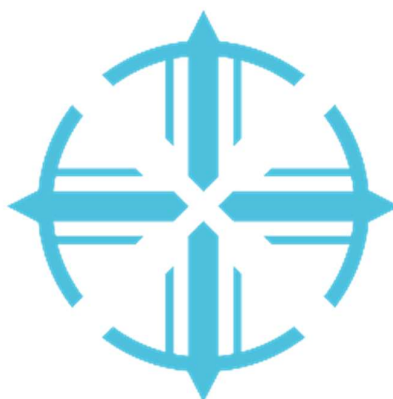


**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR**

**SEDE ESMERALDAS**



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES**

**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR**

**TEMA DE INVESTIGACION:**

“PUNTOS DE ENCUENTRO PARA LA GOBERNANZA COMPARTIDA EN LA  
GESTIÓN DE CIUDADES PORTUARIAS”

**PREVIO AL GRADO ACADÉMICO DE:**

LICENCIATURA DE COMERCIO EXTERIOR

**AUTORA:**

ORTIZ ARIAS LISBETH BERENICE

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

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

**ASESOR:**

MGT. FRANCISCO MILA CARVAJAL

ESMERALDAS, AGOSTO 2021

**TRIBUNAL DE GRADUACIÓN**

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la PUCESE previo a la obtención del título de Licenciada en Comercio Exterior.

.....

Presidente tribunal de graduación

.....

Lector 1

.....

Lector 2

.....

Mgt. Mario Armas Arias

Director de la carrera de comercio exterior

.....

Mgt. Francisco Mila Carvajal

Director de tesis

Fecha: .....

### **Autoría**

Yo ORTIZ ARIAS LISBETH BERENICE portadora de la cédula de ciudadanía N.º 0550237242, declaro ser el autor de la presente investigación, que lleva por título “Puntos de encuentro para la gobernanza compartida en la gestión de ciudades portuarias”, siendo esta original, auténtica y personal.

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

---

Lisbeth Berenice Ortiz Arias

C.I. 0550237242

## ***AGRADECIMIENTO***

Mi eterna gratitud;

Al pilar fundamental de mi vida, mi madre que con templanza ha recorrido conmigo este camino que hoy es un logro que acobija a la familia.

A la familia Arias Estrada que con cariño me hicieron parte de su hogar.

A la familia Armas Bernal por ser apoyo desde el momento en que llegué a la provincia.

A mis maestros quienes en el transcurso de la carrera me otorgaron sus conocimientos intelectuales y amistad.

Y a Dios porque sin el nada somos.

## ***DEDICATORIA***

Dedico esta investigación que es símbolo del transcurrir universitario;

A mi madre:

Que con infinito amor supo guiarme en el camino del estudio, para alcanzar una profesión y ser útil a la sociedad, a ella dedico este trabajo fruto de su sacrificio y esfuerzos constantes.

A mis sobrina/os:

Como muestra de un porvenir con días mejores para las venideras generaciones, que el éxito solo viene acompañado de mucha resiliencia y fe para no rendirse frente a los obstáculos.

A la niña soñadora:

Que jamás se rindió frente a un mar con tormentas pero que siempre a la orilla del mar encontró la gracia de Dios, y aquellos procesos hoy en día definitivamente la han traído a este momento.

# ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	10
Presentación del tema .....	10
Planteamiento del problema.....	11
Justificación .....	12
OBJETIVOS.....	13
Objetivo General:.....	13
Objetivos específicos: .....	13
CAPÍTULO I.....	14
MARCO TEÓRICO .....	14
1.1. Base teórica-científica.....	14
1.1.1. Teorías clásicas .....	14
1.1.2. La nueva Gobernanza Portuaria .....	15
1.2. Antecedentes.....	18
1.3. Marco legal .....	21
CAPÍTULO II.....	22
METODOLOGÍA.....	22
2.1. Tipo de Investigación.....	22
2.2. Alcance .....	22
2.3. Método .....	22
2.4. Técnicas .....	22
Revisión de documentos .....	22
Entrevista estructurada.....	23
2.5. Instrumentos.....	23
Ficha de revisión documental .....	23
Cuestionario .....	23
CAPÍTULO III .....	25
3. RESULTADOS .....	25
3.1. Factores relevantes en la gobernanza compartida y modelos establecidos en puertos similares al puerto de Esmeraldas .....	25
3.2. Puntos de encuentro viables dentro de las condiciones legales y administrativas para la generación de una interfaz entre el puerto y la ciudad de Esmeraldas.....	28
CAPITULO IV .....	32
4. DISCUSIÓN.....	32
CAPITULO V .....	34
5. CONCLUSIONES.....	34

CAPÍTULO VI.....	36
6. RECOMENDACIONES .....	36
Bibliografía.....	37
ANEXOS.....	39

### **Índice de tablas**

<i>Tabla 1</i> .....	16
<b>Tabla 2</b> .....	26
<b>Tabla 3</b> .....	27
<b>Tabla 4</b> .....	28
<b>Tabla 5</b> .....	30
<b>Tabla 6</b> .....	31

### **Índice de Gráficos**

<i>Gráfico 1</i> .....	29
------------------------	----

## **Resumen**

El objetivo principal de la investigación es analizar a la ciudad de Esmeraldas enmarcada en la gestión de una ciudad portuaria, mediante el estudio de los puntos de encuentro que se puedan generar para lograr una gobernanza compartida que incluya a los stakeholders, donde el puerto y la ciudad visionen de acuerdo a sus intereses en común.

La investigación fue de carácter cualitativo puesto que se utilizó herramientas como entrevistas y revisión bibliográfica, para levantar información pertinente, por parte de profesionales y académicos.

Los resultados mostraron que la ciudad de Esmeraldas ingresa como posible ciudad portuaria, dentro del marco de las ciudades portuarias que han tenido esta contextualización, así que, se pudo determinar que existen puntos de encuentro para lograr una ciudad puerto en Esmeraldas, sin embargo, tendrá que enfrentarse a desafíos que requieren del arduo trabajo de una dimensión política y oportunidades de desarrollo con una interfaz.

**Palabras claves:** gobernanza compartida, interfaz, ciudad portuaria, stakeholders

## **Abstract**

The following research aims to analyze the city of Esmeraldas in the context of the management of a port city through a study of the meeting points that can be generated to achieve shared governance that includes stakeholders, where the port and the city have a vision according to their common interests.

The research was qualitative because tools such as interviews and bibliographic reviews were taken to collect relevant information written by professionals and academics.

The results showed that the city of Esmeraldas enters as a possible port city, within the framework of the port cities that have had this contextualization, so it was possible to determine that there are meeting points to achieve a port town in Esmeraldas. However, it will have to face challenges that require the hard work of a political dimension and development opportunities with an interface.

**Keywords:** shared governance, interface, port city, stakeholders

## INTRODUCCIÓN

### **Presentación del tema**

Los puertos alrededor del mundo están teniendo una transformación en sus modelos de gobernanza desde la década de los ochenta donde investigadores como Baird (2000) Verhoeven (2010) han analizado esta evolución, en base a teorías clásicas de gobernanza y presentando una nueva gobernanza portuaria que puede llevar a los puertos y sus actores a mejorar la competitividad y aportar al desarrollo.

La misma tendencia, muestran algunos puertos de América latina que desde los noventa han evolucionado, como se presenta en el desarrollo del tema se toma como referencia a países como Chile, Colombia, Argentina y Ecuador donde los puertos están en una fase de gobernanza portuaria tipo landlord port.

En el caso de Ecuador, los puertos en relación a sus sistemas de gobernanza tienen un retraso en tendencias, puesto que alcanzar la privatización en puertos que son manejados por el estado se considera la mejor opción, y los puertos más representativos del país se encuentran en una ciudad centralizada que abarca la mayor parte del comercio nacional.

