



**Autoridad Portuaria  
de Puerto Bolívar**

**PLAN ESTRATÉGICO  
DE DESARROLLO INSTITUCIONAL  
2009 - 2025**



*Ey. José María Cordero*  
Enero 7/2010.



DIRECTIVOS	JEFES DE DEPARTAMENTOS Y UNIDADES DE APPB
<p>Ing. Agr. Montgomery Sánchez Reyes <b>PRESIDENTE DEL DIRECTORIO</b></p>	<p>Ing. Abdón Calderón Bello <b>JEFE DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO</b></p>
<p>CPFG-EM Julio Cabrera Ron <b>VICEPRESIDENTE DEL DIRECTORIO</b></p>	<p>Ing. Manuel Pineda Zhigüe <b>JEFE DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA</b></p> <p>Ing. Yovanny Feijóo Gallardo <b>JEFE DEPARTAMENTO FINANCIERO</b></p>
<p>Ing. José Zambrano Matamoros <b>GERENTE GENERAL ( E )</b></p>	<p>Ing. Alex Salinas Betancourt <b>JEFE DEPARTAMENTO OPERACIONES</b></p>
<p><b>DIRECTORES</b></p>	<p>Cap. Santiago Saa Mantilla <b>JEFE DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN</b></p>
<p>Ing. Alexander Mariño Castillo, <b>DELEGADO MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS</b></p>	<p>Dr. Vicente Guzmán Barbotó <b>ASESOR JURÍDICO</b></p>
<p>Lic. Patricia Henríquez de Ugarte <b>DELEGADA DEL ALCALDE DE MACHALA</b></p>	<p>Ing. Kléber López Pezo <b>JEFE UNIDAD DE CONTROL DE GESTIÓN (E)</b></p>
<p>Lic. Manuel Aguirre Piedra <b>DELEGADO ASOCIACIÓN MUNICIPALIDADES DE EL ORO</b></p>	<p>Ing. Homero Castro Castro <b>JEFE UNIDAD DE ATENCIÓN AL USUARIO</b></p>
<p>Ing. Xavier San Martín Cuenca <b>REPRESENTANTE ASOCIACIÓN DE BANANEROS ORENSES</b></p>	<p>Ing. Manuel Arias Román <b>JEFE UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA</b></p>
<p>Ing. Com. Luis Alfonso Montaña Soto <b>DELEGADO MINISTERIO RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO E INTEGRACIÓN</b></p>	<p>Ing. Mario Rivas Franco <b>JEFE UNIDAD DE MODERNIZACIÓN</b></p> <p>Ing. Alejandro Madrid Ortega <b>JEFE UNIDAD INGENIERÍA DE PROCESOS</b></p>

<b>EQUIPO TÉCNICO</b>	<b>ÁREAS</b>
Ing. Luis Campuzano Castro, Mg.Sc.	<b>INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y AMBIENTAL</b>
Econ. Martha Hidalgo Pizarro, MPP	<b>DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO</b>
Ing. Holger León González, Mg. Sc.	<b>SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD</b>
Econ. Lourdes Luna Zhigüe	<b>MERCADO Y GESTIÓN</b>
Soc. Haydée Martínez Moreno, Mg.Sc.	<b>SOCIAL Y DEMOGRÁFICA</b>

#### **ASISTENTES**

Ing. Marcia Jaramillo Paredes

Lic. Lizbeth Bravo Aguirre

Econ. Martha Aguirre Benalcázar, MBA **CONSULTORA**



# REFORMULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR 2009 – 2025

## ESTRUCTURA DEL CONTENIDO

- I. INTRODUCCIÓN
- II. METODOLOGÍA
- III. MARCO CONCEPTUAL DE DESARROLLO
  - DESARROLLO TERRITORIAL
  - TERRITRIO PORTUARIO

## ANÁLISIS DEL ENTORNO

### 1. MEDIO EXTERNO

#### 1.1 MACROENTORNO

#### 1.1.1 DIAGNÓSTICO ECONÓMICO PRODUCTIVO, SOCIAL, DEMOGRÁFICO, AMBIENTAL Y DE INFRAESTRUCTURA DEL HINTERLAND GEOGRÁFICO Y COMERCIAL DE PUERTO BOLÍVAR.

#### 1.1.1.1 DIAGNÓSTICO ECONÓMICO PRODUCTIVO DEL HINTERLAND GEOGRÁFICO Y COMERCIAL DE PUERTO BOLIVAR

##### 1.1.1.1.1 Variables económicas

- Producción Bruta
- Valor Agregado
- Consumo Intermedio
- Valor Agregado Bruto/Producción Bruta

##### 1.1.1.1.2 Representatividad del Hinterland Geográfico y Comercial a nivel nacional

- Indicadores de coyuntura del mercado laboral
- Balanza Comercial: Exportaciones e Importaciones

##### 1.1.1.1.3 Instituciones de apoyo.

##### 1.1.1.1.3. Caracterización económico productiva del hinterland comercial de Puerto Bolívar

- Provincia del Azuay
- Provincia de Cañar
- Provincia de El Oro
- Provincia de Loja
- Provincia de Zamora Chinchipe
- Morona Santiago
- Norte de Perú: Región Tumbes



- 1.1.1.1.4. Proyección de carga de importación y de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, tm. 2010-2025
- 1.1.1.1.5. Proyección de carga de exportación de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, tm. 2010-2025

#### 1.1.1.2. ÁMBITO DEMOGRÁFICO Y ESTRUCTURA SOCIAL DEL TERRITORIO

##### 1.1.1.2.1. Generalidades de la región

##### 1.1.1.2.2. La población económicamente activa (PEA), del hinterland geográfico comercial

##### 1.1.1.2.3. *Plataforma ecológica de la Región*

##### 1.1.1.2.4. Indicadores básicos de la Región

- Vivienda
- Escolaridad y niños que trabajan y no estudian por provincias.-
- Composición demográfica por cantones y parroquias.-
- Población de la Región por áreas, según el censo del 2001 y una proyección al 2010.-
- Densidad y necesidades básicas insatisfechas
- Migración por provincias, calculada al 2008

##### 1.1.1.2.5. Provincia de El Oro. Indicadores sociales y demográficos más importantes

- La Población Económicamente Activa de la provincia de El Oro
- PEA por sectores de la Economía
- Relaciones de observancia laboral

## 1.2 MICROENTORNO

### 1.2.1 Demandantes

### 1.2.2 Exportadoras Importadoras

### 1.2.4. Otras empresas

### 1.2.5. Proveedores

- Operadores portuarios de buques
- Operadores de carga
- Empresas de servicios complementarios
- Agencias navieras

### 1.2.6. Competidores

#### 1.2.6.1. Competencia de puertos estatales y privados del Ecuador.

##### 1.2.6.1.1 Puerto de Guayaquil

- Análisis del movimiento de la carga.

##### 1.2.6.1.2 Puerto de Manta

- Longitud de muelles y profundidad con marea baja

**1.2.6.1.3 Puerto de Esmeraldas**  
- Descripción del recinto portuario

**1.2.6.1.4 Puertos privados del Ecuador**

**1.2.6.1.5 Puerto de Paita**

**1.2.7. Normativa específica del sector portuario**

**1.1.1.3 DIAGNÓSTICO LA CARTOGRAFÍA, INFRAESTRUCTURA Y AMBIENTAL DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR**

**1.1.1.3.1 ANÁLISIS DE LA CARTOGRAFÍA**

**1.1.1.3.1.1 Análisis de la vinculación con factores de desarrollo provincial y regional**

- Ubicación geográfica de Puerto Bolívar
  - ❖ Ubicación en el contexto mundial
  - ❖ Ubicación en el contexto nacional
  - ❖ Ubicación en el contexto regional
  - ❖ Ubicación en el contexto de la cuenca del Amazonas.

**1.1.1.3.2 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE PUERTO BOLÍVAR, LA PROVINCIA Y LA REGIÓN EN EL ÁMBITO DE INFRAESTRUCTURA**

**1.1.1.3.2.1 Infraestructura portuaria de Puerto Bolívar**

**1.1.1.3.3 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE PUERTO BOLÍVAR, LA PROVINCIA Y LA REGIÓN EN EL ÁMBITO AMBIENTAL.**

**2. MEDIO INTERNO**

**2.1. MICROENTORNO**

**2.1.1 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR**

**2.1.1.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO**

- 2.1.1.1.1 Reseña histórica**
- 2.1.1.1.2 Descripción de la zona portuaria**
- 2.1.1.1.3 Espacio acuático**
- 2.1.1.1.4 Espacio terrestre**
- 2.1.1.1.5 Posibles áreas de expansión**

**2.1.1.2 ANÁLISIS DE LA ORGANIZACIÓN INTERNA DE AUTORIDAD PORTUARIA**

- Estructura organizacional

**2.1.1.2.1 Caracterización del talento humano**

**2.1.1.3 CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA PORTUARIA**

**2.1.1.3.1 Servicios: buques, cargas, servicios complementarios, y agencias navieras.**



#### **2.1.1.3.2 Fortalezas del puerto.**

#### **2.1.1.4 DESEMPEÑO PORTUARIO EN SERIES HISTÓRICAS DE DATOS ESTADÍSTICOS DEL PERÍODO 2000 HASTA EL PRIMER TRIMESTRE DEL 2009.**

- Carga de exportación movilizada y por tipología.
- Carga de importación movilizada y por tipología.
- Número de naves según Toneladas de Peso Muerto.

#### **2.1.1.5 VENTAJAS COMPARATIVAS DE LA UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES CON RELACIÓN AL PUERTO DE GUAYAQUIL.**

#### **2.1.1.6 ZONA DE INFLUENCIA HINTERLAND**

### **3. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA**

#### **3.1. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

- ✳ VISIÓN
- ✳ MISIÓN
- ✳ VALORES

#### **3.1.1. ANÁLISIS ESTRATÉGICO POR ÁMBITOS**

##### **3.1.1.1. DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO**

- Identificación y análisis de problemas
- Matriz de factores positivos y negativos
- Matriz FODA
- Matriz aliados y oponentes
- Matriz de evaluación
- Matriz nudos críticos, causas y efectos

##### **3.1.1.2. SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD**

- Identificación y análisis de problemas
- Matriz de factores positivos y negativos
- Matriz FODA
- Matriz aliados y oponentes
- Matriz de evaluación
- Matriz nudos críticos, causas y efectos

##### **3.1.1.3. MERCADO Y GESTIÓN**

- Matriz de factores positivos y negativos
- Matriz FODA
- Matriz de aliados y oponentes
- Matriz de evaluación
- Matriz de análisis de nudos críticos

**3.1.1.4. INFRAESTRUCTURA, LOGISTICA Y AMBIENTAL**

- Identificación y análisis de problemas
- Matriz de factores positivos y negativos
- Matriz FODA
- Matriz aliados y oponentes
- Matriz de evaluación
- Matriz nudos críticos, causas y efectos

**3.1.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**

**3.1.3. ESTRATEGIA GENERAL DE DESARROLLO**

**3.1.3.1. ÁMBITOS DE DESARROLLO DE APPB**

- Desarrollo económico productivo
- Servicios Portuarios y seguridad
- Infraestructura, logística y ambiental.
- Mercadeo y gestión

**3.1.3.2. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO.**

**3.1.3.2.1. Estrategias de desarrollo por ámbitos**

**3.1.3.2.2. Programas y proyectos por ámbitos de desarrollo**

**3.1.3.2.3. Metas**

**3.1.3.2.4. Programación estratégica**

**3.1.3.2.5. Matrices de priorización de proyectos**

**3.1.3.2.6. Indicadores de riesgo para la ejecución del plan**

**3.1.3.2.7. Propuesta para seguimiento y evaluación del plan estratégico y maestro de  
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2009-2025**



# Introducción

*El fenómeno de la globalización, entendida como la liberalización de los mercados y concomitantemente de la potencialización de los recursos económicos de los territorios, ha impulsado la búsqueda de estrategias relacionadas con la inversión extranjera de empresas multinacionales, que son unidades productivas que han dado el dinamismo en la economía mundial, específicamente en lo referente a la movilización de bienes y servicios que han significado las dos terceras partes de las exportaciones globales.*

*El crecimiento y la expansión que ha venido ocurriendo en los puertos, obedece fundamentalmente a los cambios estructurales del comercio internacional y a la evolución del transporte marítimo, factores que se han constituido en un marco referencial del que definitivamente dependen las reformas portuarias en América Latina y el Caribe que finalmente son determinantes de su desarrollo a futuro.*

*A pesar de que nos encontramos ante la mayor crisis financiera internacional desde la Gran Depresión, que estalló en agosto de 2007, transformada en una crisis financiera sistémica, cuyo epicentro ya no está sólo en EEUU, sino que se ha desplazado a Europa y Japón y está teniendo un fuerte impacto en el crecimiento de las economías emergentes; el comercio exterior se mantiene con una extraordinaria fuerza e importancia en la estrategia de desarrollo de las economías de América Latina y el Caribe. Su expansión y crecimiento es motor y generador de su crecimiento económico. La perspectiva es que ello continúe así, y mejor aún, que su estructura exportadora se oriente a productos de manufacturas con un componente de mayor valor agregado. Teniendo en cuenta que cerca del 90 por ciento del comercio de la región se canaliza por vía marítima, el desarrollo de los puertos es, por lo tanto, de significativa relevancia.*

*A pesar de las condiciones cambiantes y adversas en la producción y el comercio mundial señalados anteriormente, el transporte del comercio marítimo ha mantenido su comportamiento. El uso de contenedores viene creciendo, por ello se observa la construcción de buques de grandes capacidades, por el incremento del comercio de los productos manufacturados y de mayor valor agregado; de la tendencia hacia la globalización por las empresas multinacionales de manufacturas; y del crecimiento de las "mega" embarcaciones y el consecuente aumento del tráfico de los alimentadores (feeders) y transbordadores.*

**P**or otro lado hay que destacar el desarrollo turístico que ha ido evolucionando favorablemente a nivel mundial, evidenciándose el crecimiento de la industria naviera de cruceros que ha recibido inversiones masivas en años recientes, resultando como consecuencia una gran competencia por atraer a estas naves de pasajeros, viéndose frente al reto de contar con la infraestructura portuaria apropiada y, adicionalmente, de las facilidades de servicios complementarios que los pasajeros requieren como taxi, ómnibus, guías, centros comerciales. Sin duda es un mercado creciente en todo sentido, pero muy competitivo y de capital intensivo.

**C**on estos antecedentes, Puerto Bolívar, considerado el segundo puerto a nivel nacional no puede estar ausente de estos gigantescos cambios que como parte del sistema portuario, por su hinterland geográfico y su mercado de exportación que posee, requiere urgentemente acelerar los procesos de reformas portuarias orientados a lograr una mayor eficiencia y competitividad, inmerso en un modelo de desarrollo territorial incluyente que apoya sin lugar a dudas el gobierno actual, ya que el comercio internacional no espera, ni el crecimiento y el desarrollo del país pueden postergarse por indefiniciones de esa política. La postergación de esta reforma solo ha de derivar mayores costos sociales en el mediano plazo.

**E**n respuesta a esta realidad y considerando que Puerto Bolívar es una gran alternativa marítima del Ecuador al mundo, el nuevo Directorio de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar dispuso la elaboración de un Plan Urgente y la reelaboración de los planes Estratégico y Maestro de la institución que están en vigencia desde el año 2000 y 2001, respectivamente. Es así que se elabora el PLAN EMERGENTE PARA EL DESARROLLO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR AGOSTO 2008-2010, con la participación de sus propios funcionarios portuarios y representantes de instituciones como la Secretaría de Planificación del Desarrollo (SENPLADES), Gobierno Provincial Autónomo de El Oro, Universidad Técnica de Machala y el Ilustre Municipio de Machala, obteniendo como resultado un documento que contempla un conjunto de proyectos prioritarios que en su mayoría han sido ejecutados y otros que se encuentran en proceso de elaboración.

**E**l presente documento que corresponde a la Reformulación del Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2009-2025, contiene el diagnóstico situacional de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y de su hinterland geográfico en los ámbitos económico productivo, social, demográfico, de infraestructura, logística y ambiental, así como también el direccionamiento estratégico para el desarrollo portuario, estableciéndose finalmente el conjunto de objetivos estratégicos, políticas, programas y proyectos. Es importante señalar que este proceso de planificación fue totalmente participativo, por lo que vale destacar la aportación de involucrados en esta actividad, que sin lugar a dudas aportaron con sus opiniones, lo que fue muy útil al momento de definir las estrategias y demás elementos que permitirán operativizar lo planificado.



## METODOLOGÍA

La metodología utilizada para la elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2009 - 2025, fue la Planificación Estratégica, instrumento que se caracteriza principalmente por ser participativo y que permite conocer la realidad, es decir hacer un diagnóstico situacional y adoptar decisiones pronosticando racionalmente las acciones a realizar, definiendo los objetivos que se pretenden lograr para generar el desarrollo institucional, en función de la disponibilidad de los recursos.

Para dar inicio al proceso de reformulación del plan, se conforma el equipo técnico para coordinar el cumplimiento de un cronograma establecido de acuerdo a los términos de referencia propuestos. En este sentido, se realizó una visita in situ, para observar las instalaciones de Autoridad Portuaria y conocer las actividades que constituyen el quehacer institucional.



Seguidamente se procede a hacer un diagnóstico en lo económico productivo, social, demográfico, ambiental y de infraestructura de la región sur del Ecuador y norte del Perú, la provincia y Puerto Bolívar.



Con la finalidad de organizar el proceso de la planificación y que sea de carácter participativo se programan tres talleres denominados: El primero Diagnóstico Situacional, el segundo Direccionamiento Estratégico y el tercero de Socialización de la Propuesta, a los que fueron invitados directivos de SENPLADES, de la Universidad Técnica de Machala, Gobiernos Provinciales, Alcaldes de los diferentes Municipios, del Plan Binacional, representantes de los sectores productivos del hinterland geográfico de Puerto Bolívar (Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Loja, Azuay, Cañar, El Oro y Norte del Perú), Importadores y Exportadores, de Agencias Navieras, de Operadoras Portuarias de Buques, de Servicios Complementarios, entre otras dignidades. Para cuyo efecto se establecieron cuatro mesas de trabajo de la siguiente manera:

- Mesa 1:** Validación de Visión y Misión.
- Mesa 2:** Infraestructura, logística y ambiental
- Mesa 3:** Servicios portuarios y seguridad
- Mesa 4:** Desarrollo económico productivo
- Mesa 5:** Mercadeo y gestión



### ASISTENCIA A LOS TALLERES





**Mesa 1: Validación de Visión y Misión.****Mesa 2: Infraestructura, logística y ambiental**

**Mesa 3: Servicios portuarios y seguridad****Mesa 4: Desarrollo económico productivo**



### Mesa 5: Mercadeo y gestión



En el primer taller de Diagnóstico Situacional, al interior de cada una de las mesas (a excepción de la Mesa No. 1) se identificaron aspectos positivos y negativos tanto internos como externos a la entidad, para luego establecer la matriz FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas), ubicar los Nudos Críticos con sus causas y efectos, lo que permitió posteriormente en el segundo taller, delinear las estrategias de desarrollo institucional. La Mesa No.1 como su nombre lo indica, estuvo encargada de validar la Visión y Misión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, tomando el referente establecido en el Plan Emergente 2008 - 2010 así como también de determinar los Valores que regirán el comportamiento de sus colaboradores en pos del cumplimiento de su objetivo supremo o razón de ser, al servicio de las exigencias del mercado.

En el segundo taller de Direccionamiento Estratégico, habiendo obtenido los insumos antes indicados (FODA) se trazaron **Estrategias de Crecimiento** combinando los factores positivos tanto internos como externos (Fortalezas y Oportunidades) que posee nuestro Puerto Bolívar y que se constituyen en el potencial para su desarrollo. **Las de Preservación** que se construyen armonizando las Debilidades (tratando de vencerlas) con las Oportunidades (para aprovecharlas) existentes en el entorno. **Las Estrategias de Confrontación** que consideran la utilización de las Fortalezas para evitar las Amenazas y finalmente las **Estrategias de Cambio** que considera Debilidades y Amenazas, y se constituyen en las decisivas para que la organización se reivindique o caso contrario corra el riesgo de desaparecer.



Así mismo, se fueron delineando los Objetivos Estratégicos, las Políticas, Programas y Proyectos, que son los elementos que permitirán direccionar el Plan Estratégico Institucional. En cuanto a la priorización de los proyectos, se realizó un análisis de viabilidad para su ejecución, considerando elementos que determinan la posibilidad real de cristalizarlos.

Finalmente, en el Tercer Taller denominado Socialización de la Propuesta, se expuso, por parte del equipo técnico, la síntesis de los contenidos del Plan Estratégico, con la finalidad de realizar los ajustes pertinentes con la participación de los involucrados en el desarrollo de Puerto Bolívar.

A partir de la socialización de la propuesta, se realizaron tres reuniones con los directivos de APPB y una con el Directorio para afinar el trabajo, sobre todo en lo referente a la priorización de proyectos de obras de infraestructura.





## MARCO CONCEPTUAL DE DESARROLLO

### Desarrollo Territorial

Desarrollo territorial es el conjunto de aspectos económicos, sociales, culturales y ambientales que promueven un territorio (región, centro urbano, provincia, municipio, etc.) mediante el dinamismo económico y la mejora de la calidad de vida de la población.[1]

En el marco del enfoque del desarrollo territorial, un territorio es un espacio geográfico que se caracteriza por poseer: una base de recursos naturales específica; - una identidad (entendida como historia y cultura locales) particular; - relaciones sociales, instituciones y formas de organización propias, conformando un tejido social institucional, característico de ese lugar; y determinadas formas de producción, intercambio y distribución de los ingresos.

Todas estas características imprimen al territorio una identidad, como una huella digital, que lo hace único, poniendo de relieve que el territorio no es un mero soporte geográfico de recursos y actividades económicas sino una construcción social producto de las interrelaciones y decisiones de los actores locales, en torno a un proyecto de desarrollo concertado entre todos ellos.

En tal razón desarrollo territorial viene a ser un proceso histórico construido por los actores, que procura fortalecer las capacidades locales y aprovechar los recursos propios y externos para consolidar el entramado socioinstitucional y el sistema económico-productivo local, con el propósito de mejorar la calidad de vida de esa comunidad.

El enfoque considera al territorio como un todo interrelacionado e incluye los siguientes ejes:

Participación social

Multidimensionalidad

Multisectorialidad

La visión de una economía de territorio

Búsqueda de mayores concertaciones a nivel institucional



En este sentido, el desarrollo territorial conduce a la transformación y dinamización de un espacio en pos del desarrollo local, mediante el fortalecimiento de los aspectos más significativos de la localidad que se espera cambiar.

Por todo lo dicho, es fundamental el acercamiento de todos los involucrados con todas sus potencialidades, en cualquiera de los ámbitos, (económico productivo, social, ambiental, político, tecnológico y educativo-cultural) para que coadyuven al fortalecimiento de su región.

Entonces, las instituciones, organizaciones, empresas y demás gremios de los sectores público, privado, mixto y comunitario para que trabajen en forma mancomunada en la identificación de respuestas a sus problemas.

### TERRITORIO PORTUARIO

La concepción de puerto está identificada bajo la percepción de nodos dinámicos, los cuales tienen una importante complementariedad territorial, entendiéndose a la misma como un complejo técnico del entorno por el hecho de asentarse en un territorio, siendo por consiguiente sinónimo de sustentación y habitabilidad de desarrollo. En este marco, ciudad portuaria, es un puerto con particularidades técnicas, es decir una instalación; así como también la ciudad complementaria.

Las situaciones que promueven a buscar la excelencia de un puerto tienen relación directa con el movimiento acelerado de las economías de otros países, los cuales influyen de forma directa en la presión creciente de las ciudades, el tráfico marítimo internacional y usuarios del Puerto, las evoluciones han conducido a que Puerto Bolívar sea posicionado como tal y su crecimiento parezca innegable.

Un puerto tiene incidencia directa en una ciudad, y para llevar su actividad necesariamente debe de ocuparla, pero también las ciudades necesitan del puerto por constituirse en importante generador de significativos ingresos para las actividades económicas y comerciales. Hay que reconocer que en un escenario posible la imagen de Puerto Bolívar ciudad crea prestigio internacional tanto para sí como para la ciudad que los recibe.

En este sentido, en la provincia de El Oro, Puerto Bolívar debe fomentar la concepción de ciudad puerto, debido al crecimiento y desarrollo que éste ha mantenido en su actividad, siendo un vínculo sólido para los asentamientos humanos ubicados en las proximidades del puerto y por ende que de alguna forma tienen relación con la oferta y demanda de trabajo de manera recíproca.

La actividad que se visualiza con un crecimiento arrollador es la industria sin chimenea, como algunos denominan al sector turístico, a través de obras como la construcción del muelle de cabotaje, el jardín comedor, el malecón, atractivos naturales, el desarrollo de muelles para el sector pesquero, fuente de ingreso para un numeroso sector de la población; como también la implementación de centros de recreación cultural, para atender las exigencias de la demanda de la comunidad; lo que ha generado una creciente presión de la sociedad para captar y potenciar estos tráficos y adecuar las instalaciones portuarias.

Es urgente la articulación de organismos públicos, privados y demás, comprometidos con el desarrollo sustentable y sostenible de esta ciudad puerto, para crear sinergia con miras al desarrollo territorial, desde acciones participativas entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Municipio, sectores productivos y comunidad en general, para la toma de decisiones sobre la función y las actuaciones a llevar a cabo en estos valiosos espacios del frente marítimo, con visión a posicionar a Puerto Bolívar a nivel nacional e internacional.

## **ANÁLISIS DEL ENTORNO**

### **1. MEDIO EXTERNO**

#### **1.1. MACROENTORNO**

##### **1.1.1. DIAGNÓSTICO ECONÓMICO PRODUCTIVO, SOCIAL, DEMOGRÁFICO, AMBIENTAL Y DE INFRAESTRUCTURA DEL HINTERLAND GEOGRÁFICO Y COMERCIAL DE PUERTO BOLÍVAR**





## DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO DEL HINTERLAND GEOGRÁFICO Y COMERCIAL DE PUERTO BOLÍVAR

### 1.1.1.1. DIAGNÓSTICO ECONÓMICO PRODUCTIVO DEL HINTERLAND GEOGRÁFICO Y COMERCIAL DE PUERTO BOLIVAR

#### 1.1.1.1.1. VARIABLES ECONÓMICAS

##### ▪ Producción Bruta

Las provincias de Azuay y El Oro generan aproximadamente tres cuartas partes de la producción total del área de influencia comprendida adicionalmente por las provincias de Cañar, Loja y Zamora Chinchipe. En Azuay se destaca principalmente la industria manufacturera con una producción real en el 2006 de 458 millones de dólares. En tanto que en El Oro el sector agropecuario es predominante con 514 millones de dólares en producción.

Igual que en su provincia vecina, en Cañar, se destaca principalmente la industria manufacturera pero el total producido tan sólo asciende a 104 millones de dólares. En Loja el sector más dinámico es la Construcción con 175 millones en el año 2006, resultado básico de la modernización que ha tenido la ciudad y de las inversiones que han realizado quienes reciben remesas del exterior. Finalmente, la provincia de Zamora Chinchipe tiene en el Comercio al por mayor y al por menor su principal actividad productiva y su aporte a la economía nacional fue de 37 millones de dólares.

**Cuadro 1**  
**Producción Bruta del Hinterland Geográfico y Comercial**  
**(En miles de dólares de 2000)**

PROVINCIA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AZUAY	1.789.228	1.885.190	1.926.330	1.944.412	2.034.174	2.104.432	2.178.579	2.255.338
CAÑAR	388.572	391.987	401.746	416.822	436.206	460.921	478.085	495.888
EL ORO	978.854	1.034.542	1.081.999	1.151.092	1.302.002	1.422.990	1.552.121	1.692.970
LOJA	568.229	573.293	591.402	604.191	664.316	666.793	689.925	713.859
MORONA SANTIAGO	127.733	141.842	144.332	150.970	161.253	175.371	188.452	202.509
ZAMORA CHINCHIPE	118.773	120.158	121.919	127.622	130.439	140.540	145.691	151.031
ÁREA INFLUENCIA	3.971.388	4.147.012	4.267.729	4.395.110	4.728.390	4.971.047	5.232.853	5.511.596
<b>NACIONAL</b>	<b>29.612.112</b>	<b>30.834.024</b>	<b>31.975.474</b>	<b>34.082.036</b>	<b>36.279.721</b>	<b>38.140.657</b>	<b>40.337.625</b>	<b>42.661.142</b>

\*Proyecciones con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

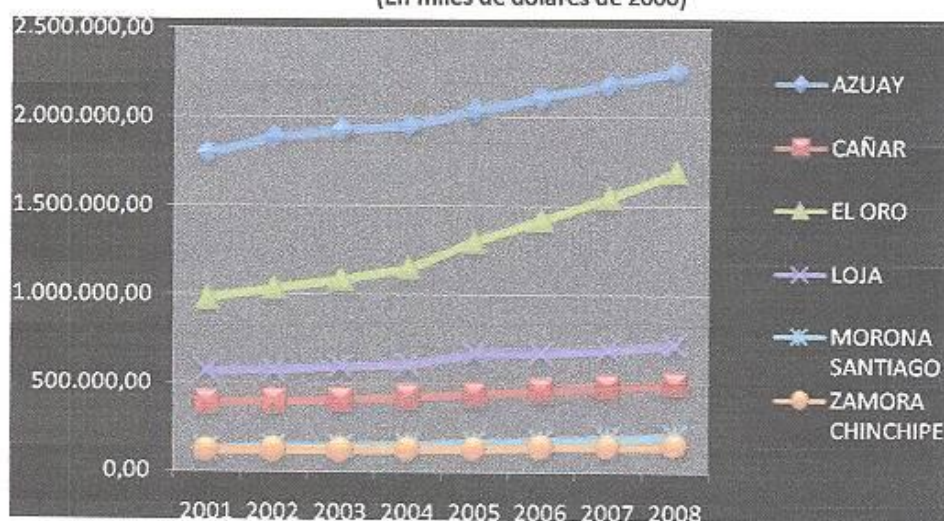


A pesar que la producción bruta del Azuay ha crecido en un 26,05% en el período 2001-2008, su importancia en relación a la zona se ha disminuido alrededor de cuatro por ciento al haber pasado de un 45,05% en el 2001 al 42,69% en el 2008. El Oro se muestra como la provincia con mayor crecimiento en este período (72,95%) y su importancia relativa en el área de influencia ha aumentado en 7,40%.

Morona Santiago presenta un crecimiento destacable de 58,54% convirtiéndose en la segunda provincia más dinámica del área de influencia; sin embargo su importancia relativa apenas alcanza el 3,83%.

Loja, Cañar y Zamora Chinchipe muestran un crecimiento en el período comprendido entre el 2001 y el 2008 alrededor del 26% no obstante la sultana de Los Andes refleja mayor representatividad en cuanto a Producción Bruta (13,51%), la producción de Cañar representa el 9,39% de lo producido en el hinterland nacional; por su parte Zamora Chinchipe es la zona menos representativa con un monto que comprende el 2,86% de esta área.

**Gráfico 1**  
Producción Bruta del Hinterland Geográfico y Comercial  
(En miles de dólares de 2000)



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Maestro y Estratégico de APPB



▪ **Valor Agregado**

**Cuadro 2**  
**Valor Agregado Bruto del Hinterland Geográfico y Comercial**  
**(En miles de dólares de 2000)**

PROVINCIA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AZUAY	862.261	900.868	924.665	929.762	971.572	1.009.235	1.043.641	1.079.219
CAÑAR	226.473	227.573	232.815	238.526	247.789	262.515	270.870	279.492
EL ORO	552.249	572.445	593.401	624.454	681.170	737.029	786.351	838.973
LOJA	333.152	332.901	342.887	350.418	383.216	385.626	397.774	410.305
MORONA SANTIAGO	70.701	77.306	78.557	82.097	87.337	94.267	100.551	107.254
ZAMORA CHINCHIPE	70.811	71.827	72.738	76.456	78.811	84.578	87.867	91.284
ÁREA INFLUENCIA	2.115.647	2.105.614	2.166.506	2.219.616	2.362.558	2.478.984	2.584.217	2.693.917
<b>NACIONAL</b>	<b>15.020.073</b>	<b>15.432.817</b>	<b>16.039.826</b>	<b>17.288.884</b>	<b>18.289.449</b>	<b>18.916.596</b>	<b>19.898.068</b>	<b>20.930.464</b>

\*Proyecciones con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

El Valor Agregado representa el valor de los bienes y servicios que se adhieren en las distintas etapas del proceso de producción.<sup>1</sup> Cuando se examina este indicador se evidencia la predominancia de la provincia azuaya en la generación de valor adicional, lo que confirma que su principal actividad es la manufactura, El Oro también genera valor agregado por 838 millones de dólares y Loja lo hace en la mitad de dicho monto. Es la provincia de Zamora la zona de la región que menor valor agregado produce.

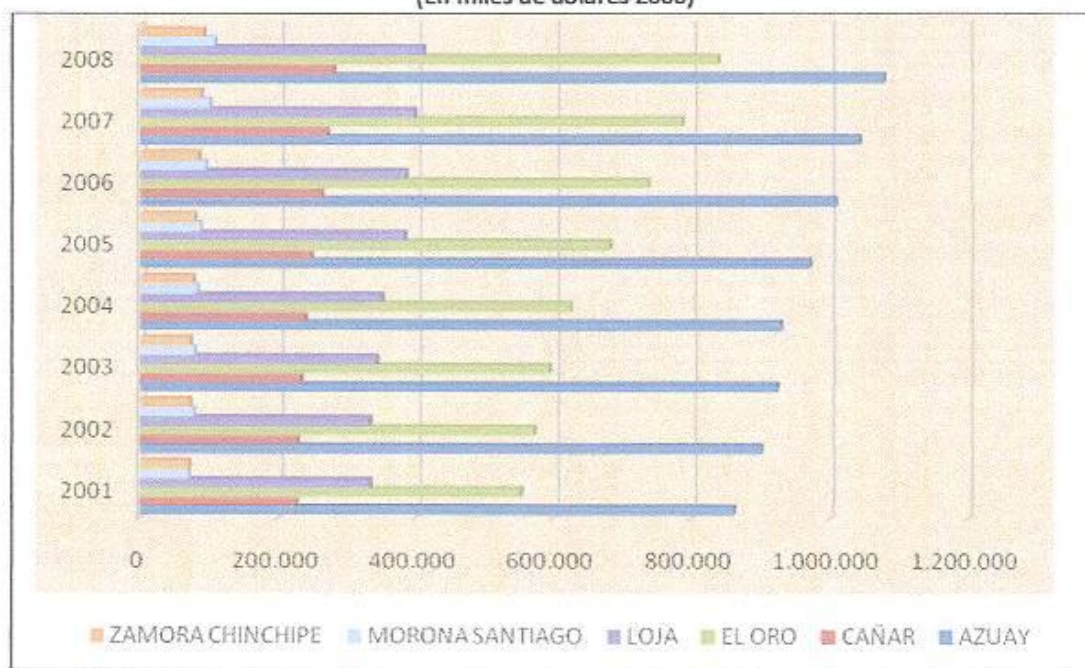
Azuay contribuye con el 40,06% del valor agregado del área de influencia, seguida por El Oro, entre las dos provincias contribuyen con el 71% del valor añadido de la zona. En Loja se produce un 15% del valor agregado de esta área. Sin embargo, en el período 2001-2008 El Oro y Morona Santiago evidencia un crecimiento de aproximadamente el 52%, Zamora Chinchipe también muestra un aumento representativo del 28,91%.

Del análisis señalado se deduce que, estas provincias generan una producción agregada significativa que requiere movilización de carga desde y hacia nuestro país, por lo que canalizar esta actividad

<sup>1</sup> Gobierno Provincial Autónomo de El Oro, Universidad Técnica de Machala (2008). Cuentas Provinciales de El Oro. pp 24.

hacia Puerto Bolívar representaría un logro representativo que se constituye en el puntal del desarrollo de El Oro.

**Gráfico 2**  
Valor Agregado Bruto del Hinterland Geográfico y Comercial  
(En miles de dólares 2000)



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

#### ▪ Consumo Intermedio

**Cuadro 3**  
Consumo Intermedio del Hinterland Geográfico y Comercial  
(En miles de dólares de 2000)

PROVINCIA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AZUAY	926.967	984.322	1.001.665	1.014.649	1.062.602	1.095.197	1.134.949	1.176.144
CAÑAR	162.099	164.414	168.931	178.297	188.417	198.406	207.294	216.580
EL ORO	426.605	462.098	488.598	526.638	620.831	685.961	769.367	862.915
LOJA	235.077	240.392	248.516	253.773	281.100	281.166	292.191	303.649
MORONA SANTIAGO	57.031,99	64.536,15	65.775,40	68.873,42	73.915,49	81.104,31	87.951	95.375,43
ZAMORA CHINCHIPE	47.962	48.331	49.181	51.166	51.629	55.961	57.828	59.757
ÁREA INFLUENCIA	1.798.709	1.899.556	1.956.891	2.024.523	2.204.580	2.316.692	2.450.121	2.591.236
<b>NACIONAL</b>	<b>14.592.039</b>	<b>15.401.207</b>	<b>15.935.648</b>	<b>16.793.152</b>	<b>17.990.272</b>	<b>19.224.061</b>	<b>20.444.539</b>	<b>21.742.501</b>

\*Proyecciones con base en tasa de crecimiento promedio del periodo 2001-2006

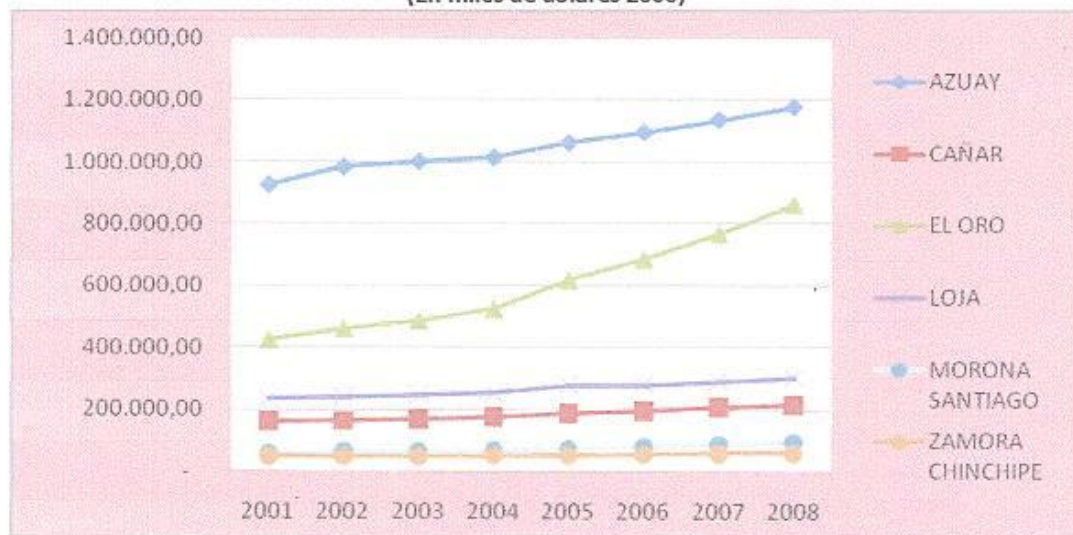
Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB



En lo referente al Consumo Intermedio que representa el valor de bienes y/o servicios que son necesarios para tener un producto terminado, se puede indicar que, siendo la provincia del Azuay la que mayor producción genera, obviamente también se destaca con la cifra más alta de consumo intermedio, seguido por El Oro, Loja, Cañar, Morona Santiago y Zamora Chinchipe, en su orden.

**Gráfico 3**  
Consumo Intermedio del Hinterland Geográfico y Comercial  
(En miles de dólares 2000)



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

En El Oro se evidencia un crecimiento del Consumo Intermedio en el período 2001-2008 del 100%, Morona Santiago es la segunda provincia de mayor proyección en crecimiento 67,23%; seguido por Cañar 33,61% y Loja 29,17%, lo cual indica que los productores de estas provincias requieren más bienes y servicios para generar un dólar adicional de valor agregado.

Esta información es muy importante porque indica que para obtener la producción del hinterland se requiere una gran cantidad de insumos que pueden ser nacionales o importados, como el papel que se utiliza en la manufactura de cartón, razón por la que se puede aprovechar el puerto como lugar de recepción de las materias primas importadas necesarias en la industria y en los demás sectores productivos.



- **Valor Agregado Bruto/Producción Bruta**

**Cuadro 4**  
**Tasa Valor Agregado/Producción Bruta**  
**Hinterland Geográfico y Comercial**

PROVINCIA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AZUAY	48,19	47,79	48,00	47,82	47,76	47,96	47,90	47,85
CAÑAR	58,28	58,06	57,95	57,22	56,81	56,95	56,66	56,36
EL ORO	56,42	55,33	54,84	54,25	52,32	51,79	50,66	49,56
LOJA	58,63	58,07	57,98	58,00	57,69	57,83	57,65	57,48
MORONA SANTIAGO	55,35	54,50	54,43	54,38	54,16	53,75	53,36	52,96
ZAMORA CHINCHIPE	59,62	59,78	59,66	59,91	60,42	60,18	60,31	60,44
HINTERLAND	53,20	52,57	52,54	52,30	51,73	51,69	51,34	51,00
<b>NACIONAL</b>	<b>50,72</b>	<b>50,05</b>	<b>50,16</b>	<b>50,73</b>	<b>50,41</b>	<b>49,60</b>	<b>49,33</b>	<b>49,06</b>

\*Proyecciones con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

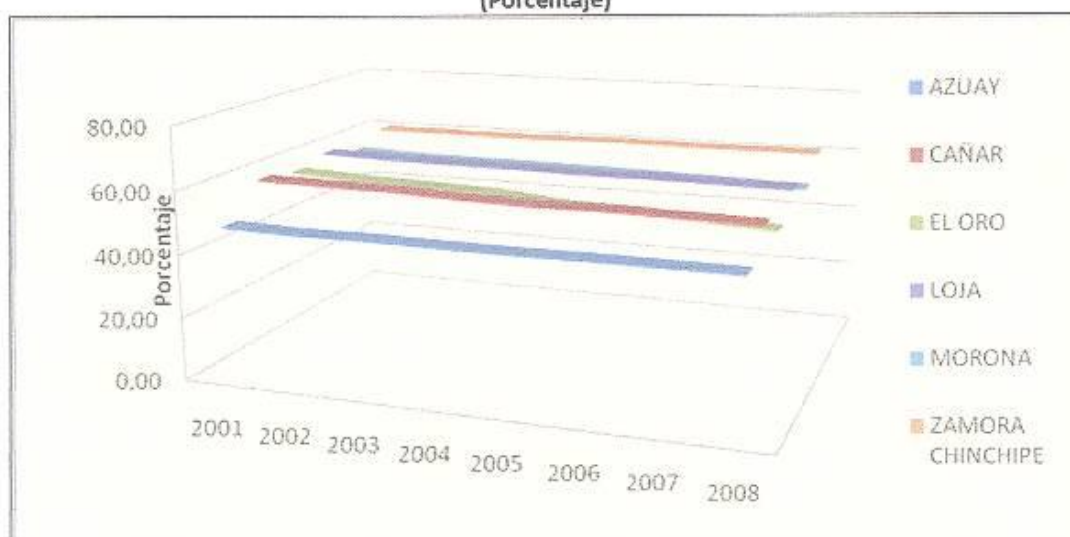
Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Al evaluar el ratio Valor Agregado Bruto /Producción Bruta es posible observar que en Zamora Chinchipe se agrega un 60, 18% de valor agregado en cada unidad producida, sin embargo su nivel de producción no es muy considerable en relación al volumen generado en el área de influencia. Los orenses apenas alcanzan a añadir un valor ligeramente mayor a la mitad del volumen de su producción. (Ver cuadro N°4, año 2006)

A pesar que Azuay tiene una vasta tradición manufacturera, es la provincia que genera menor valor agregado en relación al total de su producción. El indicador valor agregado/producción es de 47,85%.

