueno esto esta creciendo todos los años, todo nivel, mire nuestras instalaciones mismas comenzamos como usted ve en ese plano..... esa es un área asentada, tenemos todos los servicios.

PREGUNTA EFRAIN CEVALLOS

Está ocupada toda la superficie?

RESPUESTA

Eso dije están ocupadas en un 70% de ocupación. De las 22 hectáreas que tienen ja ja ja.

PREGUNTA MILTON TORRES

La gente esta confundida respecto de las exenciones, de pronto se dice que las exenciones son para el consumidor final, para el usuario, quien prácticamente se beneficia? Porque la gente piensa que por se habla de ser un régimen liberatorio piensan que se puede importar a través de Zona Franca y retirar su vehículo, su mercancía sin pagar aranceles?

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

Bueno, desgraciadamente, hay mucha desinformación, aquí no se paga arancel únicamente la mercancía que ingresa al área de la Zona Franca, cuando ingresa al área de Zona Franca y sale al país, paga exactamente los mismo aranceles como que tuvieran realizando una importación común y corriente. La facilidad, al no pagar arancel, es que mientras este aquí el producto, no paga aranceles, y entonces ese producto lo pueda reexportar sin que le haya constado ningún tipo de arancel, ningún tipo de impuesto, pero cuando usted lo ingresa al país, tienen que pagar todo, y también puede tener aquí almacenada un stock de mercadería, para irlo desaduanizando o nacionalizando a medida de la necesidad del mercado, ahorrándose pues los pagos anticipados de esa mercadería.

PREGUNTA MILTON TORRES

Entonces esta Zona Franca se asemejaría de pronto a un depósito comercial aduanero..... por que estos son regímenes de interés si pero siendo este un sistema mucho más amplio, el depósito aduanero esta limitado a tiempo.

RESPUESTA

Si nosotros le pediríamos una calificación de uno a diez respecto al cumplimiento de los objetivos generales de Zona Franca, cuando se calificaría usted Yo= 11 ja, ja, claro pero hablamos en términos prácticos, por eso, para no ponerle diez le pondría 11 ja j aja. O sea, yo considero que la Zona Franca

de Esmeraldas ha cumplido los objetivos para el cual fue creada, es decir lo va cumpliendo y a mayor dimensión a medida que va pasando el tiempo, o sea al momento creo que se ha cumplido más allá de los objetivos por el cual fue creada.

PREGUNTA

No obstante las amenazas y las debilidades y las pocas oportunidades que ustedes han tenido.

RESPUESTA

Usted no sabe como hemos peleado contra las amenazas y como hemos fortalecido las debilidades, esas son las acciones que se han hecho para que esto se desarrolle.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Ya, Ingeniero para hablar sobre las acciones, estrategias y perspectivas, cual es el mecanismo o en base a que planifican ustedes sus actividades?

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

Bueno, nuestra función como administradores de Zona Franca, es tratar, primero de crear y generar los servicios necesarios y las facilidades necesarias para que puedan venir acá usuarios a desarrollar actividades. Porque esa es una diferencia que hay que hacer, nosotros somos administradores, no somos los que estamos operando en una actividad definida determinada en la Zona Franca, o sea, nosotros administramos la Zona Franca, controlamos las operaciones de los usuarios, le damos las facilidades, o sea, ese es nuestro objetivo, los usuarios son los que operan y hacen uso de las facilidades y de las situaciones legales de la Zona Franca.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Ingeniero, en alguna ocasión tuve la oportunidad de leer, un informe anual que hacen ustedes, y se hablaba de las inversiones a realizar en el siguiente año, así como controlan las inversiones realizadas en el año anterior, entonces como va el crecimiento de esas inversiones?

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

Bueno, esa es la parte empresarial de la empresa, la parte de la empresa, el desarrollo que se va generando en cuanto a las instalaciones de Zona Franca, o sea los objetivos se han cumplido, ya nuestras instalaciones han superado las situaciones que se propusieron en un inicio cuando se creo y se comenzó con este proyecto, o sea ya están mas allá de las expectativas.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Yo no se ingeniero si usted alguna vez escuchó, yo si, no se David, escuche que dicen Si Zona Franca se lleva la plata y no da nada para Esmeraldas, incluso un señor dijo que Zona Franca se ha comprometido..... y nos ha dado unas cosas pequeñitas. Que tiene que decir sobre este comentario?