Precisamente, en la provincia de Esmeraldas se está discutiendo sobre aspectos relativos a la relación puerto ciudad, uno de los elementos que se abordan es la gobernanza, enfocada en analizar los elementos que se deben tener en consideración para impulsar una gobernanza compartida en el desarrollo de una ciudad portuaria en Esmeraldas, partiendo de tener un puerto comercial y un frente marítimo que impulsan el comercio, pero no se logra enfatizar un desarrollo con altos índices, ni generar conexiones pertinentes con el urbanismo, puesto que, tanto el puerto como la ciudad demandan de apertura de espacios que permitan generar dinamismo económico, recuperación de espacios deshabilitados o poco aprovechados impulsando la inclusión de los ciudadanos, el gobierno local y la academia como entes de participación.

Conforme a lo antes expuesto el presente trabajo analiza los “Puntos de encuentro para la gobernanza compartida en la gestión de ciudades portuarias”.

## **Planteamiento del problema**

En base a antecedentes históricos se puede mencionar que, los puertos son y han sido lugares por excelencia del desplazamiento y contacto cultural debido a que, toda esa logística dependía del desplazamiento material del comercio y resultaba un componente técnico indispensable, generando una relación entre aquellos agentes.

La rápida evolución de la ingeniería y arquitectura ha permitido la creación y diseño de puertos más sofisticados con una infraestructura mejorada, sin embargo, los puertos se han ido convirtiendo en espacios cerrados y controlados, transformándose en un sistema aislado, alejando a los ciudadanos de todos los temas históricos, culturales y comerciales, lo que ha generado una inexistente relación entre el puerto y la ciudad.

Esta realidad se ha desarrollado a nivel mundial, regional y local, siendo característica también del Puerto de Esmeraldas la falta de conexión entre el Puerto y su ciudad, evidenciando bajos niveles de desarrollo, tanto de los indicadores del Puerto y de la Ciudad (Vergara, Herrera y Armas, 2021).

La inexistente relación de una interfaz que conecte la ciudad y el puerto de Esmeraldas, influye en que exista una aislada planificación, entre lo que las autoridades locales visionan para la ciudad y lo que planifica la autoridad del puerto, así como el gobierno central.

Todo ello, impide el desarrollo de una visión conjunta, lo que lleva a la ineficiente utilización de recursos, y de la misma forma el poco aprovechamiento de los recursos disponibles para la provincia, lo que se evidencia nuevamente en el bajo desarrollo que presenta tanto el puerto como la ciudad, incluso no existe estudios sobre gobernanza compartida que vayan enfocados a la ciudad de Esmeraldas.

Dichos aspectos inexistentes muestran la falta de puntos de encuentro que permita el desarrollo de una interfaz que conecte la ciudad y el puerto de Esmeraldas, impidiendo el aprovechamiento de las oportunidades productivas con las que cuenta la ciudad y la provincia, así como de los espacios de oportunidad disponibles para el impulso económico, educativo, turístico y urbanístico de la ciudad.

**Frente a lo mencionado se plantea la siguiente pregunta científica; ¿Cuáles son los puntos de encuentro para la gobernanza compartida en la gestión de una ciudad puerto en Esmeraldas?**

## **Justificación**

La presente investigación pretende mostrar un acercamiento a los puntos de encuentro que deben existir dentro de la gobernanza compartida en la gestión de ciudades portuarias, principalmente con una visión conjunta de los stakeholders donde el frente marítimo y la ciudad se relacionan para alcanzar dicha interfaz.

La gobernanza es un elemento esencial para desarrollar la operatividad de la relación ciudad-puerto, relación que es necesaria analizarla y estudiarla para mejorar el desarrollo económico y social de los espacios geográficos y de los ciudadanos donde están asentados los puertos, es por ello que, la presente investigación busca ser aporte al desarrollo de la temática planteada y convertirse en fuente de información para apoyar e impulsar futuras investigaciones, así como también, convertirse en un aporte para la estructura de soluciones y propuestas viables para la gobernanza en la ciudad.

Es importante mencionar que, el tema de investigación se encuentra enmarcado, dentro del proyecto de investigación que se está ejecutando en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas titulado “Ciudad puerto una alternativa de desarrollo para la ciudad de Esmeraldas”, y que pretende generar una propuesta para caminar hacia una Ciudad Portuaria por lo que se convertiría en un insumo para el proyecto mencionado.

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo General:**

Analizar los puntos de encuentro para la gobernanza compartida en la gestión de una ciudad-puerto en Esmeraldas.

### **Objetivos específicos:**

- ✓ Identificar los factores relevantes en la gobernanza compartida y modelos establecidos en puertos similares al puerto de Esmeraldas.
- ✓ Determinar los puntos de encuentro viables dentro de las condiciones legales y administrativas para la generación de una interfaz entre el Puerto y la ciudad de Esmeraldas.

# CAPÍTULO I

## MARCO TEÓRICO

### 1.1. Base teórica-científica

Con el pasar del tiempo y frente a la globalización Laxe (2008) menciona que “el puerto como infraestructura de servicios marítimos ha ido evolucionando en sus funciones a lo largo de los años, hasta configurarse como un nodo logístico complejo dentro de la cadena multimodal del transporte de mercancías” (p. 518). Esta globalización ha generado nuevas condiciones o desafíos a los cuales los puertos deben estar preparados en sus distintas áreas que le permitan mejorar pensando principalmente en el rol que cumple en la cadena de suministro dentro de su país, en el ámbito económico, logístico y con la ciudad en la que se encuentra inmerso.

Esto lleva a la revisión de las teorías sobre gobernanzas portuarias las cuales se pueden identificar entre; las teorías clásicas y nueva gobernanza portuaria.

El concepto de gobernanza portuaria surge debido a que los puertos se vieron en la necesidad de tener una definida estructura organizativa y una eficiente gestión logística, por lo que se identificó nuevos problemas, lo que impulsó investigaciones sobre el tema centradas en países europeos, países de Asia y en América.

#### 1.1.1. Teorías clásicas

Entre los principales trabajos de la clasificación de la gobernanza portuaria se encuentra la *port function privatization matrix* de Baird (2000) que consiste en una matriz clasificada de forma sencilla identificando si las funciones son desempeñadas por parte del sector público o por parte del sector privado designando determinadas características a cada función, las cuales son; público, público/privado, privado/público, y privado con sus funciones portuarias de Landowner (terrateniente) , Utility (servicio) y regulator (regulador).

Tomando como referencia el estudio de Baird se presenta la *port devolution matrix* realizada por Baltazar & Brooks (2001) los cuales reformaron la matriz en tres modelos; pública, privada y mixta y especifican tres funciones portuarias las cuales son regulator (regulador), propietario (landlord) y operador (operator)

Después en 2007 el World Bank presenta el *Port Reform Toolkit* donde propone una clasificación homogénea tratando de identificar si el ente público o privado es el encargado de las actividades portuarias y presenta cuatro modelos de gobernanza portuaria que son; public service port, tool port, landlord port y private service port es importante recalcar que, parte de esta matriz recoge el balance entre riesgo privado y la importancia de la regulación normativa en base a su composición privado o público y sus funciones son; Infraestructura, superestructura y operación.

El primer modelo *public service port* se trata de uno que se encuentra en decadencia debido a que contaba con regímenes laborales obsoletos y nuevas tecnologías inexistentes que venían funcionando en Latinoamérica antes de las nuevas tendencias hacia encaminar el puerto a una nueva competitividad y que consistía en que la propiedad, gestión, planificación y el encargado de proveer todos los servicios portuarios es el Estado como ente público.

En el segundo modelo, *toolport* consiste en que la propiedad de la infraestructura y encargado de la gestión de puerto es el sector público (estado) y cede los servicios operacionales que tiene que ver netamente con el tema logístico.