**Gráfico 4**  
**Valor Agregado/Producción Bruta del Hinterland Geográfico y Comercial**  
**(Porcentaje)**



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Maestro y Estratégico de APPB

A pesar de la escasa producción de Loja y Cañar, estas provincias generan como valor agregado un 57% de dicho monto. Por su parte, Azuay es la provincia que obtiene más ingresos productivos pero tan sólo el 50% de este monto corresponde a la creación de valor agregado.

#### 1.1.1.1.2 Representatividad del Hinterland Geográfico y Comercial a nivel nacional

En resumen, si se compara los Agregados Económicos se puede observar la importancia de canalizar por el puerto orense la producción de las localidades que conforman el área de influencia, pues al 2006<sup>2</sup> se está hablando de un monto de **2.479 millones de dólares** que corresponde a un 13,10% del total nacional, el valor agregado de El Oro por sí solo constituye el 4% de lo generado en el país.

<sup>2</sup> El 2006 es el último año en que el Banco Central del Ecuador entrega la información desagregada por provincia.

Cuadro 5  
Agregados Económicos por provincia, Año 2006  
(Miles de dólares de 2000)

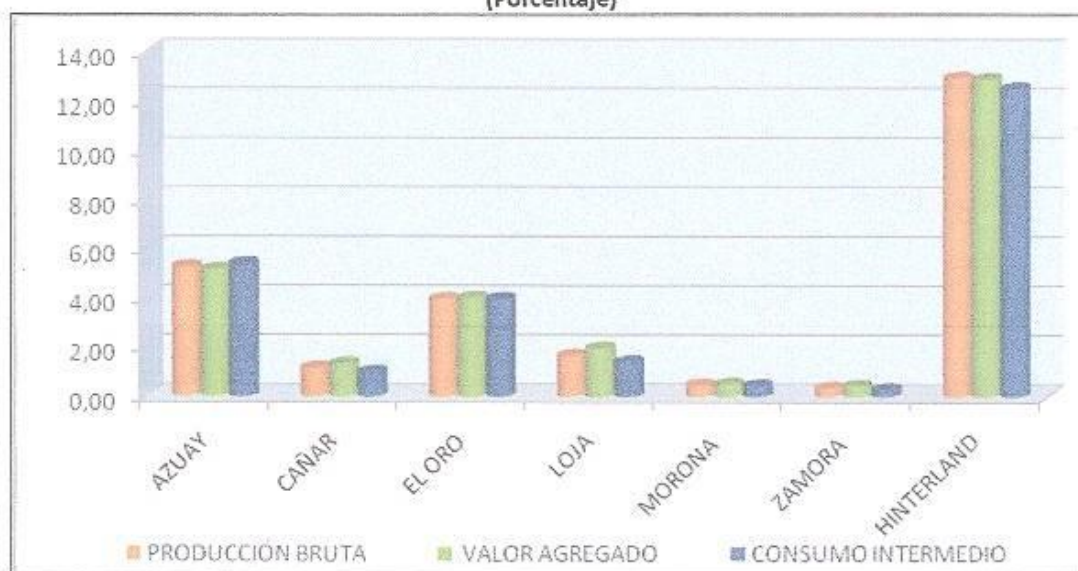
ZONA/AGREGADO	PRODUCCIÓN BRUTA	CONSUMO INTERMEDIO	VALOR AGREGADO
AZUAY	2.104.432,40	1.095.197,06	1.009.235,34
CAÑAR	460.921,20	198.406,34	262.514,86
EL ORO	1.422.990,28	685.960,86	737.029,41
LOJA	666.792,62	281.166,12	385.626,50
MORONA SANTIAGO	175.371,08	94.266,77	81.104,31
ZAMORA CHINCHIPE	140.539,58	55.961,40	84.578,18
HINTERLAND	4.795.676,08	2.316.691,79	2.478.984,29
<b>NACIONAL</b>	<b>38.140.657,00</b>	<b>19.224.061,00</b>	<b>18.916.596,00</b>

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Maestro y Estratégico de APPB

Azuay es la provincia más representativa del hinterland en relación a los agregados económicos nacionales, comprende el 5,5% del volumen de Producción Bruta, Consumo Intermedio y el Valor Agregado, Loja produce el 2% de estos valores y los indicadores de Zamora no representan ni el 0,5% de los montos nacionales. Para el año 2008, el Hinterland Geográfico y Comercial de Puerto Bolívar comprende el 12,92% de la producción nacional según cifras del Banco Central del Ecuador.

Gráfico 5  
Representatividad de los Agregados Económicos del Hinterland Geográfico, Año 2008  
(Porcentaje)



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB



### 1.1.1.1.3. Indicadores de coyuntura del mercado laboral

La tasa global de ocupación en la Cuenca del Jubones es del 98,8%, mayor a la registrada a nivel nacional (97%). Es decir, aproximadamente, 9 de cada 10 personas activas están efectivamente ocupados en la Cuenca del Jubones. La tasa de desocupación más alta se concentra en la provincia de El Oro (2,6%), seguida por la registrada en la provincia del Azuay (1,7%) y finalmente por la de Loja (1,6%).

Los niveles de desocupación de las provincias mencionadas son menores al indicador registrado a nivel nacional (6,3%), por varios factores, entre los más importantes la migración, la población que no declaró en el censo la información correspondiente, la informalidad, el sistema o sistemas de actividades familiares que existen en los territorios de la Cuenca del Jubones, que permiten la complementariedad de actividades agropecuarias y no agropecuarias.

**Cuadro 6**  
Indicadores de coyuntura del mercado laboral, Año 2008  
(Porcentaje)

Indicador/Ciudad	Cuenca	Machala
Participación global	58,49	62,71
Participación Bruta	48,84	50,66
Desocupación total	4,37	8,68
Desocupación abierta	3,39	6,86
Desocupación oculta	0,98	1,82
Cesantía	3,90	7,18
Oferta de trabajadores nuevos	0,48	1,51
Ocupación global	95,49	91,32
Ocupación bruta	55,93	57,26
Ocupación adecuada	60,54	43,71
Subocupación Total	34,94	47,44
Subocupación visible	4,96	9,68
Otras formas de subocupación	29,98	37,76

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Maestro y Estratégico de APPB

#### 1.1.1.1.4. Balanza Comercial: Exportaciones e Importaciones

Las estadísticas de APPB señalan que el año 2007 se exportaron 77'566.149 cajas incluidas las que se exportan en contenedores.<sup>3</sup>

En el año 2007, la producción camaronera llegó a los niveles de 118.000 tm y representa el 35% de la producción oreense, estaríamos pensando que la provincia produce aproximadamente 41.300 tm. Las exportaciones de camarón a través de Puerto Bolívar, fueron de 741 toneladas métricas.

Las exportaciones de mango a través de Puerto Bolívar sufrieron una importante disminución; las piñas y los plátanos se incrementaron sustancialmente, estos productos se exportan a través de contenedores.

**Cuadro 7**  
Carga Contenerizada por producto <sup>TM</sup>

PRODUCTOS	2004	2005	2006	2007
Mangos	3.465	8.947	7.315	2.654
Piñas	551	37	357	4.065
Plátanos	134		1.116	8.833

Fuente: Plan Emergente de APPB 2008-2010

Un poco más del 98% de la carga que se moviliza en las instalaciones de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar corresponde a las exportaciones de banano, de la cual el 90,21% sale como carga general y el 9,79% restante a carga contenerizada. Del volumen total de carga el 89,26% es de carga general y el 10,74% se va en contenedores a los mercados internacionales.

Autoridad Portuaria mantiene registros de los productos movilizados por esta institución según tipo de carga, el banano representa el 98% y tan sólo el 10% de esta producción se exporta de forma contenerizada, el transporte de los demás productos tales como el mango y la piña se lo hace por contenedores pero su volumen no es representativo.

Según el PNUD,<sup>4</sup> las exportaciones de la provincia de Azuay tienen un factor competitivo, lo que significa que del total de exportaciones del Ecuador, Azuay realiza el 3,89% de ellas, revelando nivel

<sup>3</sup> Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Plan Emergente.

<sup>4</sup> PNUD Azuay: Territorio Megadiverso.

considerable de internacionalización de las empresas, más aún considerando que muchas de estas transacciones a mercados internacionales son realizadas por las pequeñas y medianas empresas (PYMES). APPB registra en el primer semestre del 2006 se exportaron 41.084 tm provenientes de la provincia del Azuay, el 63,5% de la carga corresponden a productos distintos al banano. En cuanto a las importaciones, en el año 2004 la cantidad de carga-importaciones que movilizó la ciudad de Cuenca por estas instalaciones fue de 95.616.80 toneladas métricas. Por lo tanto, de acuerdo a la información obtenida la carga de exportación más de la de importación suman 177.786 tm.

De la provincia del Cañar no se tiene información en los registros en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, sin embargo estas instalaciones pueden ser utilizadas para movilizar la exportación de banano que resulte de las 8000 has. de producción, ya que su capital Azogues se encuentra ubicada de forma equidistante a las ciudades de Machala y Guayaquil.

De la provincia de Loja, se registra la exportación de especias. Sin embargo, esta carga no es representativa para el volumen que se maneja en Puerto Bolívar.

Existe un gran volumen de producción exportable de Zamora, que puede ser embarcado al exterior por Puerto Bolívar debido a que Machala está mucho más cerca que Guayaquil; además, con la aprobación del mandato minero existe la expectativa de explotaciones mineras en gran escala; sin embargo, las instalaciones de Puerto Bolívar pueden ser un complemento a Puerto Cobre por el que seguramente se enviará a los mercados internacionales la producción cuprífera las 300.000 tm anuales provenientes de los yacimientos de la Cordillera del Cóndor.

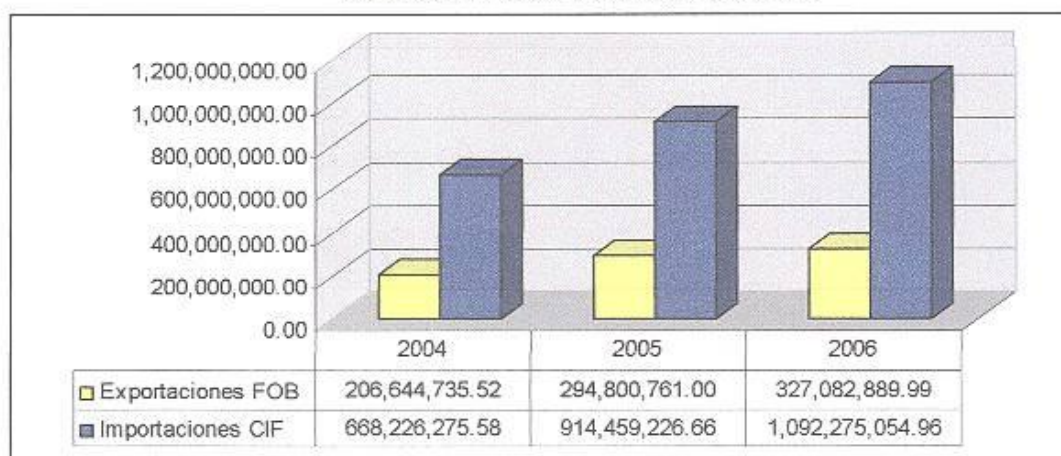
El 7.11% de las importaciones del Perú en el 2006 provinieron de Ecuador y el 1.38% de las exportaciones peruanas fueron hacia el Ecuador. Los principales 20 importadores desde Ecuador representan el 93.57% de las importaciones del Perú en el 2006, con lo que la actividad privada importadora de Ecuador respecto a Perú es de 79.659.313,75 dólares, por su parte los principales 20 exportadores hacia Ecuador representan el 56.63% de las exportaciones del Perú para el mismo año, por lo que la actividad privada exportadora de Perú respecto de Ecuador asciende a 251.723.677,23 dólares, siendo los principales comercializadores empresas del Estado Peruano o relacionadas al rubro petróleo.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> IV Foro de Integración Perú-Ecuador. (2007). Eje Financiero. Chiclayo-Perú.



Gráfico 6  
Intercambio Comercial desde Perú a Ecuador



Fuente: SUNAT. Elaboración: COMEXPERU

#### 1.1.1.1.5. Instituciones de apoyo

Las principales organizaciones de apoyo en el área de influencia de Puerto Bolívar son:

Cuadro 8

#### Instituciones productivas y de apoyo del área de influencia de APPB

##### GOBIERNOS SECCIONALES

Gobierno Provincial Autónomo de El Oro  
 Gobierno Provincial de Loja  
 Gobierno Provincial de Zamora Chinchipe  
 Consejo Provincial de Cañar  
 Gobierno Provincial del Azuay  
 Consejo Provincial de Morona Santiago  
 M.I. Municipalidad de Machala  
 M.I. Municipalidad de Cuenca  
 M.I. Municipalidad de Loja  
 M.I. Municipalidad de Zamora  
 M.I. Municipalidad de Azogues  
 M.I. Municipalidad de El Guabo  
 M.I. Municipalidad de Santa Rosa  
 M.I. Municipalidad de Pasaje  
 M.I. Municipalidad de Portovelo  
 M.I. Municipalidad de Zaruma  
 Asociación de Municipalidades de El Oro  
 Junta Parroquial de Puerto Bolívar

##### ORGANISMOS SUPRAREGIONALES

Mancomunidad Austro Sur

Mancomunidad de la Cuenca del Río Jubones  
 CREA: Centro de Reconversión Económica de Cañar, Azuay y Morona Santiago  
 Red Agroecológica del Austro

#### **INSTITUCIONES Y PROGRAMAS DEL ESTADO**

Secretaría Nacional de Planificación R-7  
 Dirección Provincial Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca MAGAP  
 Dirección Provincial de Turismo  
 Subsecretaría de Puertos y Aeropuertos  
 Ministerio de Relaciones Exteriores  
 Delegación del Ministerio de Energía y Minas  
 Delegación del Ministerio del Ambiente  
 Instituto Nacional de Riego  
 Plan Binacional Ecuador-Perú  
 Corporación Aduanera Ecuatoriana  
 Consejo Nacional de Electrificación (ex EMELORO)  
 Agrocalidad

#### **UNIVERSIDADES**

Universidad Técnica de Machala  
 Universidad de Cuenca  
 Universidad del Azuay  
 Universidad Estatal de Loja  
 Universidad Técnica Particular de Loja  
 Universidad del Amazonas

#### **ORGANIZACIONES PRODUCTIVAS**

Federación Ecuatoriana de Exportadores  
 Agencia Cuencana para el Desarrollo e Integración Regional (ACUDIR)  
 Agencia de Desarrollo Empresaria de Loja  
 Asociación de Bananeros de El Oro  
 Asociación de Frutas Tropicales  
 Asociación de Cámaras de la Producción de El Oro  
 Unión de Organizaciones de producción pesquera artesanales de El Oro (UOPPAO)  
 Cámara de Comercio de Machala  
 Cámara de Comercio de Cuenca  
 Cámara de Comercio de Huaquillas  
 Cámara de Industrias de El Oro  
 Cámara de Industrias de Cuenca  
 Cámara de Agricultura  
 Centro Agrícola de Machala  
 Cámara de la Minería  
 Cámara de Acuicultura  
 Cámara de Turismo  
 Cámara de Microempresas  
 Cámara de Productores de camarón  
 Cámara Marítima de Puerto Bolívar  
 Capitanía del Puerto de Puerto Bolívar

**MEDIOS DE COMUNICACIÓN**

Diario País  
 Diario El Nacional  
 Diario Opinión  
 Diario Correo  
 AER de El Oro  
 OK TV

Fuente: Gobierno Provincial Autónomo de El Oro, Registros APPB  
 Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

**1.1.1.1.6. Caracterización económico productiva del hinterland comercial de Puerto Bolívar**

- **Provincia del Azuay<sup>6</sup>**

La provincia del Azuay se ubica en el centro sur del Ecuador, dentro de la Cordillera de la Andes, integra la región natural denominada Sierra. Colinda al norte con la provincia de Cañar, al sur con la de Loja, al oeste con las de El Oro y Guayas, y al este con Morona Santiago y Zamora Chinchipe. Son tierras altas pertenecientes al sector septentrional de la cordillera.

El suelo del Azuay es muy fértil, propicio para la agricultura, se cultivan cereales, hortalizas y una gran variedad de frutas, en el extremo occidental en los valles tropicales y semitropicales se cultivan caña de azúcar, café y cítricos de muy buena calidad.

Los cultivos de flores ornamentales se localizan en San Joaquín y Sayausí, tanto para el consumo interno como de exportación.

Posee una población con un alto porcentaje de población indígena, vive de sus recursos agrícolas y pecuarios, de la minería (mármol, arenas auríferas); existe además importantes yacimientos de plata, cobre, plomo, cinc. Por otro lado mantiene considerable número de industrias, especialmente textiles, cerámicas, metalmecánicas, llanteras y su mayor tradición está en la confección de objetos de oro y plata. La mayor parte de esta industria se concentra en las ciudades de Cuenca, Gualaceo y Girón.

<sup>6</sup> PNUD. Azuay: Territorio Megadiverso, op.cit.



En el sector ganadero existe ganado vacuno, caballar, porcino cuy, conejo y aves de corral; también posee grandes yacimientos de mármol, arcilla, minas de plata y otros minerales como el oro, el zinc y el plomo explotados desde la antigüedad. Se ha detectado la existencia de cobre, molibdeno, calcopirita, cal, caolín, caliza, entre otros.

#### - Actividades económico productivas

La producción del Azuay ha experimentado una tendencia decreciente; sin embargo, en medio de esta contracción, se observa que el sector de Industrias manufactureras es el más representativo (21,38%), el ámbito de transporte, comunicaciones y comercio son los que han crecido con mayor dinamismo, pues el último período crecieron alrededor del 4,5% versus 3,52% que creció la producción provincial. El segundo sector en importancia es la construcción que representa el 15,99% del total producido en el Azuay, le siguen en importancia los sectores transporte, almacenamiento y comunicaciones, comercio al por mayor y por menor y suministros de electricidad, gas y agua.

**Cuadro 9**  
Producción sectores más representativos de la Provincia del Azuay  
(miles de dólares de 2000)

AÑOS / INDUSTRIAS	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	2008*
Industrias manufactureras	408.623	416.464	414.282	426.765	429.799	458.067	469.152	480.505
Suministro de electricidad y agua	252.997	281.601	275.244	278.600	288.373	277.237	282.549	287.963
Construcción	337.424	360.483	368.719	337.424	348.327	353.723	357.140	360.590
Comercio	217.134	221.709	230.698	237.570	251.340	267.155	279.464	292.340
Transporte, almacenam. y comunicaciones	222.277	222.635	235.342	243.986	260.399	272.705	285.078	298.013
<b>TOTAL</b>	<b>1.789.228</b>	<b>1.885.190</b>	<b>1.926.330</b>	<b>1.944.412</b>	<b>2.034.174</b>	<b>2.104.432</b>	<b>2.178.579</b>	<b>2.255.338</b>

\*Proyecciones con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

La producción del Azuay ha experimentado una tendencia decreciente; sin embargo, en medio de esta contracción, se observa que el sector de Industrias manufactureras es el más representativo (21,38%), el ámbito de transporte, comunicaciones y comercio son los que han crecido con mayor dinamismo, pues el último período crecieron alrededor del 4,5% versus 3,52% que creció la producción provincial. El segundo sector en importancia es la construcción que representa el 15,99%

del total producido en el Azuay, le siguen en importancia los sectores transporte, almacenamiento y comunicaciones, comercio al por mayor y por menor y suministros de electricidad, gas y agua.

Los principales productos y ámbitos desarrollados en la provincia son: el cuero, la industria textil, los muebles, la cerámica, la minería, el caucho y el turismo.

El Azuay ha tenido siempre tradición de comercio de exportación esto se ve reflejado en el hecho que el 12,54% de las empresas azuayas son exportadoras, ubicándose en el tercer lugar a nivel nacional, en este indicador.

#### - **Recursos naturales**

En el campo mineralógico se cuenta con indicios de importantes yacimientos de plata, plomo, zinc y hasta de uranio. Son conocidos los lavaderos de oro en algunos de los ríos, particularmente en el río Bolo, pero todavía se utilizan procedimientos primitivos. Los ríos han sido un recurso para el riego y la generación de energía como los ríos Paute, Sauca y Saymirín.

#### - **Mármoles y arcillas**

Ha sido tradicional hablar en el Ecuador del "mármol de Cuenca". Mármoles y arcillas han sido recursos explotados desde hace algún tiempo. Los suelos de la provincia tienen arcillas finas aptas para trabajos artísticos de valor. La provincia tiene tradición y existen numerosos talleres artesanales, destacados artistas ceramistas y una importante industria de cerámica con una producción abundante y de calidad.

#### - **Artesanía**

La provincia de Azuay es un emporio de artesanías, esto se debe a que su gente está dotada de una extraordinaria habilidad, además de ser constante y trabajadora. Es tan antigua esta actividad que va desde el tejido del sombrero de paja toquilla, hasta la elaboración de finas joyas que han colocado la orfebrería azuaya en el primer rango dentro de la artesanía. El trabajo artesanal de los metales en el Azuay se transforma en un verdadero arte. Existen talleres de fundición y se fabrican lámparas, soportes, barandas, enrejados, para la cual es común la utilización del hierro, cobre y bronce que, además sirven para la confección de adornos y piezas artísticas. La cerámica es una artesanía

tradicional cuenta con un nuevo impulso debido a la fundación Paul Rivet. En Escultura se destacan las imágenes religiosas talladas en finas maderas, además actividades como ebanistería y el trabajo artístico de la madera, bargueños, marcos y cofres. La ollería, se caracteriza por la fabricación de utensilios de cocina, macetas vidriadas y esmaltadas en diversos colores y tejas vidriadas que compiten con las importadas.<sup>7</sup>

La actividad artesanal de Cuenca es muy importante tanto por su calidad y variedad como por el número de personas que ocupa, pues existen más de 4.000 talleres artesanales que elaboran artículos en oro y plata, madera, peletería, tejidos y bordados, etc. La artesanía cuencana es particularmente apreciada por turistas nacionales y extranjeros.

#### - Turismo

- Cuenca, ciudad que posee una arquitectura colonial y moderna conjuga el arte y buen gusto de sus habitantes, sus iglesias y conventos son ornamentados con oro y mármol.
- Pumapuncu, lugar arqueológico en donde se encontró vestigios de la antigua ciudad incásica de Tomebamba.
- Gualaceo y Chordeleg, conocidas por su industria artesanal. Otros sitios: área Recreacional de El Cajas, Parque Nacional del Portete de Tarqui, Lagunas de Lushpa, entre otros.

#### - Industria

De acuerdo con el Instituto Geográfico Militar del Ecuador, Carlos Tosi creó una industria de pasamanería para la fabricación de encajes, reatas, hilos, etc. Luego una teneduría para curtir cueros y la fábrica de muebles Arte Práctico. El empuje de la familia Tosi para el desarrollo industrial de Azuay ha sido notable y a él se ha unido posteriormente otros empresarios que han realizado importantes inversiones industriales en las provincias de Azuay y Cañar. De esta suerte se han creado la fábrica de llantas General, Cerámica Andina, embotelladoras de licores, de papel, fábricas de productos alimenticios, industrias de ensamblaje, tapicería, etc.

La industria está dirigida a los sectores: textil, llanero y de la cerámica principalmente, ha crecido en importancia la producción alimenticia, artesanal y licorera. Es necesario señalar edificada sobre el cauce del río Paute se encuentra la central hidroeléctrica más importante del país.

---

<sup>7</sup> Instituto Geográfico Militar.



La economía azuaya está marcada por la concentración de actividades productivas en la ciudad de Cuenca, que cuenta con un notable desarrollo industrial, comercial, artesanal, bancario, académico y de pequeña producción. Esta ciudad se ha consolidado como eje del desarrollo económico de la región centro-sur del Ecuador (Azuay, Cañar y Morona Santiago). Actualmente, esta perspectiva de Cuenca se amplía, consolidándose como ciudad-región que articula el sur del Ecuador con el norte del Perú.

En Cuenca existen 232 medianas industrias (hasta 50 trabajadores) y pequeñas industrias (10 trabajadores) que producen: alimentos y bebidas, textiles, productos de madera, peletería, cerámica, artículos metálicos, línea blanca y productos de imprenta y papelería. Las industrias “grandes” (más de 50 trabajadores) son pocas pero eficientes y competitivas, producen: cerámicas, línea blanca, cartón y papel, y neumáticos para el consumo nacional y la exportación.

Existe un parque industrial que ocupa 70 has. y agrupa un importante número de industrias, así como una extensa Zona Franca en proceso de consolidación en la que se localizan industrias que, mediante el sistema de maquila, incrementarán la producción para el mercado local y para la exportación, así como generarán nuevos puestos de trabajo para dinamizar la economía local.

El sector agroindustrial y agropecuario cuenta con un buen número de unidades productivas que producen alimentos y bebidas para el consumo local, nacional y marginalmente para la exportación.

#### - Comercio

Numerosas industrias azuayas abastecen el mercado interno y otros producen artículos de exportación. En esta forma se continúa la tradición de la exportación de los sombreros de paja toquilla y de la chichona (planta medicinal de la que se extrae la quinina) que en su época fue un importante renglón de exportación. Entre los artículos de exportación se encuentran muebles, tejidos, cerámica, joyería, neumáticos, artesanías.

En el sector bancario Azuay cuenta con sucursales de los principales bancos del país, también con compañías financieras y mutualistas de importancia.

La actividad comercial de Cuenca cuenta con más de 10.000 establecimientos de venta de productos. Este sector es el que más agrupa a trabajadores informales, debido a la crisis económica de los últimos años que ha incrementado la informalidad. Existen además, establecimientos que ofrecen servicios bancarios, aseguradoras y de transporte en número suficiente para atender las necesidades de Cuenca y la Región.

La mayoría de comerciantes y productores en Cuenca, están agrupados en las cámaras; así como en la federación de artesanos. Estas organizaciones defienden los intereses de los grupos a las que representan y realizan actividades de promoción y de capacitación; además, sirven de vínculo y apoyo al diálogo entre el sector público y privado para establecer líneas de concertación y mutua colaboración. Existen otros centros urbanos con importante actividad artesanal, como Gualaceo o Chordeleg en los sectores del cuero y calzado y de la joyería, respectivamente.

El resto de la provincia, más rural, se caracteriza por presentar una economía agrícola y ganadera, con importancia de ciertas cadenas productivas como la de los lácteos, la producción artesanal, como la paja toquilla, u otros productos agrícolas. La producción de flores y el turismo se presentan como potencialidades económicas.

#### ▪ **Provincia de Cañar**

La Provincia del Cañar se ubica en el centro-sur del país. Limita al norte con la provincia de Chimborazo, al sur con la de Azuay, a oriente con la de Morona Santiago y a occidente con la de Guayas y así como Azuay es parte de la Cordillera Andina.

Sus pisos climáticos están establecidos de la misma forma que en el resto de provincias serranas, es decir, clima de Páramo en las altas mesetas; mesotérmico húmedo y semihúmedo al interior de la provincia y tropical monzón en las partes bajas de las estribaciones occidentales.

Ocupa un sector importante de la región interandina con alturas que rebasan los 3.500 m. El relieve de la provincia viene organizado por hoyas y elevados macizos; entre los primeros destacan el valle del río Cañar, de disposición oeste-este, en cuya cabecera se encuentra la hoya donde se ubica la ciudad de Cañar. Con disposición norte sur, hacia la mitad de la provincia, el segundo gran valle es el que forma la hoya del río Paute, que vierte al Atlántico a través de la cuenca del río Marañón-

Amazonas. Frente a estas hoyas, macizos como los de Ñaupán (4.515 m) o Quinaloma (3.934 m) resaltan en la zona oriental de la provincia y los páramos de Buerán (3.820 m) y Ñamurelte (3.804 m) se levantan al oeste de la hoya del río Paute.

La producción agrícola es básicamente en base a: maíz, trigo, avena, papa y frutales. Esta agricultura y los pastos naturales de los páramos permiten un aprovechamiento de ganado vacuno y lanar. La actividad minera se centra en la explotación de oro y plata y en menor escala el mercurio, cobre y hulla.

Cañar posee una gran fortaleza histórico-cultural ya que mantiene aún huellas fehacientes de la cultura incaica, sobresaliendo los sitios arqueológicos de Ingapirca.

La zona de páramos tiene una superficie de 1.406 kms<sup>2</sup> que representa el 40% de la superficie agrícola. Esta zona se encuentra a una altitud entre 3.000 y 4.000 metros, cubierta de paja y de vegetación típica del páramo. La zona de praderas tiene una superficie de 472 Kms.<sup>2</sup> que representa un 14% de la superficie total.

El cantón Azogues se encuentra situado dentro de esta zona que es la parte central de la hoya del Paute, con buenos cultivos de trigo, cebada, maíz, papas, arvejas, fréjol, habas. También existen frutales (manzanas en Déleg y San Marcos, capulí, durazno, pera, maribel, naranjilla) y se cultivan hortalizas que se envían de preferencia a los mercados del Guayas. Existe una zona baja interandina de topografía accidentada que está afectada por una severa erosión debida a la mala utilización del agua de riego y al terreno inclinado que es lavado por las lluvias. También se ha producido una progresiva desaparición de los bosques, provocando el fenómeno de la desertificación de ciertas áreas.

#### - **Actividades económico productivas.**

La actividad productiva más importante de Cañar la constituye la industria manufacturera (22,55%), esto se debe a que la base de su economía está representada por la empresa de Cemento Guapán y el Ingenio Aztra, este sector ha mantenido un crecimiento fluctuante con un incremento del 8,56% en el 2004 y de allí un aumento menor alrededor del 3% en los dos últimos años. Le siguen en importancia el sector de la Construcción (18,16%) y la Agricultura, ganadería, caza y silvicultura



(17,19%) donde se destacan principalmente la caña de azúcar, banano, papas, cebada, etc. Es importante que la caña de azúcar es utilizada principalmente como insumo en el ingenio azucarero. El sector transporte, almacenamiento y comunicaciones representaba al 2008 el 11,26% de la producción provincial. Es importante que Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar pueda captar la producción agrícola de Cañar, especialmente de banano y la carga de azúcar si es que los dueños del Ingenio deciden exportar esta producción.

**Cuadro 10**  
**Producción sectores más representativos de la Provincia de Cañar**  
**(miles de dólares de 2000)**

<b>AÑOS / INDUSTRIAS</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007*</b>	<b>2008*</b>
<b>Agricultura, ganadería, caza y silvicultura</b>	74.444	76.834	77.820	82.118	78.811	81.603	82.911	84.240
<b>Industrias manufactureras</b>	87.947	86.091	89.821	97.508	100.703	104.058	107.235	110.509
<b>Construcción</b>	70.741	68.512	69.292	59.488	73.383	83.761	86.330	88.979
<b>Transporte, almacenamiento y comunicaciones</b>	61.442	61.455	61.367	63.387	54.174	56.620	55.879	55.148
<b>TOTAL</b>	<b>388.572</b>	<b>391.987</b>	<b>401.746</b>	<b>416.822</b>	<b>436.206</b>	<b>460.921</b>	<b>475.225</b>	<b>489.972</b>

\*Proyecciones con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

#### - Recursos Naturales

En el aspecto agrario existe variedad de cultivos como trigo, cebada, papas, verduras, legumbres, hortalizas y áreas de pastizales en las zonas templadas; en los sectores cálidos se produce café, arroz, caña de azúcar, banano y varias frutas de tipo tropical. En las áreas boscosas se puede encontrar especies tales como cedro, laurel, palo prieto e ishpingo. La ganadería tiene su mayor importancia en la crianza de ganado vacuno, lo que permite una buena producción de leche y carne.

#### - Minería

Cañar cuenta con yacimientos de minerales la mayoría de los cuales no han sido explotados. Se puede citar aquellos yacimientos de los que existen indicios de existencia, sin que ello signifique nada respecto a la abundancia, escasez o calidad de tales minerales.

Caolín: En la vía Azogues-Taday, a unos 8 y 11 Km. de Azogues

Arcilla para cerámica: A unos 5 Kms. de Azogues

Bentonita: En las inmediaciones del caserío Charasol

Carbón: En Biblián, estos mantos carboníferos han sido conocidos pero se ignora la magnitud de las reservas y la explotación se ha considerado costosa.

Además se destacan los minerales no metálicos como el cobre (sedimentos pluviales), zinc, plata y plomo.

#### - Industrias

Cañar cuenta con las empresas Cemento Guapán y el Ingenio Aztra como principales soportes de la economía provincial y nacional. La producción del ingenio Aztra supera el millón de quintales anuales. Con la participación de Aztra se inauguró el año de 1987 una nueva planta productora de alcohol a partir de melaza (CODADE) cuya capacidad de producción es de 7 millones y medio de litros de alcohol. La pequeña industria y de manufactura es considerada valiosa fuente de ingresos económicos, principalmente en las ramas alimenticia, del calzado, textil y muebles de madera.

#### - Artesanías

La artesanía de tejidos y de cerámica podrían desarrollarse si se elabora un plan y se asignan recursos. Los trabajadores son hábiles, especialmente para la cerámica, pues han funcionado escuelas-talleres en donde se enseña a trabajar la arcilla. En Jatumpamba se confeccionan artículos en cerámica para uso doméstico, pero con procedimientos muy rudimentarios.

#### ▪ Provincia de El Oro

El Oro es una de las Provincias que se ubica en el suroeste del Ecuador, forma parte de la región de la Costa. Limita al norte con la de Guayas, al oeste con el océano Pacífico, al sur con la frontera peruana y al este con las de Azuay y Loja. Las zonas sur y sureste son montañosas, Cordilleras de Tahuín y de Chilla, respectivamente; el resto, desciende hacia el noroeste para acabar en el golfo de Guayaquil. Gran parte de la costa, sobre todo en la desembocadura del Santa Rosa, presenta un paisaje de

esteros, palmerales y manglares; frente a ella un conjunto de canales separa el archipiélago de Jambelí. Los principales ríos son el Jubones, el Santa Rosa y el Zarumilla.

El clima de la provincia destaca la variación pluviométrica de una costa seca y una montaña lluviosa, con temperaturas tropicales en ambos casos. La pluviosidad de las montañas es aprovechada por medio de presas y canales de regadío (de Arenillas, de Jubones) que permiten en la llanura seca plantaciones de cultivos tropicales como cacao, tabaco, frutales, cítricos, caña, y especialmente banano.

El Oro es una provincia minera se destaca el oro de Portovelo<sup>8</sup>, del cual se extrae la mayor parte del oro ecuatoriano, y en menor medida el hierro de Pasaje. Hacia la montaña, el incremento de las precipitaciones permite otros aprovechamientos, como el forestal<sup>9</sup>, con la obtención de maderas nobles como la caoba o el cedro. Estos recursos de la provincia mantienen la actividad de sus principales poblaciones: la de Machala, su capital, Puerto Bolívar, el principal puerto exportador de la misma, Santa Rosa, en la llanura costera; Zaruma o Piñas, en el interior o también llamada "*parte alta*", que reúne otras características diferentes a las zonas costeras.

Su diversidad tanto en flora como en fauna se debe a la ubicación privilegiada en las partes bajas próximas al golfo de Guayaquil, en el océano Pacífico. Su rica región genera un gran comercio basado en la producción agrícola, centrada en el cultivo de bananas, café y cacao. Puerto Bolívar, al suroeste, es el más importante puerto exportador de banano de Ecuador y por lo tanto, Machala es conocida también como la "capital bananera del mundo", debido a que la actividad de la ciudad y su área rural, gira en torno a la agro-exportación.

Actualmente la provincia tiene una población de 631.679<sup>10</sup>. Cuenta con un paisaje excepcional para el disfrute de los miles de visitantes que ven a esta provincia, punto turístico por sus hermosos paisajes y variedad de especies vegetales y animales.

De Puerto Bolívar salen embarcaciones llevando miles de toneladas de fruta, especialmente banano, con destino a diferentes continentes.

---

<sup>8</sup> A propósito de esta actividad se advierte una contaminación cada vez más alta, que afecta la salud de ecosistema (esto incluye la salud de los mineros y familiares).

<sup>9</sup> Actividad que también afecta cada vez más a la salud ambiental, (es ya un problema).

<sup>10</sup> Población estimada por el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos. (INEC).



Machala-ciudad concentra el 40% de la población y provincial y la fluidez del comercio y de las principales actividades productivas, (comercio y servicios) y culturales. Es cabecera del cantón que lleva su mismo nombre, por mandato de la primera Ley de División Territorial.

La infraestructura hotelera es cómoda y se moderniza cada vez más para albergar a los turistas y visitantes que llegan desde diferentes puntos del mundo.

Machala, capital de la provincia de El Oro, tiene una extensión territorial de 349.9 km<sup>2</sup>. Sus actividades económicas más importantes se desarrollan alrededor de la producción, mercadeo y exportación de banano, cacao y camarón. Por eso es que se concentra el mayor movimiento monetario del sur occidente del Ecuador, esta actividad ha permitido el rápido crecimiento bancario privado, basado en la exportación de banano que representa el mayor porcentaje del comercio internacional de productos primarios.

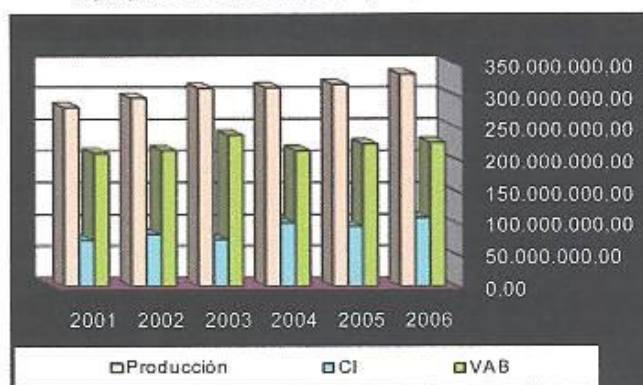
- **Actividades económico productivas.**

El principal corredor poblacional de importancia es Machala – Arenillas, además es considerado una vía fundamental del desarrollo comercial de la provincia con la República del Perú. El flujo vehicular es intenso y las actividades económicas se ubican en esta zona. Otro corredor de importancia económica es el que se establece entre Machala y Guayaquil por la vinculación económica y política de la provincia con Guayas.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> SENPLADES (2008). Plan Ecológico Ambiental Regional.

Gráfico 7  
Agregados Económicos de la Provincia de El Oro



Fuente: Cuentas Provinciales CEDIE-FCE.

#### - Agricultura, Ganadería, Caza, Silvicultura y Pesca

La zona agro exportadora de la provincia se localiza en los cantones de la parte baja de la provincia Machala, Arenillas, El Guabo, Pasaje y Santa Rosa, en donde se cultiva banano, cacao y camarones. Así, el sector Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca es el que más aporta al Producto Interno Bruto de El Oro, ubicándose entre 75 y 80 millones de dólares, resaltándose que dentro de su diversidad de productos el subsector agricultura aporta el 71,34% de esta producción y el restante 28,66% corresponde a la pesca formal.<sup>12</sup>

El Oro es una provincia fundamentalmente bananera. Por muchos años ha producido cerca de 42% de la producción nacional del banano. Las principales áreas de cultivo están situadas en los cantones de Machala, Pasaje, Santa Rosa, Arenillas y El Guabo. Otros productos agrícolas importantes son: café, cacao en grano, caña, palma africana, maíz duro, piña, mango y tomate. Más de 93 mil hectáreas de la provincia están cultivadas y el área de pastos supera las 25 mil hectáreas. El sector camaronero ocupa una superficie aproximada de 52 650,79 hectáreas, con una producción anual de más de 12 millones de libras destinados al mercado nacional y mundial. Las camaroneras ocupan zonas de manglares, esteros y bahías del litoral oreense. Últimamente también se realiza esta actividad en suelos agrícolas (tierra dentro). El desarrollo de la producción agropecuaria, de la acuicultura y la pesca artesanal e industrial en la provincia se ha dado en detrimento de los recursos primarios y de los ecosistemas en donde estas actividades se han impulsado.

<sup>12</sup> Gobierno Provincial Autónomo de El Oro (2008). Cuentas Provinciales de El Oro. op.cit.

En los últimos años se ha producido una predominancia y repunte de la producción camaronera en comparación con los demás productos acuícolas, lo que da cuenta de un incremento sostenido y acumulado del 500% en dicho período. A pesar de haber sufrido en el año de 1999 la crisis devastadora del virus de la mancha blanca que condujo a una recesión del sector, se aprecia que la producción camaronera de nuestra provincia se ha reactivado favorablemente.

**Cuadro 11**  
**Producción del sector acuícola de la provincia de El Oro, 2001-2008**  
**(Dólares de 2000)**

ACUÍCOLA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CAMARÓN	49.120.950	51.838.854	69.138.006	93.687.805	130.547.480	175.459.900	202.121.950	292.059.893
TILAPIA	3.700	3.800	4.000	8.800	36.800	240.000	53.000	153.884
CONCHA	833.811	686.265	847.241	697.318	765.233	750.884	825.221	824.006
JAIBA	26.377	25.121	28.710	28.881	30.363	38.556	55.080	63.642
<b>TOTAL</b>	<b>49.984.838</b>	<b>52.554.040</b>	<b>70.017.957</b>	<b>94.422.804</b>	<b>131.379.876</b>	<b>176.489.340</b>	<b>203.055.251</b>	<b>293.101.426</b>

\*Proyección con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2007

Fuente: Centro de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Empresariales, UTMach.

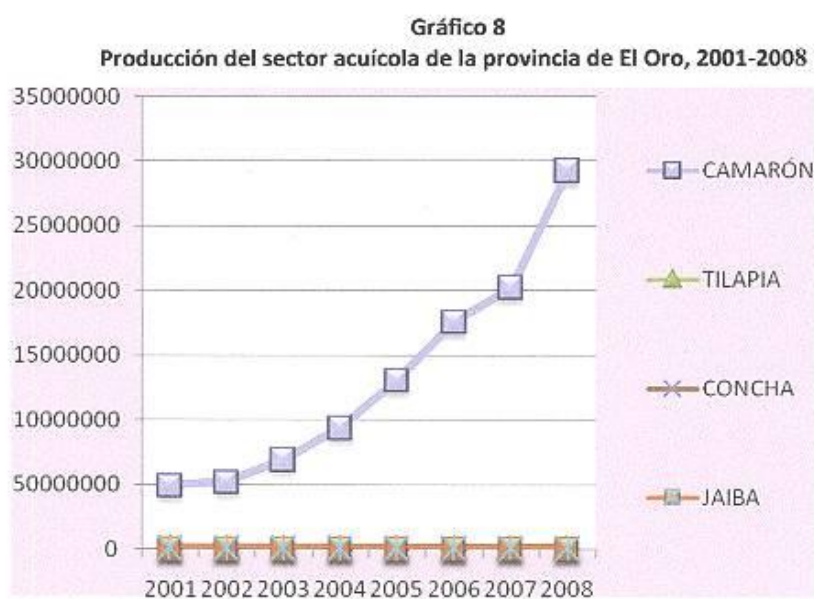
En relación a la producción de tilapia en la provincia de El Oro, ésta surge a inicios del año 2000, como alternativa de producción luego de sufrir los estragos de la mancha blanca, entre los productores de tilapia se evidencia optimismo puesto que se incrementan las unidades productivas y las áreas destinadas a este fin, lo que conlleva que entre el período 2001-2008 el crecimiento de esta actividad se muestre en un 5000%, aunque el monto producido no llega a ser comparable al del camarón.