RESPUESTAS ING. FERNANDO MONCAYO

Bueno, este no hay empresa aquí en Esmeraldas, empresa privada aquí en Esmeraldas que haya hecho y haya participado, y haya colaborado con el entorno, tenemos a nivel público actividades deportivas, culturales, acciones sociales, humanitarias la colaboración de la empresa, inclusive por decisión de la empresa hay una participación en una obra que esta ejecutando Zona Franca a favor de la ciudad que es el Malecón de la Avenida Kennedy, usted ha visto lo que era y vaya a ver lo que es, es un paseo donde la gente puede ir a disfrutar y ese va a ser origen del proyecto de rehabilitación de la playa de Esmeraldas, y estoy convencido que definitivamente va a cambiar la realidad social y económica de esta ciudad, y además debo aclarar que como empresa privada no tenemos ninguna obligación. Naturalmente, pero a pesar de eso, lo que hacemos esta mas allá de las perspectivas que cualquier persona pueda haber imaginado.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Dígame una cosa ingeniero, hablando ya, en dinerito. Cuál es la inversión que ha hecho Zona Franca en los proyectos de rehabilitación urbana.....

RESPUESTA

Bueno hablamos en el orden de los cien mil dólares, que no hay institución que lo haya hecho, no conozco, si usted me dice alguna institución, alguna empresa de ese tipo de inversión.

PREGUNTA D. GRANADOS

Ingeniero usted cree que el crecimiento de la actividad de Zona Franca o el desarrollo de parte de los usuarios, depende mucho del crecimiento de la actividad del puerto en Esmeraldas?

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

No tanto del crecimiento sino de las facilidades que tenga, si el puerto tiene mayores líneas navieras, mayor tráfico, mayor actividad comercial, pues indudablemente Zona Franca va a tener mayor cantidad de usuarios acá en Esmeraldas.

PREGUNTA MILTON TORRES

Y a su juicio, como se podrá lograr tener mayores líneas navieras, a través del puerto, porque de pronto por ahí podría ser una de las razones por las cuales no crece la actividad del puerto.

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

Pero esa era un limitante. Con la concesión en alguna forma a mejorado esta situación, porque el concesionario puede estar interesado también en aumentar su operación pues y hay líneas navieras que vienen con carga desde cualquier parte del mundo y si se incrementa eso, pues definitivamente va a ver una mayor actividad portuaria y por ende una mayor actividad comercial que va a verse reflejada también en el desarrollo de Zona Franca.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Una cosita nomás solo para terminar, vera ingeniero vamos a suponer que esta es la Zona Franca y que vamos a determinar los implicados de Zona Franca no es cierto y si yo le pregunto competidores para Zona Franca? Cuáles serían? Y si no los tiene.... pues.

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

No, o sea solo que se creará otra Zona Franca para decir que tenemos otros competidores o sea no hay competidores. De pronto los depósitos aduaneros? Ehh. Los depósitos aduaneros, que si hay, deposito aduanero, inclusive deposito comercial, o sea no es competencia no se puede decir que sea una competencia pero nuestra situación o nuestro marco legal es muy amplio para desarrollar actividades.

PREGUNTA EFRAÍN CEVALLOS

Podría decirnos usted, los principales o porque no todos los accionistas de Zona Franca?

RESPUESTA ING. FERNANDO MONCAYO

El mayor accionista de Zona Franca es Autoridad Portuaria de Esmeraldas, luego un grupo podría decir familiar que al inicio comenzamos a confiar en este proyecto Quienes por favor? Familiares digo, familiares a nivel de Chile a nivel no solamente empresarial, que somos los que suscribimos este proyecto porque antes nadie quería invertir un sucre en un proyecto que decían que no iba a salir.

ANEXO N° 4

MAPA N° 2
PARTE BAJA DE LA PROPICIA (Cuenca Baja del Río Teaone)
SECTOR DE ESPARCIMIENTO Y RECREACIÓN
Escala Aprox: 1/2000