En el tercer modelo, *landlord* el Estado como ente público sigue siendo propietario de la autoridad portuaria es decir el terreno, pero cede las demás funciones como gestión, planificación y explotación mediante un contrato de concesión a otra entidad que puede ser de carácter privado o mixto (público-privado) dependiendo del puerto en cuestión a ser aplicado el modelo que puede alcanzar hasta 10 años de aplicación.

Según Hoffmann (1999) la transición desde el modelo *toolport* al modelo *landlord* fue en la década de los ochenta y es propio de los países de la Unión Europea.

Y el último modelo *private service port* que propone la privatización total de los elementos que conforman el puerto incluido la infraestructura, conservando sólo de manera única al sector público como un ente regulatorio.

### **1.1.2. La nueva Gobernanza Portuaria**

Esta nueva gobernanza se basa en el análisis de las funciones de los factores que existen en torno a la cadena de suministro de los servicios portuarios teniendo al puerto como nodo logístico, (Verhoeaven, 2010, como se citó en Freire, López y Pais, 2018) donde menciona tres posibles opciones para las autoridades portuarias la primera que sería

convertirse en un nuevo stakeholder, la segunda mantenerse en una posición de apoyo y como última opción la de desaparecer.

Por otro lado, también estudia las funciones; propietario, regulador y operador propuestas en la matriz *port devolution matrix* y menciona que, cada función necesita ser estudiado de una manera más precisa que detalle las acciones que deben llevar a cabo cada uno y así mismo los ámbitos de actuación para poder brindar soluciones a la hora de enfrentar un problema.

En base a esa información presenta la matriz *Port Authority Renaissance* (ver tabla 1) con las acciones más detalladas de cada función y añade un nuevo modelo la de *community manager*, esta última propone que las funciones sean llevadas por los stakeholders es decir, todos aquellos que forman parte de este contexto y no se centre solo en la parte pública o privada por lo que este modelo es el más propenso a permitir que se dé la existencia de una gobernanza ciudad puerto, que es lo que se busca en la presente investigación, debido a que el puerto puede administrar de una manera más flexible permitiendo que la ciudad y puerto se fusionen y trabajen de manera combinada con una visión en conjunto.

**Tabla 1**

*Port Authority Renaissance Matrix (PAR matrix)*

Gobernanza	Funciones		
	Infraestructura	Supraestructura	Operación
<b>Toolport</b>	Públicas	Públicas	Privadas
<b>Land lord port</b>	Públicas	Privadas	Privadas
<b>Private service port</b>	Privadas	Privadas	Privadas
<b>Community manager</b>	Stakeholders	Stakeholders	Stakeholders

Fuente: Verhoeven (2010)

Desde la década de los ochenta en el mundo se ha llevado a cabo un proceso tendente a la desregulación o privatización de las infraestructuras portuarias, en el caso de Latinoamérica la legislación portuaria vigente data de los años noventa con el objetivo de dejar de lado la cantidad de servicios prestados mejorando la eficiencia y dejando atrás las modalidades de gobernanza *service* o *toolport*. Tomando como referencia 4 países se presentan los sistemas portuarios en Latinoamérica comenzando desde el año 1992 con

Argentina donde la desregulación del sistema portuario fue a través de la Ley de Modernización de puertos Nacionales, Chile donde en 1997 con la promulgación de la ley 19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal crearon empresas que se encargarían de la administración, explotación y demás funciones de los puertos a través del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Colombia bajo la Ley 0001 llamada Estatuto de Puertos Marítimos mediante el artículo 33 autoriza la creación de entidades descentralizadas permitiendo que cada puerto se constituya en sociedad portuaria regional, en Ecuador aprueban un plan de acción para la Modernización del Sistema portuario, publicándose en diciembre de 1993 la ley 50 de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte la iniciativa privada, lo que se convierte en una norma para eliminar el control monopolístico de las entidades del sector público estableciendo una ordenación de financiación e inversión de carácter público-privado (Freire-Seoane, 2018).

Lo mencionado hasta aquí supone que los puertos en Latinoamérica se encuentran en un modelo de gobernanza *landlord port* con la participación público y privada, pretendiendo avanzar hacia una nueva gobernanza portuaria dejando atrás el proceso “*port devolution*” definido como la transferencia de funciones o de responsabilidad en la ejecución de los programas y servicios desde el gobierno a otra entidad, lo que se conoce comúnmente como concesión (Rodal y Mulder, 1993).

Por consiguiente y tomando como referencia el modelo *Port Authority Renaissance* con la función de *community manager* (Agencia Portuaria) que se instaura como “el organismo característico de la nueva gobernanza portuaria, o el nexo de unión de todos los órganos o instituciones dentro del sistema portuario (gobierno, autoridades portuarias y operadores de terminal), con la misión de generar y fomentar la competencia entre ellos, y redundando en un aumento de la eficiencia y el crecimiento del comercio global” (Notteboom y Rodrigue, 2005) la cual surge de la necesidad que se presenta de coordinar a los stakeholders que forman parte del clúster portuario, teniendo como objetivo la colaboración en la estructura portuaria, alineando los objetivos de todos los miembros de la cadena para resolver asuntos *hinterland* dentro de la participación comercial y la social, promoviendo externalidades positivas.

A partir de dicho modelo que cuenta con la flexibilidad de apertura, se puede hablar de una gobernanza compartida que va encaminada a una ciudad-puerto, tomando a la gobernanza como un elemento fundamental para que exista dicha interfaz. Pero, para que

exista esa relación se debe determinar los puntos de encuentro, a fin de que los elementos como el gobierno local, la sociedad, la universidad, el sector productivo y el medio ambiente gobiernen con una visión en conjunto, y que sus planes de desarrollo sean sincrónicos.

## **1.2. Antecedentes**

El tema de ciudad-puerto ha dado lugar a la implementación de nuevos modelos de gobernanza a nivel mundial que ha incentivado investigaciones que van enfocadas hacia una nueva gobernanza, como el caso del siguiente estudio realizado en Barcelona;

Donde Clemente, (2020) menciona que las administraciones intentaban mantener a Barcelona en una posición de excelencia y tenían la intención de recuperar el espacio público por medio de grandes proyectos de desarrollo urbano que pretendía regenerar toda la ciudad, la contribución del estudio por parte de los autores proponía reflexionar sobre aquella regeneración del frente marítimo y aquellos temas que se consideraron críticos tomando a Barcelona de manera global, inundada de turismo y con un proceso de remodelación estructural edificatoria y a la vez contaba con un proyecto de experimentación en el Mall de la Fusta, ya planificado con anterioridad y que se pudo plasmar por motivos de que la ciudad fue sede de los juegos olímpicos, al final del estudio menciona como conclusión que Barcelona es considerada una de las buenas prácticas de transformación de los frentes marítimos y de integración mar-puerto-ciudad y sirve de ejemplo por el modelo de gobernanza adoptado en la ciudad metropolitana y en la zona portuaria, basado en el dialogo entre las dos instituciones que convergen en objetivos y estrategias comunes que han logrado transformar Barcelona en la metrópolis contemporánea que es en la actualidad.

Fedele y Dominguez (2015) menciona en su investigación que va enfocada en la relación entre la infraestructura portuaria y la ciudad que; las ciudades portuarias tienen desafíos analíticos presentando un problema común el cual es la obsolescencia de viejas instalaciones junto a la necesidad que tienen los puertos de tener de más espacio para sus actividades comerciales, el estudio mostró dos desafíos sobresalientes que son; el determinar el momento en el que el suelo portuario pasa a valer más como suelo urbano y cuándo la ecuación costo-beneficio de la modernización de la infraestructura existente es peor al costo-beneficio del traslado de actividades.

Dicha determinación cuantitativa es el eje de varios debates para la toma de decisiones, sin embargo, también se ven inmersos elementos cualitativos debido al carácter de la actividad portuaria donde estos desafíos analíticos se presentan en un contexto de interacción de múltiples agentes donde el rol del Estado tiene un papel importante.