La producción de la concha refleja un declive derivado de la indiscriminada tala de manglar, generando una reducción de la producción del 1% en el periodo 2001-2008. La siembra de camarón incide en la producción de concha puesto que la construcción de estanques para las camaroneras ha deforestado áreas ricas de manglar, sin embargo en relación a los ingresos originados por la recolección de la concha se evidencia una variación que van desde el 2% en decrecimiento al 19% en aumento entre un año a otro.

La producción de jaiba presenta un deterioro en el último año, este hecho obedece a la mínima demanda existente en el mercado por este molusco de tal manera que su producción no se compara con los otros mariscos. Sin embargo el crecimiento acumulado para el período 2001-2008 es de 141,28%, entre el año 2001 al 2002 se refleja una disminución, en cambio al año 2003 los ingresos



aumentan. En el año 2001 las capturas fueron de 1.230.208 de unidades en comparación a las 918.000 que se atraparon en el 2007.



Fuente: Centro de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Empresariales, UTMach.  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico APPB

#### - **Construcción**

La Construcción le sigue en importancia al sector agropecuario con una producción que fluctúa entre 41 y 72 millones en el período 2001 - 2006, donde además el 27% de este valor corresponde a la construcción pública realizada por el Gobierno Provincial Autónomo de El Oro (40% de la inversión pública en el sector), los municipios, BEDE y CODELORO (INAR).

#### - **Industria Manufacturera**

El sector secundario de la economía, relativo a la industria y la manufactura, presenta un escaso desarrollo y aporta solamente con el 5% del valor bruto total de la producción. En la provincia de El Oro, en el año 2000, se registran 99 pequeñas empresas en funcionamiento, que representan, aproximadamente, el 10% del total nacional.

Las principales industrias que se desarrollan en El Oro son las que se dedican a la fabricación de papel, productos de papel, imprentas y editoriales y a la producción de sustancias químicas y de productos químicos derivados del petróleo y del carbón, de caucho y de plástico, debido a que juntas representan entre el 66,13% (2001) y el 68,61% (2008) de la producción del sector manufacturero provincial.

Dentro de la rama de papel destaca la fabricación de cajas de cartón para banano, que representa del 17,11% – 47,82% de la producción industrial oreense, y las fundas y mangas en sus distintas versiones pertenecientes a la subrama de productos de plástico que en los últimos años han logrado una gran relevancia en el sector (43,10%).

La relativa importancia de estas dos subramas, muestra que en el caso de la provincia de El Oro existe una gran correlación entre el desarrollo agroexportador y manufacturero, básicamente es el hecho que la escasa manufactura que se elabora en la economía oreense se encuentra orientada a los insumos básicos requeridos principalmente para la producción, embalaje y comercialización de banano.

Sin embargo, la evolución de estas actividades ha sido contrapuesta, mientras la rama de papel y los productos de papel, imprentas y editoriales ha mostrado una tendencia decreciente hasta el 2004 y desde allí ha mostrado una recuperación, la fabricación de sustancias químicas y de productos químicos derivados del petróleo y del carbón, de caucho y plástico ha tenido un comportamiento positivo en el período de análisis.

**Cuadro 12**  
**Producción del sector manufacturero de la provincia de El Oro, 2001-2008**  
**(Dólares de 2000)**

MANUFACTURA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	2008*
Papel, imprentas y editoriales	8.158.038	9.284.828	9.024.490	6.953.029	7.425.945	16.308.458	19.023.996	22.191.701
Productos minerales no metálicos	1.460.016	1.837.416	1.639.223	1.921.892	1.831.603	2.129.280	2.291.955	2.467.059
Productos alimenticios, bebidas y tabacos	3.095.938	3.083.908	2.843.091	2.619.417	3.917.634	5.683.420	6.475.089	7.377.033
Productos químicos derivados de caucho y plástico	750.099	883.650	6.285.997	7.699.618	9.985.663	12.964.965	16.408.833	20.767.493
Textiles, prendas de vestir e industria del cuero	6.064	6.380	5.333	4.899	6.676	240.000	250.000	260.000
<b>TOTAL</b>	<b>13.472.156</b>	<b>15.098.184</b>	<b>19.800.136</b>	<b>19.200.859</b>	<b>23.169.526</b>	<b>37.328.129</b>	<b>44.451.881</b>	<b>53.065.293</b>

\*Proyección con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Centro de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Empresariales, UTMach.

La fabricación de productos alimenticios, bebidas y tabaco le sigue en importancia con una participación que muestra una tendencia decreciente, pasando del 22,98% en el 2001 a un 11,78% en el 2008.

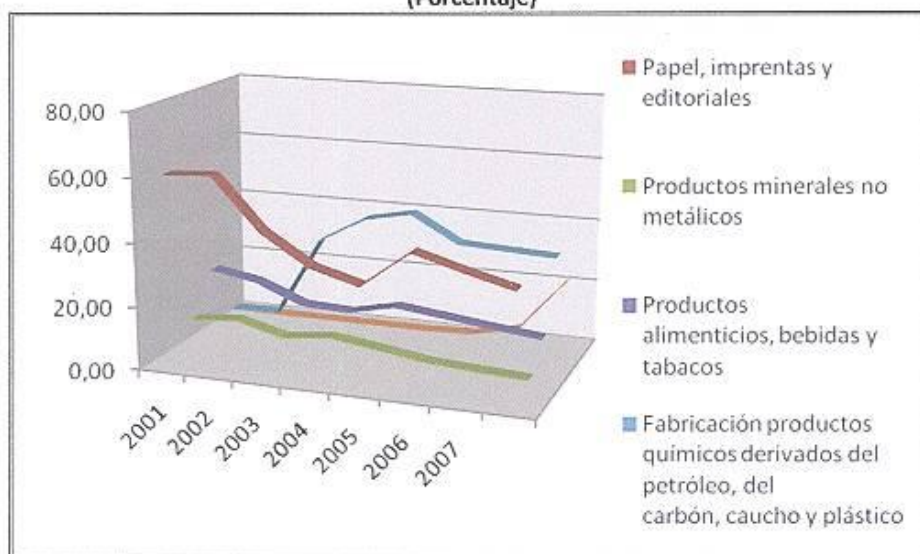
La rama de productos minerales no metálicos, exceptuando los derivados del petróleo y del carbón tiene un comportamiento fluctuante con una contribución del 12,17% en el mejor de los casos al 3,94% en el último año, donde se destaca la producción de bloques.

La industria textiles, prendas de vestir e industria del cuero es la rama de la manufactura que tiene menor importancia por el monto de su producción, cuya participación no supera el 1% en ningún período.

Sin embargo, hay que manifestar que a pesar de su mínima aportación, la contribución de esta industria muestra un aumento notorio del 2005 al 2006 que se explica porque hasta el 2005 la producción (0,03%) es estimada a partir de encuestas que son realizadas a una muestra, y en el 2006 (0,64%) se aplica este instrumento a toda la población.



**Gráfico 9**  
**Producción de la Industria Manufacturera de la provincia de El Oro, 2001-2008**  
**(Porcentaje)**



Fuente: Centro de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Empresariales, UTMach.

#### - Comercio

En el sector terciario se encuentran las actividades complementarias del sector primario, como son: las finanzas, el comercio y los servicios públicos y privados; este sector aporta con el 27% del valor bruto de la producción. El Comercio produce de 21 a 42 millones de dólares, el sector Intermediación Financiera y Seguros tiene una producción bruta que oscila entre 12 y 19 millones de dólares.

Las plazas comerciales de la provincia de El Oro experimentan un flujo importante de productos nacionales y extranjeros. La situación fronteriza de la provincia ha dinamizado centros comerciales como Machala y Huaquillas.

#### - Minería

El sector Explotación de Minas y Canteras presenta un bajo nivel de producción considerando la tradicional importancia de las minas de oro de Zaruma y Portovelo, que a pesar de tener una producción importante no se refleja en las cifras de este documento debido a que los inversionistas

de este sector tienen sus matrices en Guayaquil y en Quito, ciudades donde se registra el verdadero valor producido en las minas oreñas.

La producción de oro no solo se encuentra en Portovelo y Zaruma, sino que se ha trasladado a los cantones Atahualpa, Chilla, Piñas, Santa Rosa. Pero según exploraciones iniciales se prevén reservas de Cobre, plata, zinc y hierro que deben ser explorados.

Existen yacimientos principalmente de minería metálica en: Zaruma, Portovelo, Piñas, Atahualpa y Santa Rosa y de minería no metálica en el cantón Pasaje. En suma las concesiones mineras inscritas en la provincia alcanzan una extensión de 342 719,5 ha: 109 de material de construcción con una superficie de 6 131,3 ha; 59 no metálicos con una superficie de 77 364,1 has; y, 329 concesiones de material metálico con una superficie de 25 9224,1 ha, las concesiones van desde 1 a 5 000 ha.

Existen unos 5.000 pequeños mineros, el 80% de las concesiones se encuentran en los cantones: Atahualpa, Chilla, Santa Rosa, Pinas, Portovelo y Zaruma; el 70% de las concesiones están en manos de 7 compañías una de capital mixto (I am gold Ecuador) y 6 nacionales (BIRA, Banocsa, DESTEXA, Minería Australiana, Sotorer y Gold King Minino Company).

#### - **Suministro de Electricidad, gas y agua**

El sector de Suministro de electricidad, gas y agua refleja un bajo nivel de producción presentando en los tres últimos años valores negativos, y el valor agregado sólo resulta positivo en el año 2002, lo que evidencia que las empresas pertenecientes a este sector deben redoblar esfuerzos por ser más productivos.

#### - **Turismo**

Mediante convenio de participación con el ex CETUR (Ministerio de Turismo) y Patrimonio Cultural del Ecuador, en 1988 se llevó a cabo el primer inventario de recursos naturales y culturales, con un equipo multidisciplinario de Biólogos, Etno-botánicos, Arqueólogos, Historiadores, Arquitectos restauradores y paisajistas, fotógrafos y camarógrafos especializados; registrando 102 atractivos potenciales, entre los cuales podemos nombrar a los más importantes que llegaron a tener nivel de

jerarquía 3 por sus valores intrínsecos y extrínsecos, como el archipiélago de Jambelí, la ciudad de Zaruma y el Bosque Petrificado de Puyango.

El movimiento que se tiene a través de la frontera es de paso, generando escasos ingresos para esta actividad, pero el tipo de turismo que nos visita y ocupa durante los días martes a jueves las habitaciones de los hoteles locales son ejecutivos de venta, que si bien es cierto que también es un tipo de turismo no vienen a realizar consumos mayores generando un ingreso interesante a los hoteleros locales; por lo general a esta provincia ingresan hacia el interior del Ecuador con rumbo hacia Colombia turistas extranjeros que pernoctan cuando mucho un día durante su travesía.

La mayor parte de los visitantes son de las provincia del Azuay y Loja como también parte de la sierra central, que durante los meses de junio hasta agosto y parte de septiembre visitan permanentemente, zonas muy conocidas como las Playas de Jambelí y Bajo alto que sólo durante el feriado de agosto llegan en un número de 12.000 durante los tres días, claro esta sin contar con centros como Cocoviche y balnearios de agua dulce que son apetecido por turistas locales.

El Bosque Petrificado de Puyango es uno de los sitios más visitados en estos últimos años, por lo general el mes de agosto tiene un récord de visitas que llegan a 1.200, un 90% son de la sierra el resto de escuelas y colegios locales.

Una de las actividades que se están desarrollando de a poco en la provincia de El Oro es el turismo científico, que deja exiguos ingresos por ser muy puntual pero que va generando una mayor expectativa a nivel nacional e internacional, en zonas como el archipiélago de Jambelí en Santa Rosa, Isla santa Clara y la zona alta de la provincia como cordillera de Nudillos en Portovelo, Yacuvíñay en Atahualpa, Bosque de Buenaventura en Piñas, arqueología, antropología y mineralogía en el cantón Zaruma.

Machala, ciudad Puerto, es una urbe con amplias, iluminadas y señalizadas avenidas que le otorgan una imagen de ciudad en franco desarrollo; hermosos parques y plazas con modernos diseños propician el encuentro con la naturaleza reflejada en sus áreas verdes matizadas por multicolores piletas convirtiéndose en concurridos espacios públicos de encuentro familiar.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Municipalidad de Machala. Portal Web.



El casco central ha cobrado la vitalidad de las metrópolis, con un tránsito vehicular que cada vez se enmarca en una política de ordenamiento, con arterias viales expeditas, dotadas de moderna infraestructura y mobiliario urbano.

El Machala Paseo Shopping, primer Mall de la provincia, hipertiendas, modernos restaurantes, urbanizaciones y planes de vivienda para la población de toda condición social, constituyen ahora el gran despegue turístico, comercial e inmobiliario de Machala.

El turismo de Machala se ve reflejado en un corredor turístico comprendido por Malecón del Puerto, Malecón Peatonal Estero Huaylá, Parque de la Madre de Puerto Bolívar, Plazoleta de la Juventud, Plazoleta Bolívar Madero Vargas, Parque de la Ciudadela Buenos Aires, Parque Juan Montalvo y Paseo La Merced, Teatro Municipal, Paseo Cultural Diego Minuche Garrido, Parque de La Madre de Machala, Parque Ismael Pérez Pazmiño, Parque Picapiedra, Monumento al Bananero.

La infraestructura hotelera también ha crecido en las últimas décadas, especialmente en Machala, donde existen por lo menos 5 hoteles de primera categoría como el Hotel Oro Verde, Oro Hotel, Rizzo Hotel, Perla del Pacífico, Hotel Regal, además de residencias y hoteles de segunda. En los restaurantes de estos hoteles y en otros que funcionan de manera independiente se puede disfrutar de los exquisitos platos típicos como arroz con menestra y carne asada, seco de gallina criolla, seco de choncho, moros de lenteja, caldo de bolas, caldo de salchicha, mariscos y pescados.

Por todo esto, Machala es ahora el polo de desarrollo que se proyecta al futuro, trazando un horizonte de progreso. Pero lo más importante es que, cada vez más la ciudad se constituye en un destino turístico elegido por miles de ecuatorianos y en un nuevo puerto para la inversión extranjera.

Puerto Bolívar en sí mismo se constituye en un atractivo turístico, pues, cuenta con sitios de interés como el Malecón, el Muelle de Cabotaje, el Templo Faro, Parque de La Madre, plazoletas en las vías de acceso al puerto y desde allí salen las lanchas con turistas a las Isla del Amor, Santa Clara, Jambelí y Punta del Faro. La Isla del Amor es una zona ecológica poblada de aves marinas que acuden al lugar para anidar, los pelícanos, fragatas, garzas blancas, garzas grises y piqueros de patas azules también forman parte de la isla se encuentra localizada en el canal de Jambelí, entre Puerto Bolívar y el Balneario de El Coco y entre sus principales activos tiene la flora comprendida por mangle rojo, mangle salado y mangle negro. La playa de Jambelí cuenta con un amplio panorama, la misma que permite observar hermosos paisajes naturales en contraste con la infraestructura arquitectónica. En

la arena se encuentran ubicados parasoles típicos con mesa construidas de bambú y techos de hojas de palma, así como torres salvavidas.

Aunque el turismo gastronómico se puede disfrutar en toda la provincia, es Puerto Bolívar la opción preferida de los visitantes de la ciudad de Machala para disfrutar los platos basados en mariscos como: langostas, camarones, conchas, ostiones, almejas, cangrejos, calamares; además de la diversa variedad de pescados como corvina, robalo, cachema, pargo, lisa, albacora, dorado, etc. complementado con platos típicos como arroz con menestra y patacones.

La provincia cuenta con servicios de transporte terrestre con una red vial que se encuentra estructurada por el ramal costero de la carretera panamericana que atraviesa las poblaciones de El Guabo, El Cambio, Santa Rosa, Arenillas y Huaquillas, además de otras vías asfaltadas; el servicio es brindado por varias cooperativas que enlazan la capital provincial con todos los cantones y las ciudades más importantes del país. Cuenta también con transporte turístico especializado que ofrece traslado a los diferentes atractivos turísticos del sector.

El transporte aéreo es deficiente. El aeropuerto General Manuel Serrano de Machala se encuentra en funcionamiento parcial, tiene capacidad para aviones de regular tamaño y, desde ahí, se realizan vuelos diarios a Guayaquil y Quito. La pista aeropuerto tiene una longitud de 1.650 metros y 30 metros de ancho orientada 320° en la cabecera norte y con 13 pies de altura. Las aerolíneas que prestan sus servicios son TAME, AÉROGAL y otras. Está por inaugurarse el Aeropuerto Internacional de Santa Rosa, pero le falta mayor posicionamiento a nivel provincial, regional y nacional. Para el transporte marítimo, la provincia cuenta con Puerto Bolívar como principal base.

Toda esta diversidad y atractivos turísticos que tiene la provincia de El Oro y concretamente Puerto Bolívar, puede ser potencializada con el desarrollo de nuevos servicios y la adecuación de nueva infraestructura portuaria para recibir turistas nacionales e internacionales.

#### - Finanzas

En El Oro el sistema bancario se desarrolló con gran rapidez durante la década de los 80 y 90. Para 1993 el sistema bancario alcanzó un significativo desarrollo y atendiendo una vasta población al ampliar sus operaciones a la mayor parte de los cantones de la provincia. Las instituciones bancarias,

privadas y estatales, existentes a esa fecha son: 1 banco propio que es el Banco de Machala y sucursales del los bancos Guayaquil, Pichincha, Litoral, Bolivariano, del Austro, Rumiñahui, Pacífico, Centro Mundo, e instituciones de crédito público como el Banco de Fomento, Banco Central y la Corporación Financiera Nacional.

Sucursales del Banco Machala y Pacífico funcionan en las instalaciones de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar donde los usuarios pueden realizar todos los trámites bancarios correspondientes.

Con la caída del sistema financiero nacional, en 1999, muchos bancos localizados en El Oro también cerraron sus puertas. En la actualidad las operaciones del sistema financiero se encuentran en etapa recuperación.

#### ▪ Provincia de Loja

Loja se ubica en el suroeste del país, es una de las provincias que forman parte de la división natural de la denominada sierra ecuatoriana. Limita al norte con la de Azuay y la de El Oro, al este, con la de Zamora Chinchipe, y al sur y oeste con la frontera peruana. Se caracteriza por poseer una población indígena que tiene un gran peso demográfico. Al sur de la ciudad capital Loja se encuentra el llamado 'valle de la longevidad': Vilcabamba.

En esta provincia, la segunda en extensión de la Sierra, la organización de las estribaciones andinas se complica con alineaciones en todas direcciones y valles profundos, casi cerrados. Si bien no se alcanzan las altitudes de otros sectores andinos, es la provincia más montañosa de Ecuador. Sus mayores alturas se dan en el norte, Fierro-Urcu (3.778 m); en el sur las mayores alturas las muestra Colambo (3.094 m) y Gonzanamá (3.086 m). Los principales ríos son el Catamayo o el Alamor, que vierten hacia el Atlántico por tierras peruanas, y el Zamora, hacia el Amazonas. El clima, seco en los valles y en la orientación pacífica, aumenta en precipitaciones según se asciende y hacia la parte oriental. Su producción se basa en el cultivo caña de azúcar, tabaco, café, algodón y frutales, y en altura, la cebada, avena, papa. Por otro lado se privilegia la ganadería, especialmente vacuna. Hacia el este, el bosque de lauráceas tiene a la *chinchona officinalis* entre sus especies naturales, de la cual se extrae la quina.

La provincia de Loja posee 108.943 Unidades de Producción Agropecuaria (UPAs) que producen en



una superficie cultivada de 279.696; el 79% de UPAs practican la actividad agropecuaria en la modalidad de secano o temporal en el 85% del área cultivada; esta forma de agricultura presenta altos riesgos por las condiciones climáticas de la provincia que se caracteriza por la larga temporada seca (8 meses) y la presencia periódica de sequías y el fenómeno del niño.

La superficie donde se practica una forma de agricultura bajo riego, se concentra en los cantones de Saraguro y Loja, que disponen hasta la actualidad la mayor infraestructura de riego construida por el Estado en los sistemas de riego La Papaya, El Tablón, Paquishapa, Chucchuchir (Saraguro); y Quinara, Vilcabamba, Malacatos, La Era y Santiago (Loja).

Las principales fuentes de crédito en la provincia que son más utilizadas son el Banco Nacional de Fomento con el 36,1%, las cooperativas de ahorro y crédito 26,2%, los prestamistas (chulqueros) 16,8%, Bancos privados 8,6%, Las familias 6,7%, Fundaciones u ONG 2,7%, Otras fuentes de crédito 2,5%, Intermediarios 0,4% y empresas procesadoras 0,1%. El destino de los créditos solicitados es: el 45% para la producción de cultivos, 28% para la compra de ganado, otros destinos 25%, 1% para la compra de maquinaria y equipos de riego.

En la provincia se registran 65.625 productores agropecuarios de los cuales sólo 3.424 han recibido un crédito para el desempeño de sus actividades económicas (el 5,2%), ello significa una limitada acción de apoyo, comparada con la necesidad de este grupo de población económicamente activa (94,8%). El Banco Nacional de Fomento ha dado crédito a 985 productores (al 1,5% del total de productores), las cooperativas de ahorro y crédito así como los bancos privados han beneficiado a 941 productores (1,5%), mientras los prestamistas han atendido a 458 productores en la provincia (0,7%).

En cuanto a la tenencia de la tierra se puede indicar que de las 65.625 Unidades de Producción Agropecuaria UPA existentes en la provincia, 68,5% son propias con título, 16,5% son de tenencia Mixta, 4,8% otra forma de tenencia, 4,7% ocupadas sin título, 4,3% son de propiedad de Comunas y Cooperativas, 0,7% se encuentran arrendadas y 0,5% se encuentran utilizadas al partir.

El 79% de los productores tienen instrucción primaria, 13% no tienen ningún nivel de instrucción, 6% cuentan con instrucción secundaria y solo el 2% cuenta con instrucción superior. Estos indicadores nos demuestran a la clara que es necesario establecer un sistema de capacitación permanente a los productores agropecuarios, en las innovaciones tecnológicas, que se han logrado hasta la actualidad.

De los 65.625 productores existentes en la provincia, 53.438 son hombres que representan el 81% de los productores y 12.187 mujeres que representa el 19% de los productores.

- **Actividades económico productivas.**

**Cuadro 13**  
Producción sectores más representativos de la Provincia de Loja  
(miles de dólares de 2000)

AÑOS / INDUSTRIAS	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	2008*
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	98.745	93.477	97.045	104.546	107.201	106.901	108.373	109.865
Construcción	156.982	159.271	160.275	143.527	178.801	175.236	178.632	182.094
Comercio al por mayor y al por menor	73.885	77.951	85.220	88.385	89.532	90.617	94.038	97.587
Transporte, almacen. y comunicaciones	71.332	66.579	69.035	70.789	71.764	75.094	75.754	76.420
<b>TOTAL</b>	<b>568.229</b>	<b>573.293</b>	<b>591.402</b>	<b>604.191</b>	<b>664.316</b>	<b>666.793</b>	<b>686.069</b>	<b>705.904</b>

\*Proyección con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

El sector de la Construcción representa un poco más de la cuarta parte de la producción provincial de Loja (25,80%) esto se debe principalmente al flujo de remesas que recibe esta zona del país y que es utilizado principalmente para la edificación de viviendas; sin embargo, esta actividad muestra una contracción de 1,99% en el 2006. Con menor intensidad (15,56%) le sigue la Agricultura, ganadería, caza y silvicultura destacándose la caña de azúcar y otros cultivos como café, yuca, maíz, arroz, etc., este sector no evidencia un crecimiento en su producción.

Otro sector representativo de esta provincia es el Comercio (13,82%) mostrando un ligero crecimiento desde el 2005. Por otra parte, el sector Transporte, almacenamiento y comunicaciones también se constituye en una actividad de importancia al generar el 10,83% de los ingresos productivos, pero a diferencia de los sectores que lo anteceden en el último 2006 presentó un aumento del 4,64%.

A Puerto Bolívar le interesa sobremanera captar la producción agrícola y minera exportable de la provincia de Loja, pues los demás sectores productivos relevantes corresponden productos no transables.

#### - **Producción Agrícola**

La agricultura en la provincia de Loja es una actividad que combina los cultivos transitorios con los permanentes y además se practica la asociación de cultivos, de los transitorios se destaca el maíz duro, fréjol, maní, arroz, yuca y cebolla colorada que se cultiva en las zona tropicales, el maíz suave, arveja y haba en la zonas templadas y frías de todos los cantones.

Dentro de los cultivos perennes tenemos banano, plátano, caña de azúcar y cítricos de clima tropical y café en el clima templado así mismo en todos los cantones. Los cultivos transitorios ocupan el 57% de la superficie cultivada y los transitorios el 43%. Siendo la caña de azúcar el cultivo de mayor producción agroindustrial en la provincia de Loja.

La superficie cultivada está ocupada, en su orden por: maíz suave 19%, café el 17%, maíz duro y banano 15%, fréjol 11%, caña de azúcar 7%, maní 4%, cítricos, arroz, yuca, haba plátano y cebolla colorada con el 1% cada uno y el resto de cultivos 5%. En cuanto al rendimiento por hectárea, el promedio provincial que está sobre el nacional es el arroz con 4,2 tm y el maíz suave 0,9 tm, los cultivos con promedio provincial igual al nacional es el café y haba 0,1 tm y la arveja 0,3 tm; mientras que los cultivos que están bajo el promedio nacional son el maíz duro, banano, fréjol, caña de azúcar, maní, cítricos (limón), yuca, plátano y cebolla colorada.

Aunque el sector agrícola enfrenta problemas por los bajos rendimientos que mantiene, elevados costos de producción y un sistema de comercialización deficiente sigue teniendo importancia. La producción agrícola se caracteriza por el sistema que producción que practican los productores pequeños y medianos, que es una agricultura asociativa y solo se realiza ciertos productos y especialmente bajo riego.

#### - **Producción Pecuaria**

El 47% de la superficie del suelo está dedicado a la ganadería; los pastos naturales que representan el



70% de la superficie y el 30% a los pastos cultivados. Existen pastos en 52.405 UPAs, distribuidas en 34.081 UPAs con pastos naturales y 17.694 UPAs con pastos cultivados.

#### - Artesanía

La provincia de Loja ha tenido una tradición destacada en artesanías como elaboración de queso, mermeladas, curtiembres, cinturones para hombre, confección de ropa, tejidos en telares tradicionales. Existen muy pocas materias primas locales con potencial de transformación en productos artesanales, la mayoría son externas, solamente se dispone de arcilla para cerámica y otros productos.

Por otra parte, hay pocas materias primas locales con potencial de transformación para productos artesanales, la mayoría son externas, solamente se dispone de arcilla para cerámica y otros productos.

Las mayores dificultades que enfrentan estos tipos de producción artesanal, se evidencian en los sistemas de comercialización, que no ofrecen estabilidad, precios reales y mayores mercados. Seguramente para lograrlo se hace necesaria la intervención de organismos de desarrollo que apoyen a las mujeres en estos procesos, pero también en el mejoramiento de la calidad de sus productos, en la innovación de los diseños y la gestión administrativa que les permita obtener productos con precios competitivos en el mercado. Los talleres artesanales para su administración interna no disponen de registros, impidiéndoles conocer algunos indicadores económicos y financieros de su negocio, los costos de producción reales y la fijación de precios al público.

Las maquinarias y herramientas disponibles por los artesanos no son utilizadas en forma permanente, sino más bien, tratan de cubrir al máximo su capacidad en épocas de alta demanda, que les permita compensar tiempos de poco trabajo. La utilidad de las empresas artesanales fluctúa entre 23% y 36%, siendo bajas en relación al volumen de ventas pequeño que tienen en el año.

#### - Turismo

Dentro de los sitios naturales para Loja existe un total de 19 atractivos los mismos que se encuentran inventariados por parte del Ministerio de Turismo y fueron actualizados con la base de datos de la

Universidad Técnica Particular de Loja. De estos atractivos se considera de importancia para desarrollar ecoturismo a: El Parque Nacional Podocarpus, el bosque Petrificado de Puyango, y en mediano plazo al área de vegetación y bosque protector Colambo – Yacuri.

En lo que respecta a Manifestaciones Culturales cuenta con un total de 38 atractivos, entre los que se destacan Vilcabamba, Saraguro, El Cisne y Ciudadela en la Parroquia San Lucas, el mismo que no consta en el inventario del Ministerio de Turismo.

#### - Comercio

El comercio de bienes y servicios que realiza la provincia no sólo es de productos primarios (agrícolas, pecuarios, forestales, etc.) sino de bienes semiprocesados, procedentes de provincias que han logrado mayor grado de industrialización, dada la bipolaridad con la que se desarrollan las actividades económicas en el Ecuador, dentro de lo cual las provincias de Pichincha y Guayas observan las mayores tasas de industrialización, tanto que avanzan a cubrir las principales demandas por parte del resto de provincias del país.

#### - Minería

La actividad minera de la provincia de Loja consiste en la extracción de materiales pétreos de los lechos de ríos, quebradas y planicies cercanas a centros poblados y vías de acceso (a través de 145 concesiones), también hay extracción de no-metálicos: arcillas, yesos, caolines, mármol, (en 49 concesiones). Finalmente existen 161 concesiones para metálicos (oro), en las cuales se hace una extracción artesanal y de pequeña escala.

La minería de la provincia gira en torno a las concesiones de no-metálicos y materiales de construcción, en los cantones de Loja, Catamayo y Saraguro principalmente.

Loja es una provincia que abastece de materia prima para la industria de cerámicos y cemento para las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca, mientras que la extracción de materiales de construcción, da abasto al consumo y demanda local.

#### ▪ Provincia de Zamora Chinchipe

Zamora es una provincia, parte del Oriente o Amazonía ecuatoriana situada al sureste del país, limita al norte con las de Azuay y Morona Santiago, al este y sur con el Perú y al oeste con la provincia de Loja. Recibe el nombre de los dos ríos principales de esta accidentada y montañosa provincia que se orienta hacia la cuenca amazónica: el Zamora, con su afluente el Nangariza, y el río Chinchipe.

Al este de la provincia existe una barrera montañosa conocida como la cordillera del Cóndor. También el oeste es montañoso. El clima es tropical, su tierra es un tanto seca. Los aportes fluviales facilita el regadío de cultivos.

En la cuenca del Zamora hay plantaciones de café, yuca, caña, cacao, arroz y frutales; en el mismo río se explotan bancos de arenas auríferas. La selva amazónica se prolonga en esta provincia por las montañas húmedas, lo que añade como recurso natural la explotación forestal de gran variedad de maderas tropicales.

Provincia de baja densidad demográfica, tiene en su capital, Zamora, el principal núcleo de población. La mayoría de las localidades se ubican en los extremos norte y sur de su territorio, mientras que el centro, más montañoso e inaccesible, se encuentra menos ocupado. Destacan San José de Yacuambí, San Diego del Ingenio o Paquinza, en el norte; y Palanda, Zumba y Chito en el sur. El límite oriental, fronterizo con Perú, ha sido tradicionalmente motivo de disputa e, incluso, acabó provocando un conflicto bélico en 1981, reanudado en 1995 (conocido como la Guerra de la Cordillera del Cóndor), que finalizó con la aceptación del arbitrio de la Organización de Estados Americanos (OEA).

El Censo Agropecuario realizado en el año 2001, muestra que en la provincia de Zamora Chinchipe no hay problemas sobre fraccionamiento de la tierra, y que la mayor proporción de la tierra está en manos de propiedad individual (446.930 Has), seguida sociedades de hecho con 13.994 has, sociedad legal con 6.614 Has, y otra condición con 718 has.

Un polo de concentración de tierras se presenta en los estratos que van desde las 50 a 100 has, y que están conformadas por 1.915 UPAS, las mismas que ocupan una superficie de 124.810 has, una segunda concentración de tierras está en los estratos que van de las 100 a 200 has, 900 UPAS abarcan una superficie de 115.338 has, esto indica que aún existen extensas zonas en propiedad de



pocos dueños, quizá de mejor calidad que los que se dedican a la actividad agrícola y pecuaria, también nos demuestra que la estructura agraria es desigual en la provincia.

También hay un grupo importante de UPAS, (2.619) que abarcan 81.880 Has, las mismas que están entre los parámetros de 20 a 50 has.

En la provincia de Zamora Chinchipe hay dos bancos que prestan sus servicios. El Banco de Loja y el de Fomento, en cambio hay varias cooperativas de ahorro y crédito tales como: CACPE-Zamora, COPMEGO-Zamora, Julián Lorente, Educadores de Zamora, Empleados del Consejo Provincial, las mismas que dadas sus modalidades financieras son los entes que otorgan de manera permanente créditos formales, siendo el BNF, la institución que más créditos ha otorgado en la provincia (251), las instituciones que le siguen en facilitar créditos son las Cooperativas de Ahorro y Crédito, las mismas que han otorgado 121 créditos, luego el Banco privado (Loja) con 56, pero finalmente los prestamistas o chulqueros (55) que casi iguala a los bancos privados.<sup>16</sup>

#### - **Actividades económico productivas**

Por ser una provincia fronteriza, el Comercio se constituye en la principal actividad productiva de Zamora Chinchipe (27,17%) mostrando un comportamiento creciente todos los años con un peak en el último período, le sigue la Construcción (18,52%) producto también de las remesas recibidas del exterior, cabe resaltar que este sector ha tenido una producción muy fluctuante pues presenta en los últimos años reducciones considerables para incrementar notablemente un 26,44% en el 2006.

En tercer lugar, se encuentra la Agricultura, ganadería, caza y silvicultura (18,10%), destacando la producción de café y maíz, además este sector que fue el menos dinámico en el 2008 pues en ese año la producción creció 2%. El sector de minas y canteras genera el 6,16% de los ingresos productivos de la provincia.

---

<sup>16</sup> Gobierno Provincial Autónomo de Zamora. Plan de Desarrollo Estratégico Provincial.

**Cuadro 14**  
**Producción sectores más representativos de la Provincia de Zamora Chinchipe**  
**(miles de dólares de 2000)**

<b>AÑOS / INDUSTRIAS</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007*</b>	<b>2008*</b>
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	26.235	26.462	26.428	27.319	25.085	25.973	26.492	27.022
Construcción	23.509	20.930	20.436	21.004	20.962	26.504	27.067	27.642
Comercio al por mayor y al por menor	30.910	31.566	32.635	34.393	35.226	37.726	39.113	40.550
<b>TOTAL</b>	<b>118.773</b>	<b>120.158</b>	<b>121.919</b>	<b>127.622</b>	<b>130.439</b>	<b>140.540</b>	<b>144.832</b>	<b>149.256</b>

\*Proyección con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

#### - Producción Agropecuaria

El desarrollo económico de la provincia de Zamora Chinchipe se expresa a través del desempeño de los sectores productivos más importantes, uno de ellos es el sector agropecuario con sus dos subsectores: agricultura y ganadería.<sup>17</sup>

El área destinada a la producción en Zamora Chinchipe tiene una superficie de 1 056 863 hectáreas, equivalente a 10 568 km<sup>2</sup>.

El sector agropecuario que produce para el mercado interno presenta una serie de deficiencias, que se asocian con el sector productivo (baja productividad) y con la comercialización de bienes, sobre todo agrícolas, en los cuales el intercambio se mueve en contra de los pequeños productores agrícolas, especialmente los campesinos que producen alimentos de consumo básico: arroz, fréjol, maíz suave choclo, maíz duro, yuca, tomate, naranjilla, piña, plátano, cacao en grano, café, caña de azúcar y banano.

Es necesario indicar que hay factores limitantes para mejorar la producción y productividad agrícola, entre los cuales se pueden citar: fragilidad de los suelos, fuertes pendientes, erosión del suelo,

<sup>17</sup> Consejo Provincial de Zamora Chinchipe. Línea de Base General Plan de Desarrollo Provincial.

tecnología tradicional sin uso de insumos, escasa asistencia técnica, y limitado e inoportuno otorgamiento de crédito.

En Zamora Chinchipe no se practica la agricultura de alta tecnología a pesar de contar con una diversidad de climas, altitud, latitud, suelo, mano de obra disponible; además, la posición estratégica de la provincia con respecto al aeropuerto Camilo Ponce Enríquez de Catamayo (Loja), no es la más aconsejable; asimismo la única vía carrozable hasta Loja se encuentra en mal estado, lo que ha frenado una incursión en este sector de la agricultura.

En cambio, hay productos nativos de Zamora Chinchipe que son aprovechados en la alimentación diaria del campesino y que tienen acogida en la ciudadanía urbana, como son: el fruto de la palma, el yaraso, la guayaba, la guaba y el camote.

De conformidad con la información obtenida de los diagnósticos cantonales, en la provincia de Zamora Chinchipe se cosechan los siguientes productos principales:

**Café.**- Es un cultivo que en cuanto a la superficie ocupa el primer lugar a nivel provincial (4 813 ha); se siembra en todos los cantones y con mayor significación en Palanda y Chinchipe; la época de siembra es en los meses de mayo y junio.

**Maíz.**- Es el segundo cultivo en orden de importancia de acuerdo a las estadísticas (2 338 ha de maíz seco); se siembra en julio y se cosecha en enero. En cambio el maíz suave y fréjol se siembran en enero y se cosechan en julio; sólo se pueden cultivar en las partes frías de las parroquias Imbana y Sabanilla.

**Plátano.**- Ocupa el tercer lugar en orden de importancia y superficie sembrada (2 264 ha); la época de siembra es en enero y se lo cosecha al año y medio después de plantado.

**Yuca.**- En la provincia este cultivo cubre un área de 1 799 has; la fase de siembra es en el mes de julio y se lo cosecha después de un año.

**Caña de Azúcar.**- En el orden de importancia por superficie sembrada ocupa el tercer lugar (1 814 ha); se siembra en cualquier época del año y se cosecha luego de un año.

**Banano.**- Existen sembradas y contabilizadas 1 049 has de banano en toda la provincia; ocupa el quinto lugar; se lo siembra en el mes de enero y se lo cosecha al año y medio después de plantado.



**Naranjilla.**- De acuerdo al III Censo Nacional Agropecuario, se la siembra en todos los cantones, con excepción de Yacuambi. Existen sembradas 686 has de este cultivo y ocupa el sexto lugar. Se siembra en el mes de junio y se cosecha después de un año.

**Cacao.**- De acuerdo a los planes de desarrollo cantonales este cultivo totaliza a nivel provincial 622 has; se transplanta en mayo y junio.

**Frutales.**- La más representativa es la naranja, la misma que se la cultiva en toda la provincia, contándose con 139 has de plantación compacta; se la siembra en mayo.

La agricultura en su mayor parte es de subsistencia y en menor grado para los pequeños mercados locales. En huertos familiares, se cultiva los alimentos típicos de la zona: bananos, yuca, frutales. En la zona de Palanda y Chinchipe el rubro de café es importante.

La ganadería es la actividad que predomina sobre la agricultura en términos de peso económico y en uso de la tierra, sobrepasa las 200 mil cabezas de ganado destinadas al sector de pastizales. La producción de leche ha aumentado en reacción a los bajos precios de la carne. Según el III Censo Agropecuario, los productos pecuarios que más se destacan son: Bovinos, porcinos, aves y cobayos.

La explotación forestal para producir madera es fuerte, siendo la producción de madera de encofrado cada vez más importante. La producción de maderas finas ha disminuido drásticamente en esta última década, debido a su agotamiento.

Rubros en crecimiento son la producción piscícola y de ranas con especies introducidas: la tilapia y la rana toro respectivamente.

#### - **Industria**

La actividad industrial es incipiente, las condiciones generales de la pequeña industria nacional son aplicables a Zamora Chinchipe, con agraviantes como mercado poco atractivo, falta de servicios básicos, vías de acceso y transporte para poder explotar los recursos naturales de la zona, procesarlos y exportarlos a otras regiones del país o del exterior.

En la provincia existen alrededor de 20 micro empresas que se dedican por lo general al procesamiento de madera, carnes, producción de vino y licores, purificación de agua y elaboración de quesos, mermeladas y dulces.

## - Comercio

En esta provincia no existe industria manufacturera, únicamente una fuerte presencia del comercio, especialmente en las cabeceras parroquiales, cantonales y en la capital de la provincia.

El comercio de los diferentes productos se realiza fundamentalmente con Loja, que se encuentra a 64 Km de la ciudad de Zamora, con Cuenca, Guayaquil y el Perú.

En las ciudades de Zamora y Yanzatza el comercio es de gran importancia; adicionalmente en Zamora funciona la Cámara de Comercio, la misma que la integran 80 socios, de los cuales 63 son activos y 27 pasivos.<sup>18</sup>

## - Turismo

La provincia de Zamora Chinchipe tiene un gran potencial turístico debido a la gran cantidad de atractivos naturales y culturales que posee, a su relieve y a su estratégica ubicación dentro de la Amazonía, destacándose la posibilidad de experimentar el turismo de aventura en los páramos, bosques, cascadas, ríos navegables y correntosos; y conocer a las etnias y culturas Shuar y Saraguro que tienen lenguas distintas, costumbres y tradiciones propias, las dos etnias tienen un equivalente al 8,5% de la población provincial, el resto de población es mayoritariamente mestiza.

La zona del Parque Nacional Podocarpus cuenta con una vasta biodiversidad (flora y fauna) al acoger al 40% de las 1.624 especies conocidas en el país y a unas 211 especies de plantas endémicas. Esta zona protegida tiene varios ecosistemas (páramos, bosque nublado, lagos, lagunas, ríos) y debido a su composición ecológica mantiene la calidad y cantidad de agua que abastece a la región sur del país.

## - Artesanía

La actividad artesanal es aquella practicada manualmente en la elaboración, producción de bienes y prestación de servicios, con o sin auxilio de maquinarias, equipos o herramientas, siempre que su

---

<sup>18</sup> Consejo Provincial de Zamora Chinchipe. Resumen Ejecutivo del Plan de Desarrollo Provincial de Zamora Chinchipe.

inversión en activos fijos y materias primas no sobre pase el 25% del capital fijado para la pequeña industria.

La actividad artesanal en la provincia es muy variada, entre las principales se puede nombrar las siguientes: mecánicas automotrices, mueblería, peluquerías, panaderías, imprenta, sastrería, moliendas, restaurantes entre otras.

#### - Minería

Zamora Chinchipe es considerada como una de las provincias con gran potencial minero en el país. Existen yacimientos, principalmente de minería metálica, en Nambija, Guayzimi, Chinapintza, Cerro Colorado, Sultana del Cóndor, el Pangui y Yacuambi. Incluso en San Luis, localizado en el centro del Parque Nacional Podocarpus, existe un grupo de mineros que ilegalmente explotan de forma rudimentaria. En suma, las concesiones mineras para metálicos alcanzan hasta la actualidad 234, para no metálicos 33 y para materiales de construcción 41 en esta provincia.

Geográficamente, las zonas de interés minero están localizadas hacia la frontera con el Perú, pero, paradójicamente, en varias de estas zonas existe una gran riqueza natural, caracterizada por una alta biodiversidad y endemismo, y son una importante fuente de agua dulce.

Si bien el desarrollo minero de la provincia es considerado por diversos sectores como de "pequeña escala", esto implica una problemática técnica, legal y ambiental, que incide en impactos al ambiente.<sup>19</sup>

Debe considerarse a Puerto Bolívar como un nodo logístico para la comercialización minera de la provincia que se complemente con las operaciones que realizará Puerto Cobre.

#### ▪ Morona Santiago

Morona se ubica en el Oriente amazónico junto al Parque Nacional Sangay, donde se ubica uno de los volcanes más activos del mundo: el Sangay, junto a una zona arqueológica de gran riqueza

<sup>19</sup> SENPLADES (2008). Plan Ecológico Ambiental Regional. op cit.



cultural existe alrededor de 1.200 pirámides orientadas hacia el volcán, y diversas piedras talladas en curiosas formas animales. El valle del Upano es su zona más desarrollada y poblada, y desde la cordillera se aprecia la selva virgen, en la que se halla la nacionalidad de los llamados Shuaras y otras nacionalidades.