Además, mencionan que, el atractivo del espacio portuario para la valoración urbana y la renovación de la imagen de la ciudad, como también para el capital inmobiliario es muy alto, dichas intervenciones requieren de importantes inversiones para urbanizar esas áreas, en la investigación los modelos de intervención consistieron en gestiones mixtas público-privado, siendo en la reconversión de instalaciones portuarias a usos urbanos donde estos modelos de gestión se pusieron en funcionamiento y cobraron impulso (Fedele y Dominguez, 2015).

La búsqueda hacia una nueva gobernanza es apoyada por La Red Mundial de Ciudades portuarias (AIVP) que es una ONG que ha reunido a partes interesadas urbanas y portuarias y sus socios en todo el mundo durante 30 años.

Su objetivo se basa en mejorar la relación ciudad-puerto que busca un desarrollo urbano, portuario y económico más sostenible, responsable e innovador, donde pone a la sociedad como el principal, el contar con una ciudad portuaria para este organismo significa el promover el diálogo ciudad-puerto con una “gobernanza renovada” que busque el combinar la búsqueda del desempeño económico y ambiental con el bienestar y las aspiraciones de los habitantes.

Para la AIVP esta nueva gobernanza se desarrolla logrando garantizar una mejor representatividad de todos los actores, liderando una consulta continua y que persista, desarrollar enfoques colaborativos, aprovechando el conocimiento científico y tecnológico y el conocimiento de la sociedad civil para apoyar la toma de decisiones (Red Mundial de Ciudades Portuarias, 2021).

Y es importante mencionar que, esta red de gestión de ciudades portuarias tiene como sede el país de Francia, pero abarca a nivel mundial su gestión mediante proyectos.

En el mismo contexto de proyectos de ciudades portuarias el siguiente tema habla acerca de las “eficiencia portuaria y modelos de gobernanza” donde;

López (2018) en su tesis doctoral menciona que, la modernización en el sector portuario no siempre tiende a una privatización en general de toda su

infraestructura, sino que ya apunta o se basa en la correcta organización de las instituciones, resalta que el modelo de Verhoeven pasa hacer parte clave, puesto que contienen a la forma agencia (community manager) que fomenta la competencia y aporta flexibilidad al sistema portuario.

Dentro de este mismo estudio menciona el clúster manager de Langen y Pallis que tiene un enfoque de un entorno path dependence, estos dos últimos modelos tratan de actualizar los sistemas de gobernanza.

Sin embargo, añade que para ello “es necesario instaurar un marco legislativo donde exista un aporte por parte de las instituciones públicas necesarias para el buen funcionamiento de la industria portuaria y que incorpore a la totalidad de stakeholders de la cadena logística de transporte multimodal, de tal forma que, se genere una asociación público-privada en la cadena de suministro global” (López, 2018)

Otro estudio donde se presenta una revisión literaria en Europa y que va tomando enfoque hacia América Latina con una mirada de la gobernanza, donde;

Menciona que históricamente se han desarrollado diferentes modelos de gobernanza en Europa occidental, hasta finalmente definir gobernanza como la totalidad de las interacciones entre organismos públicos, sector privado y sociedad civil, destinadas a resolver los problemas sociales o la creación de oportunidades de la sociedad (Álvarez, 2019).

En la misma investigación el autor muestra el tema de repensar la gobernanza en América Latina específicamente lo que tiene que ver con dimensión política, donde Álvarez (2019) menciona que por parte de los organismos internacionales se ha demostrado que la transferencia de los formatos de gobernanza no ha logrado políticas públicas eficientes puesto que se confunde los instrumentos o paradigmas de gestión, por un lado, y los objetivos y estrategias de construcción y conducción política, por el otro, lo que no debe ocurrir debido a que se trata de un proceso endógeno en base a cada país.

La ausencia de la consideración de la dimensión política viene a convertirse en una debilidad dentro de estos procesos de lograr una gobernanza, a lo largo del siglo XX se consolidó un tipo de estado con características de resolver conflictos o administrar recursos que satisfacen intereses particulares a individuos o grupos, eso viene hacer una falencia debido a que la gobernanza remite al escenario donde el Estado, los agentes

económicos y sociales, interactúan para tomar decisiones. Este desarrollo se agrupa principalmente para mejorar la gestión económica del país y así mismo los recursos sociales para el desarrollo, todo esto dirige hacia fortalecer la capacidad de diseñar, formular y ejecutar políticas (Álvarez, 2019).

### **1.3. Marco legal**

Con el presente estudio sobre el análisis de los puntos de encuentros para una gobernanza compartida, se da cumplimiento al artículo 261 numeral 10 de la Constitución de la República del Ecuador donde menciona que los puertos del país son de competencia exclusiva del gobierno central, con la creación del Ministerio de Transporte en el año 2007 y la Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial que es quien lleva las funciones relacionadas con la actividad portuaria las cuales está establecida en sus leyes, reglamentos e instrumentos normativos se cumple el rol que se debe desarrollar (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo, 2018)

En cuanto a las funciones e instalaciones portuarias del Ecuador y sus actividades relacionadas a las operaciones se regirán bajo las disposiciones con tenidas en La Ley General de Puertos artículos 1 y 2 (2020)

Las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacionales se ejercerán a través de los organismos; Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Entidades Portuarias (Ley General de Puertos, 2020) y los resultados permitirán poder generar una visión general sobre aquellos puntos de encuentro que permitirán llevar a Esmeraldas a la gestión de ciudad portuaria

## **CAPÍTULO II**

### **METODOLOGÍA**

#### **2.1. Tipo de Investigación**

La presente investigación es de carácter cualitativo, en el que se propone interpretar información obtenida a través de recursos mediante la apreciación e interpretación de las cosas en su contexto.

Está basado en la medición de cómo se puede lograr una gobernanza compartida en una convergencia ciudad-puerto de Esmeraldas.

#### **2.2. Alcance**

El alcance de la investigación es descriptivo debido a que durante el desarrollo se especifica las características y los perfiles de las categorías que se tienen en consideración para que exista una interfaz entre la ciudad y el puerto, es decir, está centrado en recoger información específica que permita ir analizando cuales serían los puntos de encuentro para la gobernanza midiéndola en sus diferentes dimensiones.

#### **2.3. Método**

Se aplicó el método Inductivo debido a que inicia con el estudio del fenómeno de interés en este caso, la gestión de ciudades portuarias, después se estableció información recolectada sobre el tema como conceptos básicos, leyes que lo regulan y otros aspectos necesarios para validar todo lo analizado y de esa manera determinar una conclusión generalizadora.

#### **2.4. Técnicas**

##### **Revisión de documentos**

Esta técnica de revisión fundamenta el propósito de la investigación puesto que, dentro de la misma, se desarrolló los registros de investigaciones, con el propósito de encontrar los antecedentes, modelos, competencias y sus administradores de la gobernanza portuaria del Ecuador, además, de factores relevantes como observar los modelos de los puertos similares al de Esmeraldas con su marco regulatorio y sus respectivas competencias.

## **Entrevista estructurada**

Esta técnica estuvo centrada en la precisión de las respuestas dadas las cuales proporcionaron información de una manera organizada debido a que están preparadas con anterioridad para que los entrevistados brinden la información necesaria para poder visualizar aquellas características con las que cuenta Esmeraldas y que conducen a poder encontrar puntos de encuentro para la gestión de una ciudad portuaria.

### **2.5. Instrumentos**

#### **Ficha de revisión documental**

Este instrumento permitió mantener los documentos de forma ordenada siguiendo un formato específico donde se describe los tipos de fuentes de información a utilizar tomando en cuenta el nivel de fuentes donde las primarias son revistas científicas, libros, documentos oficiales, informes técnicos y las secundarias aquellas que contienen información producto de otro análisis como enciclopedias, artículos que interpretan otros trabajos o investigación, cualquiera de esas fuentes son aptas dentro de la investigación.

#### **Cuestionario**

Así mismo se utilizó un cuestionario que básicamente contiene un conjunto de preguntas realizadas en concordancia con las categorías que son información que se necesita levantar, la misma fue dirigida a expertos en el tema de gobernanza y funcionarios que se encuentran inmersos en el área de estudio de la investigación en curso.

Se utilizó preguntas abiertas debido a que era necesario conocer la perspectiva de los expertos sobre lo que se necesita para lograr una interfaz ciudad-puerto en Esmeraldas, el cuestionario constó con una introducción que abarca las primeras preguntas, las siguientes preguntas abarca un bloque del desarrollo de contenido dividido en varios temas que describían las dimensiones y las últimas preguntas de cierre o conclusión y antes de la aplicación de la entrevista se realizó 3 validaciones para medir su confiabilidad y su consistencia interna.

Para la validación del instrumento se utilizaron tres expertos, los que evaluaron el instrumento, respecto al contenido presentado, los criterios fueron los siguientes: Claridad en la redacción, Coherencia interna, Inducción a la respuesta (sesgo), Lenguaje adecuado,

con el nivel del informante y Mide lo que pretende, Así como también, el instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario:

- Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación
- Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia
- El número de ítems es suficiente para recoger la información.
- En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir

Luego de la evaluación de los expertos el resultado fue: Aplicable por tener validez de contenido, mediante la revisión del instrumento por parte de docentes académicos que manejan temas de investigación los cuales la calificaron en base a una tabla con variables de exigencia para que se logre alcanzar la validación.

## CAPÍTULO III

### 3. RESULTADOS

#### 3.1. Factores relevantes en la gobernanza compartida y modelos establecidos en puertos similares al puerto de Esmeraldas

A continuación se detalla aquellos factores que se consideran relevantes en la gobernanza compartida iniciando con la modificación de las relaciones entre el puerto y la ciudad desarrollando el potencial de integrar beneficios mutuos, asegurándose de que la administración del puerto cuente con respaldo político de la ciudad, además, que la administración de la ciudad esté involucrada en nuevas estrategias que incluyan la ventaja de contar con un puerto, lo que lleva a una transformación del frente marítimo (Aarts et al., 2010 ).

Otro factor relevante, son los diseños arquitectónicos que consisten en la reinserción de los viejos espacios portuarios en la ciudad, donde se pretende poner en uso espacios portuarios sin borrar la memoria ni dilapidar los bienes existentes ni recursos, con el objetivo de incorporar actividades de carácter productivo, en un contexto de participación de múltiples agentes resaltando la participación del Estado, puesto que, tiene un papel significativo en el tema de normas reguladoras e inversiones directas (Fedele y Dominguez, 2015).

La planificación urbana y portuaria también representa un factor relevante puesto que el plantear una comunidad preexistente, toma en consideración aspectos medioambientales, sociales e institucionales. Dentro de esta línea, también se incluye el rol de la ciudadanía en temas de integración en cada fase del proceso, debido a que, se convierte en el reflejo del éxito del plan, el rol del gobierno porque sobre ellos recae temas de aprobación y el rol de técnicos en materia de urbanismo (Boix, 2017).

Hablando específicamente de gobernanza, se identifica dos factores críticos para su existencia, las cuales son: el contar con un puerto competitivo y el puerto como conductor de la economía urbana que permita una sinergia (Merk y Thai-Thanh, 2014). Complementando aquello, se tiene condiciones críticas adicionales como la comprensión policéntrica de los elementos en juego, es decir, lo que está en función va a variar según el tipo de actores, la solidaridad como condición necesaria para cohesión social dicha solidaridad entre actores del puerto y la ciudad, esta se convierte en una condición

necesaria para que lleve a la aceptación social de un proyecto o actividad y junto a esto la construcción de una visión a futuro (Zrari, 2020).

Otro factor relevante, dentro de la generación de una ciudad portuaria, se ve reflejada en la Agenda 2030 de la AIVP la cual cuenta con 10 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS) propuesto por la ONU, de los cuales las ciudades portuarias que han logrado crear un interfaz adaptan ciertos objetivos y ayudan al cumplimiento de los mismos, pasando a considerarse, como una puerta para alinear las prosperidad económica con las necesidades sociales, además, que dicha Agenda convoca a todos los niveles de gobierno tanto como globales, regionales y locales a ser actores para el cumplimiento de los ODS, el cumplimiento del mismo lleva a procesos de comunicación institucional generando una relación entre gobiernos que visionan en conjunto.

Barkala (2019) menciona en la firma del convenio a la suma de ciudades portuarias de la Aivp se debe centrarse en 3 ODS los cuales son: la gobernanza renovada, participación ciudadana, living lab; Identidad y cultura portuaria, el valor cultural del puerto; capital humano, educación y el contacto escuela-empresa.

**Tabla 2**

Factores relevantes encontrados

No	Factor	Descripción
1	Modificación de las relaciones entre el puerto y la ciudad	Lograr un dialogo entre los gobiernos locales para generar una interfaz
2	Diseños Arquitectónicos	Se da uso a espacios obsoletos y existe una reinserción del suelo portuario con la sociedad
3	Planificación urbana y portuaria	Los gobiernos locales y portuarios incluyan en su planificación intereses en común, generando reglamentos o dispocisiones de aplicación
4	Puerto Competitivo	La terminal portuaria atraiga más líneas navieras y sea atractivo para usarlo
5	Puerto como conductor de la economía urbana	El suelo portuario pueda servir como espacio de dinamismo económico local

6	Comprensión policéntrica	Los actores participan con una visión en conjunto de los stakeholders
7	Cumplimiento de la Agenda 2030	10 objetivos de Aivp están conectados con algunos de los 17 ODS aportando al cumplimiento de los objetivos mundiales

De la misma manera, al analizar los modelos de gobernanza portuaria en puertos de Latinoamérica que se encuentran en una situación similar al puerto de Esmeraldas se tiene que se encuentran en la fase landlord port, el cual coincide con las bases teóricas, para el caso de Argentina y Colombia se presenta un gran avance debido a que aquellos países cuentan con cierta flexibilidad entre los entes que lo regulan, permitiendo dar entrada a un modelo de community manager donde ya existe entes locales siendo participes de este nuevo camino hacia una gobernanza renovada.

**Tabla 3**

*Modelos de gobernanza portuaria en Latinoamérica*

	<b>Regulador</b>	<b>Propietario</b>	<b>Operador</b>	<b>¿existe community manager?</b>	<b>Fase</b>
<b>Argentina</b>	Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, del que depende Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables	Administración General de Puertos Sociedad del Estado	Administración General de Puertos Sociedad el Estado (derecho público) o empresa privada	Dirección Nacional de Puertos	<i>Landlord</i>
<b>Chile</b>	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones	Empresa portuaria	Empresa portuaria o empresas de derecho privado		<i>Landlord</i>
<b>Colombia</b>	Ministerio de Transporte	Instituto Nacional de Concesiones (INCO)	Sociedad portuaria regional	(derecho público, privado o mixto)	<i>Landlord</i>
<b>Ecuador</b>	Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial + Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos	Autoridad portuaria	Autoridad portuaria (derecho público) o empresa portuaria (derecho privado)		<i>Landlord</i>

Nota: Esta tabla explica funciones, roles y entidades de los modelos de gobernanza.