Provincia rica en lavaderos y minas de oro y plata, En el Cantón Limón y en el camino a la Unión existe el lugar denominado la *Cueva de los Tayos*, donde se dice que existió una cultura que vivió 1.000 años antes de Cristo, y que actualmente está habitada por los "tayos", que son pájaros que viven en la oscuridad.

La población de esta provincia se caracteriza por poseer una producción de artesanías tales como: Trabajos en madera, instrumentos musicales, alfarería, adornos en plumas de animales y pepas, (semillas de árboles), trabajos en calabaza, tejidos en paja, lana, bejuco, piola y "mullo", (piedras pequeñas con perforaciones), con las que confeccionan collares y otros adornos.

El paisaje es la gran atracción turística, como por ejemplo el soberbio Volcán Sangay. Desde las poblaciones de Palora, Arapicos y otras cercanas al volcán nevado, puede observarse tanto durante el día como durante la noche las erupciones volcánicas.

#### - **Actividades económico productivas.**

En Morona Santiago las principales actividades productivas son agricultura, ganadería, caza y silvicultura, construcción y comercio al por mayor y al por menor que de manera conjunta aportan con el 63% de la producción provincial.

El sector agricultura es el que tradicionalmente ha tenido mayor importancia porque normalmente ha representado una cuarta parte de la producción de Morona. Sin embargo, es el sector de la construcción el que ha evidenciado mayor crecimiento aproximadamente 12%, con excepción del período 2002-2003 en que cayó un 1%.

Como provincia fronteriza, el sector comercio al por mayor y al por menor representa una fuente de ingresos muy importante, así como un 13% del total producido, teniendo un crecimiento sustancial del 9% en el 2004, superior al crecimiento del período 2001-2008 que es del 4%.

**Cuadro 15**  
**Producción sectores más representativos de la Provincia de Morona Santiago**  
 (miles de dólares de 2000)

<b>AÑOS / INDUSTRIAS</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007*</b>	<b>2008*</b>
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	35.021	39.421	41.192	41.813	42.153	43.762	45.582	47.478
Construcción	23.706	28.758	28.374	30.690	34.111	42.204	47.692	53.895
Comercio al por mayor y al por menor	17.685	18.061	18.528	20.298	21.461	22.287	23.254	24.262
<b>TOTAL</b>	<b>127.733</b>	<b>141.842</b>	<b>144.332</b>	<b>150.970</b>	<b>161.253</b>	<b>175.371</b>	<b>186.272</b>	<b>175.371</b>

\*Proyección con base en tasa de crecimiento promedio del período 2001-2006

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

#### - Agropecuario

La producción agrícola está orientada en su mayor parte al mercado local y al autoconsumo. Los productos más importantes son el maíz duro, el plátano, la yuca, la papa china, el banano, el café, el cacao, la pitajaya y la naranjilla.

La cría de ganado vacuno es abundante en toda la provincia, especialmente en Sucúa, Macas, Méndez, Limón y Gualaquiza, esta producción tiene como destino los mercados de la costa, especialmente en Guayaquil, y también en el Perú, por su calidad de provincia fronteriza. El ganado porcino se destina al autoconsumo y lo poco que se comercializa se lo hace en el mercado local.

#### - Turismo

Morona Santiago al estar situada en el Oriente tiene como principal atractivo turístico su flora y fauna. En esta provincia se encuentra la mayor parte del Parque Nacional Sangay, declarado por la UNESCO Patrimonio Natural de la Humanidad en consideración a su extensa biodiversidad, además cuenta con extensos bosques primarios que encierran importantes riquezas florísticas y faunísticas y una reserva de oxígeno, un verdadero banco biogenético.<sup>20</sup>

Entre la fauna silvestre, el turista puede observar aves como papagayos, tucanes, loros, varias clases

<sup>20</sup> Consejo Provincial de Morona Santiago.

de pavas silvestres, pericos, gallo de monte y decenas de variedades de colibríes, así como una variedad de mariposas multicolores. Además puede encontrar especies típicas de estas regiones como los saínos o puercos silvestres, la danta o tapir americano, la guatusa, el venado, el armadillo, los jaguares, los tigrillos, los zorros, los jumbumbes y varias decenas de monos, boa anfibia, culebra X y la coral de colores brillantes.

Las etnias ancestrales como la shuar, achuar y macabea son mundialmente conocidas y visitada por sus prácticas de reducción de cabezas, y por lo folklórico de sus fiestas y celebraciones. La última es la que tiene una vida sociable más urbanizada porque está asentada desde el cantón Macas.

#### - Comercio

El comercio de la provincia tiene como principal sustento los sectores agricultura, ganadería, explotación minera y forestal y el turismo. La deficiente vialidad constituye una desventaja competitiva para los sectores productivos, existen actualmente dos carreteras de acceso parcialmente pavimentadas, mientras que el acceso a toda la parte oriental de la provincia es únicamente a través avioneta y/o canoa. Además, según USAID existen otros obstáculos para el desarrollo productivo como la falta de concertación entre los diferentes sectores públicos y privados, falta de asociación entre los productores, insuficiente comunicación entre indígenas y colonos,; manejo no adecuado de cultivos; y, escasa infraestructura para el procesamiento.

#### - Minería

La provincia de Morona Santiago cuenta con yacimientos mineros de importancia, así en Colai y Shingata se encuentran minas de oro y plata; en Méndez, Gualaquiza, Limón y Bomboiza se lava oro en grandes cantidades y se extrae el carbonato de bario que es empleado en extracción de petróleo de la zona. En Limón- Indanza se puede obtener contingentes de arcilla para la cerámica que se produce en el país y arena de cuarzo que es destinado a la elaboración de vidrio.

#### ▪ Norte de Perú: Región Tumbes<sup>21</sup>

La Región Tumbes presenta un clima subtropical, que corresponde a una zona de transición entre el

<sup>21</sup> Gobierno Regional de Tumbes. Plan de Desarrollo Concertado 2008-2012. Op.cit.



ecuatorial y el desértico de la costa peruana. Se considera a Tumbes como la región más cálida de la costa peruana, presenta una temperatura promedio casi uniforme en todo el año, siendo las más altas temperaturas promedio entre los meses de enero a abril (30°C) y las más bajas, entre junio a septiembre (23°C). La Corriente de El Niño y la migración hacia el sur del frente ecuatorial ocasionan la caída de fuertes lluvias estacionales en todo el departamento.

En el departamento de Tumbes se pueden diferenciar cinco zonas que por sus características físico morfológico, ecológicas, tipo de concentración poblacional, y diferentes niveles de vida han generado la especialización de actividades productivas. Estas zonas son:

- Zona Costero - Litoral
- Zona de Manglares y Esteros
- Zona de la cuencas del Puyango Tumbes – Zarumilla
- Zona Montañoso – Reserva Biósfera del Noroeste
- Zona de Terrazas y Colinas

Primero, la zona costero-litoral está constituida por la franja costera del departamento, que se ha definido desde las playas del distrito de Corrales hasta el sur, con Quebrada Fernández, límite con el departamento de Piura. Al interior del departamento, contiguo al Santuario Los Manglares de Tumbes, se cuenta con Zonas Acuícola de producción de camarón. Las playas de la región reciben a turistas nacionales y en algunos casos internacionales; sin embargo esta zona es considerada un fuerte eje de desarrollo turístico, presenta actividades productivas acuícola, pesquera y de servicios urbanos, que le confieren el asentamiento poblacional al borde del la Panamericana como el principal eje de articulación regional.

La riqueza de esta zona se debe a la diversidad de los recursos hidrobiológicos así como al volumen de biomasa, dadas por la amplitud del zócalo continental. La actividad langostinera (camaronera) ha aportado considerables ingresos al PIB regional. Actualmente, esta actividad se ha visto afectada por la presencia del virus de la mancha blanca, del área adjudicada de 8.838,43 has de las cuales 6.347,36 están autorizadas a un total de 50 empresas de mayor escala y 3 de menor escala.

Segundo, la zona de manglares y esteros se encuentra ubicada en la parte nor occidental, adyacente al litoral, es de forma longitudinal e irregular, se presenta desde el límite con Ecuador en el extremo

meridional del canal internacional hasta el extremo meridional del Estero Corrales. Cubre una extensión superficial de 5.852 has que se singulariza por presentar algunas fajas de arena alternadas por vegetación de y amplios canales.

El recurso pesquero representa el mayor valor económico directo que pueda derivarse de los manglares. El desarrollo de la acuicultura de camarón alcanzó un desarrollo considerable en las décadas de los ochenta y noventa, lo que ocasionó una presión depredadora sobre el ecosistema manglar.

Tercero, la zona de la cuenca del PuyangoTumbes-Zarumilla comprende ámbitos de las provincias de Zarumilla y Tumbes. Es el sub-espacio inmediato de integración Binacional Perú-Ecuador. Se caracteriza por contener el principal sistema hidrológico del departamento de Tumbes, el Río Tumbes que nace en la zona ecuatorial de la vertiente occidental de los andes y recibe numerosos tributarios originados al oeste de los Cerros de Amotape. El río Tumbes Cuenta con agua en forma permanente, recibe una descarga de 39.96 m<sup>3</sup> /seg en época de estiaje, hasta 559.11 m<sup>3</sup>/seg en periodos húmedos, llegando a volúmenes superiores a los 2000 m<sup>3</sup>/seg, en épocas del Fenómeno El Niño, en esta área se ubica el paso de frontera más importante entre los dos países.

Entre las potencialidades de la zona se puede mencionar el desarrollo agrícola, con diversificación de cultivos más rentables, la agroindustria y el comercio fronterizo, enmarcados en un programa de acondicionamiento territorial para superar las restricciones vinculadas a las ciudades de frontera, sin una adecuada administración.

Cuarto, la zona de montañas está constituida por la Cordillera de Cochas y los Cerros de Amotape y sus estribaciones hacia la parte sur, que se prolonga hasta Piura. Por la parte norte y este se interna en el Ecuador, la parte occidental se acerca al mar. Se caracteriza por la existencia de profundos cañones y montañas de elevación considerable. En este espacio se ubican el Parque Nacional Cerros de Amotape (91.300 has) y la Zona Reservada de Tumbes (75.102 has), los mismos que conjuntamente con el Coto de Caza El Ángolo (en Piura), forman parte de la Reserva de Biosfera del Noroeste.

La importancia geoeconómica de esta zona radica en su alta biodiversidad, que le otorga un rol importante bajo un desarrollo ecoturístico pese a que se ha visto afectada por actividades

productivas sin un adecuado manejo sostenible.

Quinto, la zona de Terrazas y Colinas es la más rural del departamento y con menores condiciones de vida. Su territorio es poco accidentado, es de relieve llano denominado sabana. Al norte de la quebrada Fernández se encuentran diversos niveles de terrazas y colinas de poca altitud, quebradas secas con cauces poco profundos y ramificados en su parte superior, que en épocas de lluvias llevan sus aguas estacionales hasta el Océano Pacífico.

Las principales actividades de esta zona son: la ganadería (caprinos en un número de 50.000 y en nivel muy inferior vacunos, 3.910) y la agricultura (secano y con pozos) debido a la escasez del recurso hídrico. Existen 971,9 has para agricultura de los cuales 878,7 están bajo riego y 93.2 has de secano. Los cultivos transitorios son plátano, maíz amarillo duro yuca, tomate; entre los cultivos permanentes se encuentran mango limón, coco y tamarindo. Los pastizales de esta zona se han ido degradando en forma progresiva debido a la tala excesiva y al sobre pastoreo. Se observa posibilidades de desarrollo turístico, en Hervideros y desarrollo eco turístico en la Reserva de la Biosfera, potencialmente se puede lograr mayor desarrollo agropecuario.

▪ **Actividades económico productivas del Norte de Perú: Región de Tumbes<sup>25</sup>**

- **Agropecuario**

La agricultura es una de las actividades más significativa de la región y donde se encuentra la mayor fuerza laboral, constituyendo la base del desarrollo. La actividad agrícola descansa principalmente en la siembra de arroz, plátano y maíz. Es necesario indicar que estos cultivos no generan una rentabilidad local siendo sólo una fuente de subsistencia.

La actividad pecuaria se desarrolla en forma extensiva, con crías de baja calidad genética, destacando la crianza de ganado caprino con 97,900 cabezas, vacunos con 12,750 cabezas, porcinos con 16,700 cabezas y ovinos con 8,940 cabezas.

---

<sup>25</sup> Gobierno Regional de Tumbes. Plan de Desarrollo Concertado 2008-2012. Op. Cit.



Actualmente existe un predominio de la propiedad individual (minifundio), estimándose en 6.921 unidades agropecuarias (Tumbes 4.642., Zarumilla 1.442 y Contralmirante Villar 837). El 77% del total de la unidades corresponde áreas menores de 4,9 has, el 22% a unidades entre 5 y 19,5 has y el 1% a extensiones superiores a 20 has.

Cuadro 16  
Producción Agrícola de la Región de Tumbes, TM

PRODUCTO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Arroz	82.893	88.795	104.054	101.990	108.617	101.759	94.904	97.196	99.543
Soya	124	63	300	224	43	63	27	164	164
Limón	1.354	1.838	2.977	2.326	2.250	2.786	2.582	2.629	2.678
Maíz Amarillo	2.193	3.351	1.554	1.259	457	2.497	1.431	1.904	1.904
Maíz Choclo	567	473	289	189	467	538	506	505	504
Mango	213	252	461	508	298	625	708	771	840
Plátano	56.101	44.977	53.830	56.871	56.285	49.279	66.838	68.970	71.170
Yuca	1.108	606	249	264	417	385	705	724	744
Carne de Ave	63	67	70	73	77	81	85	86	86
Carne de Vacuno	282	287	293	299	305	311	317	318	319
Carne de Caprino	310	316	322	329	335	342	349	350	351

Fuente: Plan de Desarrollo Concertado, Ministerio de Agricultura de Perú  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

El soporte de la organización agraria se encuentra en la Junta de Usuarios de Tumbes que agrupa a 18 Comisiones de Regantes conformados por 6,337 usuarios, existen otras organizaciones agrarias en actividad. La oferta de productos agrícolas (plátano, arroz, soya, fréjol y limón, principalmente) y pecuarios (carne de caprino, porcino, ovino) cubren las necesidades de la población. El resto de los productos alimenticios y agroindustriales provienen del sur así como de Ecuador.

El plátano, el arroz y el maíz son los productos agrícolas que tienen mayor volumen de producción en toneladas métricas. Debido a que se trata de una zona bastante seca, la producción pecuaria representada en la carne de vacuna, ave y caprino es mínima y se destina al consumo local.

#### ▪ Pesca

La actividad extractiva que se desarrolla en las seis principales caletas del litoral, es principalmente

artesanal, realizada por un total de 629 embarcaciones con una capacidad de bodega total de 3.574,35 m<sup>3</sup>, así como por 5 de menor escala con capacidad de bodega de 223,82 m<sup>3</sup> y 4 de mayor escala con una capacidad de 556.72 m<sup>3</sup>. Del total del área adjudicada, 9.169,21 has están autorizadas para el cultivo de langostino. La PEA promedio es de 2.989 extractores, que incluye a 400 extractores de post larvas de camarón. Esta actividad la realizan aproximadamente 3134 pescadores embarcados, 350 balsilleros, 58 cangrejeros, 200 concheros y 132 extractores de camarón de río.

La actividad de procesamiento pesquero únicamente está referida al congelado, principalmente de camarón, existiendo 6 plantas operativas, con una capacidad instalada de 135 Tm/día. La población económicamente activa en la actividad de acuicultura en el 2006, fue de 1650 trabajadores permanentes y 900 trabajadores eventuales empleados en cosecha y descabezado.

#### ▪ **Industria**

La industria en Tumbes se encuentra poco desarrollada y su contribución al PIB es marginal, constituyendo el 8,10% del PIB del departamento. El 95% se agrupa en PYMES y el resto se puede considerar como de nivel mediano en la cual se ubica el procesamiento del camarón.

En Tumbes existen 600 empresas industriales formales. Las actividades manufactureras que con mayor incidencia y por su importancia en la generación de empleo se encuentran las panaderías que representan el 20 %, fabricación de muebles 17 %, crianza y proceso de langostino 16 %, carpintería metálica 11%, imprentas 9%, fabricación de prendas de vestir 4 % y los molinos de arroz 3 %. Pero se estima que un 30 % de empresas adicionales a las cifras presentadas, se encuentran en calidad de ilegales en el sector.

La Agroindustria es incipiente en la región, se basa principalmente en la transformación primaria del pilado de arroz (18 molinos).

#### ▪ **Turismo**

Tumbes cuenta con un rico potencial turístico anclado en sus extensas playas, esteros y manglares, áreas naturales protegidas, río permanente, lugares paisajísticos, flora y fauna, aguas termo medicinales, restos arqueológicos e históricos, entre otros; que permitido el incremento en el flujo

de turistas del 17% anual. Existe en el sector la expectativa que se implemente el Proyecto de Playa Hermosa, hecho que generaría una fuerte dinámica en la localidad.

El desarrollo del Turismo en Tumbes tiene relación directa con todas las empresas privadas que brindan servicios turísticos y las características de estas al 2006 incluyen una planta hotelera que agrupa a 82 establecimientos de hospedaje que dan ocupación a 308 personas, los 207 restaurantes, 6 agencias de viaje y turismo y 7 guías oficiales de turismo.

#### ▪ Minería

Tumbes cuenta con yacimientos de gas y petróleo en las tres provincias del departamento, éstos han sido identificados en cuatro lotes con contratos de licencia para exploración y producción; dos de ellos se ubican en el zócalo continental (Lote Z-1 y Lote Z-38), los otros dos restantes se ubican en tierra (Lote XIX y Lote XX), con una negociación en el área del Lote XXIII.

La Empresa Petrolera Monterrico se encuentra en etapa de producción de petróleo en el Lote XX ubicado en dos áreas (Carpitas - Quebrada el bravo y en Zorritos COPE), la Empresa BPZ Exploración y Producción S.R.L. se encuentra en la etapa de exploración-perforación en el lote Z-1 y en el Lote XIX se encuentra realizando exploración con sísmica 2D y 3D; la Empresa Vamex desea desarrollar su proyecto de exploración a través de sísmica 2D en el Lote 38.

#### **1.1.1.1.7. Proyecciones de cargas de importación y exportación de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2 010 – 2 025.**



**Cuadro 17**  
**PROYECCIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, TM**  
**AÑO 2010-2025**

TIPO DE CARGA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
GENERAL	137.727	206.591	216.921	227.767	239.155	286.986	344.383	413.260	495.912	595.094	714.113	856.936	1.028.323	1.079.739	1.133.726	1.190.413
CONTENERIZADA	70.000	105.000	126.000	151.200	302.400	393.120	471.744	566.093	679.311	747.242	821.967	904.163	994.580	1.094.038	1.203.442	1.323.786
TOTAL TM	207.727	311.591	342.921	378.967	541.555	680.106	816.127	979.353	1.175.223	1.342.337	1.536.080	1.761.099	2.022.903	2.173.777	2.337.168	2.514.198
TOTAL TEUS	23.081	34.621	38.102	42.107	60.173	75.567	90.681	108.817	130.580	149.149	170.676	195.678	224.767	241.531	259.685	279.355

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Diagnóstico Económico Productivo del Hinterland Geográfico de Puerto Bolívar

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

#### Análisis

Los principales productos importados son papel y sus derivados, en la provincia de demanda una gran cantidad de bobinas de papel para la elaboración de la caja de embalaje para el banano de exportación, vehículos y maquinarias, equipos, además las importaciones crecerán principalmente por la importación de insumos y materias primas para las diversas empresas industriales que operan en la ciudad de Cuenca, dedicadas a la comercialización de cerámicas, pinturas, repuestos de vehículos, etc., además por la importación de otros productos para la producción del sector agrícola como los abonos y fertilizantes, para el sector de la construcción como el hierro, acero y otros metales; como el ingreso de otras mercaderías y productos consumo.

**Cuadro 18**  
**PROYECCIÓN DE CARGA DE EXPORTACIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, TM**  
**AÑO 2010-2025**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>PRODUCTOS</b>																
BANANO EN CAJAS	1.682.459	1.697.974	1.713.489	1.729.004	1.744.519	1.760.034	1.775.549	1.791.064	1.806.579	1.822.094	1.837.609	1.853.123	1.868.638	1.884.153	1.899.668	1.915.183
PLATANOS	35.000	38.500	42.350	46.585	51.244	56.368	62.005	68.205	75.026	82.528	90.781	99.859	109.845	120.829	132.912	146.204
CAFÉ	9.000	13.500	20.250	30.375	45.563	68.344	71.761	75.349	79.116	83.072	87.226	91.587	96.167	100.975	106.024	111.325
PIÑAS	20.000	22.000	7 24.200	26.620	29.282	32.210	35.431	38.974	42.872	47.159	51.875	57.062	62.769	69.045	75.950	83.545
CACAO	1.000	1.500	2.250	3.375	5.063	7.594	9.872	12.833	16.683	21.689	28.195	36.654	38.486	40.411	42.431	44.553
ARROZ	4.000	5.200	6.760	8.788	11.424	14.852	16.337	17.971	19.768	21.744	23.919	26.311	28.942	31.836	35.020	38.522
CAMARONES Y LANGOSTINO	9.421	11.187	12.954	14.720	16.486	18.253	20.019	21.786	23.552	25.318	27.085	28.851	30.618	32.384	34.150	35.917
MANOS FRESCOS	500	750	1.125	1.688	2.531	3.797	5.687	8.530	12.795	19.192	28.788	43.182	64.773	97.159	143.738	215.107
PAPAYA	300	450	675	1.013	1.519	2.278	3.417	5.125	7.687	11.530	17.300	25.950	38.925	58.387	87.580	131.370
PESCADO, MARISCOS Y MOLLUSCOS	400	600	900	1.350	2.025	3.038	4.557	6.835	10.252	15.378	23.067	34.600	51.900	77.850	116.775	175.162
FRUTAS VARIAS	87	101	117	137	159	185	215	250	291	339	394	459	534	621	723	842
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	20.000	30.000	45.000	67.500	101.250	151.875	227.813	239.203	251.163	263.721	276.908	290.753	305.291	320.555	336.583	353.412
<b>NORTE DE PERÚ</b>																
ARROZ	30584	31323	32079	32854	33647	34460	35292	36144	37017	37911	38827	39764	40725	41708	42715	43747
SOYA	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
LIMÓN	818	833	848	864	880	896	912	929	946	963	981	999	1017	1036	1055	1074
MANOS FRESCOS	275	299	326	355	387	421	459	500	544	593	646	703	766	835	909	990
PLATANOS	22032	22735	23460	24208	24981	25777	26600	27448	28324	29227	30159	31121	32114	33138	34195	35286
TOTAL TM	1.835.924	1.877.001	1.926.832	1.989.483	2.071.007	2.180.429	2.291.812	2.340.608	2.392.255	2.447.031	2.505.729	2.568.847	2.628.005	2.690.139	2.755.490	2.824.318
<b>TOTAL TEUS</b>	<b>203.992</b>	<b>208.556</b>	<b>214.092</b>	<b>221.054</b>	<b>230.112</b>	<b>242.270</b>	<b>254.646</b>	<b>260.068</b>	<b>265.806</b>	<b>271.892</b>	<b>276.414</b>	<b>285.427</b>	<b>292.001</b>	<b>298.904</b>	<b>306.166</b>	<b>313.813</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Diagnóstico Económico Productivo del Hinterland Geográfico de Puerto Bolívar  
 Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB



## Análisis

Es importante recalcar que al captar la demanda de exportación de las demás localidades del hinterland geográfico, Puerto Bolívar reduce su dependencia de la exportación del banano en un 32 % aproximadamente, al pasar esta relación del 98,24% en el 2008 al 68 % en el 2025. Sin embargo, dada la conformación productiva de la zona de influencia la exportación se concentraría mayoritariamente en productos agrícolas con gran potencial de crecimiento como el arroz, el plátano procedente de Ecuador y del norte peruano.

Se aprovecharía la producción de cacao y café, que a pesar de su importancia en cuanto al volumen y a los ingresos que representa en la actualidad en El Oro, Loja y Zamora Chinchipe, teniendo en cuenta que en los actuales momentos, el embarque se lo realiza por el Puerto Libertador Simón Bolívar de la ciudad de Guayaquil, pero que dependiendo de la comercialización y oferta de servicios del Puerto Bolívar, ofrecerá un crecimiento sustancial en estos sectores productivos.

En lo referente a la exportación de pescado, camarón, langostinos y otros productos acuícolas, debe adecuarse la infraestructura necesaria que permita su procesamiento en óptimas condiciones. Pues, en la actualidad más del 95% de la producción del hinterland geográfico y comercial es enviada al exterior por los puertos de Guayaquil y Manta en Ecuador; y la producción langostinera de Tumbes es embarcada por Paita y El Callao.





**ÁMBITO  
DEMOGRÁFICO Y  
ESTRUCTURA SOCIAL  
DEL TERRITORIO**

## 1.1.1.2. ÁMBITO DEMOGRÁFICO Y ESTRUCTURA SOCIAL DEL TERRITORIO

### 1.1.1.2.1. Generalidades de la región.-

Las Provincias del Azuay, Cañar, Loja, El Oro, Morona y Zamora Chinchipe forman parte de una Regionalización de tipo horizontal tanto para el comercio, como para la movilidad social. El Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar privilegia esta zonificación aunque no responde a una estructura histórica (centralista) del Estado ecuatoriano, que ha sido la principal barrera que impide el desarrollo ecuatoriano y para cuya superación es necesario un proceso de dos vías convergentes: la descentralización autonómica y la desconcentración regionalizada. Esta última deberá darse en el marco de la delegación de competencias y recursos por parte del Gobierno Central a las regiones horizontales, como estructuras desconcentradas del propio Gobierno Central y la unificación de aquellas provincias, tal cual es la propuesta del Gobierno actual, a través del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010 y SENPLADES; aboga por una región (7) donde se integra únicamente Zamora Chinchipe, Loja y El Oro.

La perspectiva de integrar las seis provincias dará lugar a conformación de comunidades y/o territorios cubiertos por una "*cartografía social*" distinta pero complementarias a su vez, como zona de influencia de la provincia de El Oro y de Puerto Bolívar; esto induce a la formación de un proyecto histórico de un nuevo ordenamiento territorial y de división político-administrativa.

Se destaca que el reconocimiento como región a la conformada por las provincias indicadas ha sido significativo, para superar el abandono y marginación en que se encontraban sometidas por el centralismo, como el anhelado proyecto de unir, por la ruta más corta y de menor altura, un puerto del Pacífico con el punto más occidental de alta navegabilidad del Marañón-Amazonas y hacia Manaos-Brasil por el trayecto El Oro, Loja, Zamora, y el Perú. En este sentido, se plantea la necesidad de fortalecer dicha Región, que constituye una unidad geo-económica con lazos evidentes de interdependencia y proyección de futuro, para enfrentar conjuntamente sus problemas y lograr que, por un principio elemental de justicia histórica, el Estado ecuatoriano implemente mecanismos compensatorios que favorezcan su desarrollo.

Se puede mencionar los mil y un problemas que afronta esta zona sur del país. Sin embargo, se puede señalar a la pobreza como el rasgo más revelador, cuyo efecto inmediato ha sido la migración

laboral. La salida del país (de cualquier manera) se convirtió en estrategia de supervivencia en tiempos de crisis financiera. Para las familias campesinas, especialmente de Azuay y Cañar, la migración forma parte de una táctica para generar ingresos que pueden afectar e incidir sobre la producción agrícola y las artesanías, adicionalmente a la migración laboral interna e internacional. De aquí que, la migración determina la separación de los miembros de la familia, en la medida en que algunos de ellos viajan hacia fuentes de trabajo fuera del ámbito familiar.

En las provincias de Azuay y Cañar, la migración a los EEUU ha afectado a las familias rurales. En los últimos años, en la medida en que las oportunidades de empleo han disminuido, cientos han asumido el riesgo de migrar hacia los EEUU.

Además, las corrientes de emigrantes (que incluyen a las procedentes de Azuay y de Cañar), se facilitan ingresando por las rutas clandestinas a través de sistemas informales controlados por prestamistas y “coyoteros”.

Luego y especialmente durante los años noventa y entrando al nuevo siglo, se incrementaron las tasas de movimientos migratorios hacia países como España, Italia y otros de Europa, esta vez no solamente desde Azuay y Cañar sino también de Provincias como El Oro y Loja. PRODEM, organismo estatal que estudia la migración señala que en el 2005 se registraron alrededor de 2'824.082 personas (que son parte de la PEA ecuatoriana); mientras que datos más recientes de la misma institución señalan que para el 2009 los migrantes rebasan a los tres millones de personas.

Los impactos son profundos, por una parte, Ecuador registró hasta el 2008 el segundo ingreso más alto –después del petróleo- por concepto de remesas enviadas por emigrantes; sin embargo el costo social y psicológico es extremadamente alto.

#### **1.1.1.2.3. La Población Económicamente Activa (PEA), del hinterland geográfico comercial**

De acuerdo al Censo de Población y vivienda realizada en el Ecuador en el año 2001 y respecto de la Población Económicamente Activa, se puede señalar que de los cantones ubicados en la Cuenca del Jubones existían 169,785 personas laborando, lo cual representa un 4% de la PEA del país. De estas alrededor del 80% se centralizan en la provincia de El Oro, (especialmente Machala y Pasaje), lo cual



es considerablemente alto debido como se ha explicado a lo largo de este estudio, a la producción y exportación de bienes agrícolas y pesqueros; le sigue con el 18% la provincia del Azuay, especialmente Santa Isabel, Cuenca, Nabón y Girón) (muy a pesar de su desarrollo agrícola –no para la importación–) e industrial y con un bajo 6% la provincia de Loja, básicamente en Saraguro.

La actividad económica más importante con un 36%, en relación al total de la producción, radica en el primer sector de la economía, como es la agricultura, caza y pesca; mientras tanto el dinamismo en las áreas del comercio y los servicios representa el 19% y el 15% respectivamente. Los informes del mismo censo indican que de estos registros, el primero de ellos es mayor al nacional, mientras que los dos subsiguientes son menores a los del país. Esto es significativo que el aporte a la economía nacional por parte de la denominada Cuenca del Jubones es valioso.

Hasta el 2001, la provincia del Azuay se caracterizaba por poseer una producción económica de tipo tradicional, es decir, con predominio de la agricultura, la ganadería, las actividades artesanales, esta última, incluso alcanza un 43.73. Para el 2009 esta actividad se ha superado considerablemente, al punto que es una de las provincias que pasó a poseer movimiento artesanal a una industria manufacturera de gran importancia. Ejemplo de ello se puede mencionar a la cerámica, la metalmecánica, la llantera, la confección de electrodomésticos (línea blanca), entre otras.

Es importante anotar que estas empresas nacen como negocios familiares, redes, asociaciones y otras formas precarias de asociatividad, mientras que hoy son industrias reconocidas dentro y fuera del país.

Evidentemente los datos, entre el año 2001 al 2009 ha variado notablemente, no obstante las referencias numéricas ayudan a comprender su dinámica y desarrollo. Bajo esa consideración se puede mencionar que en el año 2001, el 36.76% laboraba por cuenta propia y/o en empresas familiares; el 34.33% eran asalariados del sector privado; un 7.86% del sector público, (incluyen trabajadores municipales); el 5,56% trabajadores familiares; el 8.84% patronos o socios activos y los restantes son trabajadores nuevos o que no declaran su actividad. Es muy importante anotar que las personas de los distintos pueblos indígenas aportan con su trabajo especialmente al mercado provincial.

La Provincia de Zamora Chinchipe para el año 2001 contaba con un 65% de población en edad de trabajar, esto es un poco más de 49,500 (mayores de 12 años); sin embargo, se registraron menos de la mitad incluidos en el sistema laboral, de ahí que la población no se “*crece*” y la pobreza y la extrema pobreza se acentúa entre su población. Su economía aparece como precaria y sumergida debido a que su producción agrícola apenas alcanza para su propio consumo. La actividad agrícola es la que genera mayor ocupación económica, así sea para un patrono o para la familia. Para el año 2001 no se habían desarrollado las actividades de los otros sectores, mientras que actualmente existe un significativo aporte hacia los servicios (especialmente turísticos) y a la construcción. Los cantones con mayor despliegue económico son Zamora (cabecera cantonal), Yacuambí, Centinela del Cóndor, Yantzaza, El Pangui, Nangaritzza, Paquisha y Palanda. Hay que recordar también que esta provincia ha sido golpeada por las diferentes confrontaciones con el vecino país del sur.

Se considera que el Hinterland geográfico está conformado también por las Provincias de Cañar, Loja, cuya población económicamente activa se ha visto en dificultades por no contar con el empleo o la generación de trabajo, al punto que estas poblaciones han sido las más afectadas por la emigración, cuyo impacto económico ha forjado una economía dinámica, especialmente en el área de la construcción y las finanzas.

En la provincia de Loja, se ha desarrollado también en ámbitos como los servicios, especialmente educativos, de tal modo que un alto porcentaje de su población económicamente activa son únicamente estudiantes; otro gran porcentaje dedica su fuerza laboral a la agricultura para el consumo interno, al ámbito pecuario y a la pequeña industria, especialmente en el área de la cerámica.

Las ciudades del norte del Perú forman parte de la región horizontal motivo de este estudio, por tal razón se incluye a Tumbes, cuyas características relacionadas con la PEA y de acuerdo a su organismo correspondiente, señala que para el 2004 existían 98.070 personas en edad de trabajar, sin embargo sólo el 63.25% de estas forman parte del mercado laboral, dejando ver que más del 40% están en la desocupación, con el agravante de que su territorio es algo árido no dedicado a la agricultura, las personas que laboran lo hacen en el sector del comercio, especialmente de textiles y derivados de lácteos.

Es notorio que la PEA tiene una dinámica muy distinta en los territorios señalados, hay una marcado desequilibrio en las oportunidades dentro del sistema laboral, en unas porque su geografía le permite potenciar su producción, en otras porque su población se caracteriza por poseer creatividad, pero hay que reconocer que el desempleo y el subempleo está ganando espacios en todas las provincias que se mencionan aquí, razón por la que es necesario la búsqueda de la equidad, es decir que haya ese intercambio necesario para la mejorar las condiciones de vida de la población.

### 1.1.1.2.3. Plataforma ecológica de la Región

La Región Sur de Ecuador (Provincias de Azuay, Cañar, El Oro, Loja y Zamora Chinchipe, limítrofes con Perú) es reconocida como uno de los centros de biodiversidad del planeta. Un ejemplo de esta inmensa diversidad biológica está representada en el Parque Nacional Podocarpus, que en sus 143.000 ha., alberga cerca de 4.000 especies de plantas vasculares y una avifauna mayor en número de especies a la de toda Europa. Tomando en cuenta que Esta zona es representativa en cuanto a zonas ecológicas o parques naturales de diferentes extensiones y cada una de ellas con cualidades únicas. No se puede dejar de mencionar, por ejemplo al Parque Nacional Cajas en la Provincia del Azuay, a la zona de Puyango –Tumbes, a la Zona protegida de Arenillas y toda su zona de manglares en la Prov., de El Oro. Mientras que la Provincia de Zamora Chinchipe por sí misma es una selva virgen. Sin embargo hay que señalar que por el calentamiento global y por la mano inconsciente de las personas, todos estos ricos espacios están en peligro. Según los estudios que se vienen realizando en colaboración entre la Universidad de Gent, Bélgica, y la Universidad Nacional de Loja, se estima que en la región existen más de 350 especies de plantas silvestres comestibles, conocidas por sus habitantes. Las Familias mas importantes de especies comestibles hasta hoy identificadas, son: Rosaceae (15 spp.), Ericaceae (14 spp.), Solanaceae (10 spp.), Myrtaceae y Mimosaceae (7 spp.), Passifloraceae (6 spp.), Caricaceae y Melastomataceae (5 spp.). Sobre los 3000 msnm, se han encontrado tres familias con especies comestibles Ericaceae, Rosaceae y Melastomataceae. Estos estudios no hacen mas que confirmar que la zona sur de Ecuador y norte del Perú, es uno de los cinco centros de domesticación de especies.

Esta impresionante riqueza biológica y su alto grado de endemismo (por lo menos 5% del total de especies), han concitado el interés de varios investigadores a lo largo del tiempo. A finales del siglo pasado y comienzos del presente, la región fue visitada por científicos de la talla de Wolf, Humboldt y Caldas, los mismos que sentaron las bases del conocimiento sobre la gran riqueza biológica del área y



la necesidad de preservarla. La gran riqueza biológica puede tratar de explicarse desde el punto de vista geomorfológico, si se toma en cuenta las siguientes particularidades en esta parte del Continente, donde confluyen: parte de los Andes, la parte costera, (El Oro) y parte de de la Amazonía (Zamora). Así, según lo indicado en el párrafo se debe señalar algunos aspectos importantes, como los siguientes:

- Que esta Región ocupa un lugar de transición entre los Andes Nórdicos o del Caribe y los Andes Centrales. El límite entre estos dos segmentos del Cinturón Andino es una Zona Transversal que se inicia en las Islas Galápagos, atraviesa el territorio del Ecuador a lo largo de la Cordillera submarina de Carnegie y las cordilleras continentales de Chongón-Colonche al Norte y Tahuín al Sur. Esta zona transversal llamada Puna-Méndez (Paladines, 1988) a su vez, es parte de la deflexión de Huancabamba (situada entre los 20° 30' y 70° de latitud Sur) y De una enorme estructura transcontinental.

Relacionados a estructuras transversales y a formaciones geológicas típicas en los límites de la zona transversal Puna-Méndez, existen grandes yacimientos y distritos de yacimientos de minerales que, como veremos más adelante, entran en conflicto con la conservación de los ricos ecosistemas tropicales, de laderas, de cadenas montañosas, de bosques húmedos y de páramo.

- En esta región la fosa interandina característica de la Sierra norte y centro de Ecuador, es sustituida por cuencas sedimentarias, terciarias, de origen lacustre. La cordillera de los Andes disminuye de altura, alcanzando una altura máxima de 3400 msnm y presenta partes bajas de 2900-3000 msnm que han facilitado y facilitan el movimiento migratorio de especies animales y vegetales desde la cuenca amazónica hasta las costas del Pacífico y viceversa. Estas migraciones han permitido un intercambio continuo de especies vegetales y animales, más la evolución de nuevas, conformando un nuevo ecosistema.

Adicionalmente, en esta parte de la Cordillera se produce una rápida transición de los húmedos paramos de los Andes Nórdicos, hacia los secos Andes Centrales, y las tierras bajas del norte de Perú (Centro de endemismo tumbesino).

Estas particularidades estructurales y geomorfológicas determinan, además, una orografía muy irregular y empinada, que ha dado lugar a una gran abundancia de hábitats diferenciados por

factores abióticos, cuyos nichos son amplias zonas paradisiacas, como los famosos parques nacionales (Arenillas en el Oro, El Cajas en Azuay, en el páramo de Cañar, el gran Podocarpus en la Provincia de Loja, zonas selváticas de Zamora Chinchipe y en Morona Chinchipe y otros espacios naturales existentes en la región Sur del país.

- Por las particularidades mencionadas, el páramo en esta región empieza a menor altitud (2900-3000 msnm) y se localiza únicamente en la cresta de la cordillera central o real de los Andes, ocupando una área no mayor a los 1000 mts., entre el flanco oriental y occidental de la misma. Estas características especiales determinan variaciones importantes de los factores abióticos, en relación a otras aéreas de páramo en los Andes, entre las que se destacan: mayor precipitación y temperatura y menor radiación directa e incidencia de vientos, factores que posiblemente también incidieron en la evolución y formación de nuevas e importantes especies, las mismas que por su apariencia exótica son de atracción y admiración de turistas nacionales y extranjeros.

Los páramos del sur de Ecuador son especialmente ricos en especies; probablemente, hay cerca de 160 especies de plantas vasculares (Keating, 1993). Estas especies son diferentes a aquellas de los páramos del norte del país. Esto se debe, a las particularidades ya indicadas y, a la falta de asentamientos humanos, a la infinidad de plegamientos que los hace casi inaccesibles y los ha mantenido prácticamente inalterados, especialmente en la parte central de la Provincia de Loja. Cabe recalcar que, en los lugares en donde se ha quemado el páramo, la flora es más pobre y se compone de las especies más conocidas en los páramos, como la chuquiragua entre otros. Esta altísima biodiversidad, se suma a la gran importancia como fuente de agua para la ciudad de Loja, y otras ciudades del sur de Ecuador y norte del Perú y, a la importancia cultural y paisajística de las más de trescientas lagunas andinas, (en varias de las cuales se practican las famosas "limpias" de la medicina tradicional de los curanderos del norte del Perú, que para tales fines utilizan, además, una gran variedad de plantas medicinales nativas del páramo), ha impulsado la creación de áreas de reserva, que, como el Parque Nacional Podocarpus, contribuyen a la conservación de este importante ecosistema. Esta primera iniciativa deberá ser complementada con un sistema regional de áreas protegidas, que incluya los páramos de Saraguro (sitio de asentamiento del grupo Mitimae más importante de Ecuador), y los páramos de Amaluza, los mismos que están ubicados en la frontera con el vecino Perú.



Por otra parte, los problemas que enfrenta el paramo fuera de las áreas protegidas son los mismos que en el resto del país: crecimiento de la frontera agrícola, sobre- pastoreo, quemas, cacería, deforestación, extracción de musgos y líquenes en época de Navidad, entre otros. Como un caso especial de impacto negativo sobre el paramo y otros ecosistemas de la región, se debe mencionar la minería artesanal que, con sus extremadamente contaminantes métodos de extracción y recuperación del oro (utilización de mercurio y cianuro), esta causando verdaderas catástrofes ecológicas, muy difíciles de contrarrestar, incluso dentro del Parque Nacional Podocarpus.

Se cree que, como alternativas ante estos problemas se pueden plantear, entre otros, proyectos turísticos que aprovechen el alto valor paisajístico de este ecosistema, utilizando como animales de carga a las llamas, que a pesar de ser animales que deberán ser reintroducidos, por crónicas de la colonia se sabe que poblaron la región en gran numero, en particular la zona de Saraguro y, que por otra parte causan un impacto mucho menor que las mulas o caballos. La movilidad de personas ha permitido para desgracia del ambiente, la introducción de especies animales no nativos, lo cual es contraproducente porque causan daños ecológicos en áreas aún vírgenes de esta rica región.

La Estación Científica San Francisco es una ONG nueva, que pretende, a través de la investigación científica, la conservación de la diversidad biológica y cultural de la región Sur de Ecuador. En la Estación se viene ejecutando desde Junio de del 2005, un programa multidisciplinario de investigaciones sobre la ecología de los bosques tropicales de montaña, con la participación de varias universidades alemanas y de contrapartes nacionales, dicho programa pretende suplir en cierto grado la falta de conocimiento de estos inigualablemente ricos ecosistemas, proveyendo a otras ONGs y organismos de desarrollo del estado información básica, que nos permita acercarnos al gran objetivo de la conservación de nuestros recursos naturales y del desarrollo sustentable<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> Resumido de las investigaciones de Van den Eyden, V. (1996). Conocimientos y Practicas Culturales sobre los Recursos Filogenéticos Nativos del Austro Ecuatoriano. Informe UNL, Loja, Abril 1996; Paladines, A. (1997). La Zona Transversal Puna-Méndez Limite Norte de la Deflexión de Huancabamba; Keating, Ph. L. (2003). Ecología Vegetal Comparativa de los Bosques y Paramos del Parque Nacional Podocarpus. Universidad de Miami, Tesis de PhD; Bussmann, R. (1996). Parámetros de los Ecosistemas de los Bosques Tropicales de Montaña Alterados y No Alterados del Sur de Ecuador. Programa de investigaciones de la Fundación Alemana para la Investigación (DFG). ECSF, Loja, Mayo 2005



#### 1.1.1.2.4. Indicadores básicos de la región

Como se observa en el cuadro 16 la que se establece información básica que marca las diferencias en cuanto a superficie, altitud, población y densidad demográfica, se podría decir que ahí radica la riqueza de la zona descrita, porque por sus características geográficas es posible el intercambio de producción agropecuaria, industrial y comercial. La estrategia del intercambio horizontal en ese sentido es muy importante para el desarrollo compartido de este territorio.