Fuente: Freire-Seoane, Lopez y Pais-Montes (2018 p. 529)

Así mismo, al comparar los modelos de gobernanza actuales de 7 puertos del Ecuador incluido el de Esmeraldas se puede evidenciar lo siguiente;

**Tabla 4**

*Gobernanza Portuaria Ecuador*

<b>Puerto</b>	<b>Operador</b>	<b>Gobernanza</b>
<b>Contecon</b>	CONTECON S.A.	Público,privada filial de ICTSI
<b>TPG</b>	Terminal Portuaria de Guayaquil	Puerto privado, filial de la empresa SAAM
<b>Puerto Bolivar</b>	Autoridad Portuaria Bolívar	Público privado
<b>Fertisa</b>	Terminal Portuaria de Manta (TPM)	Privado: uso público
<b>Puerto de Manta</b>	Terminal Portuaria de Manta (TPM)	Público
<b>Puerto de Esmeraldas</b>	Autoridad Portuaria de Esmeraldas	Público

Fuente: (Contecon, 2021), ( Puerto de Manta, 2021), (Puerto Bolivar, 2021)

### **3.2. Puntos de encuentro viables dentro de las condiciones legales y administrativas para la generación de una interfaz entre el puerto y la ciudad de Esmeraldas**

Conforme a los resultados obtenidos de la aplicación de la entrevista a expertos en el tema se tiene que dentro de las condiciones administrativas y legales se cuenta con un marco regulatorio que por temas de permisos, patentes y ordenanzas que constan en la normativa local no es la ideal, sin embargo, como nunca antes existe mucha normativa que beneficia a la provincia donde se cuenta con una oportunidad de poder vincular los sectores estratégicos como el Puerto hacia la ciudad, el considerar a Esmeraldas como Polo de Desarrollo.

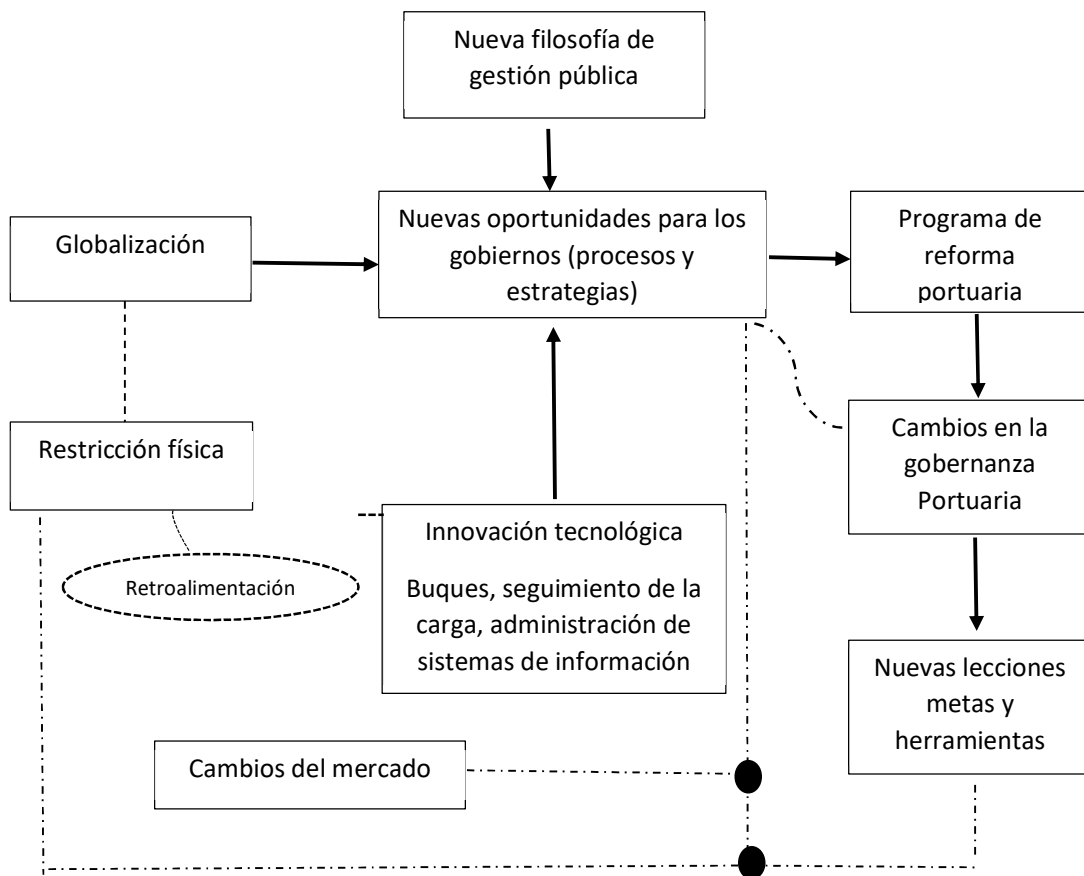
Dentro de la dimensión política, se menciona que es necesaria la voluntad política por parte del gobernador para que se priorice y luche por el desarrollo del territorio en

coordinación con los GADs y responda a esos intereses para que exista la posibilidad de una interfaz, junto a su jefe inmediato el presidente de la república de la misma forma para que se pueda primero construir un Plan de desarrollo y Ordenamiento Territorial (PD y OT) cantonal y provincial con estas visiones y una vez construido, la Gobernación pueda coordinar el cumplimiento de las tareas encaminadas por parte de las instituciones públicas asentadas en el territorio que culminen en convenios interinstitucionales, ordenanzas locales o multinivel, proyectos y actividades encaminadas en los Planes Operativos Anuales del aparataje público, teniendo a los factores políticos y económicos como parte fundamental para esta visión.

En la actualidad aquellas que regulan la actividad portuaria y la ciudad no cuentan con un modelo de gestión, para que se genere una interfaz ciudad-puertos (Alencastro, 2021).

**Gráfico 1**

*Flujo de decisiones para la Nueva Gobernanza Portuaria*



Para Brooks y Cullinane (2007) una nueva gobernanza se logra con un cambio en la orientación de las políticas públicas junto al impulso del comercio, la globalización, y el cambio tecnológico, lo que vienen hacer un conjunto de oportunidades de cambio en los procesos y las estrategias que llevan a un programa de reformas y lograr el cambio, sin embargo, Sánchez (2015) menciona que procesos como cambios en el mercado, el avance entre el comercio y la globalización y el cumplimiento de los objetivos dan lugar a nuevas metas que retroalimentan el programa de reformas hacia una nueva gobernanza.

**Tabla 5**

Tipología de la relación Ciudad-Puerto

<b>Tipo</b>	<b>Caracterización</b>
<b>Enclave Portuario</b>	El sistema portuario no interactúa con el sistema ciudad o el sistema región en el cual se encuentra emplazado y rodeado.
<b>Ciudad Puerto</b>	Dos sistemas Ciudad y Puerto que interactúan entre sí pero con bajogrado de integración o de gobernanza
<b>Ciudad Portuaria</b>	Dos sistemas Ciudad+Puerto con medio, alto y óptimo nivel de interacción e integración implicaría el análisis de una situación consumada, simbiótica (Guimerá Ravina).
<b>Ciudad Portuaria Regional</b>	Tres sistemas Ciudad+Puerto+Región con bajo, medio, alto y óptimo nivel de interacción e integración (De Marco). La región en su comprensión funcional no administrativa.

Para Zabah Zrari, (2020) es necesario identificar la relación en la que la ciudad de estudio se encuentra para que de esa manera pueda pasar de enclave portuario a una ciudad portuaria regional con las características que se muestra en el cuadro.

Basándose en la AIVP se encuentra ejemplos positivos de la gestión de ciudades portuarias como son; el Protocolo para la zona de interacción entre puerto y ciudad y diálogo con el municipio y sector privado en el puerto de Ceuta, España, el comité de Relaciones con la Comunidad, el proceso de participación ciudadana ambiental en el puerto de Quebec en Canadá, la creación de la ley N° 19.542 de Chile como una herramienta fundamental para el diálogo y la concertación entre actores territoriales, por otro lado, hace referencia específicamente al puerto Bahía Blanca de Argentina como el

ejemplo más cercano aplicable a Esmeraldas, aquel puerto tiene incorporado la Visión Portuaria 2040 y Puerto Abierto en tres etapas que consiste en que el Puerto escucha, el puerto dialoga, el puerto acuerda (Pagés, 2020).

**Tabla 6**

*Puntos de encuentro administrativos y legales factibles para la ciudad de Esmeraldas*

<b>Clasificación</b>	<b>No</b>	<b>Puntos de encuentros</b>	<b>Descripción</b>	<b>Actores</b>
<b>Administrativos</b>	1	Dialogo y coordinación en niveles; global, nacional, regional, local	Crear un espacio donde las personas puedan conversar y donde la sociedad mire al puerto de una manera más amigable	Ministerios, Municipio, autoridad portuaria, universidad, sociedad,
	2	Creación de una Visión Ciudad-Puerto	Los actores comienzan a planificar en conjunto visionando intereses en común	Municipio, autoridad portuaria y sociedad
	3	Ciudad Ambiental	Compromisos con los ODS	APE Municipio
	4	Port Center	Es la base para una relación puerto-ciudad renovada	Gobierno local, Puerto
<b>Legales</b>	5	Creación de ordenanzas para combinar usos urbanos y portuarios	Permite crear entornos innovadores como modelos de negocios en espacios obsoletos	Gobierno local APE
	6	Puerto Abierto	Busca alcanzar una sinergia con cada sector, interviniendo en la búsqueda de consensos y acuerdos en pos del desarrollo y expansión	APE Gobiernos locales, academia, sociedad
	7	Leyes como herramienta fundamental	Mediante el dialogo se genera herramientas que permitan concretar la concertación entre actores.	APE Gobiernos locales Sociedad

Fuente: (Pagés, 2020)

## CAPITULO IV

### 4. DISCUSIÓN

La investigación muestra que una nueva gobernanza portuaria es requerida, teniendo en cuenta lo mencionado por Sanchez y Pinto, (2015) donde se pone en evidencia una necesidad de una política portuaria integral y sostenible que tenga una visión más completa de la cadena logística lo que incluye tanto inversiones en expansión como en mejoras de productividad en conectividad y comunidad portuaria, siendo esta última la más como se evidencia en el Port Authority Renaissance con la función community manager que representa un modelo característico de una nueva gobernanza con la necesidad de alinear objetivos.

A partir de este modelo, que cuenta con flexibilidad es donde los puntos de encuentro para una gobernanza compartida en la gestión de ciudades portuarias se direccionan a una relación en la administración del puerto y la ciudad, con una visión de beneficios mutuos por lo que se puede hablar de crear un nexo con los stakeholders, pretendiendo lograr condiciones administrativas y legales dentro de un marco regulatorio que actualmente no es el ideal, pero se puede comenzar por la oportunidad que brinda la normativa legal según Alencastro (2021) de considerar a Esmeraldas como un polo de desarrollo vinculando sectores estratégicos lo cual puede llegar hacer el comienzo de una conexión entre múltiples stakeholders

Tomando como referencia la matriz del World Bank (2007) el puerto de Esmeraldas se identificaría como un public service port, lo que se traduce en que la administración portuaria de APE no cuenta con un modelo de gestión flexible, en las bases teóricas supone que, Latinoamérica se encuentra en la etapa de port devolution caminando hacia una nueva gobernanza portuaria, esto representa una gran oportunidad para Esmeraldas de poder proponer la generación de espacios para discutir articulaciones entre los stakeholders.

Por otro lado, la entrevista arrojó una propuesta de instaurar el modelo portuario landlord port en Esmeraldas, se puede entender que dicha propuesta se presenta debido a que estudios preliminares sobre temas de cambios de frentes marítimos ha sido posible solo con una gestión público-privada, como el caso del frente marítimo de Barcelona donde el objetivo era recuperar espacios públicos por medio de grandes proyectos de desarrollo urbano, manteniendo la administración privada. Al llevar dicha propuesta a Esmeraldas,

la atracción de inversiones no puede resultar tan favorable y tan accesible como lo es el estudio previo, así que, es necesaria la participación de los stakeholders que forman parte de esta cadena logística asumiendo nuevos roles y vínculos ,para que sea posible dicha sinergia en la coyuntura en la que se está desarrollando el puerto y la ciudad en Esmeraldas.

En cuanto a los diseños arquitectónicos, lograr una imagen ciudad puerto con la recuperación de espacios obsoletos que ayude al dinamismo económico, o en la generación de espacios de ocio que logren conectar con la sociedad, donde la gente se sienta identificada y se convierta en el área representativa para la ciudadanía esmeraldeña, un punto importante en cuanto a infraestructura portuaria y aquellos espacios que se pretendan ocupar es el estar conscientes del principal desafío analítico como muestra Fedele y Dominguez, (2015) en su estudio enfocado en saber determinar cuando el suelo portuario pasa a valer más como suelo urbano, sin dejar atrás los factores medios ambientales y sociales para una cohesión social óptima que genere aceptación de cada proceso o proyecto que se ponga en marcha.

Si bien, según investigaciones anteriores para América Latina la dimensión política representa una debilidad debido a que, se gobierna en base a intereses particulares marcados por partidos políticos lo cual dificulta mucho una articulación, para el caso de Esmeraldas es necesaria la voluntad política del gobernador según Alencastro (2021) para que se priorice y luche por el desarrollo del territorio en coordinación con los GADs y responda a esos intereses que conduzcan a la posibilidad de una interfaz ciudad-puerto en Esmeraldas, es importante el actor mencionado debido a que como gobernación tiene la atribución de ejercer en las políticas públicas de mejora de eficiencia, desarrollo e innovación.

Enfocándose en lo que menciona Zabha Zazri (2020) es clave el conocer el grado de relación que tiene el puerto y la ciudad en todos los factores relevantes antes descritos, para que de esa manera se pueda tomar como ejemplo las buenas prácticas de otros proyectos de ciudades portuarias que ha manejado la AIVP.

## CAPÍTULO V

### 5. CONCLUSIONES

La modificación de las relaciones entre el puerto y la ciudad, donde los gobiernos locales que manejan dichas instituciones concadenen un dialogo en espacios donde se visionen planes de desarrollo para la Esmeraldas, se incluya una planificación urbana y portuaria con reglamentos y ordenanzas que permitan la ejecución de proyectos necesarios que van encaminados hacia lograr una conexión entre los stakeholders cambiando el enclave portuario en una ciudad portuaria.

La comprensión policéntrica de los stakeholders es la clave de la gestión en ciudades portuarias, el tener a los múltiples actores visionando en conjunto genera un puerto competitivo, puertos con oportunidades comerciales abandonando el centralismo y convirtiendo al puerto en un conductor de la economía urbana, dichas características llevan a que se genere diseños arquitectónicos dando uso a espacios con poco aprovechamiento y de esa manera generar una reinserción del suelo portuario con la sociedad.

La relación con los objetivos de la Agenda 2030 es relevante debido a que está conectado con los ODS que aportan al cumplimiento que metas que mejorar el desarrollo abordando la agenda desde un enfoque bottom-up.

Todos aquellos son factores relevantes en una gobernanza compartida que se pretende incluir en el modelo de gobernanza portuaria de la ciudad de Esmeraldas, por lo tanto, la generación de esta interfaz ciudad-puerto puede ser posible.

Esmeraldas se presenta dentro del perfil como una ciudad portuaria en gestión, así que se pudo determinar que existen puntos de encuentro para lograr una gobernanza compartida, con el dialogo y coordinación en niveles, es decir, local, regional, nacional y global en donde participan actores como los ministerios, municipios, autoridad portuaria, la academia y la sociedad, logrando crear una visión ciudad puerto donde los actores unen sus intereses y ponen en marcha planes con intereses en común acatándose a agendas mundiales de salvaguardan el tema ambiental.