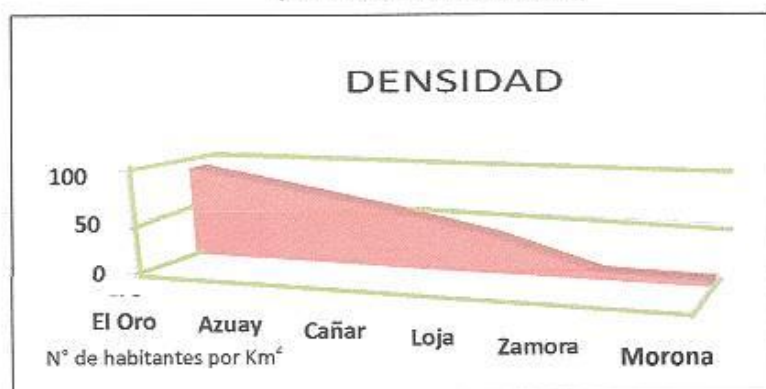
**Cuadro 19**  
Región Sur por provincias, según superficie, altitud, población y Densidad

Provincias	Superficie (Km <sup>2</sup> )	Altitud (msnm)	Población <sup>27</sup>	Densidad Hab/Km <sup>2</sup>
El Oro	5850	2135	631679	89.4
Azuay	8125	2535	702994	73.2
Cañar	3122	3500	231528	56.4
Loja	11026	3500	442011	36.5
Zamora Chinchipe	25111	1500	87553	7.3
Morona Santiago	29140	1000	115412	4.8

Fuentes: SENPLADES/ INEC

Elaboración: Equipo Técnico Plan Maestro y Estratégico de APPB

**Gráfico 10**  
Producción Bruta del Hinterland Geográfico y Comercial  
(En miles de dólares de 2000)



Fuentes: SENPLADES/ INEC

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

<sup>27</sup> Población estimada al 2009.

La Provincia del Zamora es el territorio más extenso, espacio físico que se caracteriza por tener poca altitud y el menor número de habitantes, y su densidad poblacional es apenas del 7.3 % de habitantes por kilómetros cuadrados. Hay que destacar que la mayor parte de este territorio está constituido por selva, es decir por una amplia flora y demás especies vivas. La composición de la zona es totalmente irregular porque la cadena montañosa de las provincias de la Sierra hace de este paraje especial, tanto por sus bellezas naturales como por las distintas actividades económicas que se produce en cada una de ellas; así como en las diferentes manifestaciones relacionadas con la cultura, educación y salud.

Cuadro 20  
Elementos que caracterizan a la región, (2006)

CARACTERIZACIÓN DE LA REGIÓN								
Provincias	Niños al cuidado de su madre	Prácticas de deportes	Uso de telefonía celular	Conocimiento sobre el SIDA	Aulas en buen estado	Índice de analfabetismo	Conocimiento sobre ley maternidad gratuita	Niveles de consumo
Azuay	79.7	35.4	39.8	38.9	49.2	9.1	40.7	26.6
El Oro	76.0	28.1	40.6	25.0	50.1	5.6	40.3	28.1
Cañar	76.7	27.4	31.7	27.6	40.5	15.3	36.5	38.8
Loja	84.3	32.0	33.4	30.2	42.9	6.9	42.7	47.2
Zamora Chinchipe	75.0	33.0	20.0	19.0	40.0	9.8 <sup>28</sup>	30.0 <sup>29</sup>	s/i
Morona Santiago	69.0	28.0	19.1	21.0	39.9	9.9	31.0	s/i

Fuente: ENEMDUR/CISMIL 2006

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

De manera general se puede establecer que la región en mención revela en los datos ciertas ventajas: en el primer indicador, señala que un alto porcentaje de madres dedican al cuidado de los hijos; esto es importante porque al decir de la OMS., los niños más sanos son los que tienen la protección de al menos uno de los padres y si es el de la madre es mejor, en razón de que ella proporciona la lactancia.

Aunque la conectividad a las tecnologías de la comunicación resulta un imperativo en la dinámica de las relaciones sociales, se considera que el uso del celular no es indispensable en todos los sitios y clases de personas; sin embargo aunque este artefacto se ha vuelto indispensable para ciertas áreas poblacionales, existen reservas y debates por los riesgos de su impacto formativo, al punto que en

<sup>28</sup> Toda la Amazonía, no se configura por provincias

<sup>29</sup> Corresponde a toda la Amazonía.

los niños se ha vuelto “normal” el uso del celular y los vuelve propensos a ciertas formas de dependencia conductual.

Respecto al conocimiento sobre el SIDA, actualmente es una necesidad para prevención y tratamiento. Los habitantes de las provincias de la Región no tienen un conocimiento alto de este tema, excepto Azuay y Loja; sin embargo, no llega ni a la mitad de la población. En este punto es importante resaltar que en El Oro el nivel de conocimiento sobre el tema es muy bajo, razón por la que, según estudios hechos por el Departamento de Epidemiología de la Dirección Provincial de Salud de El Oro, se establece que esta es una provincia con alto riesgo por ser fronteriza, portuaria y por tener un alto grado de movilidad social, (nacional y extranjero). La propagación de esta enfermedad en los últimos años se ha distribuido entre los más jóvenes y es justamente por el escaso conocimiento.

Las provincias con mayor peso en la ruralidad expresan índices más altos de analfabetismo. El cuadro indica que provincias como Loja, Cañar y Azuay poseen el mayor número de analfabetos, a pesar de que en los últimos años el Estado y los gobiernos locales han emprendido serios programas de alfabetización; pero la brecha sigue siendo amplia, razón por la que Ecuador es calificado como país en vías de desarrollo. El Oro registra la menor tasa de analfabetismo; esto es posible por la diversificación dentro de su sistema laboral, es decir que el desarrollo del comercio y los servicios obliga a las personas a prepararse más.

Los niveles de consumo dentro de la población estudiada están muy por debajo de provincias grandes como Guayas y Pichincha, sin embargo Cañar, que es una provincia pequeña y de ascendiente rural registra un alto grado de consumo: se presume que se relaciona con la cantidad de población migrante que envía remesas en grandes proporciones y por lo que su población dispone de recursos para consumir.

**Cuadro 21**  
**Acceso al agua entubada por provincia**

Provincia	Acceso al agua entubada (%)
Azuay	50.2
Cañar	40.0
Loja	25.5
El Oro	20.0

Fuente: Planes Regionales, SENPLADES

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB



No se puede obtener la información de las dos provincias orientales, razón por la que únicamente se puede establecer dos cosas: a) gran parte de la población no tiene agua por tubería (eso lo demuestra el cuadro a las claras), Azuay tiene una cobertura de un 50%; Cañar el 40% a pesar de tener una gran población rural. Loja y El Oro están por el 25.5% y 20.0% respectivamente, lo que indica que el déficit es muy alto. b) la calidad del agua especialmente en El Oro es mala, por lo que desencadena una serie de enfermedades como por ejemplo las infecciones diarreicas (IRA), que al parecer son los índices más altos del país, sobre todo en menores de 5 años.

- **Vivienda**

**Cuadro 22**  
No. de viviendas por Provincia

Provincia	No. de viviendas
Azuay	67590
Cañar	30831
Loja	49834
El Oro	28494
Morona Santiago	14808
Zamora Chinchipe	10044

Fuente: Planes Regionales, SENPLADES (diagnóstico)  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Los datos de vivienda disponible actualmente revelan el déficit real pero que debe ser dimensionado en la perspectiva del desarrollo Regional, que es la orientación de análisis que nos reclaman las actuales condiciones de nuestra Planificación, de ahí que se a necesario plantearse una visión en perspectiva de las necesidades.

- **Déficit de Vivienda, estimado al año 2010**

**Cuadro 23**

Provincia	Déficit
Azuay	41031
Cañar	12151
Loja	25966
El Oro	43889
Morona Santiago	6547
Zamora Chinchipe	4452

Fuente: Planes Regionales, SENPLADES (diagnóstico)  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

El déficit de viviendas en el área urbana como rural siempre ha sido un problema de la sociedad ecuatoriana. Los datos de más arriba muestran que el déficit de cada provincia es coherente con las demandas que arroja la dinámica de cada una: a menor desarrollo, menores demandas. Pero se debe aclarar que el desarrollo trae consigo no solo prosperidad, sino también pobreza y necesidades insatisfechas: de ahí que sea El Oro (43.889 viviendas de déficit) las Provincia con más carencias, seguida de Azuay (41.031) y Loja (25.966). Nótese que las necesidades de las provincias del Oriente están muy por debajo de los números indicados.

La provincia con mayor déficit es El Oro porque esta está entre las provincias de mayor crecimiento poblacional, luego está Azuay, seguramente por la misma razón y porque el desarrollo económico demanda de mayor número de habitantes y concomitantemente de vivienda. Los programas que el gobierno ha impulsado y otros de orden privado, habría que evaluarlos para obtener un dato más cierto sobre el déficit.

- **Viviendas en áreas rurales**

Para el caso del sector rural, la población de esa zona se ha caracterizado por disponer de viviendas cuya infraestructura es muy deficiente, o simplemente los habitantes viven en las instalaciones de las anteriores “haciendas” u otros espacios ajenos, lo que hace que los habitantes tengan una forma de vivir muy precaria. Los esfuerzos de la población se vuelven favorables en función de mejorar su calidad de vida, donde la vivienda no es una prioridad, respecto a la subsistencia, la producción para el consumo o la comercialización, la infraestructura, el agua, etc.

- **Titularidad de la tierra en zonas rurales destinadas a la producción.-**

**Cuadro 24**  
Titularidad de la tierra en zonas rurales  
destinadas a la producción, según provincias  
(2009)

Provincia	Titularidad
Azuay	68.64
Cañar	79.34
Loja	68.61
El Oro	72.24
Morona Santiago	s/i
Zamora Chinchipe	46.61

Fuente: Planes Regionales, SENPLADES (diagnóstico)  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Las más grandes disputas que datan de los años 60 y 70 han estado marcadas por la obtención de la tierra para la producción. Los “dueños”, a los que otrora se llamaban terratenientes preferían dejarla sin trabajar o hacerla trabajar con personas que no eran dueñas de esas tierras, la Ley de Reforma Agraria ha influido para que los campesinos accedan a la titularidad de la tierra para la que trabajan. Esto se prueba en las cifras que ofrece el cuadro donde se ve que exceptuando Zamora, todas las provincias sobrepasan del 50% cuyos propietarios y los que la hacen producir ya tienen la titularidad.

- **Escolaridad y niños que trabajan y no estudian por provincias.-**

**Cuadro 25**  
**Escolaridad y niños que trabajan y no estudian por provincias (2009)**

Provincia	Escolaridad	Niños que trabajan/excluidos de la educación
Azuay	4.80	19.4
Cañar	4.0	19.5
Loja	3.83	20.11
El Oro	5.2	21.1
Morona Santiago	6.2	s/i
Zamora Chinchipe	4.5	s/i

Fuente: Condiciones de vida de los ecuatorianos, INEC  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

No se puede hacer abstracción de dos indicadores básicos de estas provincias, la escolaridad y el porcentaje de niños que trabajan. Primero tenemos una muy baja escolaridad, por eso es que el gobierno actual convirtió tal indicador en política de estado, ya que estos niveles están por debajo de la media, cosa que nos vuelve más vulnerables e indica que la presencia de la deserción, repetición o simplemente estar al margen de algún nivel de escolaridad nos incluye, junto a otros indicadores como la capacidad de consumo e ingresos respecto al costo de la canasta básica, por debajo de la línea de la pobreza.

- **Composición Demográfica por Cantones y Parroquias.-**

La región posee más de 50. 000 Km<sup>2</sup>, cuya composición demográfica no depende de la extensión sino de otros aspectos como es la producción económica, por eso es que la densidad (ver cuadro anterior), no necesariamente se corresponden.



**Cuadro 26**  
**POBLACIÓN DE LA REGIÓN POR PROVINCIAS Y ALGUNOS ASPECTOS DEMOGRÁFICOS**

Provincias	Capital	Habitantes (2009) <sup>30</sup>	Habitantes (2001)	No. de cantones	No. de Parroquias Urbanas	No. de Parroquias Rurales
El Oro	Machala	631679	525763	14	32	55
Azuay	Cuenca	702994	599546	15	44	71
Cañar	Azogues	231528	206981	7	10	30
Loja	Loja	442011	404835	16	29	78
Zamora Chinchiipe	Zamora	87553	76601	9	12	27
Morona Santiago	Morona	80343	120487	10	s/i	s/i

Fuente: Instituto Geográfico Militar; INEC; SISSE

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Es importante comparar la información relacionada con la población o número de habitantes tomados del censo 2001 y la proyección al 2009, para así comprender la distribución de cantones y parroquias urbanas y rurales; no obstante la relación no va por el número de habitantes sino por el tipo de jurisdicción y distancias que existe entre el número de cantones con la subdivisión en parroquias urbanas y rurales. Se podría decir que es preocupante el número de parroquias rurales que existen en toda la región porque es un indicador territorial para localizar los índices de pobreza e incluso de extrema pobreza.

▪ **Población de la Región por áreas, según el censo del 2001 y una proyección al 2010.-**

La razón por la que es importante anotar estos datos es para diferenciar el número de habitantes por áreas, (urbano y rural), y si se pone atención se verá que la tendencia es a la urbanización; entonces es fácil señalar que la razón de que haya más habitantes en las áreas urbanas que en las rurales es porque el campo ha dejado de ser atractivo para la población, debido a la crisis y al modelo productivo dominante en el campo, que se expresa en : falta de incentivos a la producción, escasa política de créditos a pequeños productores; problemas de infraestructura y riego; recordemos que las políticas de Estado anteriores han dado la más mínima importancia al desarrollo agrícola y pecuario. Y sin lugar a la equivocación hay que señalar que la concentración de la pobreza y de la extrema pobreza está en las zonas rurales.

<sup>30</sup> INEC

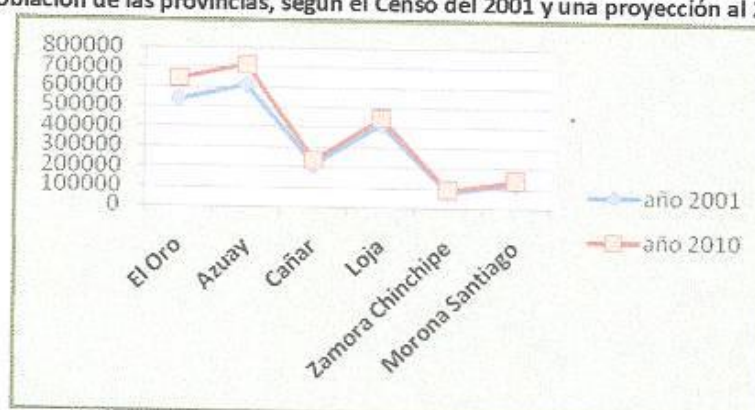
**Cuadro 27**  
**Población de la Región por áreas, según provincias y su relación entre el censo del 2001 y una proyección al 2010**

Provincias	TOTAL	2001 <sup>31</sup>		TOTAL	2010 <sup>32</sup>	
		Área Urbana	Área Rural		Área Urbana	Área Rural
El Oro	539888	413063	126825	642479	527424	115055
Azuay	612565	318565	293909	714341	457041	257300
Cañar	212050	77354	134696	234467	116955	117512
Loja	415310	188029	227281	446809	242571	204238
Zamora Chinchipe	80079	29536	50543	88778	42303	46475
Morona Santiago	120487	41467	79020	137254	56911	80343

Fuente: INEC, Planes Regionales-SENPLADES  
 Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

La población busca la ciudad y de ser posible la capital de provincia porque a decir verdad en esta se concentra ampliamente los beneficios sociales, tales como luz eléctrica, agua tratada, alcantarillado, acceso a los centros de salud y centros educativos. No se justifica sin embargo este proceso, razón por la que el Estado a través de su constitución debe asegurar la calidad de vida (buen vivir) también en áreas rurales. (Ver siguiente gráfico).

**Gráfico 11**  
**Población de las provincias, según el Censo del 2001 y una proyección al 2010**



Fuente: INEC.  
 Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

<sup>31</sup> Según el Censo de Población y Vivienda (INEC)

<sup>32</sup> Población estimada



### Población de la Provincia de la región por cantones, según grupos de edad

De esta información se desprende una serie de ideas, incluso se podría comparar por provincias y en relación al total del país, pero la idea que debe ocuparnos es asumir que para el 2001 se tuvo una población infantil y muy joven, marcada por población de hombres y mujeres menores de 19 años de edad. Así mismo, la curva desciende conforme avanza la edad de las personas, ahí la diferencia entre países desarrollados y en vías de desarrollo como este. Es de conocimiento general que la población en países desarrollados tiene una realidad invertida, es decir que hay mayor población adulta mayor, lo cual se ha convertido en un problema para esos países.

En el caso del país y de la región, una población infantil y muy joven resulta ser un tema de tratamiento delicado, porque ni en las políticas de salud ni las de educación han puesto énfasis los gobiernos hasta ahora, razón por la que se ha producido por un lado la desnutrición, la malnutrición infantil y en cuanto a la educación, ha sido el denominador común la exclusión, la repetición y la baja escolaridad.

**Cuadro 28**  
**POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD, SEGÚN CENSO DEL 2001**

GRUPOS DE EDAD	TOTAL PAÍS	AZUAY	CAÑAR	EL ORO	LOJA	ZAMORA CHINCHIPE	MORONA SANTIAGO
<b>TOTALES</b>	<b>12.479.924</b>	<b>612.565</b>	<b>212.050</b>	<b>539.888</b>	<b>415.310</b>	<b>80.079</b>	<b>120487</b>
< 1 año	294.645	14.963	5.218	11.780	10.204	2.488	4236
1 - 4	1.164.129	58.602	22.182	48.812	41.682	10.249	15714
5 - 9	1.410.630	71.033	26.843	59.969	52.035	11.564	17893
10 - 14	1.382.000	71.861	27.777	58.858	52.350	11.098	16482
15 - 19	1.307.430	70.068	25.203	57.647	45.393	9.074	13946
20 - 24	1.169.743	56.662	17.581	49.665	32.779	5.990	9153
25 - 29	1.036.920	46.484	13.502	45.798	26.981	5.089	8311
30 - 34	921.390	40.087	12.182	41.425	24.644	4.833	7102
35 - 39	795.991	34.542	10.570	36.406	22.417	4.172	6016
40 - 44	680.408	30.200	9.397	30.680	20.228	3.475	4967
45 - 49	585.206	26.308	8.607	25.614	18.937	2.996	4052
50 - 54	443.256	21.523	7.394	19.531	15.138	2.435	3139
55 - 59	352.598	18.472	6.558	14.933	13.364	1.969	2766
60 - 64	290.387	15.676	5.933	12.251	11.939	1.522	2281
65 - 69	232.335	12.565	4.615	9.657	10.112	1.202	1564
70 - 74	176.003	9.879	3.698	7.178	7.294	792	1238
75 - 79	122.470	7.241	2.551	5.003	5.166	547	727
80 y más	114.383	6.399	2.239	4.681	4.647	584	820

Fuente: INEC.

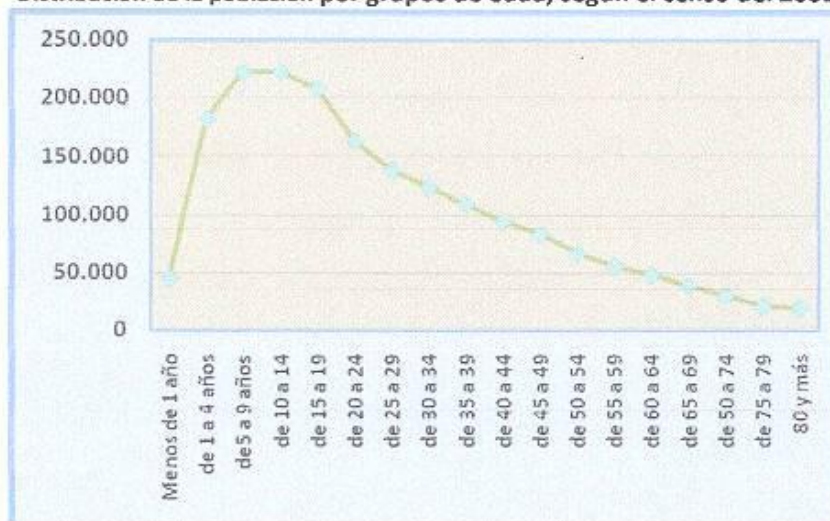
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB



Las diferencias que puedan expresarse entre provincias son mínimas porque culturalmente hablando, el comportamiento del país al respecto ha sido homogéneo; por eso es que Ecuador estaba para ese año entre los de mayor número de hijos por mujer, según el CEPAR; el país estaba marcado por una alta tasa de fecundidad.

Si en los años 50 y 60 se tenía un promedio de 5.5 de hijos por mujer, para el 2001 bajó considerablemente ese indicador y se dice que para ese año se tiene un 3.5 de hijos por mujer. Esa realidad debe haber variado para estos años recientes.

**Gráfico 12**  
**Distribución de la población por grupos de edad, según el censo del 2001**



Fuente: INEC.

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

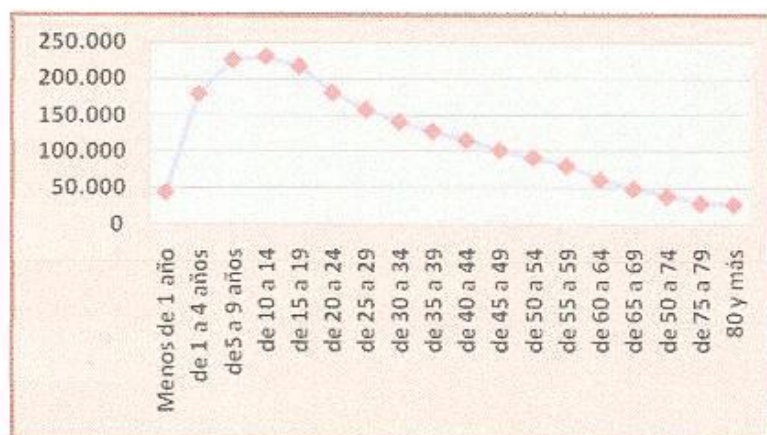
**Cuadro 29**  
**POBLACIÓN ESTIMADA POR GRUPOS DE EDAD (2009)<sup>33</sup>**

GRUPOS DE EDAD	TOTAL PAÍS	AZUAY	CAÑAR	EL ORO	LOJA	ZAMORA CHINCHIPE	MORONA SANTIAGO
<b>TOTALES</b>	<b>14.005.449</b>	<b>702.994</b>	<b>231.528</b>	<b>631.679</b>	<b>442.011</b>	<b>87.663</b>	<b>137254</b>
< 1 año	286.204	14.847	4.943	11.900	9.383	2.398	4210
1 - 4	1.145.700	58.911	21.289	49.953	38.826	10.006	15809
5 - 9	1.439.908	74.077	26.725	63.664	50.282	11.711	18675
10 - 14	1.433.856	76.211	28.124	63.542	51.444	11.430	17611
15 - 19	1.365.207	74.833	25.697	62.674	44.922	9.411	15023
20 - 24	1.289.140	63.926	18.937	57.041	34.267	6.563	10467
25 - 29	1.171.812	53.773	14.912	53.932	28.921	5.717	9802
30 - 34	1.046.039	46.606	13.522	49.029	26.549	5.457	8435
35 - 39	933.724	41.494	12.123	44.521	24.953	4.867	7483
40 - 44	828.714	37.696	11.198	38.984	23.396	4.212	6363
45 - 49	713.368	32.878	10.270	32.586	21.929	3.636	5215
50 - 54	609.201	30.320	9.945	28.008	19.760	3.332	4548
55 - 59	506.872	27.220	9.225	22.401	18.247	2.818	4272
60 - 64	370.066	20.475	7.397	16.289	14.449	1.931	3121
65 - 69	295.531	16.396	5.750	12.828	12.227	1.523	2110
70 - 74	232.861	13.413	4.794	9.921	9.175	1.044	1741
75 - 79	170.927	10.370	3.488	7.295	6.856	760	1083
80 y más	166.319	9.548	3.189	7.111	6.425	847	1286

Fuente: INEC.

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

**Gráfico 13**  
**Población totalizada de la región por grupos de edad, según estimación al 2009**



Fuente: INEC.

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

<sup>33</sup> PROYECCIÓN REALIZADA POR EL INEC.



La constante visible entre estos dos grupos de datos es definitivamente que la nuestra es una población joven. Sin embargo las diferencias entre el 2001 y el 2009 son evidentes cuando en el primer grupo se reúnen las personas menores de 14 años; mientras que en el otro grupo (2009), se nota un incremento poblacional en los menores de 34 años.

Los cambios que se establecen en la estructura poblacional de la región sujeta de estudio son muy lentos. Si bien en las décadas de los 40 y 50 las familias ecuatorianas sin excepción tenían una explosión demográfica expresada en hasta un promedio de 5 hijos por mujer, si bien ha habido variantes se dice que hoy se tienen aproximadamente 3 hijos por mujer. Razón por lo que, como se explica en el párrafo anterior, la población infantil (comparando los grupos 2001 y 2009), es un tanto menor, mientras que la población joven aumentó.

- **Densidad y necesidades básicas insatisfechas**

Cuadro 30

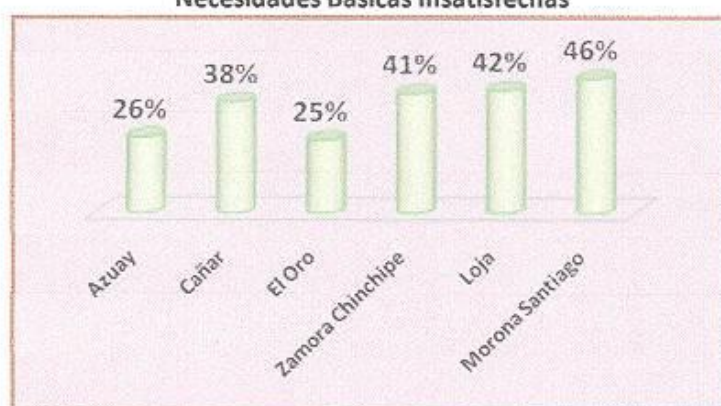
Provincias	Densidad demográfica	Área Total km2	Habitantes	Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)	
				%	No. de personas
Azuay	73,2	8.008,50	599.546,00	26,6	159479,24
Cañar	56,4	3.152,50	206.981,00	38,7	80101,65
El Oro	89,4	5.728,90	525.763,00	25,3	133018,04
Zamora Chinchipe	7,3	10.575,80	76.601,00	41,0	31406,41
Loja	36,5	11.046,30	404.835,00	42,2	170840,37
Morona Santiago	4,8	24.046,10	114.123,00	46,09	5389,52

Fuente: PRODER, 2007

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB



**Gráfico 14**  
**Necesidades Básicas Insatisfechas**



Fuente: PRODER, 2007

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

En el 2007, se establece un diagnóstico válido para todas las provincias del Ecuador en el que se pone de manifiesto problemas de diferente índole; de ello lo que más llama la atención es la comparación entre el número de habitantes y la existencia de personas que están por debajo de la línea de la pobreza.

Loja, Zamora y Cañar son las provincias con mayor número de personas con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)<sup>34</sup>, es decir que padecen de carestía de las necesidades más básicas e inherentes a la persona humana, incluso que consta en los derechos humanos. Estas necesidades son vivienda, vestuario, alimentación, salud y educación.

- **Migración por provincias, calculada al 2008**

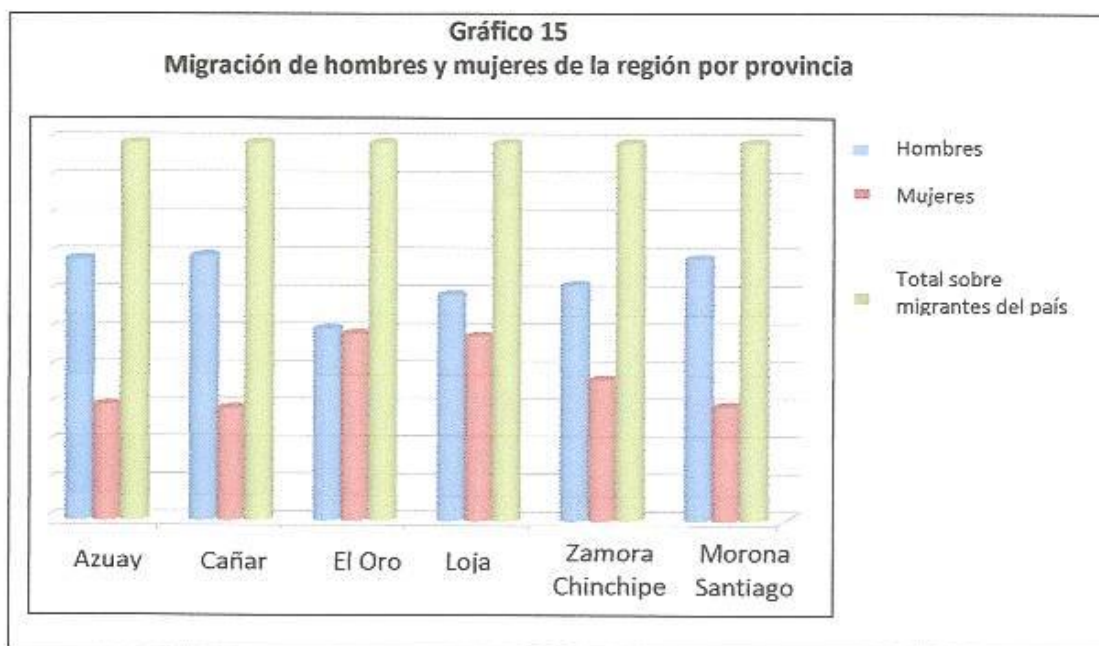
**Cuadro 31**  
**MIGRACIÓN EXTERNA POR SEXO, SEGÚN PROVINCIAS. 2008**  
(en porcentajes)

Provincia	Hombres	Mujeres	Total sobre migrantes del país
Azuay	69.39	30.6	19.1
Cañar	70.21	29.78	14.66
El Oro	50.93	49.6	5.97
Loja	60.01	49.01	26.27
Zamora Chinchipe	62.58	37.41	1.13
Morona Santiago	69.6	30.39	1.52

Fuente: INEC

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

<sup>34</sup> Método para calcular los niveles de pobreza, acorde a las necesidades básicas.



Fuente: INEC

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

La migración arranca de años atrás, (primero como incipientes movimientos y luego con sostenidos movimientos que involucran cada vez mayores masas de población) a Estados Unidos y recientemente a países de Europa, especialmente a España. Loja es una provincia que más población migrante tiene; hay que resaltar que la migración, que suele ser en condiciones precarias y de riesgo, ilegal, es básicamente laboral, es decir que en su lugar de origen se estrecharon los espacios de trabajo y la búsqueda de otros se han volvieron emergentes hacia países más desarrollados.

Esta también es una de las políticas del gobierno actual: primero detener la migración y luego instrumentar el "plan retorno" y la reinserción de estos a sus familias y a la sociedad ecuatoriana, canalizando racionalmente las inversiones producto de la capacidad de ahorro de los que retornan.

### 1.1.1.2.5. Provincia de El Oro. Indicadores sociales y demográficos más importantes

Cuadro 32

Evolución de la Población de la Provincia de El Oro, a partir de periodos censales y proyecciones (2008 y 2009)

Provincia	Periodos censales							
	1950	1962	1974	1982	1990	2001	2008 <sup>35</sup>	2010 <sup>36</sup>
El Oro	89306	160050	262564	334872	441025	525763	587957	642479

Fuente: INEC

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Gráfico 16



Fuente: INEC

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Tanto el cuadro como el gráfico revelan una tendencia creciente y sin altibajos de evolución demográfica, a la que se le atribuye la incidencia de un factor ligado al modelo productivo provincial, que ha girado alrededor del eje exportador bananero, con determinaciones situadas en la dinámica de la explotación minera y camaronera aunque con un peso relativo respecto al bananero. Esto resulta más influyente en relación al crecimiento de la población proveniente de otros puntos exteriores a la misma provincia aunque localizados en la misma región sur, como Loja y Azuay.

<sup>35</sup> Población estimada.

<sup>36</sup> Población estimada



- **Conformación de la población, de acuerdo a etnias**

Aunque la provincia de El Oro es eminentemente costeña, sin embargo su composición étnica esta trazada por el origen de sus habitantes, debido a la movilidad social, (en busca de trabajo), explicada ya en otros acápite, se reconoce una estructura étnica bastante diversa pero en la que, según la Encuesta a Hogares realizada por el INEC señala que prima el mestizaje como auto definición etno-cultural. Esta composición se distribuye de la siguiente manera: Indígena 7.283 - 1,6%; Mestizo 380.971- 85,3%; Blanco 38.867 - 8,7%; Negro 6.783 - 1,5%; Mulato 12.383 - 2,8%; Otro 315 - 0,1%.

- **Estado Civil**

La Provincia de El Oro dentro de su estructura social y en cuanto al estado civil de las personas se expresa del siguiente modo: Unión Libre 97.809 (21,9%); Casado 132.957 (29,8%); Soltero 153.948 (34,5%); Separado 39.908 (8,9%); Divorciado 4.425 (1,0%); Viudo 17.557 (3,9%).

- **Migración**

El PORDEM que es un organismo que estudia la migración, señala que entre el año 2000 y el 2006 el movimiento migratorio se da, tal como se indica en el siguiente cuadro:

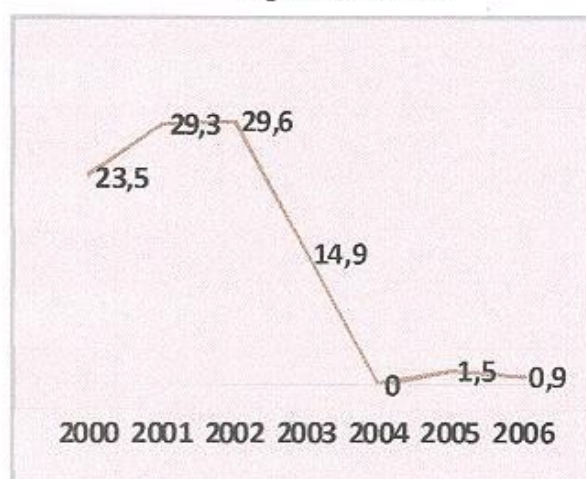
**Cuadro 33**  
**Emigración de El Oro hacia otros**  
**puntos del mundo por años de salida**

Año de Salida	No.	%
2000	3147	23.5
2001	3915	29.3
2002	3957	29.6
2003	1994	14.9
2004	s/i	s/i
2005	231	1.7
2006	126	0.9

Fuente: PORDEM. 2006

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Gráfico 17  
Migración Provincial



Fuente: PORDEM. 2006

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

De las personas que viajan en busca de oportunidades laborales están los hombres en una cantidad de 6881, esto significa un 51,5%, mientras que las mujeres salen alrededor de 6489, es decir un 48,5%. Asimismo se conoce que los viajeros fluctúan en los siguientes rangos de edad: menores de 18 años 244 - 1,8%; 18 a 29 años 7386 - 55,2%; 30 a 39 años 4185 - 31,3%; 40 a 49 años 1555 - 11,6%; 50 años y más. Los lugares a los que han viajado, son –especialmente- España, Italia, Alemania, Estados Unidos; mientras tanto la migración interna se da de El Oro hacia Guayaquil y Cuenca, lo cual está íntimamente relacionado con la movilidad estudiantil,

▪ **Tenencia de Seguro de vida y otros beneficios laborales:**

La población económicamente activa y no activa posee Seguro de vida en 5390 casos (5,8%) y 3746 seguro de accidentes, es decir el (4,0%); las personas que tienen excedentes económicos tienen la opción de tener estos seguros, lo que se cree que es una garantía a futuro.

- Derecho a Vacaciones 28152 (30,3%)
- Cursos de capacitación 21875 (23,6%)
- Utilidades 7000 (9,5%)
- Seguro Social 32453 (31,7%)
- Seguro médico privado 3106 (3,0%)
- Seguro campesino (s/i)

La población oreense busca un mejor vivir, para lo cual la generación de trabajo le asegura una serie de garantías como las mencionadas. Sin embargo según los derechos civiles, los registros son bajos ya que toda persona tiene derecho a vacaciones, a la capacitación (aspecto básico para mejorar su vida laboral y de la institución para la cual trabaja), y sobretodo tiene a una buena cobertura de salud a través del seguro social.

- **Existencia de organismos financieros**

En las dos últimas décadas en movimiento financiero de El Oro ha sido alto, razón por la que el incremento de estos es sumamente alto y se demuestra a través de la siguiente información: según la Encuesta de Hogares realizada por el INEC, de un total de 36.372 organismos o personas naturales ligados a las finanzas en la Provincia, se distribuyen de la siguiente manera: Instituciones Financieras Públicas 3989 - 11,0%; Bancos y Financieras Privadas 6433 - 17,7%; Cooperativas de Ahorro/Asociaciones. 2707 - 7,4%; Organizaciones no gubernamentales. 399 - 1,1%; Prestamistas 4440 - 12,2%; Familiares o amigos 16075 - 44,2%; Otros 2329 -6,4%.

- **Tenencia de vivienda**

En cuanto a la tenencia de la vivienda en la Provincia según el INEC, (en la misma Encuesta de hogar- 2da Ronda), indica que la población se maneja como sigue: En arriendo 31470- 19,9%; Propia 103711 - 65,5%; cedida 20201 - 12,8%; recibida por servicios 2876 - 1,8%. Asimismo se indica que 961 oreenses tuvieron la oportunidad de construir viviendas (el 2,6%) y remodelaron otras unos 6561 que equivale al 18,0%. En cuanto a la calidad de la misma se establece que las Viviendas con deficiencias son 130616 o sea el 82,5%; y las sin deficiencias son 27641 (17,5%). También los pobladores indicaron que en cuanto al **Déficit en materiales en la construcción se tiene** viviendas con deficiencias 126118 (79,7%) y viviendas sin deficiencias 32140 (20,3%). No obstante hay que anotar que el déficit de vivienda propia es alto en la Provincia aunque en los últimos años se abrió paso a diferentes constructoras para ampliar la cobertura, dentro y fuera de los Programas del MIDUVI.

- **Suministro de Agua** Dentro de la vivienda 84924 53,7%; Fuera de la vivienda 73334 46,3%.



Gráfico 18  
Migración Provincial



Fuente: PORDEM. 2006.

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

#### ▪ Educación

Al momento de la "encuesta a Hogares" realizada por el INEC en el año 2006 se establece que la Educación Básica está constituida por 9787 alumnos, entre niños y jóvenes (hombres y mujeres); es decir un 73.2% mientras que el Nivel Superior está constituido por 3583 jóvenes, es decir un 26,8%. Sin embargo la cobertura educativa no da para la población total de niños y jóvenes constituyéndose este en uno de los grandes objetivos del milenio y que tiene que ver con el descenso de la exclusión escolar. Esta exclusión induce a pensar que la pobreza impide una escolaridad más formal. En este punto los datos sobre las variables deserción escolar, repetición, ausentismo son alarmantes. Sin embargo la gratuidad aprobada en la Constitución puede revertir esta realidad que aún está por verse. Así mismo las condiciones de los establecimientos están en su mayor parte desatendidas. La ciencia reclama inversión, de lo contrario no hay desarrollo.

Otro problema es la falta de un programa sostenido de capacitación de los docentes. La inserción de profesores por concurso vuelve esperanzadora la educación, pero otro de los aspectos que puede traer cambios en la educación es el hecho de aplicar *la meritocracia*, a través del "contrato social" (es decir priorizar a docentes que se han esforzado más en su trayectoria educativa, reflejada en asistencia a eventos de capacitación y formación, por un lado, y en la excelencia de su desempeño, por otro ) y dejar de lado elementos que nada tienen que ver con el avance de la educación.

Las políticas implantadas por el gobierno actual, de evaluar al maestro y al estudiante, harán de la educación el eje que la provincia requiere para el desarrollo regional.

Los programas de alfabetización habría que evaluarlos para reconocer la validez y consolidar a la provincia con cero analfabetos.

Se dijo que los establecimientos educativos arrastran sin embargo otros problemas de infraestructura básica. Todos los establecimientos de El Oro cuentan con servicios higiénicos (156266, el 100,0%); Con laboratorios de computación 115506 (73,9%); con canchas deportivas 141831 (90,8%) y con biblioteca apenas 77067 (el 49,3%). La **inasistencia a clases** representa un rango muy alto, que es del 77.9% de asistentes irregulares, del total de la población que asiste a algún centro de educación. Según la Encuesta de Hogares a que nos remitimos, se debe señalar que las razones de Inasistencia las siguientes: Enfermedad 21845 -56,7%; labores domésticas 577 -1,5%; huelga o paro 2537 -6,6%; trabajo 1498 -3,9%; no le interesa 4465 -11,6%; mal clima 344 -0,9%; otras razones 4094 -10,6%; o simplemente se retiró 3186 - 8,3%.

- **Cobertura Educativa Provincial**

**Cuadro 34**  
**Establecimientos educativos, profesores y estudiantes de la Provincia**

Establecimientos <sup>37</sup>			Profesores <sup>38</sup>	Estudiantes
Fiscales	F-M	Particulares	8703	56284 <sup>39</sup>
307	3	112		

FUENTE: Dirección Provincial de Educación de El Oro. (Mayo 2009)

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

- **Salud**

En un total de 145621 (100,0%) hogares de la provincia de El Oro el INEC hizo una encuesta a hogares denominada "Condiciones de Vida. Quinta Ronda, 2006" y determinó algunos rasgos referentes a la

<sup>37</sup> A Mayo del 2009

<sup>38</sup> A mayo 2009

<sup>39</sup> De acuerdo al censo del 2001

<sup>40</sup> Proyección al 2009

salud, lo que se pone a consideración:

- a) **Presencia de Enfermedades** Del total de la población (594023) y al momento de la encuesta se registraron 308023 - 51,9% que en los tres últimos meses habían enfermado, los mismos que adoptaron **Medidas** como las siguientes: a través de *médico, enfermera* 113077 (39,5%), *fue a la farmacia* 35481 (12,4%), *se auto medicó* 69027 24,1%, *20736 tomó o le dieron agua de remedio* (7,3%), *nada* 28271 (9,9%); y *otras medidas no señaladas* 19407 (6,8%).
- b) **Salud sexual y reproductiva** En los últimos años se ha privilegiado el control natal y al momento de la Encuesta a los hogares, la población respondió que el *control* lo practican de la siguiente manera: con el *método del ritmo o calendario* 12203 (8,4%), *uso de píldora* 15597 (10,7%), el *DIU (espiral, T de cobre)*, 11957 (8,2%), con *Condón* 3347 (2,3%); a través de las *inyecciones* 5535 (3,8%), se practicó *la ligadura* 23431 (16,1%), *Práctica del retiro* 794 (0,5%), *Otros (no especificados)* 219 (0,2%), *ninguno* 67140 (46,1%), *está embarazada* 5399 (3,7%).
- c) **Cobertura de vacuna BCG** La aplicación de la vacua a los recién nacidos es vital para la vida del bebé y de un total de 61179 niños (RN) se habían aplicado la vacuna alrededor de 59821 (97,8%), lo cual es un registro alto en comparación con años anteriores.
- d) **Cobertura de vacuna OPV** La vacuna en mención es importante y en la provincia se aplicó a 14086 (28,1%); mientras que no se aplicaron 36081 (71,9%), de un total de 50167.
- e) **Otros indicadores de salud**

Cuadro 35

Niños desparasitados	Presencia de EDA	Presencia de IRA
62.0	25.1	43.9

FUENTE: Condiciones de vida. Quinta Ronda, 2006  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Cuadro 36

CONSULTA DE LA POBLACIÓN POR ENFERMEDAD

Médico	Dentista	Enfermera o auxiliar	Curandero/hierbatero/sobador	Boticario
69.1	5.3	0.4	1.4	23.9

FUENTE: Condiciones de vida. Quinta Ronda, 2006  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB



- **Lugar de Atención Médica**

**Cuadro 37**  
**Número de consultados y atendidos, según**  
**establecimientos de salud**

Establecimientos Públicos	55612	37,4%
Establecimientos Privados	88847	59,8%
Casa o domicilio	3399	2,3%
Otro	700	0,5%
Seguro de Salud Privado	11534	1,9%
IESS, Seguro General	37376	6,3%
IESS, Seguro Campesino	15752	2,7%
Seguro ISSFA o ISSPOL	5752	1,0%
Seguro Comunitario	979	0,2%
Ninguno	522630	88,0%
<i>Total</i>	594023	100,0

FUENTE: Condiciones de vida. Quinta Ronda, INEC. 2006

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Las enfermedades provocadas por la pobreza han estado presentes en la Provincia: las Enfermedades Diarreicas Agudas, las Infecciones Respiratorias Agudas han sido las que más han afectado a la población de la provincia. Los efectos de estas han impactado en los grupos más vulnerables de la población como son los menores de cinco años de edad.

En cuanto al lugar de atención se destacan las instancias privadas; pues estamos hablando del 2006. Se considera que al momento las cosas han variado y las instituciones públicas parecen ser las que lideran la atención de salud, en la provincia. Habrá que monitorear el servicio, la cobertura y las instancias de atención y acercarnos a comparar los resultados.

- **La población económicamente activa de la provincia El Oro**

La Población Económicamente Activa calculada por el INEC para la Provincia de El Oro, estimada hacia el año 2009 es de 1'730'459. Este dato nos lleva a lecturas pesimistas por lo siguiente:

- Que hasta el año 2001 la PEA estaba considerada desde los 12 años de edad, luego se estableció que desde los 8 y a partir del 2008 se considera a niños desde los 5 años de edad

como parte de la PEA., a lo cual se oponen tanto la Organización Mundial del Trabajo, como la Organización Panamericana de la Salud. Pero más allá de las palabras, parece que la realidad se impone y cada vez hay más niños laborando, especialmente a partir del descalabro que causó la emigración y, aunque en menor escala por la denominada “trata de personas”.

**Cuadro 38**  
**PEA DE EL ORO, ESTIMADA AL 2009**

EDAD	POBLACIÓN
5 - 9	63.664
10 - 14	63.542
15 - 19	62.674
20 - 24	57.041
25 - 29	53.932
30 - 34	49.029
35 - 39	44.521
40 - 44	38.984
45 - 49	32.586
50 - 54	28.008
55 - 59	22.401
60 - 64	16.289

FUENTE: INEC

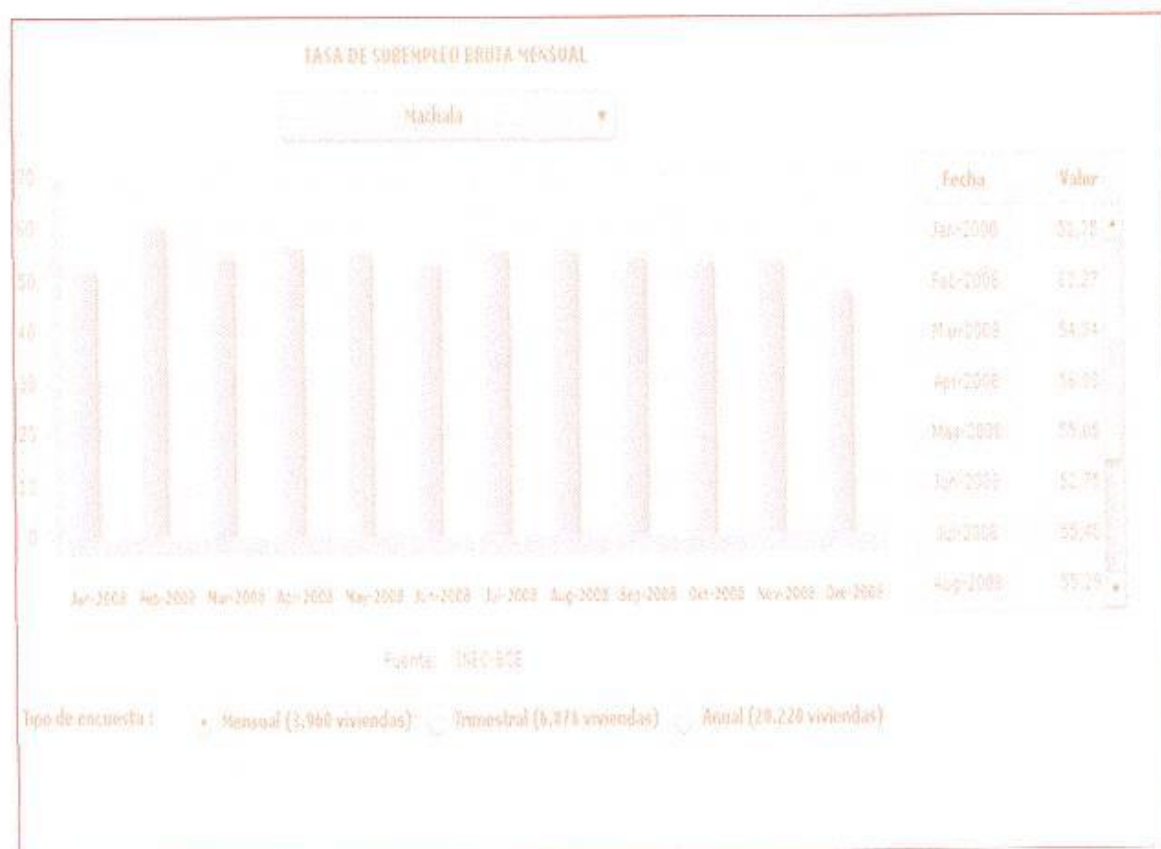
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

- De otro lado, no todo integrante de la PEA tiene una labor asegurada; esta comprende sólo la edad dentro de la cual se puede trabajar, no obstante el desempleo y subempleo sobrepasan los rangos establecidos. En la Provincia ha bajado considerablemente espacios laborales en las áreas de la agricultura y la ganadería y durante no menos de 10 años, la dedicación de las personas estaba centrada en la construcción; ahora se ha expandido el mundo del comercio informal y los servicios, lo cual quiere decir que dentro de esta rama la seguridad laboral es pobre.

El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010, en su parte diagnóstica indica que en El Oro existe el 2.1% de hombres y de 3.6% de mujeres desocupadas; mientras por otra parte señala el 58.8% hombres y 63.7% mujeres como registrados dentro del subempleo, lo cual sumado es bastante preocupante.

Como parte de lo expuesto tenemos a continuación lo que ocurre en **Machala** desde el mes de enero del 2008 hasta diciembre del mismo año, donde se ve a las claras que el desempleo creció considerablemente en el mes de febrero, y los demás meses así:

Gráfico 19



#### ▪ Otros aspectos de la Población Económicamente Activa de El Oro

La revista Gestión del mes de abril muestra que Ecuador acusa una caída de las exportaciones y de las importaciones (en un 40% y 30% respectivamente) en el último semestre del 2009 ha provocado un derrumbe del empleo y por lo tanto el creciente subempleo, (sobre todo en la rama del comercio informal), y altas tasas de desempleo. La provincia, no es la excepción; el reconocimiento de un problema como estos llevará a preparar un plan de contingencia por parte del Gobierno Central.



- PEA por sectores de la Economía

Cuadro 39

SECTORES	No.	%
Primario	61.488	31.52
Secundario	22.655	25.36
Terciario	89.334	45.80
No especificado	20.508	10.51
Trabajador nuevo	1061	0.54

FUENTE: INEC

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

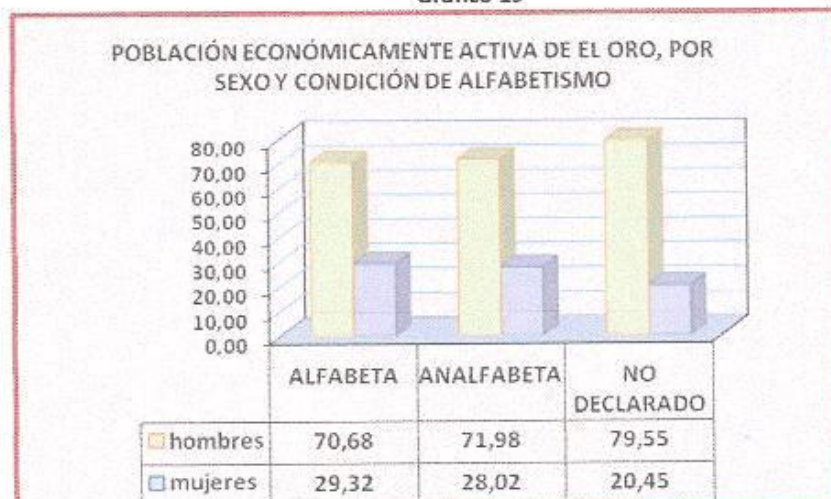
Es notorio que ya en el 2001 la población activa tenía mayor acceso al tercer sector de la economía, es decir al sector del comercio y servicios en desmedro del desarrollo agropecuario, lo cual es importante analizar lo que está pasando, ya que El Oro se distinguía por tener la primacía en el impulso al primer sector.

La PEA provincial representa el 41%, mientras que la población en edad de trabajar pero que no produce económicamente (inactiva) representa el 53%; aquí están considerados los estudiantes, las amas de casa<sup>41</sup> y finalmente los que no declaran y que corresponde al 6%.

En cuanto a la Población económicamente activa por sexo y condición de alfabetismo, se puede indicar que los hombres registran altos índices de alfabetismo y de analfabetismo a su vez. Un estudio actualizado sobre el tema señalaría con seguridad muchos cambios en el comportamiento de esta variable, toda vez que en los últimos 10 años se ha acelerado el acceso a la ciencia y a la tecnología, además que el tejido laboral exige cada vez más conocimientos y mayor preparación académica.

<sup>41</sup> "Consideradas injustamente como inactivas"

Gráfico 19



FUENTE: INEC.

Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

#### - Población económicamente activa por actividades económicas

Los datos indican que la etapa agro exportadora primaria está siendo superada por actividades relacionadas con el comercio y los servicios; es fácil observar la actividad cotidiana de Machala y de la Provincia en cuanto al despunte que han tenido actividades comerciales, prueba de aquello está la siguiente información que publica el INEC en su página Web:

Agricultura, ganadería, caza y silvicultura 67271 (22,3%); Pesca 7653 (2,5%); Explotación de Minas y Canteras 7441 (2,5%); Industrias Manufactureras 22267 (7,4%); Suministro de electricidad, gas y agua 804 (0,3%); Construcción 15068 (5,0%); Comercio al x mayor y menor 85927 (28,4%); Hoteles y restaurantes 24991 (8,3%); Transporte, almacenes y comunicaciones. 16519 (5,5%); Intermediación Financiera 640 (0,2%); Actividad Inmobiliaria, empresas. De alquiler. 4904 (1,6%); Administración Pública y Defensa 6572 (2,2%); Enseñanza 13782 (4,6%); Servicios Sociales y de Salud 5325 (1,8%); Otras actividades de ser. Comunicación. 13434 (4,4%); Actividad en hogares privados 9449 (3,1%); Organización. y Órganos extraterritorial. 233 (0,1%).

- **Relaciones de observancia laboral:** Dentro del sistema laboral, según proyecciones se observan los siguientes datos: Asalariados 151927 (50,3%); Trabajadores Independientes

105029 (34,7%); Trabajadores Auxiliares 45323 (15,0%) de un total de 302279 personas que pertenecen a la PEA de El Oro.

La dependencia laboral se da en las siguientes condiciones: Contrato escrito de trabajo 19370 (20,9%); Nombramiento 15462 (16,7%); Ninguno 58005 (62,5%).

## 1.2. MICROENTORNO

### 1.2.1. Demandantes

La demanda de los servicios portuarios, como es evidente, se concentra con un 98% en las empresas exportadoras de banano, que transportan la fruta masivamente a Estados Unidos y Europa. En una mínima proporción lo hacen las empresas que realizan las compras de insumos para la producción y otras mercancías desde otros países.

Entre las empresas que movilizan la carga hacia y desde mercados internacionales, tenemos las siguientes:

### 1.2.2. Exportadoras

1. EXPORT. PALMAR CIA. LTDA - (AG. SAN LUCAS)
2. EXPORT. OROBANANA S.A. - (AG. SAN LUCAS - AG. T.M.T. )
3. EXPORT. CABAQUI S. A. ( AG. MARGLOBAL)
4. EXPORT. GROPAGRO S.A. (AG. MARGLOBAL)
5. EXPORT. FRUTA RICA S.A. (Machala- MATRIZ)- (AG.SAN LUCAS)
6. EXPORTADORA AGRICOLA LA ISLA - (AG. MARGLOBAL)
7. EXPORT. AGRICOLA -SUB-BANANO S.A. (AG. MARGLOBAL)
8. EXPORT. YUDAFIN S.A. (AG. MARGLOBAL - AG. T.M.T.)
9. EXPORT. DEL MONTE S.A. (AG. MARGLOBAL)
10. EXPORT. PALMIERI S.A. (AG. TOLEMAR- NAVELAT S.A.)
11. EXPORT. E IMPORT. INDURAMA S.A. ( MERC. EN TRANSITO)
12. EXPORT. EXCELBAN CIA. LTDA. (AGENCIA T.M.T. AG. S. LUCAS)
13. EXPORT. BANAFRESH S.A. - (AG. TOLEMAR S.A. )
14. EXPORT. AGBACO S.A. (AG. SAN LUCAS)
15. EXPORTADORA QUIROLA CIA. LTDA. - (AG. MARGLOBAL)
16. EXPORT. BANDECUA S.A. (MACHALA )- (AG. MARGLOBAL)
17. EXPORT. OROBANANA S.A. (AG. MARGLOBAL cjs. Del Monte)
18. MARECUADOR CIA. LTDA. (Exportación - 2001-20004)
19. EXPORT. TEXTILES DURAMAS CIA. LTDA. - MERC. EN TRANSITO
20. CIA. EXPORT. TECNIAGRO S.A. (AG. MARSEC-SAN LUCAS)
21. EXPORT. AGROYAVE S. A. (AG. SAN LUCAS) - Cia. PALMAR
22. EXPORT. REYBANPACCIA. LTDA.- (AG. SAN LUCAS)
23. EXPORT. FRUJASA CIA. LTDA. (AG. TRANSMABO)



24. EXPORTADORA MACHALA CIA. LTDA. (AG. MARGLOBAL)
25. EXPORT. SERPAZ CIA. LTDA. (AG. SAN LUCAS)
26. EXPORT. UNIFRESH CIA. LTDA. - (AG. TOLEMAR )
27. EXPORT. REILET S.A. - (AG. MARGLOBAL)
28. EXPORT. FRANSEBA S.A. - (AG. MARSEC S.A.)
29. EXPORT. GALBUSERA S.A. (AG. MARGLOBAL)
30. EXPORT. ZUMBINICORP S.A. (AG. SAN LUCAS)
31. EXPORT. EXCANDRA S.A. (AG. MARSEC - AG. SAN LUCAS)
32. EXPORT. AGRICOLA LETICIA (AG. SAN LUCAS)
33. EXPORT. Asoc.. Peq. Prod. Guabo- "BEGRACAR (AG. SAN LUCAS)
34. EXPORT. NELFRANCE S.A. (AG. MARGLOBAL)
  
35. EXPORTADORA MACHALA S.A. - (AG. NAVELAT S.A.)
36. EXPORT. BANANERA NOBOA S.A. (AG. TRANSMABO S.A.)
37. EXPORT. CIA. PAJONAL CIA. LTDA. (AG. BLUEPAC SHIPPING)
38. EXPORT. AGRICOLA TINMAR S.A. (AG. SAN LUCAS)- Fruta Rica
39. EXPORT. PROBANA EXPORT CIA. LTDA - (AG. TRANSMABO)
40. EXPORT. BANALITORAL "EXCELCORP" (AG. T.M.T. )
41. EXPORT. ISBELNI CIA. LTDA. (AG. MARSEC- AG. NAVELAT)
42. EXPORT. DE MANGOS (AG. MARGLOBAL)
43. EXPORT. DERTY S.A. (AG. NAVELAT S.A.)
44. EXPORT. CIPAL CIA. LTDA. (AG. SAN LUCAS)
45. EXPORT. BANANA EXCHANGE Cia. Ltda (AG. MARSEC- SAN LUCAS)

### 1.2.3.

#### Importadoras

1. IMPORT. DIPASO S.A. - (AG. MARGLOBAL)
2. IMPORT. DECORTINAS CIA. LTDA. (AG. MARGLOBAL)
3. IMPORT. MOTORISA S.A. (AG. TRANSMABO)
4. IMPORT. EDESA S.A. (AG. MARGLOBAL)
5. IMPORT. ENCARBO S.A. "ALMACEN EL BAISANO" .(AG. MARGLOBAL)
6. IMPORT. CANELOS C & C. (AG. MARGLOBAL)
7. IMPORT. UNIVERSAL CARGO CIA. LTDA. (AG. MARGLOBAL)
8. IMPORT. EXPORT. ZHIROS MODAS (AG. MARGLOBAL)- TRANSITO
9. IMPORT. - ONDUTEC S.A. (AG. NAVELAT- AG. REMAR S.A.)
10. IMPORT. CONFOCO S.A. (AG. SAN LUCAS)
11. IMPORT. BLIX S. A. MERC. EN TRANSITO
12. IMPORT. QUICORNAC S.A. - MERC. EN TRANSITO
13. IMPORTACIONES KAM S.A.C.- MERC. EN TRANSITO
14. IMPORT. MANUEL GUERRA EGAS e hijos (AG. MARGLOBAL)
15. IMPORTADORA PALACIOS E HIJOS (AG. MARGLOBAL)
16. IMPORT. "CARTOPEL" -( AG. NAVELAT S.A.-AG. REMAR S.A.)
17. IMPORT. QUIROZ CORONEL e hijos (AG. MARGLOBAL)

18. IMPORT. AGUIRRE SHOES CIA. LTDA. (AG. MARGLOBAL)
19. IMPORT. ROMERO GUZMAN e hijos (AG. MARGLOBAL)
20. IMPORT. MERCY MENA SILVA (AG. MARGLOBAL)
21. IMPORT. ROSADO "MI COMISARIATO" MERC. EN TRANSITO
22. IMPORT EXPORT JMC LTDA- MERC. EN TRANSITO
23. IMPOR EXPORT NIPPON AUTO CORP - MERC. EN TRANSITO
24. IMPORTADORA LARTIZCO CIA. LTDA. (AG. MARGLOBAL)
25. IMPORT. GERARDO ORTIZ e hijos- Cia. Ltda. MERC. EN TRANSITO

#### 1.2.4. Otras empresas

1. CARTONERA ANDINA S.A. (Machala) (AG. SAN LUCAS)
2. INCARPALM - "CARTONERA PALMAR Cia. Ltda. (AG. NAVELAT)
3. FIBROACERO S.A. (AG. SANLUCAS) - MERC. EN TRANSITO
4. RECORDMOTOR S.A. - (AG. MARGLOBAL)
5. INDUSUR "INDUSTRIAL DEL SUR" (AG. MARGLOBAL)
6. FERTISA (REYBANPAC)- (AG. SAN LUCAS)
7. INDUSTRIAS BORJA- INBORJA S.A. (AG. TRANSMABO)
8. KIMTECH S.A. - (AG. NAVELAT S.A.)
9. LEFRUIT S.A. ( AG. NAVELAT S.A.)
10. CIA. ECUATORIANA DEL CAUCHO S.A. - (MERC. EN TRANSITO)
11. "ETAPA" - MUNICIPIO DE CUENCA - (AG. MARGLOBAL)
12. UBESA- DOLE (GUAYAQUIL) - (AG. NAVELAT S.A.)
13. FRUTA RICA S.A - ( GUABO) . (AG. NAVELAT -AG. SAN LUCAS)
14. SUPERMERCADOS LA FAVORITA C.A. - (AG. MARGLOBAL)
15. DULJA S.A, - RUNFE S.A, - LINFO S.A. KAREXPOR (AG. TRANSMABO)
16. AGRICOLA CLOTILDE- (AG. SAN LUCAS)
17. EMILIO HILBCIK GUZMAN - MERC. EN TRANSITO
18. MANUFACTURAS DE CARTON S.A - GQUIL. ( AG. TRANSMABO)
19. CONVERTIDORA DE PAPEL S.A. - (AG. NAVELAT- AG. REMAR)
20. SKODA AUTO S.A. (JUAN EL JURI CIA. LTDA.) (AG. SAN LUCAS)
21. DICRESA S.A. - (AG. MARGLOBAL) - MERC. EN TRANSITO
22. MECANOS S.A. - HOUNTSAT S.A. - MERC. TRANSITO
23. SEAFMAN C.A. - MERC. EN TRANSITO
24. IMALCORP S.A. - MERC. EN TRANSITO
25. REYBANPAC, Rey Banano del Pacifico C.A. (AG. SAN LUCAS)
26. CIMERSA (AG. MARGLOBAL)
27. MACARSA S.A.- (AG. TRANSMABO)
28. ALMACENES JUAN EL JURI CIA. LTDA. - ( AG. SAN LUCAS)
29. AUSTAL GROUP PERU SAO - MERC. EN TRANSITO
30. TERELSA S. A. (AG. MARGLOBAL) EN TRANSITO
31. PRONATUR EIRL CIA. LTDA. MERC. EN TRANSITO
32. SUPRINSA - MERC. EN TRANSITO
33. GRUPASA - GRUPO PAPELERO, S.A. (AG. TOLEMAR S.A.)
34. MITSUMOTOR S.A. - (AG. SAN LUCAS) - EN TRANSITO
35. COMAR CIA. LTDA. - MERC. EN TRANSITO
36. SUPERMERCADOS LA FAVORITA C.A. - (AG. MARGLOBAL)
37. FALESA CIA. LTDA - FERRO ALEACIONES - MERC. EN TRANSITO

38. AUTEK S. A. (AG. SAN LUCAS) EN TRANSITO
39. BANCO DE GUAYAQUIL - MERC. EN TRANSITO
40. VITALONI S. A. - MERC. EN TRANSITO (AG. MARGLOBAL)
41. JFC ECUADOR S.A. - (AG. NAVELAT S.A.)
42. SNORKEL S.A. - MERC. EN TRANSITO
43. E.D.C. - MACHALA POWER CIA. LTDA.- (AG. J. M. PALAU-CEVSA)
44. PILOT S. A. - MERC. EN TRANSITO
45. AGRICOLA GANADERA REYSAHIWAL - (AG. SAN LUCAS)
46. PANALPINA TRANSP. MUNDIAL - (AG. SAN LUCAS)
47. GLOBAL FOODS S.A. - (AG. MARGLOBAL)
48. PETROECUADOR (AG. J.M. PALAU- MARGLOBAL- TRANSMABO)
49. ECUAESTIBAS S.A.
50. SHOGUN S.A. - MERC. EN TRANSITO
51. JEDESCO Cia. Ltda. - MERC. EN TRANSITO
52. ECUADORIAN LINE -TRANSMABO
53. GENERAL MARINE SERVICES - GEMAR S.A.
54. MR. JOSE LUIIS CHALCO FLORES- MERC. EN TRANSITO
55. NABIS TRADING CIA. LTDA. - MERC. EN TRANSITO
56. AHAD MOTORS LTDA - MERC. EN TRANSITO
57. FAR EAST ENTERPRISES LTDA - MERC. EN TRANSITO
58. SAZMIR KHAM MERC.- MERC. EN TRANSITO
59. FUJI INTERNATIONAL - MERC. EN TRANSITO
60. PIRZADA TRADING EXPORT - MERC. EN TRANSITO
61. COMERCIAL TAK NIPPON - MERC. EN TRANSITO
62. INVERSIONES BARRETO EIRL - MERC. EN TRANSITO
63. H.A. MOTOR LTDA. - MERC. EN TRANSITO
64. SUAREZ Y SUAREZ LTDA - MERC. EN TRANSITO
65. NIGATAKE INTERPRISE - MERC. EN TRANSITO
66. OSHO TRADING LTDA - MERC. EN TRANSITO
67. IMPORT EXPOT MATSUDA MOTORS LTDA - MERC. EN TRANSITO
68. ADITEC ECUATORIANA CIA. LTDA. - MERC. EN TRANSITO
69. CIA. ECUATORIANA DEL CAUCHO S.A. - MERC. EN TRANSITO
70. AGENC. NAVIERA TRANSOCEANICA CIA. LTDA.
71. CORRUGADORA NACIONAL CRANSA S.A - (AG. REMAR S.A.)
72. IMPORT-EXPORT CHONAN INTERPRICE LTDA. MERC. EN GENERAL
73. PAKCHILE MOTORS LTDA. - MERC. EN TRANSITO
74. FAVOURITE MOTORS IMPORT EXPORT - MERC. EN TRANSITO
75. IMP Y EXP. BUTT TRADING LTDA - MERC. EN TRANSITO
76. HOTEL COLON GUAYAQUIL S.A - MERC. EN TRANSITO
77. AL-HAMD IMPORT EXPORT LTDA - MERC. EN TRANSITO
78. ESATERN INTRPRISE LTDA. - MERC. EN TRANSITO
79. RAFIQ INTERNATIONAL LTDA. - MERC. EN TRANSITO
80. EGL EAGLE GLOBAL LOGISTICS - MERC. EN TRANSITO
81. BRUNDICORPI S.A.

#### 1.2.5. Proveedores

Para el desarrollo de las actividades portuarias, se requiere de los servicios de diferentes empresas, que con sus recursos tanto humanos como materiales y tecnológicos operan en Puerto Bolívar, con la



finalidad de brindar las facilidades en la movilización de carga. A continuación se detallan las siguientes:

**Operadores Portuarios de Buques a mayo 20 del 2009  
(Fuente: Departamento de Operaciones.)**

**PRACTICAJE**

- 1 SOUTH PILOTS S.A.
- 2 POLARIS'S PILOTS SERVICES

**REMOLCADORES**

- 3 SAGEMAR S.A.
- 4 ECUAESTIBAS
- 5 SEREPOR

**LANCHAJE**

- 6 SETRALMAR
- 7 SERVINLANCHPAC

**ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE POR MEDIO DE BUQUE TANQUE**

- 8 OCEABANT S.A.

**AVITUALLAMIENTO (COMBUSTIBLE Y AGUA ENTREGADO POR EMBARCACIONES)**

NA VIPAC S.A.  
MARZAM

▪ **Operadores de carga**

1. MARESSEMA CIA. LTDA.
2. ARETINA S. A.
3. ECUAESTIBAS S. A.
4. Técnica Naviera Portuaria - TECNINAVE S. A.
5. Estibadores de El Oro - OROESTIBA S. A.
6. Camiones Bananeros - CABANA S. A.
7. Embarcadora de Frutas Tropicales - EMBARFRU S. A.
8. Servicios Marítimos y Transportes S. A. - SERMATRAN
9. PRESE
10. DARIJO CIA. LTDA.
11. CONMAREC

▪ **Empresas de servicios complementarios**

**MANTENIMIENTO DE NAVES Y PROVISION DE VIVERES**

- 1 ATALVAZ C. LTDA

**INSPECCIONES DE CARGA Y TARJA**

COTECNA DEL ECUADOR S.A.

SERVITRARA CIA. LTDA.

**INSPECCIÓN DE CARGA, FUMIGACIÓN**

INSPECTSERV S.A.

**MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA DE NAVES**

ESPOMALIA

**SEGURIDAD FÍSICA**

FORSEMAX

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DE SEGUR. ONSE ALCIVAR

SEGULIKARVE

SIDELCORSA S.A.

**PROVISION DE VIVERES Y AGUA**

- 1 GUAQUEV S.A.
- 2 INTERMASE CIA. LTDA.
- 3 PROBUCAM S.A.
- 4 SERMAGENSAS

**COMPAÑIAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TARJA**

- 4 CONTARJA CIA. LTDA.
- 5 SERVIALTAR CIA. LTDA.
- 6 JAUCIA

**MANTEN. Y REPARACIÓN DE CONTENEDORES**

POWER PACK INC. S.A.

**PROVISION DE VIVERES Y AGUA**

**MANTENIMIENTO DE NAVES, TELEFONÍA CELULAR**

PROVIPORTO S.A.

**PASACABOS, PROVISIÓN DE VÍVERES Y AGUA**

REMANASUM

**INSPECCIONES DE CARGA**

FELVENZA

TRUST CONTROL INTERNATIONAL S.A. TCEE

**PROVISIÓN DE VÍVERES Y AGUA, MANT. DE NAVES**

**RECOLECCIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS**

- 9 SERVICRES

**PROVISIÓN DE VÍVERES Y RECOLECCIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS**

SERVIDASA

**PROVISIÓN DE VÍVERES Y MANTENIMIENTO DE NAVES, PASACABOS**

SERVICIOS PORTUARIOS OCHOA CIA. LTDA.

## REPARACIÓN E INSPECCIÓN DE CONTENEDORES TASESA

### TELEFONÍA CELULAR

TELEORO, TELÉFONOS DE EL ORO CIA. LTDA.

#### - Agencias navieras

- BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A.
- COMPAÑÍA DEL CAMPO SHIPPING
- MARÍTIMA GLOBAL S.A. (MARGLOBAL)
- MARÍTIMA ECUATORIANA MARSEC
- INCHCAPE SHIPPING SERVICES
- NAVISAN LUCAS
- NAVISERVICIOS S.A.
- NORDIC SHIPPING S.A. NORSHIP
- T.M.T. TRANSP. MARITIM. Y TERRESTRES
- TOLEMAR S.A.
- TRANSMABO

### 1.2.6. Competidores

#### 1.2.6.1. Competencia de Puertos Estatales y Privados del Ecuador.

##### 1.2.6.1.1. Puerto de Guayaquil



El puerto marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, el Estero Salado, a diez kilómetros al sur del centro comercial de la ciudad del mismo nombre y cuya situación geográfica es la siguiente:



- Latitud 2° 16' 51" S
- Longitud 79° 54' 49" O<sup>42</sup>

El acceso al terminal portuario desde el mar se lo realiza a través de un brazo natural que al inicio se lo conoce como Canal del Morro, para luego denominárselo Estero Salado.

El canal de acceso presenta las siguientes características:

- Longitud : 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino ( 0,8 millas náuticas) y un canal interior con influencia estuariana ( 40,2 millas náuticas).
- Ancho : 122 mts. (400 pies) - Profundidad : 10,5 mts. (34 pies)
- Amplitud promedio de la marea a la entrada : 1,80 mts.
- Amplitud promedio de la marea al pie del muelle: 3,80 mts.

El movimiento de las mareas tiene mucha influencia en el canal, dos pleamar y dos bajamar diarias, las mismas que varían a lo largo del canal de acceso y según la temporada. Cabe destacar que el canal tiene profundidades superiores a los 10,5 mts si lo comparamos con mínimo nivel de bajamares; además ofrece como beneficio una navegación rápida y segura que se complementa con el adecuado sistema de ayudas a la navegación.

---

<sup>42</sup> <http://www1.puertodeguayaquil.com/main.asp?Pagina=Geografica>

**Cuadro 40**  
**Recursos de infraestructura y soporte.**

<b>Sitios de Atraque</b>				
Longitud Total de Muelle		1625 m		
Muelles Terminal de Contenedores	2	700 m	330	370
Muelles Terminal Multipropósito	5	925 m		
Calado Máximo		10 m		
<b>Infraestructura</b>				
Superficie Total		1150.000 sqm		
Terminal de Contenedores		770.000 sqm	5058	
Terminal Multipropósito		390.000 sqm		
Conexiones Reefer	1000			
Balanzas (accesos)	8			
Balanzas (internas)	4			
CFS (Container Freight Station)	2	14400 sqm		
Depósitos de Primera Línea	4	13950 sqm		
Depósitos de Segunda Línea	12	27200 sqm		
Depósitos de Carga IMO	2	4050 sqm		
<b>Equipamiento de Muelle</b>				
Grúas Móvil	2	GHMK6407		
SWL		Under Spreader	Under Hook	
	41	100		
Grúas Pórticos	3	ZPMC		(disponibles Feb 2009)
		Under Spreader	Under Hook	
SWL	51	61		
<b>Equipamiento de Patio</b>				
Rubber Tyred Gantry Cranes	8			(disponibles Feb 2009)
Reach Stackers	23			
Side Lifter	4			
Fork Lift	29			
Terminal Truck	23			

Fuente: Cotecom. – Guayaquil.

- **Análisis del movimiento de la carga.**

En cuanto a las naves arribadas al Puerto de Guayaquil según TPM (toneladas de peso muerto), en el año 2006 la mayoría de naves que atracaron corresponde a los siguientes tonelajes:

9,999 – 10,000	(127 naves correspondiente al 9%)
10,000 – 19,000	(426 naves que reflejan el 32%)
20,000 – 29,999	(226 naves que aproximadamente representan el 17%)
30,000 – 39,999	(308 naves que representan aproximadamente el 23%),

El 81% de las naves que arribaron al puerto de Guayaquil se encuentran entre 10,000 y 39,999 según su TPM.

Autoridad Portuaria de Guayaquil movilizó en el año 2007 un total de (7,145,278 TM), correspondiendo el 48% a las exportaciones (3,727,200 TM), frente al 52% de las importaciones (3,418,078 TM), comparando los datos en función al año anterior se denota un incremento del 9% (603.920 TM) en el volumen de carga, acotando el hecho que el número de naves arribadas en el año 2007 hayan disminuido en un 5% aproximadamente.

Es esencial señalar que del total de las importaciones el 17% corresponde a carga general, el 58% a la carga contenerizada, el 24% en cuanto a carga sólida el el reducido 1% a la carga líquida. Los productos que figuran entre la lista de importados están: Abonos y fertilizantes, papel y sus derivados, conjuntos de CKD, repuestos en general y accesorios, compuestos químicos, material y equipos para la construcción, material y equipos para petroleras, hierro, acero y otros metales, tubería, vehículos livianos, vehículos de transporte, maquinaria pesada, vestimenta, calzado, productos de belleza y aseo personal, equipo electrónico y de computación, electrodomésticos, otras mercaderías y productos.

En lo concerniente a las exportaciones se visualiza que la mayor parte de nuestros productos salen del Puerto de Guayaquil contenerizados, puesto que el 48% de los datos estadísticos lo demuestran, frente al 42% que representa a la carga general, entre el inventario de productos exportables se distinguen: banano y sus derivados, cacao, café, harina de pescado, madera y balsa, camarones, hortalizas, plátanos y otros productos.



Las exportaciones por vía marítima en el Puerto de Guayaquil decrecieron en un 5% en referencia al 2006; haciendo relación con las importaciones, en el periodo 2007 sufrieron un incremento del 14% en comparación al 2006, nótese además que durante los períodos anteriores las importaciones mantuvieron una tendencia creciente.

Los países con los cuales mantiene fuerte relación comercial en importaciones se detallan a continuación:

<b>PAÍSES:</b>	<b>%</b>
Estados Unidos	25%
Argentina	10%
Brasil	9%
Chile	8%
Colombia	5%
Perú	4%
<b>TOTAL</b>	<b>61%</b>

De manera similar, según las exportaciones, encontramos los siguientes países que mantiene una relación comercial significativa:

<b>PAÍS:</b>	<b>%</b>
Estados Unidos	25%
Chile	12%
Alemania	5%
Italia	12%
Bélgica	4%
Holanda	3%
Japón	3%
<b>TOTAL</b>	<b>64%</b>

Aunque el Puerto de Guayaquil cuenta con una demanda propia, se la podría considerar como competencia del Puerto de Bolívar, en cuanto a exportaciones de productos de la pesca, frutas y vegetales provenientes de lugares del área de influencia de ambos puertos, y de importaciones de productos primarios e industrializados con destino la Sierra.

Gráfico 20



Fuente: Puerto de Guayaquil

#### 1.2.6.1.2. Puerto de Manta

La Autoridad Portuaria de Manta, es una entidad Autónoma del Estado de Ecuador, creada en 1966 mediante Decreto Ejecutivo N° 1373 el 24 de Octubre de 1966, firmado por el entonces Presidente Interino Clemente Yerovi Indaburu y publicado en el Registro Oficial N° 149, el 27 de Octubre de 1966.

Es el ente público titular y administrador del Puerto y la Autoridad Concedente a los efectos de lo que se determina en la Ley No. 50. RO/349 del 31 de Diciembre de 1993, Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Delegación de los Servicios Públicos a la Iniciativa Privada<sup>43</sup>.

<sup>43</sup> <http://www.apmanta.gov.ec/>

- **Longitud de muelles y profundidad con marea baja**

Muelle Internacional No. 1	Longitud	Ancho	Profundidad
Atracadero No. 1	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 2	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Muelle Internacional No. 2	Longitud	Ancho	Profundidad
Atracadero No. 3	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 4	200 mts.	45 mts.	11 mts.
Rampa No. 1 Internacional	12 mts.	6 mts.	9 mts.
Rampa No. 2 Internacional	12 mts.	6 mts.	9 mts.

**MUELLE MARGINAL (PESQUERO Y CABOTAJE)**

Como actividad propia del Puerto, son los exportadores e importadores los principales clientes, que convergen ante la necesidad de realizar sus transacciones comerciales internacionales a través del Puerto de Manta, la actividad industrial de la pesca se evidencia en este puerto, puesto que buena parte del sector productivo se dedica a la transformación de la pesca, por su lado los importadores se enfocan en el sector automotriz; así como en la compra de trigo, aceites y grasas vegetales en el mercado internacional para abastecer al país de estos productos, los cuales se ubican en las ciudades de Manta, Quito y Guayaquil,<sup>44</sup>.

En el año 2007 las importaciones tuvieron un representativo margen de entrada desde el Puerto de Manta, puesto que del total movilizado correspondiente a 585,979 TM, el 77% reflejado en (451,931 TM) pertenece a las importaciones, mientras que el 23% del total movilizado a través de este Puerto corresponde a las exportaciones (134,048 TM), además según el registro del volumen de carga movilizada se evidenció un descenso del 16% en comparación con el año 2006, es decir en el año 2007 existió un decrecimiento en 114,667 TM.

Es esencial acotar que del 100% de las importaciones, el 7.36%, 0.43%, 81.64% y 10.57% corresponde a carga general, contenerizada, sólida y líquida respectivamente; en cuanto a las exportaciones, el 0.47%, 26.37%, 0.11% y 73.05% corresponden a carga general, contenerizada, sólida y líquida respectivamente.

<sup>44</sup> <http://www.apmanta.gov.ec/system.php?idc=2&idh=18>



Otra situación desfavorable acaecida en el año 2007, tiene que ver con las exportaciones por vía marítima, las cuales disminuyeron en un 25%, situación totalmente contraria a la vivida en los años 2003, 2004 y 2005, donde la medida de tendencia en este sentido se visualizó en crecimiento; haciendo analogía con respecto a las importaciones, notamos que las mismas sufrieron un descenso del 13% en relación al 2006, nótese además que durante los periodos del 2004, 2005 2006 las importaciones tuvieron una tendencia creciente. Entre los principales productos que se importa a través de este puerto notamos que los aceites vegetales, el maíz, automóviles y chasis y trigo representan el 68% de las importaciones globales, en relación a las exportaciones se denota que el 96% de las mismas se encuentran distribuidas en, atún y pescado congelado (4%), banano (7%), longas de atún precocidas (6%) y aceites vegetales e hidrocarburos (72%).

Entre los principales países que tenemos una relación comercial fuerte desde el Puerto de Manta según las importaciones, encontramos lo siguientes países:

<b>PAÍS:</b>	<b>%</b>
Argentina	13%
Canadá	22%
Estados Unidos	26%
Corea del Sur	4%
<b>TOTAL</b>	<b>65%</b>

Entre los principales países que tenemos una relación comercial fuerte según las exportaciones, se encuentran:

<b>PAÍS:</b>	<b>%</b>
Egipto	14%
España	17%
Estados Unidos	15%
Holanda	7%
México	9%
Venezuela	33%
<b>TOTAL</b>	<b>95%</b>

### 1.2.6.1.3. Puerto de Esmeraldas



El Puerto Comercial de Esmeraldas cuenta con una privilegiada situación geoestratégica para los mercados de Asia y lo equidistante que se encuentra a los mercados del Sur, Centro y Norteamérica, lo cual resulta ser un lugar favorable para el desarrollo de la actividad marítimo portuario.

Este complejo portuario se encuentra en una estratégica posición de 00° 59' 39" de latitud norte y 79° 38' 40" de longitud oeste, es un puerto de aguas profundas, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraque de las naves y que cuenta además con servicios calificados de remolques y practicaje.

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.

- **Descripción del recinto portuario**

**Superficie de la dársena:** 25 has.

**Superficie total complejo portuario:** 70 has.

**Muelle #02 y muelle #03:** con 350 m de eslora y 30 m de ancho y 11.5 m de profundidad al nivel medio de las bajas mares de sicigia. Su estructura permite la utilización de grúas y todo tipo de equipo rodante. (situación actual).

**Mantenimiento del calado de la dársena:** Programado durante el año 2006 y continuado durante el primer semestre del 2007.

**Muelle # 01 de servicio:** Con 105 m de longitud y 25 m de ancho, con una profundidad de 7 m al nivel medio de las bajas mares de sicigia, sirve para la atención de buques de menor calado.

**Muelle Ro-Ro:** Tiene 20 m de ancho y una longitud de 16 m, para la atención de carga y descarga por rodadura. Buques carreros.

**Bodega principal:** Estructura metálica, tiene 120 m de longitud y 60 m de ancho, con una superficie de 7.200 m<sup>2</sup>.

**Bodega Auxiliar:** en el muelle de servicio de 490 m<sup>2</sup>.

**Bodega Depósito Comercial Público:** Estructura metálica, tiene 1.250 m<sup>2</sup> con cerramiento de malla para evitar el acceso de insectos y sensores contra roedores, para el manejo óptimo de carga sensible.

**Patios Depósito Comercial Público:** 16.339 m<sup>2</sup> de área abierta pavimentada.



**Bodega carga peligrosa:** Que consiste en un área abierta delimitada con perímetro de seguridad monitoreado y una bodega cubierta de 130m<sup>2</sup>, en las mismas condiciones de seguridad.

**Patios pavimentados:** El puerto tiene en la actualidad 136.605.81m<sup>2</sup> para el almacenamiento de carga general, contenedores y vehículos.

**Patios no pavimentados:** El puerto tiene en la actualidad 130.986.19m<sup>2</sup> para el desarrollo de nuevos proyectos (zona de actividades logísticas).

**Terminal de contenedores:** Cuenta con 55.325 m<sup>2</sup> de patios pavimentados para contenedores llenos y 11.426 m<sup>2</sup> de patios pavimentados para contenedores vacíos.

**Área almacenamiento de carga granel (astillas):** Actualmente dispone de un área de 12.000 m<sup>2</sup>.

**Tanques de almacenamiento de carga granel (aceite de palma):** Cuenta con 5 tanques con capacidad para almacenar 10.000 Ton.

**Talleres electromecánico, almacén y bodega general del CPNM:** con una superficie total de 1908 m<sup>2</sup>

**Estación de Combustible:** con una superficie de 100 m<sup>2</sup> (diesel).

El Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A., es el actual administrador y operador portuario, tiene ventajas comerciales por ser el primer puerto privado del país, su gestión es flexible en las negociaciones y destina 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 medioambiental.
- 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.