El encontrar al actual enclave portuario como un "puerto abierto" que busquen una disposición de alcanzar una sinergia con cada sector interviniendo en la búsqueda de

consensos y acuerdos en pos del desarrollo y expansión, es clave en las condiciones legales.

Por último, el apuntar hacia una nueva gobernanza en Esmeraldas basándose en la tipología de ciudad-puerto es necesario que la Autoridad Portuaria de Esmeraldas visiona como un puerto inteligente apuntando a pasar de un enclave portuario que no tiene enlaces con la ciudad, a convertirse en una ciudad portuaria con un óptimo nivel de interacción e integración de dos sistemas.

## **CAPITULO VI**

### **6. RECOMENDACIONES**

El encaminar a la ciudad de Esmeraldas en la gestión de ciudades portuarias requiere del trabajo arduo en temas de gobernanza compartida, uniendo a los actores que son parte de la cadena logística, lo que abarca que tanto la ciudad y el puerto pasen a visionar en conjunto, adaptándose a la realidad actual que presenta el puerto en cuanto a temas de eficiencia y competitividad. lo ideal sería que se comience a generar espacios para que se puedan encontrar los stakeholders y puedan desarrollar líneas de investigación para avanzar hacia una nueva gobernanza.

Dentro de la misma línea, seguir consolidando procesos de asesorías y colaboración con la red mundial de ciudades portuarias para fortalecer las investigaciones en curso y en algún punto se pueda plasmar dichas investigaciones, además que el acompañamiento de dichas organizaciones con experticia en el tema siempre será beneficioso en el desarrollo de temas relacionado a la gestión de ciudades portuarias.

Todo esto puede dar lugar a nuevos temas de estudio enfocados a analizar las características actuales que presenta el puerto de Esmeraldas y posterior proponer proyectos magnos como la creación de un port center.

## Bibliografía

- Aarts, M., Daamen, T., Huijs, M., Vries, W. de, de Vries, W., Aarts, A. M., & Rotterdam, D. (2010). Puerto y desarrollo urbano en Rotterdam: una verdadera historia de amor. *revista digital - Territorio, Urbanismo, Sostenibilidad, Paisaje, Diseño urbano*.
- Álvarez, D. A. P. (2019). Gobernanza: *Gobernanza multidimensional*, 11-34. <https://doi.org/10.2307/j.ctvckq9gz.4>
- Análisis Teórico Y Práctico Del Concepto*. (2017). 2016-2017.
- Baird, A. J. (2000). Port Privatisation: Objectives, Extent, Process, and the UK Experience. *International journal of maritime economics*, 2(3), 177-194. <https://doi.org/10.1057/ijme.2000.16>
- Baltazar, R., & Brooks, M. R. (2001). The governance of port devolution: A tale of two countries. *World conference on transport research*, 22-27.
- Clemente, M. F. (s. f.). *Repensar la línea de costa*.
- Freire-Seoane, M. J., López Bermúdez, B., & Pais-Montes, C. (2018). Gobernanza portuaria clásica y la nueva tendencia en los países de Latinoamérica. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 51(153), 517-550.
- Hoffmann, J. (1999). *Las privatizaciones portuarias en América Latina en los '90: determinantes y resultados; documento de trabajo para el Tercer Programa Internacional Privatización y Regulación de Servicios de Transporte del Banco Mundial, Las Palmas, Gran Canarias, España*, .
- Laxe, F. G. (2008). Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. *Boletín Económico de ICE, Información Comercial Española*, 2931, 47-64.
- López, B. (2018). *Eficiencia Portuaria Y Modelos De Gobernanza*. 292.
- Notteboom\*, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313.
- Roca, D., & Luis, J. (2015). Puerto y ciudad. *Revista Transporte y Territorio*, 0(12), 1-15-15. <https://doi.org/10.34096/rtt.i12.1218>
- Rodal, A., & Mulder, N. (1993). Partnerships, devolution and power-sharing: issues and implications for management. *Optimum*, 24, 27.
- Sanchez, R. J., & Pinto, F. (2015). El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado. *Boletín FAL, Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe*, 337(1).
- aiVP. (2021). aiVP. Obtenido de <https://www.aivp.org/es/>
- Ley General de Puertos. (2020). Obtenido de <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu160399.pdf>
- Constitución de la República del Ecuador (2008), Recuperado de <https://www.ambiente.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador.pdf>

Zrari, Z. (2020). La ciudad y el puerto que queremos: Construyendo Gobernanza en Esmeraldas [Webinar]. Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas. <https://www.facebook.com/PuceseOficial/videos/891238878348660>

Merk O, Dng T (2013). The Effectiveness of Port-City Policies: A comparative approach. OECD Regional Development Working Papers. (25)

Pagés, J. (2020). La ciudad y el puerto que queremos: Construyendo Gobernanza en Esmeraldas [Webinar]. Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas. <https://www.facebook.com/PuceseOficial/videos/891238878348660>

## ANEXOS

Validación de instrumentos. - Mgt. Isabel Chila

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>1</b>	X		X			X	X		X		
<b>1.1</b>	X		X			X	X		X		
<b>1.2</b>	X		X			X	X		X		
<b>2</b>	X		X			X	X		X		
<b>3</b>	X		X			X	X		X		
<b>3.1</b>	X		X			X	X		X		
<b>4</b>	X		X			X	X		X		
<b>5</b>	X		X			X	X		X		
<b>6</b>	X		X			X	X		X		
<b>7</b>	X		X			X	X		X		
<b>8</b>	X		X			X	X		X		
<b>ASPECTOS GENERALES</b>									<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia									X		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									X		
<b>VALIDEZ</b>											
<b>APLICABLE:</b>						X	<b>NO APLICABLE:</b>				
<b>APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:</b>											
Validado por:			María Isabel Chila								
C.I.:			0803556513								
Firma:			María Isabel Chila								
Fecha:			30/06/2021								

Validación de instrumentos. – Mgt. Andrea Dueñas

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	X		X			X	X		X		
1.1	X		X			X	X		X		
1.2	X		X			X	X		X		
2	X		X			X	X		X		
3	X		X			X	X		X		
3.1	X		X			X	X		X		
C	X		X			X	X		X		Corregir lo señalado
5		X	X			X	X		X		Corregir lo señalado
6	X		X			X	X		X		
7	X		X			X	X		X		
8	X		X			X	X		X		
<b>ASPECTOS GENERALES</b>									<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia									X		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									X		
<b>VALIDEZ</b>											
<b>APLICABLE:</b>						<b>NO APLICABLE:</b>					
<b>APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:</b>						X					
Validado por:			Andrea Dueñas M-								
C.I:			0803558253								
Firma:											
Fecha:			17/06/2021								

Formato de validación

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1											
1.1											
1.2											
2											
3											
3.1											
4											
5											
6											
7											
8											
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario											
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación											
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia											
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir											
VALIDEZ											
APLICABLE:						NO APLICABLE:					
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:											
Validado por:											
C.I.:											
Firma:											
Fecha:											

## Reporte de coincidencias

### PUNTOS DE ENCUENTRO PARA LA GOBERNANZA COMPARTIDA EN LA GESTIÓN DE CIUDADES PORTUARIAS

#### INFORME DE ORIGINALIDAD

5%

INDICE DE SIMILITUD

5%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

1%

TRABAJOS DEL  
ESTUDIANTE

#### FUENTES PRIMARIAS

1

[cdn.www.gob.pe](http://cdn.www.gob.pe)

Fuente de Internet

3%

2

[www.redalyc.org](http://www.redalyc.org)

Fuente de Internet

1%

3

Submitted to Universidad de Cádiz

Trabajo del estudiante

1%