La autoridad portuaria de Esmeraldas movilizó durante el 2007 un total de 740,171 TM, del cual podemos apreciar que el 31% corresponde a las exportaciones (228,416 TM) y el 69% representan a las importaciones (511,755 TM). El volumen de carga que se movilizó en relación al periodo anterior (2006), decreció en 67,316 TM que en términos porcentuales representa una disminución del 8%. Otro punto importante de resaltar, es que del 100% de las importaciones, el 75%, 17% y 8% corresponde a carga general, contenerizada y solida; en cuanto a las exportaciones, el 9%, 8%, 37% y 45% corresponden a carga general, contenerizada, solida y líquida respectivamente.

El total de las exportaciones por vía marítima a través de este puerto creció un 9% en relación al 2006, comportándose de manera contraria a los periodos 2005 y 2006, donde se observó una tendencia creciente; haciendo analogía con respecto a las importaciones notamos que en el periodo 2007 las mismas sufrieron un decremento del 8% en relación al 2006, nótese además que durante los periodos del 2005 y 2006 las importaciones tuvieron una tendencia creciente. Entre los principales productos que se importa a través de este puerto notamos que el alambrión, conjuntos CKD, palanquilla y tuberías representan el 74%, en relación a las exportaciones se denota que el 72% de las mismas se encuentran concentrada el aceite crudo de palma y astilla de madera.

Los principales países desde los cuales se mantiene actividad comercial desde este Puerto, en cuanto a importaciones están:

<b>PAÍS:</b>	<b>%</b>
Estados Unidos:	20%
Brasil	7%
Venezuela	17%
China	20%
<b>TOTAL</b>	<b>64%</b>

Y en exportaciones, los países de destino desde nuestro país son:

<b>PAÍS</b>	<b>%</b>
Perú	9%
España	11%
Japón	37%
México	9%
Venezuela	17%
<b>TOTAL</b>	<b>83%</b>

#### **1.2.6.1.4. Puertos privados del Ecuador**

Existen 12 puertos privados ecuatorianos y todos ellos se encuentran ubicados en la provincia del Guayas, dentro de la zona de influencia del Puerto de Guayaquil. Los puertos son los siguientes:

- 1) BANAPUERTO
- 2) FERTISA
- 3) FERTIGRAN
- 4) TRINIPUERTO
- 5) SIPRESSA
- 6) PUERTO HONDO
- 7) INDUSTRIAL MOLINERA
- 8) MOLINOS DEL ECUADOR
- 9) ECIAGRAN
- 10) SALICA
- 11) NIRSA
- 12) LUBRIANSA (EX MACASA)
- 13) SANTORISA (EX CANGEL)
- 14) TIMSA

En conjunto en el año 2007, movilizaron 5'999.230 toneladas en 922 naves, con carga general 1'922.910 TM., carga en contenedores 212.108 TEUs., carga contenerizada 1'721.549 TM., gráneles sólidos 1'965.689 TM., gráneles líquidos 176.974 TM.



#### 1.2.6.1.5. Puerto de Paita<sup>45</sup>



#### Terminal portuario de Paita

#### Descripción del puerto

UBICACIÓN	
- Longitud (Greenwich)	81 Grados 07 Minutos Oeste
- Latitud (Ecuador)	05 Grados 05 Minutos Sur
AREA DE INFLUENCIA	
Región Grau (Tumbes y Piura)	
Región Nor Oriental del Marañón (Lambayeque, Amazonas)	
Región La Libertad (Cajamarca y el sur del Ecuador)	
DISTANCIAS	
- Por carretera desde Lima	1,037 Kilómetros
- Por Carretera desde Piura	56 Kilómetros
- Por Carretera desde Sullana	58 Kilómetros
- Por Vía Marítima desde el Callao	510 Millas
- Aeropuerto de Piura	63 Kilómetros

El Terminal Portuario de Paita está ubicado en el Distrito de Paita, Provincia de Paita, Departamento de Piura, al norte del Perú; en cuanto a carga de importación y exportación, movilizó en el año 2008: 1'264.774 TM., lo que representa 138.993 TEUs., los mismos que fueron transportados por 343 barcos de alto bordo y 4.333 naves menores.

<sup>45</sup> Tomado página web [www.enapu.com.pe/spn/tp\\_ubicinflu\\_paita.htm](http://www.enapu.com.pe/spn/tp_ubicinflu_paita.htm)

**T.P. DE PAITA  
PERIODO 2000-2008**

Año	Naves (Unidades)		Carga ( TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores*		
2000	358	1555	841,212	39,776
2001	279	801	812,422	50,472
2002	352	1325	778,234	50,840
2003	346	29	770,858	68,824
2004	331	1727	879,894	81,242
2005	343	643	846,976	87,569
2006	356	2,883	1,014,309	105,126
2007	322	2,529	1,021,019	109,136
2008	343	4,333	1,264,774	138,993

\* Menores a 500 UAB



Fuente: Puerto Paita

### **1.2.7. Normativa específica del sector portuario**

- Ley del Régimen Administrativo Portuario Nacional (Decreto Supremo N° 290)
- Ley General de Puertos (Decreto Supremo N° 289)
- Ley de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.
- Reglamento de la actividad Marítima (Decreto Ejecutivo No. 168 Publicado en el RO. 32 del 27/marzo/1997)
- Reglamento de Reclamos de Usuarios de los Puertos Comerciales (Resolución del Consejo de la Marina Mercante y Puertos DIGMER 64, Publicado en el Ro. /641 del 09/noviembre/1998)
- Reglamento general de la actividad Portuaria en el Ecuador (Decreto Ejecutivo No. 467 Publicado en el RO. 97 del 13/junio/2000)
- Reglamento de Regulación de Competencias en las Actividades Portuarias (Resolución del Consejo de la Marina Mercante y Puertos DIGMER 82, Publicado en el RO. 444 del 31/octubre/2001)
- Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador (Resolución del Consejo de la Marina Mercante y Puertos DIGMER 110, Publicado en el Ro. /406 del 06/sep/2001)

El Gobierno Nacional, encabezado por el Economista Rafael Correa Delgado, quien mediante Decreto Ejecutivo No. 1111, del 27 de mayo del 2008, crea la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, bajo cuya jurisdicción quedan los organismos encargados de regular el transporte marítimo y fluvial del país.

El Presidente Rafael Correa Delgado, emite el Decreto Ejecutivo No. 1135, publicado en el Registro oficial No.363, del jueves 19 de junio, del 2008, con el que reorganiza el Directorio de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, con la finalidad de dotar de autonomía a dicha entidad y cumplir con el mandato popular expresado en la consulta del 17 de septiembre del año 2000. Este Decreto dispone que el presidente del Directorio será el Prefecto de la Provincia de El Oro. El nuevo directorio se posesiona el 30 de junio del año 2008.

En el presente año se encuentra en proceso de reforma la Ley de Puertos, con el fin de darle al sistema portuario todas las normas y procedimientos legales, capaces de complementar el desarrollo y crecimiento de los puertos del país, y en especial el de Puerto Bolívar.



### 1.1.1.3. DIAGNÓSTICO DE LA CARTOGRAFÍA, INFRAESTRUCTURA Y AMBIENTAL DE AUORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR.

#### 1.1.1.3.1. ANÁLISIS DE LA CARTOGRAFÍA

La cartografía relacionada con Puerto Bolívar y su zona de influencia ha sido generada por el Instituto Geográfico Militar (IGM), el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR) y últimamente por imágenes satelitales obtenidas del portal google gia, instituciones que permanentemente las vienen actualizando y mejorando, entre las más importantes tenemos:

Nombre	Escala	N° de carta	Año de Declaración
Ecuador en la Cuenca del Pacífico	1:35000000	IGM-INOCAR	2003
Ecuador	1:100000	IGM	2003
Provincia de El Oro	1:25000	IGM	2003
Carta Machala	1:50000	CT-NOVI-A3-3684 II	1990
Carta Jambelí		CT-MVI-B4,3584-II	1990
Aproximación a Puerto Bolívar	1:12500	CTI.O.A. 1080011	1997

#### 1.1.1.3.1.1. Análisis de la vinculación con factores de desarrollo provincial y regional

- **Ubicación geográfica.-**

Puerto Bolívar, es Parroquia Urbana de la Ciudad de Machala, Cabecera Cantonal de Machala y Capital de la Provincia de El Oro, República del Ecuador, Sur América.

Puerto Bolívar está ubicado al sur del Golfo de Guayaquil, a la entrada del canal Santa Rosa, protegido por el Archipiélago de Jambelí, a 4.5 millas náuticas desde la boya de mar hasta sus atracaderos y a 13 millas de las rutas de tráfico internacional que conectan el paso del canal de Panamá con el resto del mundo.

Sus Coordenadas Geográficas son:

03º 15' 55" Latitud Sur

80º 00' 55" Longitud Oeste

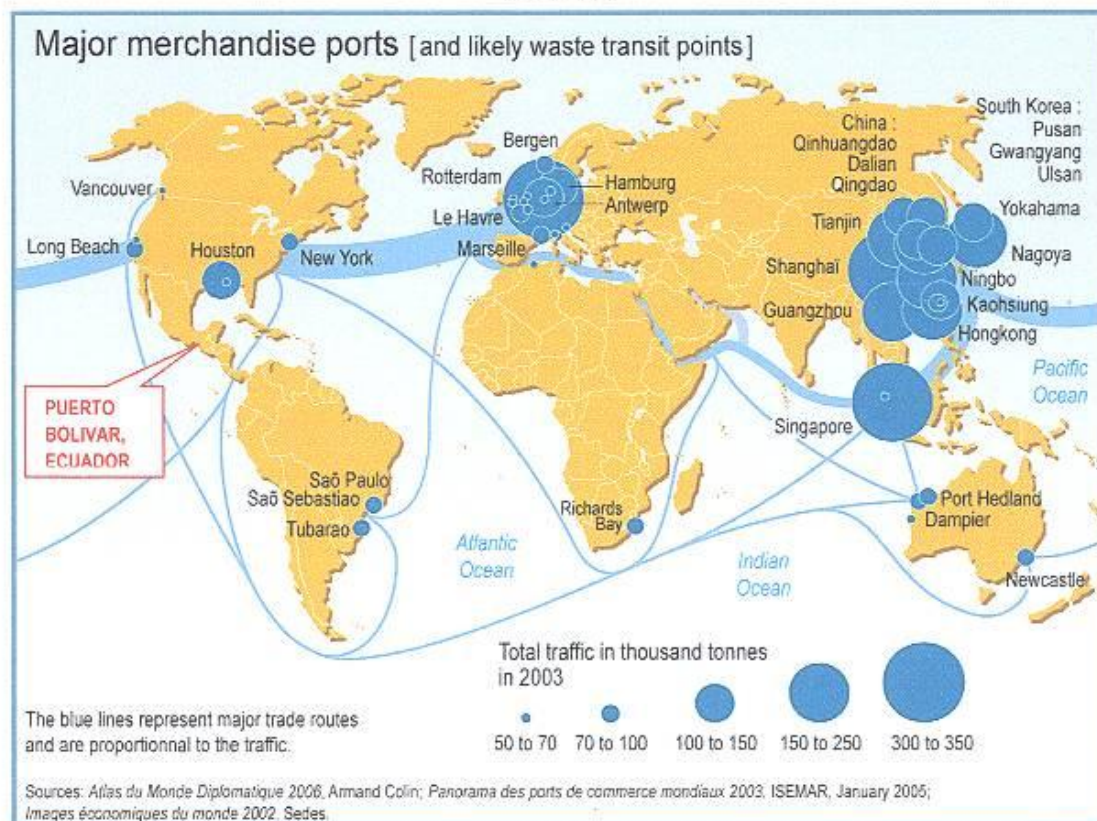
### UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE PUERTO BOLÍVAR



La protección natural de la Isla de Jambelí, convierte en sitio seguro el atraque de naves en sus muelles espigón y marginal.

La corriente es de 1.5 nudos en el eje del canal; el viento máximo es de 10 nudos.

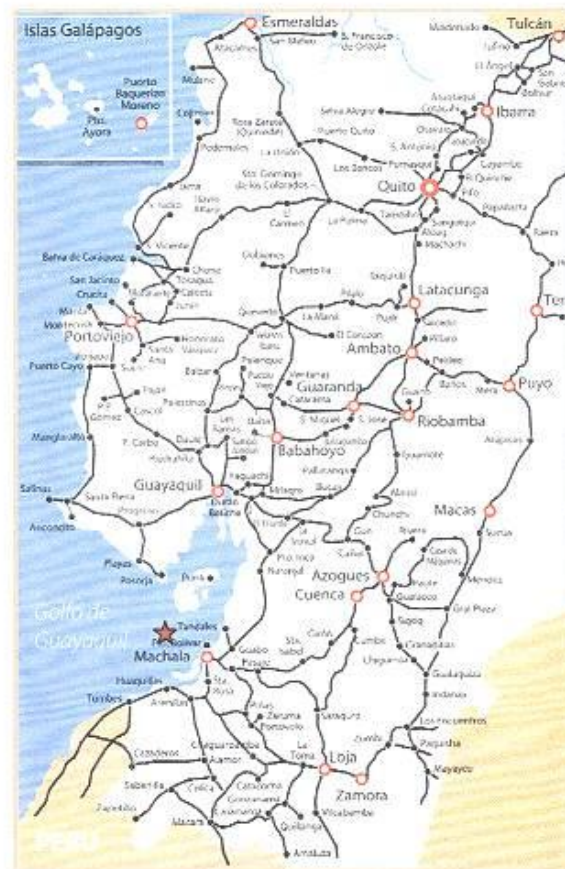
## UBICACIÓN EN EL CONTEXTO MUNDIAL



Sus líneas navieras lo conectan con los principales puertos de la costa sur pacífica, oeste y este estadounidense y de los países europeos y asiáticos.



### UBICACIÓN EN EL CONTEXTO NACIONAL



El Puerto dista 190 km. de Cuenca, 235 km. de Loja; 79 km. del paso fronterizo de Huaquillas, y a 80 km. de Tumbes en el Perú.

Su hinterland geográfico y comercial abarca el sector austral ecuatoriano, sirviendo eficientemente a las provincias de El Oro, Azuay, Loja, Cañar, Zamora, Morona Santiago, el sector más cercano de la provincia del Guayas y el norte peruano.

**PROVINCIA DEL AZUAY.-** Su capital Cuenca se encuentra aproximadamente a 190 km de Machala y a 235 km de Guayaquil.

**PROVINCIA DEL GUAYAS.** Se considera que el Puerto de Bolívar podría captar carga proveniente de la parte sur de la Provincia del Guayas, donde se encuentran producción bananera y camaronera.

**PROVINCIA DEL CAÑAR .** Su capital Azogues se encuentra aproximadamente a 200 Km de Machala y 199 km de Guayaquil.

**PROVINCIA DE LOJA** .- Su capital Loja se encuentra aproximadamente a 238 Km de Machala y 405 km de Guayaquil.

**PROVINCIA DE ZAMORA CHINCHIPE**.- Su capital Zamora se encuentra aproximadamente a 302 Km de Machala y 481 km de Guayaquil.

**PROVINCIA DE MORONA SANTIAGO**.- Su capital Macas se encuentra aproximadamente a 400 Km de Machala y 470 de Guayaquil.

Existe la expectativa de explotaciones mineras en gran escala. La compañía Ecuacorriente S.A. tiene un proyecto de explotación minera denominado “ mirador “ ubicado en la Cordillera del Cóndor, entre las provincias de Zamora Chinchipe y Morona Santiago. El proyecto prevé la explotación de mineral de cobre con fines de exportación a los mercados internacionales, por aproximadamente 25.000 tm de concentrado de cobre por mes ( 300.000 tm anuales ) . Requiriendo de facilidades portuarias para su exportación.

**REGIÓN NORTE DEL PERÚ**.- La Región Norte del Perú está representada por las Regiones Tumbes, Piura, Lambayeque y Loreto. En la Región Piura se encuentra el Puerto de Paíta, a 240 km al sur de la frontera con Ecuador.

Se considera que el Puerto de Bolívar debería competir para atender la carga que se genera en la Región Tumbes, Lambayeque y Loreto, en una franja de 100 km del norte del Perú.

#### **UBICACIÓN EN EL CONTEXTO REGIONAL**

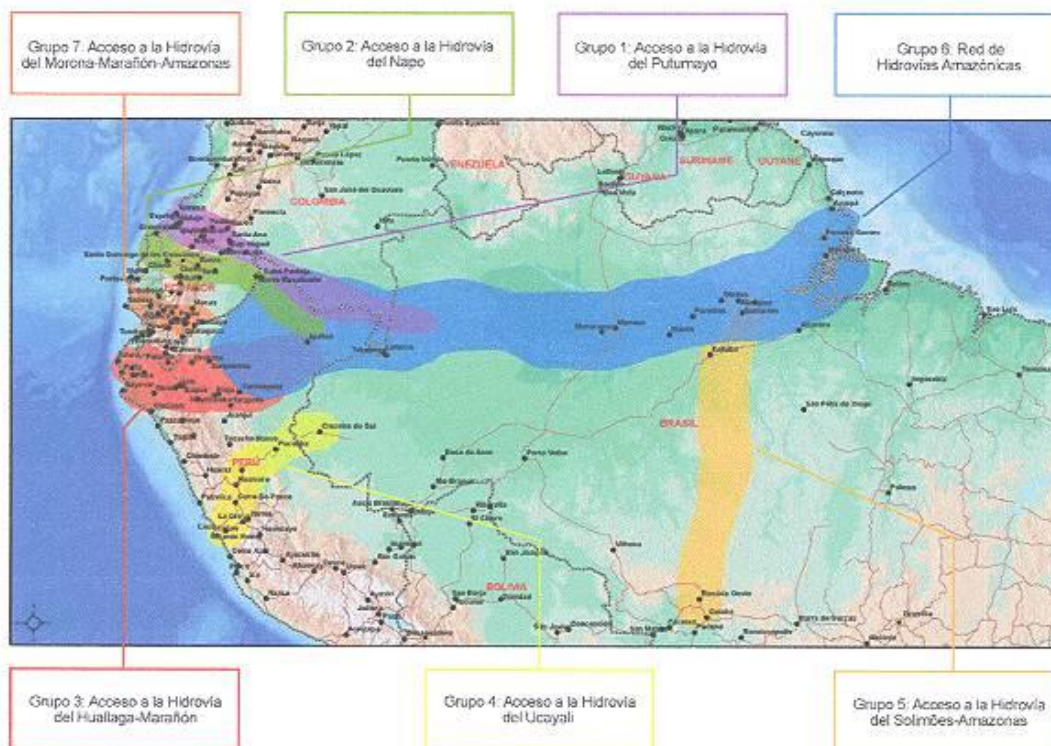
Puerto Bolívar, posee una ubicación privilegiada en el contexto regional, puesto que en la actualidad se promociona el corredor económico del Amazonas, el cual no se ha considerado una verdadera variante (Ruta de Yaguarzongo) como es la que partiendo desde Puerto Bolívar vaya hasta Loja y Zamora, llegando hasta Saramiriza (Puerto Borja) en el Perú, que constituye en la vía más corta y de menor altitud que las otras variantes.



#### UBICACIÓN EN EL CONTEXTO DE LA CUENCA DEL AMAZONAS.

La Integración de la Infraestructura de la Región Sur Americana (IIRSA), tiene identificado el corredor de la cuenca Amazónica en la que agrupado algunos accesos mediante hidrovías que desde el Ecuador hacia el Atlántico, es así que Puerto Bolívar también entra con su accionar en este corredor económico.





#### 1.1.1.3.2. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE PUERTO BOLÍVAR, LA PROVINCIA Y LA REGIÓN EN EL ÁMBITO DE INFRAESTRUCTURA

El creciente desarrollo del comercio y la evolución del transporte marítimo obliga a que los puertos amplíen su infraestructura y modernicen sus equipos para dar un servicio eficiente en el tratamiento de las cargas que se manejan en grandes volúmenes y en diversas formas lo cual incide en el desarrollo económico de las zonas de influencia donde se encuentran ubicadas en su zona de influencia.

A nivel regional los puertos de Valparaíso (Chile), Callao (Perú), Guayaquil (Ecuador), Buenaventura (Colombia), constituyen lo más importantes de esta zona, sin embargo en el Ecuador Puerto Bolívar se ha posesionado como el segundo puerto más importante después de Guayaquil, es por esto que debe ampliarse y modernizarse para volverse competitivo al más corto tiempo.

El incremento de las embarcaciones de gran tonelaje y el aumento del tráfico de los alimentadores (FEEDERS) y transbordadores que operan para el mercado regional, así como el uso de contenedores

para el manejo de cargas son cambios estructurales que exigen el crecimiento y transformación de los puertos a estos nuevos requerimientos.

Por estas consideraciones es importante transformar a Puerto Bolívar como un puerto competitivo capaz de atraer a empresas, entidades, organizaciones y personas que requieren el tránsito de mercancías por un puerto, considerando los mínimos riesgos y la seguridad portuaria que debe prevalecer en la modernización y oferta de los servicios portuarios.

El gobierno nacional por intermedio del Plan Nacional de Desarrollo, mediante la política 11.7, que dice “Mantener y expandir el sistema de transporte terrestre, puertos y aeropuertos para apoyar la producción local, el comercio interno y externo, la integración nacional, y la productividad y competitividad” y acuerda a la estrategia 6 que propone “Inversión en la ampliación de la capacidad portuaria nacional, son oportunidades que Puerto Bolívar debe aprovechar en la ampliación y modernización de su infraestructura y equipamiento”

#### 1.1.1.3.2.1. Infraestructura portuaria de Puerto Bolívar





Las instalaciones y características que posee actualmente del Puerto Bolívar son:

Un muelle de espigón de pilotes y losa de hormigón armado, con delantal de 130 metros y 12,50 metros de calado para el atraque simultáneo de dos buques de hasta 20.000 ton. Este muelle está unido a tierra por medio de una pasarela de 100 metros de longitud y 14 metros de ancho.

Un muelle marginal de pilotes y losa de hormigón armado, situado en la rivera del estero, con una longitud de 360 metros y 12,50 metros de calado para el atraque simultáneo de dos buques de hasta 20.000 ton. Este muelle está unido a tierra por medio de tres pasarelas de 27 metros de longitud y 14 metros de ancho.

Bodegas cubiertas, patios, área administrativa y áreas de reserva se detallan en el cuadro No.- 1

El canal cuenta con boyas luminosas en la ruta de acceso al puerto, 4 millas boya de mar.

El servicio de practicaje para maniobras de entrada y salida de las naves, lo prestan los Operadores Portuarios de buques.

**Cuadro 41**  
**INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**

<b>MUELLES</b>	<b>LONGITUD</b>	<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>CALADO</b>
Muelle de Espigón con 2 atracaderos	130 m c/u	30 m	12,5 m
Muelle Marginal	360 m	25 m	12,5 m
Muelle de Cabotaje	40 m.	10 m.	8,0 m
<b>BODEGAS</b>	<b>ÁREA TOTAL</b>		
6 bodegas de carga general	10.152 m <sup>2</sup>		
6 bodegas de paletizado	14.592 m <sup>2</sup>		
1 bodega para carga al granel	2.360 m <sup>2</sup>		
<b>AREA ADMINISTRATIVA</b>			
Edificios, canchas y estacionamientos internos	20.800 m <sup>2</sup>		
<b>PATIOS</b>			
1 patio para contenedores refrigerados	31.312 m <sup>2</sup>		
1 patio para contenedores secos	9.450 m <sup>2</sup>		
1 patio para estacionamiento de vehículos pesados	50.318 m <sup>2</sup>		







El Gobierno nacional actual ha demostrado un vivo interés por el desarrollo del transporte terrestre, marítimo y aéreo, apoyando los procesos de modernización de diversas instituciones. En el caso de Puerto Bolívar, la emisión de Decreto 1135, que reorganiza el Directorio con la finalidad de conceder autonomía a la institución es una demostración de la apertura que puede haber para alcanzar competitividad y desarrollo.



Además, en el Plan Nacional de Desarrollo del gobierno del Presidente Rafael Correa Delgado, se señala en el Objetivo 11: “Establecer un sistema económico solidario y sostenible”, que se refleja en la política 11.7. ***“Mantener y expandir el sistema de transporte terrestre, puertos y aeropuertos para apoyar la producción local, el comercio interno y externo, la integración nacional y la productividad y competitividad.*** La Estrategia 6, propone: ***“Inversión en la ampliación de la capacidad portuaria nacional”.***

La política 11.8 establece la modernización de lo servicios públicos que generan competitividad sistémica. Por lo que, la Estrategia 1, referida a los servicios aduaneros, señala ***“Despolitizar los servicios aduaneros para facilitar el comercio de exportación y de importación, defender la producción interna y transparentar las recaudaciones arancelarias y la información.***

Estas políticas y estrategias se convierten en oportunidades para el desarrollo de nuestro puerto. Luego del análisis situacional (Problemas/Limitaciones y Escenarios Alternativos) se procedió a la reestructuración de la Visión y Misión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, quedando así:







En agosto del 2008 se llevo adelante la elaboración del Plan Estratégico “Plan Emergente para el Desarrollo de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, agosto 2008 -2010”, en el cual se identificaron entre otros los siguientes ejes estratégicos:

- Ampliar la infraestructura y capacidad operativa para mejorar nuestra especialización y abrir paso a la diversificación
- Optimizar la transferencia de carga y brindar atención adecuada a las mercancías para atraer clientes y usuarios.

Y los siguientes objetivos estratégicos en el ámbito de infraestructura y operaciones

#### 1. Infraestructura y operaciones

- 1.1. Construir la infraestructura apropiada a la especialización y al crecimiento de la diversificación,
- 1.2. Dotar de los equipos necesarios para manejar la carga de importación y exportación.
- 1.3. Realizar el dragado del canal de acceso para facilitar el ingreso de buques modernos
- 1.4. Brindar facilidades y seguridad a las mercancías que se mueven por nuestro puerto



## 2. Logística de la carga

### 2.1. Brindar facilidades logísticas a la carga

### 2.2. Integrar los servicios portuarios, aduaneros y de acceso para facilitar la movilización de carga desde y hacia el puerto.





En este plan emergente para el desarrollo de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2008 – 2010 se planificó la ejecución de varias obras de infraestructura, tales como: La ampliación de la plataforma de embarcaderos de prácticos (Proyecto concluido) y ampliación de la plataforma de embarcaderos



de práctica, construcción de casetas para básculas camioneras, adquisición e instalación de dos sistemas de básculas camineras, ampliación del sistema eléctrico del patio de contenedores refrigerados, recateo de los patios N° 1, 2, 3 y 4, actualización de estudios para atracaderos N° 5, estudios para cierre de espejos de agua de muelle marginal 3 y 4 y cambio de defensas , plan de marketing de Autoridad Portuaria, Dragado del canal de acceso a 10,50 m en la MLWS, L= 3 km (Proyectos presupuestados y en ejecución en el año 2009), construcción del muelle N° 5, DELANTAL 200 m X 40,25 m, Construcción de la plataforma de manejo de contenedores 200 m X 50,27, Dragado de área del muelle No 5 hasta 12,50, cierre de espejos de agua de atracaderos N° 3 y 4; adquisición de grúas, RTG, STRADE CARRIERS, Subestación eléctrica de 4 Mw (Proyectos planificados para el 2009 y 20010 no presupuestados). Ver cuadro sobre Cumplimiento de obras emergentes 2008 - 2010



### 1.1.1.3.3. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE PUERTO BOLÍVAR, LA PROVINCIA Y LA REGIÓN EN EL ÁMBITO AMBIENTAL.

Los efectos del cambio climático, la lluvia ácida, la deforestación, la destrucción de la capa de ozono vienen siendo objeto de análisis y propuestas que mediante cumbres mundiales tratan que los Estados se involucren para minimizarlos y que sin embargo de éstos esfuerzos se percibe un bajo impacto de las acciones por minimizar los problemas ambientales que a diario estamos soportando, todo esto debido a los grandes intereses económicos que frenan el deseo de rescatar a la naturaleza. De acuerdo a la declaración de la cumbre de Rio de Janeiro (Brasil) realizada en 1992, el principio N° 1 expresa que “Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible, tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza”.

En nuestro país la deforestación, la pérdida de biodiversidad, la degradación de los suelos, el deterioro de las cuencas hidrográficas, la contaminación del aire, además de la vulnerabilidad de los ecosistemas como los manglares y humerales, los ecosistemas marino costeros, las zonas áridas y secas, los páramos, y el conflicto que con ellas tienen las actividades camaroneras, petroleras mineras y forestal; aunada a la creciente contaminación del aire, agua y suelo en los principales centros urbanos generados por las actividades productivas y de servicios no sostenibles, agudizan cada día más la incidencia que éstos tienen en el deterioro de la calidad de vida de los estratos más vulnerable de la población.

Últimamente se viene propiciando la institucionalidad de un marco jurídico para la gestión ambiental nacional en el que se consagran los derechos que tienen los ciudadanos aún “Buen vivir” esto es un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación.

En la región sur de la región (El Oro, Loja, Zamora Chinchipe) la creación del Consejo Ambiental regional que tiene su conformación a partir de los gobiernos provinciales de El Oro, Loja y Zamora Chinchipe a diseñado el “Plan Estratégico Ambiental Regional” en el que a partir de la contextualización de su área de influencia a identificado y ubicado las zonas ecológicas más representativas así como los problemas ambientales relacionados con las áreas de gestión de biodiversidad, gestión de desarrollo forestal, gestión de recursos hídricos, gestión de suelos, gestión

de minerías, gestión de calidad ambiental; destacándose las siguientes causas que inciden sobre la problemática existente:

- Escaso nivel de conocimientos e insuficiente aplicación de regulaciones y normas ambientales; desconocimiento de las normativas y leyes existentes; contraposición de leyes.
- Escasa conciencia/ sensibilidad ambiental y/o valor a los recursos naturales por parte de la población que genera, por ejemplo, desperdicio del agua, cacería, tráfico, etc.
- Reducción de caudales de agua como efecto de la deforestación e incendios en especial en la épocas de estiaje.
- Desconocimiento de las formas de acción para resolver problemas/ conflicto ambiental.
- Creciente demanda de tierra para agricultura, ganadería y espacios urbanos.
- Limitada coordinación y gestión en mancomunidad.
- Presión política y económica para el manejo de recursos naturales y la adjudicación de tierras.
- Ciudadanía con limitado acceso a la información y escasa participación de los espacios de toma de decisiones.
- No existe líneas de base en todos los ámbitos de gestión ambiental
- Sobre posición de leyes y normativas inciden en la gestión efectiva de los recursos naturales.
- Poca claridad de las competencias y roles institucionales permite la duplicación de acciones, gastos de recursos y resultados con poco impacto.
- Limitada organización de la población para apoyar a la gestión de recursos naturales.
- Ausencia de planes de ordenamiento territorial.<sup>46</sup>

De acuerdo al Estudio Ambiental de la Ciudad de Machala, año 2006 realizado por el Consorcio Neo Ambiente para el Programa de Manejo de Recursos Costeros (PMRC), identifica como uno de los mayores focos de contaminación a las descargas de aguas servidas que genera la ciudad hacia los esteros colindantes a éstas (Estero Huaylá, Estero El Macho, Estero del Muerto), la misma que contiene todo tipo de sustancias con altos contenidos de heces fecales, hidrocarburos, sales, ácidos, plaguicidas entre otros, que vienen influenciando en el deterioro de la flora y fauna colindante a la ciudad y a Puerto Bolívar.

<sup>46</sup> Consejo Ambiental Regional CAR, 2008. Plan Estratégico Ambiental Regional, Loja – Zamora Chinchipe- El Oro. Ecuador. pag. 13



Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar en el año 2004 realiza por intermedio de la empresa PLANISOC Cía. Ltda., el “Estudio de Impacto Socio ambiental para Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar”<sup>47</sup>, considerando como zona de influencia la que está conformada por, las instalaciones de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, la Parroquia Urbana de Puerto Bolívar, la Ciudad de Machala y el Sistema Marítimo – Hidrográfico conformado por el Canal Santa Rosa, Estero Huaylá, Estero Pilo, Estero El Macho, Estero El Muerto y Río Jubones, analizando el Suelo, con sus componentes: Uso de la tierra y el Suelo, Estructura del Suelo, Calidad del Suelo, Factor de Drenaje, Relación Suelo/agua; Agua con sus componentes: Uso del Agua, Calidad del Agua Continental, Calidad del Agua Marina y Estuarina, Ecosistemas Sensibles. Aire con su componente Calidad del Aire. Paisaje con su componente Uso del Paisaje y Calidad del Paisaje. Flora con sus componentes Bosque Nativo Primario, Bosque Intervenido/ Manglar, Especies Únicas, Ecosistemas sensibles-plancton. Fauna y Vida Silvestre con sus componentes Régimen de vida, Especies Terrestres Nativas, Avifauna, Plancton, Bento. Clima con sus componentes Temperatura, Humedad, Pluviosidad. Salud Pública con sus componentes: Factores de riesgo a la salud, Seguridad física y Actividades Económicas con sus componentes: Generación de expectativas, Demanda laboral y Generación de Ingresos.

De estos elementos los más representativos son analizados así, la Calidad Sanitaria del Agua Estuarina, que se basa en la detección del grado de contaminación del agua por desechos de origen humano y animal tales generados por efluentes industriales y domésticos de la APPB, como: Aerobios totales, Coliformes totales, Coliformes fecales (termo resistentes), Escherichia coli, etc., determina el nivel de degradación del Estero Huaylá, porque reporta una elevada concentración. Se analiza también la Calidad del Agua Continental, que es de suma importancia en los estudios de Impacto Ambiental, puesto que este recurso soporta impactos ambientales significativos generados por actividades derivadas del funcionamiento del Puerto de Puerto Bolívar y su área de influencia directa e indirecta, llegando a concluir que **los componentes ambientales de mayor afectación son:**

- A la calidad del agua estuarina y marina, como producto del vertido de aguas servidas provenientes de la población circundante
- Al biosistema acuático del estuarino y marino, como resultado de la mala calidad del agua y adicionalmente al vertido de residuos industriales y comerciales
- A la calidad del aire, por la quema de combustibles
- A la calidad del suelo, contaminado por el mal manejo de basuras y otros residuos
- A la salud pública, por el contacto con microorganismos propios del puerto y zonas aledañas

<sup>47</sup> PLANISOC CIA. LTDA, 2004 “Estudio de Impacto Socioambiental para Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar”

- A la seguridad física, por el manipuleo de carga, acceso de población flotante que genera una mayor incidencia delincriminal
- La actividad socio económica se beneficia por la actividad portuaria.

De acuerdo a la evaluación de los impactos ambientales detectados se plantearon las siguientes acciones, planes de mitigación y obras prioritarias, siendo las más destacas:

- 1) Los proyectos prioritarios de desarrollo contemplados en el Plan de Modernización y Desarrollo de la APPB, sin embargo de conformar un conjunto obras de infraestructura interdependientes, para efectos de obtener la respectiva licencia ambiental, constituyen proyectos individualizados que pueden agruparse en proyectos prioritarios constructivos (atracaderos y bodegas); obras de dragado y construcción de vía de interconexión.
- 2) Las obras de dragado de canales y atracaderos en su ejecución deben observar los criterios de calidad de aguas marinas y de estuario para la conservación de flora y fauna, los límites máximos permisibles adicionales para la interpretación de la calidad del agua marina y las normas de descarga de efluentes a un cuerpo de agua o receptor: agua marina. También deben observar los criterios y normas relativas al manejo y disposición de residuos y desechos.
- 3) El proceso de licenciamiento ambiental aplicable a los proyectos prioritarios de desarrollo es el establecido en el Sistema Único de Manejo Ambiental que se basa en el principio de precaución y en el proceso de evaluación de impacto ambiental que se inicia por iniciativa del promotor, ante la autoridad ambiental de aplicación responsable y con la participación ciudadana en ejercicio de sus derechos de información, consulta y participación en la gestión ambiental.
- 4) Auditoria ambiental de los procesos operacionales y aplicación de las medidas de gestión existentes.
- 5) Diseño y construcción de un sistema de tratamiento de aguas residuales en las instalaciones de APPB, para atender no solamente el aporte local, sino también dar servicio a las naves extranjeras que constituyen una fuente potencial de contaminación microbiológica,

independientemente del lugar en que se realice la descarga final y de la efectividad del cumplimiento de las normas de descarga.

- 6) Diseñar y aplicar un Sistema de clasificación, almacenamiento temporal y disposición final de los residuos sólidos producto de las operaciones de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, incluye desechos sólidos que provienen de las embarcaciones que utilizan las instalaciones portuarias.
- 7) Realizar una evaluación permanente del estado de la contaminación del estero Huaylá y sus fuentes a portantes, en coordinación con la Municipalidad de Machala y otras instituciones directamente responsables de la solución de la problemática ambiental local.
- 8) Cumplir con un Programa de Seguridad y Salud Ocupacional en base a las guías que proporciona el y que refuerzan las normas vigentes, como el *Manual de Seguridad Portuaria de la APPB*, en lo relacionado con *Regulaciones y Normas Internacionales de Seguridad para las personas y vehículos*, como la PBIP



## **2. MEDIO INTERNO**

### **2.1. MICROENTORNO**

#### **2.1.1. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR**

##### **2.1.1.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO**

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se encuentra ubicado en la provincia de El Oro, cantón Machala, en la parroquia Puerto Bolívar, específicamente a la entrada del canal Santa Rosa, con una protección natural de la Isla Jambelí, que lo convierte en un lugar seguro para el atraque de buques en los muelles, tiene una ubicación estratégica de 13 millas náuticas de las rutas de tráfico internacional, y a 4,5 millas náuticas desde la boya de mar hasta sus muelles de espigón y marginal. Sus coordenadas geográficas son las siguientes:

Latitud Sur: 03° 15' 55"

Longitud Oeste: 80° 00' 55"

A nivel nacional Puerto Bolívar se constituye como el segundo de mayor importancia en el país, este calificativo se atribuye por el volumen de carga que moviliza, siendo para la Provincia de El Oro un eslabón elemental en el comercio internacional, él cual por excelencia es bananero puesto que el 60% de las cargas que moviliza corresponden a la producción bananera

##### **2.1.1.1.1 RESEÑA HISTÓRICA**

El primer Puerto Marítimo de Machala fue fundado por el Consejo Cantonal el 18 de diciembre de 1883, el cual sería designado como "Puerto Bolívar"<sup>48</sup>

Posteriormente 13 de abril de 1897 se marca un paso trascendental al crearse oficialmente Puerto Bolívar mediante decreto legislativo, elevándose en aquel entonces a la categoría de "Puerto Mayor de la República". La entrada al muelle sería en 1899 la referencia para el Ingeniero Gaston Thoret diseñe y otorgue nombres a las calles. Los ciudadanos Felipe Maldonado, Lorenzo Serrano, Emilia

---

<sup>48</sup> Nombre otorgado en honor a este memorable hombre con ideales de sueño en ver al continente Americano unido forjando la libertad de nuestros pueblos ante yugo español.

Ambosi entre otros serían los primeros individuos que tramitaron ante la municipalidad las primeras solicitudes de terrenos o solares.

Más adelante al cabo de cinco años se inaugura el "Muelle Municipal" el 9 de mayo de 1902, lo que en la actualidad se conoce como "Muelle antiguo de Cabotaje"<sup>49</sup>

En 1946, se construye un amarradero de madera construido para embarcar la fruta, su medio rústico se constituía por una plataforma larga, en el cual se acoderaban los buques encargados de recibir la fruta. En 1960 se efectúan los primeros trabajos de dragado e hincados de pilote.

La infraestructura complementaria de Autoridad Portuaria edificios administrativos, bodegas, muro de escolleras, rellenos, instalaciones de servicios como agua, luz, alcantarillado se termina de construir en 1968, sitios donde en lo posterior se ejecutaran diversas actividades involucradas en la actividad portuaria.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se crea mediante decreto ejecutivo No. 1043 del 28 de Diciembre de 1970, para que realice la administración y operación del Puerto, firmado por el entonces presidente Constitucional Dr. José María Velasco Ibarra y publicado en el R.O. 147 de Enero 22 de 1971, por lo cual las operaciones se inician en Marzo 5 de 1971.

La ampliación del Puerto comienza en Noviembre de 1974, con la construcción del muelle marginal en una extensión de 360 mts., obra que se termina en 1981, incluidas sus obras complementarias. De esta manera se amplía la capacidad del Puerto a cuatro atracaderos.

Por su ubicación geográfica es un puerto natural para la región sur del país. Aproximadamente ingresan 500 barcos al Puerto Bolívar anualmente y el principal rubro de ingresos lo constituyen las tasas que pagan las naves para la utilización de las facilidades portuarias. El puerto cuenta con un sistema semimecanizado para el embarque de las cajas de banano. El banano también se exporta en "containers" refrigerados.

El tiempo que toman las naves en entrar o salir del puerto, desde una ruta internacional de navegación es de 3 horas con 45 minutos. Las actividades del puerto se encuentran reguladas por la Autoridad Portuaria.

---

<sup>49</sup> Diario "El Correo". Diciembre 2006

#### **2.1.1.1.2. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA PORTUARIA**

Esta área se fundamenta en las diversas operaciones de los muelles tanto de espigón como marginal, que tienen la facilidad para el atraque de 4 buques, que pueden ser de carga general o tanqueros, que por lo general desarrollan sus actividades de Lunes a Viernes, mientras que los días Sábados se realizan diferentes operaciones de mantenimiento, de acuerdo al área y lugar destinado a cada uno de los operados portuarios autorizados por APPB.

#### **2.1.1.1.3. ESPACIO ACUÁTICO**

El espacio acuático comprende desde la boya de mar que se encuentra a 4.5 millas hasta la zona de fondeo y además por el área que ocupan los muelles de espigón con una longitud de 130 metros y un ancho de 30 metros, la cual tiene las facilidades de 2 atracaderos, teniendo un calado de 12,5 metros en marea baja; así mismo cuenta con un muelle marginal, siendo su longitud 360 metros con un ancho de 25 metros, con un calado de 12,5 metros, en el cual pueden atracar 2 buques de hasta 20.000 TPM.

Además existe un muelle de espigón conocido como de Cabotaje, el cual se lo ha destinado a lanchas que se dedican exclusivamente al servicio turístico, cuya extensión es de 60 metros de longitud, y un calado de 5,7 metros.

#### **2.1.1.1.4. ESPACIO TERRESTRE**

El espacio terrestre de APPB, es de 419.493 m<sup>2</sup>, distribuidos entre edificios administrativos, bodegas, patios, salón auditorium, entidades financieras, estacionamientos, calles y avenidas, con un cerramiento total al contorno de sus instalaciones.

#### **2.1.1.1.5. POSIBLES ÁREAS DE EXPANSIÓN**

APPB, cuenta con cuatro áreas de reserva, las cuales se pueden utilizar en los diferentes proyectos que planifique la institución y que se describen a continuación:



- ✚ Área de reserva 1, tiene una extensión de 39.463 m<sup>2</sup>.
- ✚ Área de reserva 2, cuya extensión es de 24.774 m<sup>2</sup>. En este sitio se encuentran ubicadas las instalaciones de la policía antinarcóticos y en la avenida Héroes del 41, así como también las 3 básculas.
- ✚ Área de reserva 3, tiene una área de 24.200 m<sup>2</sup>.
- ✚ Área de reserva 4, cuenta una extensión 216.400 metros cuadrados, la cual se está rellenoando con el material que se está dragando el canal.
- ✚ Además existe un espacio de perfil costero para la construcción de un muelle marginal que tiene una extensión de 420 metros cuadrados.

#### 2.1.1.2. ANÁLISIS DE LA ORGANIZACIÓN INTERNA DE AUTORIDAD PORTUARIA

##### - Estructura organizacional

Antecedentes.- En agosto de 1996, época en la que de acuerdo a la política gubernamental los puertos debían concesionarse, no era procedente proponer una nueva estructura, a pesar de que la vigente estaba desactualizada, teniendo otras unidades administrativas y el ingreso de personal a diferentes funciones que se requería en ese entonces. A partir de febrero del 2008, con el apoyo de la SENRES y un técnico en desarrollo institucional, se elabora el proyecto del Estatuto Orgánico por procesos, mismo que fue aprobado en julio del 2008.

**Estructura orgánica.**- Del Estatuto Orgánico aprobado se cuenta con una Estructura Orgánica Básica alineada a la Misión e integrada a los siguientes procesos:

(A continuación se toma textualmente del Estatuto Orgánico por procesos, aprobado en julio del 2008, Fuente: Jefatura de Recursos Humanos)

#### 1. PROCESOS GOBERNANTES

1.1. Direccionamiento estratégico de los servicios portuarios

1.2. Gestión estratégica integral de los servicios portuarios.

## **2. PROCESOS AGREGADORES DE VALOR**

### **2.1. Gestión de desarrollo portuario**

- 2.1.1. Gestión de Ingeniería e Infraestructura
- 2.1.2. Gestión de Operaciones
- 2.1.3. Gestión de Protección

## **3. PROCESOS HABILITANTES**

### **3.1. DE ASESORÍA**

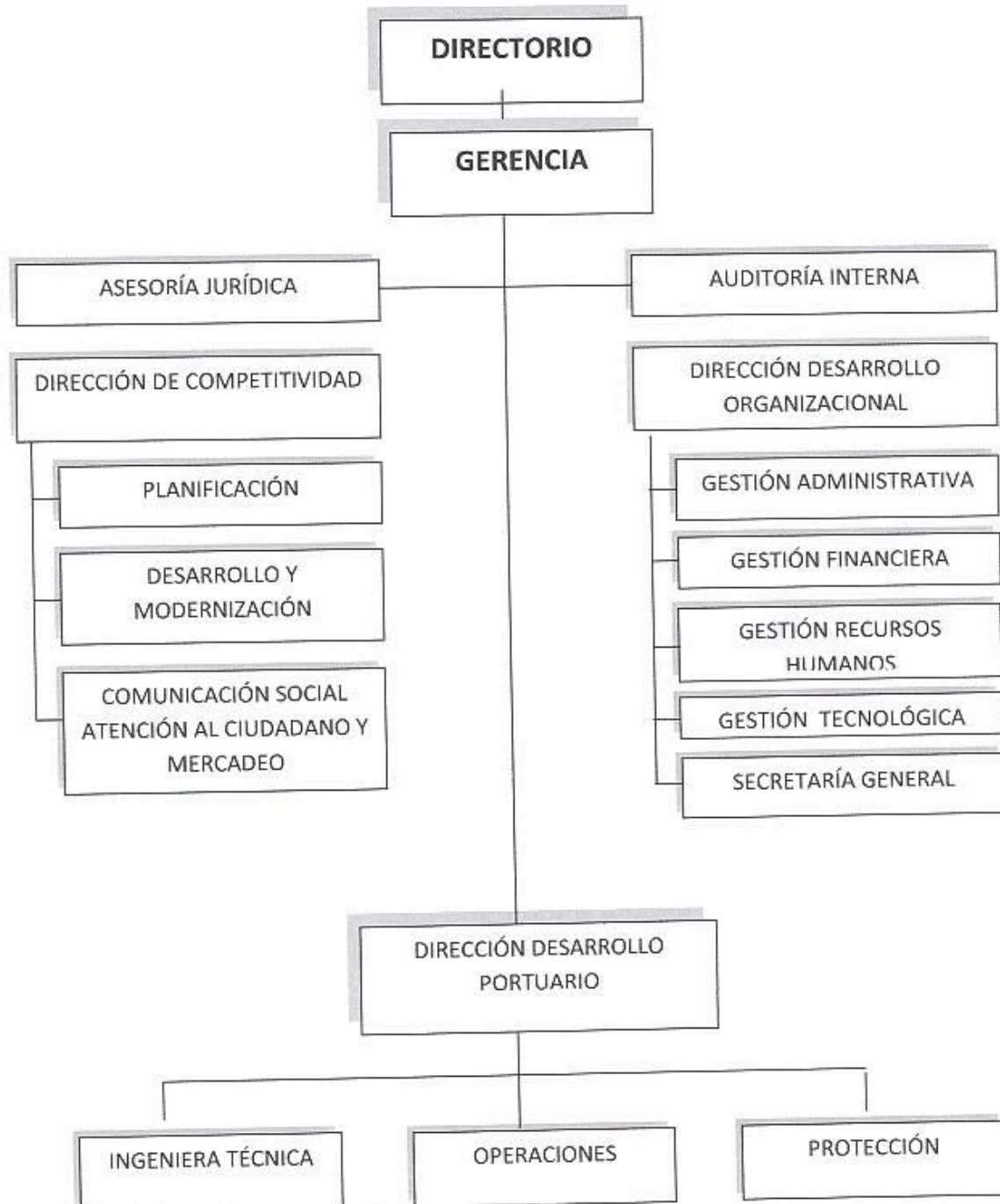
- 3.1.1. Asesoría Jurídica
- 3.1.2. Auditoría Interna
- 3.1.3. Competitividad
  - 3.1.3.1. Planificación
  - 3.1.3.2. Desarrollo y Modernización
  - 3.1.3.3. Comunicación Social, Mercadeo y Atención al Ciudadano

### **3.2. DE APOYO**

- 3.2.1. Gestión de Desarrollo Organizacional.
  - 3.2.1.1. Gestión Administrativa
  - 3.2.1.2. Gestión Financiera
  - 3.2.1.3. Gestión de Recursos Humanos
  - 3.2.1.4. Gestión Tecnológica
  - 3.2.1.5. Secretaria General

## ESTRUCTURA ORGÁNICA

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR





### 2.1.1.2.1. Caracterización del talento humano

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en lo concerniente a sus recursos humanos, posee un organigrama orgánico funcional y estructural, en la cual se especifica el orden jerárquico de funcionarios y empleados de la institución, en el presente año, cuenta con un personal de 125 personas, de las cuales se caracterizan de la siguiente forma:

**Cuadro 42**  
**APPB.: PERSONAL ADMINISTRATIVO, OPERATIVO Y DE SERVICIOS GENERALES.**

PERSONAL ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO.		PERSONAL DE SERVICIOS GENERALES	
<u>NOMBRAMIENTO</u>	<u>CONTRATO</u>	<u>CONTRATADOS MANDATO 8</u>	<u>TOTAL</u>
50 PERSONAS	20 PERSONAS	55 PERSONAS	125

Fuente: Unidad de Recursos Humanos de APPB.  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

APPB., en las áreas administrativa y operativa, cuenta con 70 empleados de los cuales el 79 % ha culminado sus estudios superiores, lo que evidencia que las tres cuartas partes del recurso humano tiene título profesional como Economistas, Abogados, Licenciados, Doctores, Master, Analistas de Sistemas, Técnicos en Computación y Electricidad, así como también Ingenieros diseminados en las distintas ramas (Comercial, Civil, Agrónomo, Sistemas, Puertos, etc.), a esto se suma el talento humano que en su momento fueron parte de los colaboradores de las Fuerzas Armadas y que en función de su oficio obtuvieron nombramiento de esta institución como Capitán de las Fuerzas Terrestres (r), Tenientes de Navío (r), etc., que también son parte del equipo de trabajo de APPB; ubicados según su preparación y requerimientos específicos en los cargos que desempeñan. Contrariamente a este panorama, el 21% de colaboradores no ha culminado la preparación superior, lo que se evidencia en su falta de poseer un título universitario, alcanzando a finiquitar sólo la secundaria; es decir son bachilleres, también se encuentran en este grupo aquellos que aún están en su etapa de preparación universitaria y los que se encuentran desarrollando su tesis de grado para culminar la preparación académica con un título de tercer nivel, factor indispensable para lograr la eficiencia administrativa institucional.

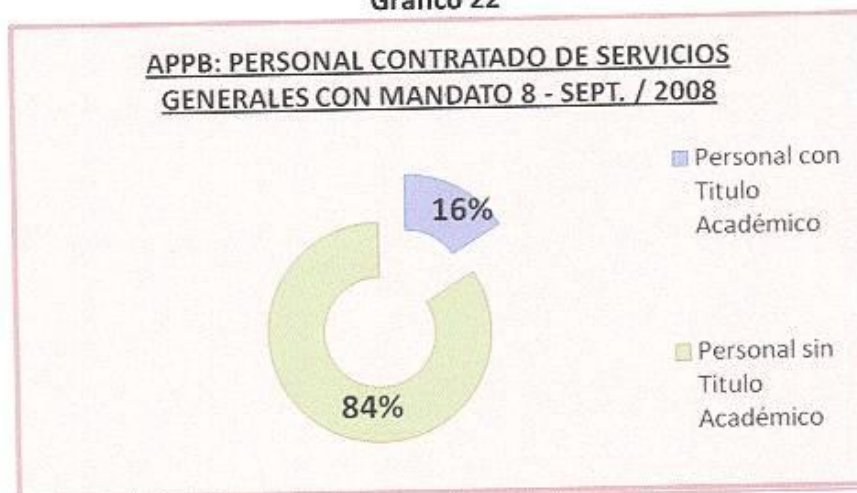
Gráfico 21



Fuente: Unidad de Recursos Humanos de APPB.  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

Además APPB., en el presente año cuenta con 55 personas contratadas por el Mandato 8, promulgado por la Asamblea Constituyente en Septiembre del 2008, en la que se puede determinar el personal de limpieza de áreas verdes, personal de gasfitería, personal de electricistas, personal de choferes, mensajeros, de limpieza y el personal de guardias, debido al cargo en el cual se prestan sus servicios no necesitan cierto grado de especialización académica superior, motivo por el cual solo el 16 % del personal contratado cuenta con Título Académico de Tecnólogos, de acuerdo a los requerimientos del cargo que desempeñan, mientras que el 84 % no posee título académico, lo cual tampoco resulta indispensable en los oficios que desempeñan.

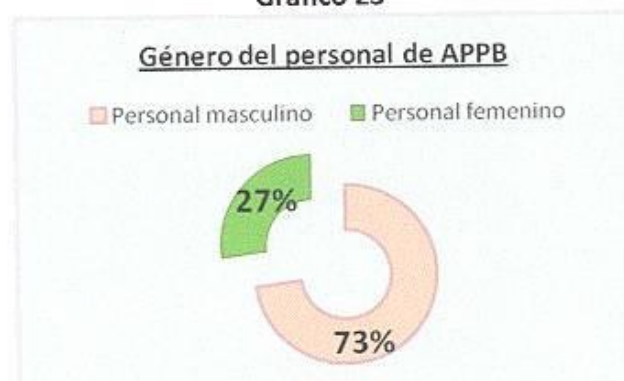
Gráfico 22



Fuente: Unidad de Recursos Humanos de APPB.  
Elaboración: Equipo Técnico Plan Estratégico de APPB

En cuanto al género del personal, APPB cuentan con el 73 % de personal masculino y el 27 % de personal femenino, del total de 125 personas, que laboran en la institución, evidenciando de esta forma que la mayor parte de la población de entre personal de planta y contratado corresponde al sexo masculino, frente a la presencia femenina; lo cual hace denotar que las mujeres representan un pequeño pero importante porcentaje entre el grupo de trabajo de esta institución.

**Gráfico 23**



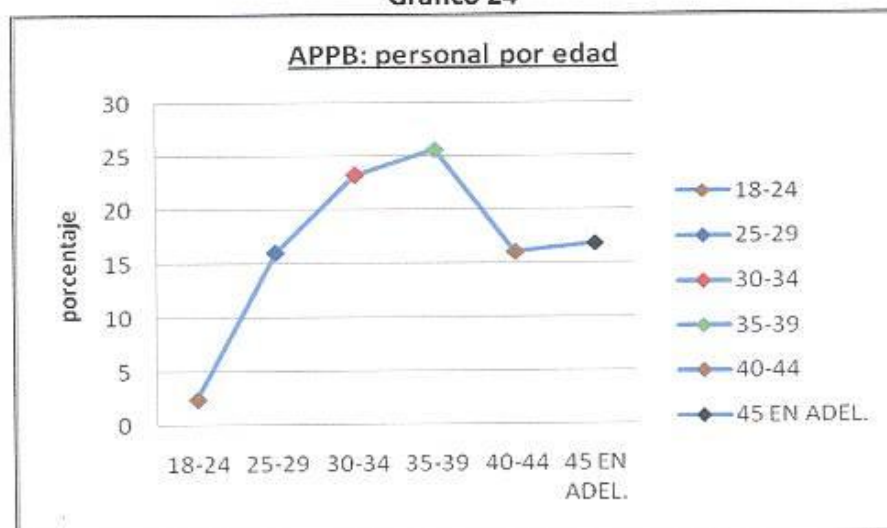
Fuente: Unidad Recursos Humanos de APPB  
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico APPB

✚ Además APPB, cuenta con el siguiente personal especificado por parámetros promedios de edades que se detallan a continuación:

Las edades del personal que cooperan en la entidad oscilan de entre 35 a 39 años mayoritariamente con un 25,60% destacándose el hecho que existe presencia de seres humanos en la edad activa de cumplir satisfactoriamente a sus trabajos, el siguiente 23,60% corresponde a las personas de entre 30 a 34 años lo cual evidencia que el trabajo portuario compromete a personas dinámicas en su equipo, mientras que un 16,80% se ubican aquellos colaboradores que tienen de 45 años adelante, consecutivamente el 16% se encuentra distribuido equitativamente entre quienes tienen de 25 a 29 años y 40 a 44 años en adelante, reflejando de esta forma que el compromiso del desarrollo portuario agrupa a personas jóvenes y adultas; además un reducido porcentaje del 2,4% representa a jóvenes de entre 18 a 24 años, lo cual hace notorio la falta de incluir a una mayor participación de la juventud en la organización.



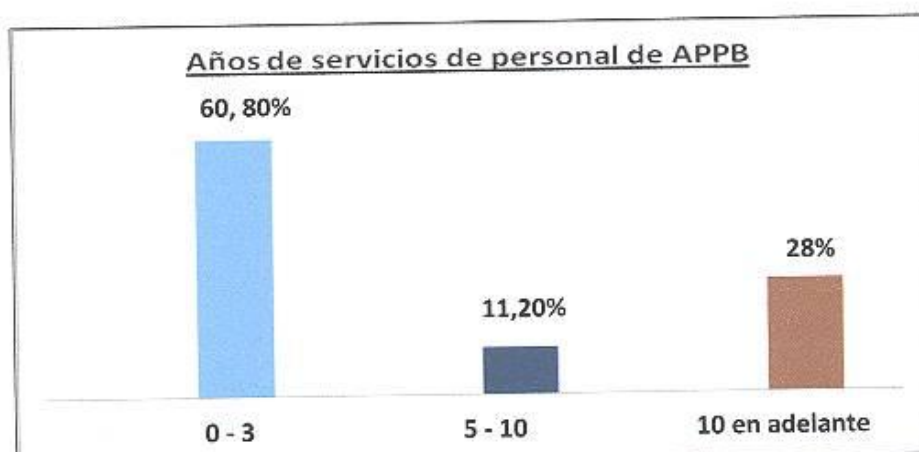
Gráfico 24



Fuente: Unidad de Recursos Humanos de APPB.  
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB

- ✚ En lo concerniente a los años de participación de la ocupación en APPB, un alto 60,80% no sobrepasa
- ✚ En lo relacionado a los años de servicios del personal de APPB, se obtiene que un predominante 60,80% no pasa de los 3 años trabajando en la institución, lo que significa que más de la mitad del personal cuenta con pocos años de permanencia, frente a un 28% que poseen más de 10 años laborando o son de carrera y cuentan con una vasta experiencia en la prestación de servicios para APPB.

Gráfico 25



Fuente: Unidad de Recursos Humanos de APPB.  
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB

### 2.1.1.3. CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA PORTUARIA

- **Instalaciones y servicios generales**

APPB, cuenta con la siguiente infraestructura, que se detallan a continuación:

- ± 6 Bodegas para carga general, en las cuales se opera generalmente con cajas de banano al granel, con una extensión total de 10.152 metros cuadrados.
- ± 6 Bodegas para paletizado de las cajas de banano, en la cual desarrollan sus actividades los diferentes operadores de carga, contratados por las diversas exportadoras de banano que embarcan por este puerto, con un total de extensión de 14.576 metros cuadrados.
- ± 1 Bodega destinada para oficinas administrativas de los diferentes operadores del puerto y el SESA (Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria), existe un área acondicionada para el funcionamiento de un Dutty Free (almacén libre), y al momento se está acondicionando un área exclusiva para el funcionamiento de un restaurant para el personal de sus usuarios; tiene una extensión total de 4.032 metros cuadrados.
- ± 6 Patios con una extensión 163.554 m<sup>2</sup>., de los cuales 3 patios son destinados para brindar servicios de recepción de carga general tanto de importación como de exportación, se cuenta con 1 patio que posee 172 tomas Reefer exclusivo para contenedores refrigerados, además se desarrollan labores de consolidación de la carga (llenado del contenedor). Además se ha destinado un patio exclusivo, para la maniobra de vehículos pesados, ubicado entre la bodegas de paletizado 8-9 y 10-11; y un patio para el estacionamiento de vehículos pesados que ingresan al puerto con las cajas de banano al granel y paletizado.

- ÁREAS DE OPERACIONES PORTUARIAS
- EQUIPAMIENTO Y TECNOLOGÍA PORTUARIA PARA BUQUES
- VÍAS DE ACCESO

En lo referente a la vía de acceso, en los actuales momentos existe un ingreso por la avenida Madero Vargas, la cual tiene conexiones con las avenidas Circunvalación Sur (conecta con

entrada de la vía Machala - Balosa) y la Circunvalación Norte (que conecta con la: vía Primavera-Iberia, vía Ferroviaria-El cambio, vía redondel del bananero- Y de EL Cambio); y la calle Arizaga que conecta al centro de la Ciudad de Machala. Las vías antes mencionadas conectan al puerto con carreteras de primer orden que conducen a: Guayaquil 182 km, con Cuenca por Pasaje y Girón 180 km, con Loja 230 km y con Huaquillas 80 km (distrito Aduanero Huaquillas) y el Norte del Perú; luego tenemos con vías de segundo orden con Zamora 300 km y con Macas 440 km (distrito Aduanero de Macas).

#### 2.1.1.3.1. Servicios: buques, cargas, servicios complementarios, y agencias navieras.

##### ✚ Operadores de Buques.

Son aquellas empresas encargadas de brindar el servicio de practicaje para maniobras de entrada y salida de las naves, remolcadores, abastecimiento de combustibles, y de agua; en APPB lo prestan 10 Operadores Portuarios autorizados, y se describen a continuación:

**Cuadro 43**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**  
**OPERADORES PORTUARIOS DE BUQUES**  
**AÑO 2009**

No.	PRACTICAJE
1	SEMABO
2	POLARIS'S PILOTS SERVICES
	<b>REMOLQUES</b>
3	SAGEMAR S.A.
4	ECUAESTIBAS
5	SEREPOR
	<b>LANCHAJE</b>
6	SETRALMAR
7	SERVINLANCHPAC
	<b>ABASTECIMIENTO</b>
8	NAVIPAC S.A.
9	OCEABANT S.A.
	<b>AVITUALLAMIENTO</b>
	<b>ENTREGA DE COMBUSTIBLE BUQUETANQUE</b>
10	SERVAMAIN S.A.

Fuente: APPB: Departamento de Atención al Usuario.

Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB



#### ✚ Operadores de Carga.

Los operadores de carga son empresas que se dedican exclusivamente a la consolidación de la carga, paletizado, movilización en el recinto portuario a través de medios mecánicos, descarga y transferencia de carga, operan al interior de las instalaciones portuarias en las diferentes bodegas, patios y áreas, que están autorizados a operar por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en el presente año están funcionando 11 empresas que se especifican a continuación:

**Cuadro 44**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**  
**OPERADORES DE CARGA**  
**AÑO 2009**

1	MARESSEMA CIA. LTDA.	Puesta a Disposición de Medios Mecánicos y Terrestres para Servicio a la Carga
2	ARETINA S. A.	Carga / descarga, Movilización en el Recinto Portuario, Puesta a Disposición de medios mecánicos y Terrestres para Servicio a la Carga
3	ECUAESTIBAS S. A.	Carga / descarga, Depósito y Almacenamiento, Puesta a Disposición de medios mecánicos y Terrestres para Servicio a la Carga en el Recinto Portuario
4	Operador Portuario Especializado S. A. OPESA	Carga / descarga, Movilización en el Recinto Portuario, Puesta a Disposición de Mano de Obra para Transferencia de Carga
5	OPCADESBOL CIA. LTDA.	Carga / descarga, Puesta a disposición de Mano de Obra para Transferencia de Carga
6	Técnica Naviera Portuaria - TECNINAVE S. A.	Transporte en el Recinto Portuario y Puesta a Disposición de Medios Mecánicos para Servicios a la carga
7	Estibadores de El Oro - OROESTIBA S. A.	Carga / Descarga, Transporte en el recinto portuario
8	Camiones Bananeros - CABANA S. A.	Carga / Descarga, Movilización en el Recinto Portuario, Puesta a Disposición de Medios Mecánicos Terrestres para Servicio a la Carga y Puesta a Disposición de Mano de Obra para Transferencia de Carga
9	Embarcadora de Frutas Tropicales - EMBARFRU S. A.	Carga y Descarga, Transporte en el Recinto Portuario, Puesta a Disposición de Mano de Obra para Transferencia de Carga, Puesta a Disposición de Medios Mecánicos y Terrestres para Transferencia de Carga.
10	Servicios Marítimos y Transportes S. A. - SERMATRAN	Puesta a Disposición de Medios Mecánicos y Terrestres para Servicio a la Carga y puesta a Disposición de mano de obra para transferencia de Carga.
11	PRESE	Puesta a Disposición de mano de obra para

transferencia de Carga.
-------------------------

Fuente: APPB: Departamento de Atención al Usuario

Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB

#### ✚ **Empresas de Servicios Complementarios.**

Las empresas de servicios complementarios, son aquellas que se encargan de diversos servicios como: Inspección de cargas, tarjas, mantenimiento de naves, mantenimiento, reparación de contenedores, servicio de provisiones de víveres, agua, combustible, además de seguridad física, servicio telefónico. En el presente año operan 27 autorizadas por APPB, que se dan a conocer en el siguiente cuadro:

**Cuadro 45**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**  
**EMPRESAS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**  
**AÑO 2009**

**MANTENIMIENTO DE NAVES**  
**PROVISION DE VIVERES Y AGUA**

PROBUCAM S.A.

**SUMINISTRO DE AGUA Y VIVERES, MANTENIMIENTO DE DESALOJO DE BASURA**

INTERMASE CIA. LTDA.

**PROVISION DE VIVERES Y AGUA****3** ATALVAZ C. LTDA.**COMPAÑIAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TARJA****4** CONTARJA CIA. LTDA.**5** SERVIALTAR CIA. LTDA.**6** SERVITRARA CIA.LTDA.**7** JAUCIA**8** FELVENZA S.A.**MANTEN. DE NAVES, PROV. DE VIVERES Y AGUA. RECOLECC. DE BASURA Y SENTINAS****9** SERVICRES**10** SERMAGENSAS**MANTENIMIENTO DE NAVES****11** ESPOMALIA**INSPECCIONES DE CARGA****12** S.G.S. S.A.**13** FELVENZA**14** COTECNA DEL ECUADOR S.A.**15** BRUNDICORPI S.A.**16** T.C.I.- TRUST CONTROL INTERNATIONAL**SERVICIO DE PASACABOS, PROVISION Y****MANTENIM. DE NAVES E INSTALACIONES****17** REMANASUM**PROVISION DE AGUA Y VIVERES, MANTENIMIENTO DE NAVES Y PASACABOS**

- 
- 18 SERCAOCHO  
 19 GUAQUEV S.A.  
**PROVISION DE AGUA Y VIVERES, MANTENIMIENTO DE NAVES Y SERVICIO DE TELEFONIA**  
 20 PROVIPORTO S.A.  
**SERVICIOS DE TELEFONIA CELULAR**
- 21 TELEORO  
**SEGURIDAD FISICA**
- 22 FORSEMAX  
 23 SIDELCORSA S.A.  
 24 SEGULIKARVE  
**MONITOREO Y REPARACION DE CONTENEDORES REFRIGERADOS**
- 25 TASESA  
**REPARACION Y MANTENIMIENTO DE CONTENEDORES**
- 27 POWER PACK INC. S.A.
- 

Fuente: APPB: Departamento de Atención al Usuario  
 Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB

#### ✚ Agencias Navieras.

Las diferentes agencias navieras, son las que prestan todas las facilidades para el transporte de carga mediante la prestación de contenedores para acopio de los productos a exportarse, así como también proporcionan las naves que serán utilizadas por los usuarios para el envío de carga a los países de destino, toda esta situación depende en gran magnitud de las frecuencias marítimas internacionales que permite el traslado de la carga hacia los mercados internacionales y viceversa.

**Cuadro 46**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**  
**AGENCIAS NAVIERAS**  
**AÑO 2009**

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
| 1 | BLUEPAC SHIPING AGENCY      |
| 2 | INCHCAPE SHIPING SERVICES   |
| 3 | NAVISANLUCAS                |
| 4 | NAVISERVICIOS S.A.          |
| 5 | MARITIMA GLOBAL (MARGLOBAL) |
| 6 | MARNIZAM S.A                |
| 7 | MARSEC                      |
| 8 | TOLEMAR S.A.                |
| 9 | T.M.T. TRANSP.              |



**10 TRANSMABO**

Fuente: APPB: Departamento de Atención al Usuario  
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB

**2.1.1.3.2. Fortalezas del puerto.**

Las fortalezas, son aquellos aspectos que APPB posee como un potencial atractivo para los usuarios que deseen operar a través de Puerto Bolívar, entre los beneficios que existen están:

- ✚ Existe facilidad de ingreso y salida por calado del canal de acceso de profundidad entre 9 y 12,5 metros; comparado al de el Puerto Simón Bolívar de Guayaquil tiene un calado máximo de 10 metros.
- ✚ El canal cuenta con boyas luminosas en la ruta de acceso al puerto, 4 millas boya de mar.
- ✚ Protección natural por la Isla de Jambelí.
- ✚ La velocidad del viento varía entre 1,7 hasta 4,2 m/seg.
- ✚ Fácil conexión con otras provincias de de la región por vía terrestre.
- ✚ Facilidad de maniobra para los buques.
- ✚ Tarifas cómodas tanto de bodegaje de carga general y contenerizada, como en la manipulación de contenedores con mercancías de importación y exportación.

**2.1.1.4. DESEMPEÑO PORTUARIO EN SERIES HISTÓRICAS DE DATOS ESTADÍSTICOS DEL PERÍODO 2000 HASTA EL PRIMER TRIMESTRE DEL 2009.**

- ✚ Carga de exportación movilizada y por tipología.

**Cuadro 47**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**  
**PINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN SEGÚN EL TIPO DE CARGA**  
**(En Toneladas Métricas)**  
**VOLUMEN DE EXPORTACION DE CARGA DE AÑOS: 2007 Y 2008**

PRODUCTOS	TIPO DE CARGA				2.007 TOTAL CARGA	2.008 TOTAL CARGA	PORCENTAJE CRECIMIENTO
	AÑO 2007		AÑO 2008				
	GENERAL	CONTEINERI -ZADA	GENERAL	CONTEINERI -ZADA			
BANANO	1.475.806	160.108	1.488.216	163.213	1.635.914	1.651.429	0,94
BANANO Y SUS DERIVADOS		15			15		-100
CAMARONES Y LANGOSTINO		741		247	741	247	-66,66
CONFITES		16			16		-100
FRUTAS VARIAS		55		64	55	64	16,36
FRUTILLAS		22			22		-100
MADERA Y Balsa	1		1		1	1	0
MANGOS		2.654		155	2.654	155	-94,15
PESCADO, MARISCOS Y MOLUSCOS		609		76	609	76	-87,52
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	191	319	379	61	510	440	-13,72
PIÑAS		4.065		5.888	4.065	5.888	44,84
PAPAYAS		101		90	101	90	-10,89
PLATANOS		9.833		22.559	9.833	22.559	129,42
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.475.998</b>	<b>178.540</b>	<b>1.488.596</b>	<b>192.353</b>	<b>1.654.536</b>	<b>1.680.949</b>	

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

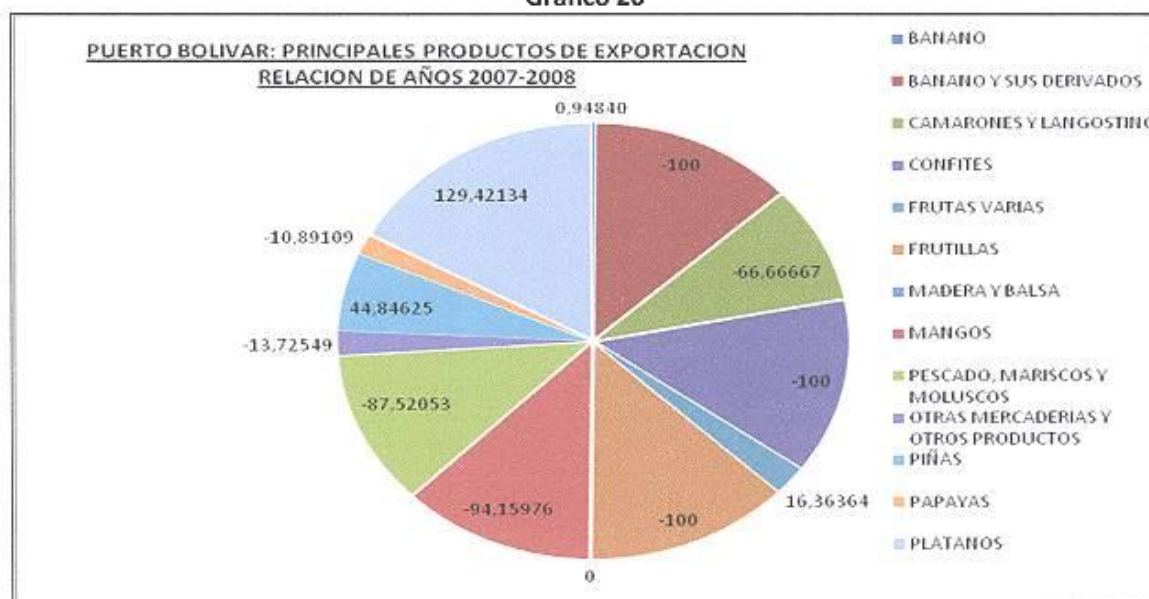
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB

La producción bananera en el Ecuador ha promovido una importante generación de divisas beneficiando con ello a la balanza comercial de nuestro país, en la provincia de El Oro el cultivo de banano se da en grandes cantidades lo que justifica que para Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar el principal producto de exportación, lo cual lo evidencian las estadísticas en donde el 2008 en comparación al 2007 se muestra un crecimiento del 0,94% de exportación movilizada; en cuanto a la producción de camarones y langostinos se observa un decrecimiento del 66% de las exportaciones con relación al año anterior, debido a factores de crisis financiera de los diferentes mercados internacionales que obstaculizan de cierta forma las transacciones en el comercio mundial, en lo concerniente a los derivados de banano, confites y frutillas no se registra movimientos de exportación en el año 2008, aspecto que no debe ser descuidado en el sentido de la producción.

Entre los productos que reflejaron un saldo negativo en sus exportaciones se encuentran, el mango, papaya y otras mercancías, así como el pescado, mariscos y moluscos, siendo el primero de éstos el

que se destaca con un mayor descenso (94,15%,) en transar internacionalmente, panorama generado porque los exportadores de este producto se vieron obligados a embarcar dicho producto por otra vía, de igual manera la papaya y otras mercancías evidencian decrecimientos del 10,89% y 13,72%; el mismo cuadro de declive en los embarques (87,52%) lo presentan los apetecibles mariscos como el pescado y moluscos, los cuales a pesar de constituirse comestibles deleitosos se han visto afectados en esta contexto; situación contraria es para las flores, piña en estado natural y plátanos en donde sus índices de comercialización al exterior mediante Puerto Bolívar denotan un escenario positivo puesto que los resultados del 2008 señalan incrementos del 16,36%, 44,84% y 129%, lo cual es explicable dado por destinarse por parte de los productores un mayor número de hectáreas a la producción de este tipo de cultivos, dejando como resultado la existencia de volumen considerable de oferta exportable

Gráfico 26



Fuente: AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR  
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB



**Cuadro 48**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIONES VS PAIS DE DESTINO**  
**(Toneladas Métricas)**  
**CONSOLIDADO 2008**

PRODUCTOS	EEUU	BELGICA	HOLANDA	ALEMANIA	COSTA RICA	GUATEMALA	ITALIA	INGLATERRA	YUGOSLAVIA	POLONIA	ESPAÑA	PERU	RUSIA	OTROS PAISES	TOTAL	PORCENTUAL
BANANO EN CALIAS O PALETAS	378.851	125.089		342.636		3.981	206.524	41.654	193.228	2.101	19.017	83	338.250	15	1.651.429	98,24
PLATANOS	21.619	940											90		22.559	1,34
PIÑAS	843	4.084		871											5.888	0,35
CAMARONES Y LANGOSTINO	5	143	51	48									23		247	0,01
MANGOS FRESCOS		132											18		155	0,01
PAPAYA		18		54											90	0,01
PESCADO, MARISCOS Y MOLUSCOS						76									76	0,005
FRUTAS VARIAS				42									22		64	0,004
MADERA Y BALSA														1	1	6E-05
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	171	12		55	3		4		5					190	440	0,03
<b>TOTAL.....</b>	<b>401.489</b>	<b>130.418</b>	<b>51</b>	<b>343.706</b>	<b>79</b>	<b>3.981</b>	<b>206.528</b>	<b>41.654</b>	<b>193.233</b>	<b>2.101</b>	<b>19.017</b>	<b>83</b>	<b>338.403</b>	<b>206</b>	<b>1.680.949</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: Departamento de Operaciones.

Elaboración: Equipo Técnico de Plan Maestro y Estratégico de APPB.

Analizando la actividad de comercio internacional en relación a los productos que se exporta desde APPB, se visualiza que los países de Estados Unidos (23,89%), Alemania (20,45%) y Rusia (20,13%) son los principales importadores de la producción tradicional ecuatoriana, siendo el banano el producto que lidera la lista de mayor cantidad de compra entre estos países (98,24%), además la piña tiene aceptación en estas tres naciones, lo que denota como aspecto positivo en la producción de la fruta. Italia (12,29%), Yugoslavia (11,48%) y Bélgica (7,76%), acrecientan la lista de países consumidores de la producción ecuatoriana que se exporta desde Puerto Bolívar, donde el banano al igual que los anteriores países continua siendo el pionero de importación, destacando el hecho que Yugoslavia a diferencia de ambos países en 2008 únicamente se transo la venta de banano, por su parte Bélgica es el país que en los registros desglosa compras de la producción de plátanos, piñas, camarones, langostinos, mango y papaya.

En tanto Inglaterra (2,48%) y España (1,13%) presentan una tendencia baja de participación en las importaciones, enfatizando que el banano es único producto que se ha comercializado con éstos países. Por su parte Guatemala, Polonia, Perú, Costa Rica y Holanda aunque en reducidos porcentajes en cuanto a la actuación de las actividades de comercio internacional realizadas desde Puerto Bolívar, se evidencian como mercados de destino en cuanto a la oferta de banano, camarones, langostinos, mariscos como el pescado y moluscos. De lo anteriormente expuesto se concluye que Estados Unidos es el país que se presenta como el mayor socio comercial de la producción que se moviliza desde el puerto orense, lo cual es corroborado con las cifras de movimientos comerciales, en los cuales el banano es producto de mayor comercio en el entorno internacional.

**Gráfico 27**



Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: Departamento de Operaciones.  
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Maestro y Estratégico de APPB



4 Carga de importación movilizada y por tipología.

Cuadro 49  
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR  
PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIONES VS PAIS DE ORIGEN  
CONSOLIDADO AÑO 2008 (Toneladas Métricas)

PRODUCTOS	EEUU	PANAMA	BELGICA	CHINA	CANADA	COSTA RICA	HOLANDA	INGLATERRA	ALEMANIA	PORTUGAL	ITALIA	RUSIA	SYRIA	OTROS PAISES	TOTAL	PORCENTAJE (%)
PAPEL Y SUS DERIVADOS	34.980			7.368	39.994	5			169		671				83.187	88,16
VEHICULOS DE TRANSPORTE	2.216								1.086						3.302	3,50
NARANJAS	337														337	0,36
EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	49	2						1	28						80	0,08
REPUESTOS EN GENERAL	28													1	29	0,03
ABONOS Y FERTILIZANTES	20														20	0,02
HIERRO, ACERO Y OTROS METALES	2										2		2	5	11	0,01
PRODUCTOS QUIMICOS	4														4	0,00
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	2.554	5		80	1.004	114	507		521	89	222		2.24	1	7.394	7,84
TOTAL	40.190	7		80	8.372	119	507	1	1.804	89	895	2	2.24	1	94.364	100,00

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: Departamento de Operaciones.

Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB



En lo referente al volumen de carga en cuanto a importaciones de nuestro país mediante Puerto Bolívar, en el año 2008 se destaca que el papel y sus derivados con un 88,16 % muestra el mayor repunte del volumen total importado, procedente de países como Canadá, EEUU, China, Italia, Alemania y Costa Rica; en segundo lugar se ubica a los vehículos de transporte con un 3,50 %, originarios de EEUU y Alemania, los bienes antes mencionados según los registros muestran mayores índices de compra por parte de Ecuador. En reducidos porcentajes las naranjas (0,36%), maquinarias y equipos (0,08%), repuestos (0,03%), abonos como fertilizantes (0,02%); hierro, acero y otros metales (0,01%), productos químicos (0,005%) son productos que también se presentan en las estructuras de las importaciones, los cuales son procedentes en su respectivo orden de los países de EE.UU, Alemania, Panamá, Inglaterra, Italia, Rusia, y otros países, empero es esencial destacar que en este sentido Siria, Bélgica y Portugal también figuran entre los estados que proveen de productos como es el caso de los productos químicos, dentro del escenario de las relaciones comerciales.

Es relevante acotar que en año 2006 Estados Unidos con el 42,62% y Canadá 42,41% fueron los mayores proveedores en el contexto de las importaciones realizadas en Puerto Bolívar.

Gráfico 28



Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: Departamento de Operaciones.  
Elaboración: Equipo Técnico de Plan Maestro y Estratégico de APPB

✚ Número de naves según Toneladas de Peso Muerto.

**Cuadro 50**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**  
**NAVES ARRIBADAS SEGÚN SU TPM**  
**(Cantidad en Unidades)**  
**CONSOLIDADO AÑOS: 2004 AL 2008**

TPM (Toneladas)	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
0 - 499	2		1		5
500 - 999					2
1 000 - 1 999					
2 000 - 2 999					
3 000 - 3 999				1	
4 000 - 4 999	1	1	1	1	1
5 000 - 5 999	2	9	4	5	5
6 000 - 6 999	20	12	19	23	17
7 000 - 7 999	17	16	20	24	30
8 000 - 8 999	35	30	43	34	27
9 000 - 9 999	87	85	99	104	127
10 000 - 19 999	329	310	294	309	337
20 000 - 29 999	1		2	1	
30 000 - 39 999	1		1		3
40 000 - 49 999			4	7	2
50 000 - 59 999	1		1	1	1
<b>TOTAL.....</b>	<b>496</b>	<b>463</b>	<b>489</b>	<b>510</b>	<b>557</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: Departamento de Operaciones.  
 Elaboración: Equipo Técnico de Plan Estratégico de APPB

Una estable evolución se evidencia en cuanto al descenso de número de naves que ingresaron a Puerto Bolívar entre el período 2004 – 2008, de los cuales en los tres últimos años se observa un crecimiento en los años 2006, 2007, y 2008 del 5, %; 4,29%; 9,2% respectivamente. La característica de identificación de las naves en cuanto al peso de la carga más el combustible que lleva la embarcación cuando está completamente cargada<sup>50</sup> es lo que se conoce como: Toneladas de peso muerto (TPM), considerando este aspecto según el cuadro se visualiza en el período de análisis que el rango de entre 10 000 a 19 999 de TPM son las naves que mayoritariamente han arribado a Puerto Bolívar en un total de 1 579, analizando el año 2008, arribaron 557 naves, de las cuales el 60,50% se ubican en el rango de 10.000 – 19.999 TPM que corresponden a 337, mientras que un escaso

<sup>50</sup> Glosario y significado de términos petroleros. [www.zonagratis.com/curiosidades/DicPetroleo/T.htm](http://www.zonagratis.com/curiosidades/DicPetroleo/T.htm)

porcentaje (0,18%) de naves que llegaron APPB se identifican entre los rangos de 4.000 a 4.999 y 50 000 a 59 999.

#### **2.1.1.5. VENTAJAS COMPARATIVAS DE LA UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES CON RELACIÓN AL PUERTO DE GUAYAQUIL.**

1. Puerto Bolívar tiene una mejor facilidad de acceso, mayor calado, maniobrabilidad de naves.
2. Se encuentra a menos distancia terrestre de las provincias de Azuay, Cañar, Loja, Morona Santiago, Zamora Chinchipe y Norte de Perú, reflejándose en la disminución de los costos de transporte interno tanto para carga de importación como de exportación.
3. Los costos de consolidación, des consolidación, almacenaje, movilización interna de cargas, servicios complementarios, son sumamente cómodos para los usuarios.
4. Facilidades internas para la banca privada (Banco de Machala, Banco del Pacifico), bajo la seguridad portuaria.
5. Mayor disponibilidad de patios y bodegas para carga de importación en general y contenerizada.
6. Facilidades aduaneras adyacentes a sus instalaciones (Distrito Aduanero de Puerto Bolívar).
7. Salón Auditorium para foros portuarios, foros comerciales, y cualquier evento relacionado con el desarrollo portuario y crecimiento del comercio internacional de las provincias de la región.

#### **2.1.1.6. ZONA DE INFLUENCIA HINTERLAND**

La zona de influencia de Puerto de Bolívar está determinada por los puntos de origen y destino, de la carga manejada a través del puerto y movilizada por la red de transporte terrestre. La ubicación geográfica del puerto determina a la región austral del país, como la zona natural de influencia incluyendo a las provincias de Azuay, Cañar, Loja, Zamora Chinchipe, Morona Santiago y El Oro, tanto para productos de exportación como para aquellos de importación. Además se considera el norte de Perú, específicamente la región Tumbes.



### 3. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

#### 3.1. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

##### VISIÓN

En el año 2025, es un puerto multipropósito convertido en un nodo logístico acorde a las normas internacionales, con ventajas competitivas al servicio del turismo y el comercio nacional y mundial, que contribuye al desarrollo económico productivo con responsabilidad social.

##### MISIÓN

Ofrecemos servicios logísticos eficientes para la transportación de productos, con recursos humanos especializados y tecnología de calidad, articulando a la Región Sur con el mercado mundial.

##### VALORES

- **Responsabilidad Corporativa.-** Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar adopta un modelo de gestión sustentable, sostenible y orientada por la planificación, a través de una administración eficiente en aspectos económicos, sociales y ambientales de la institución; busca satisfacer la demanda de servicios portuarios y su acción tiene impacto regional.

- **Honestidad.-** Todas las acciones que se realizan en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se ajustan al cumplimiento de sus deberes y al respeto de sus bienes e instalaciones por parte de sus integrantes.
- **Transparencia.-** La gestión de directivos, empleados y trabajadores debe corresponderse a su Misión y trabajar por alcanzar su Visión institucional, de cuya labor se debe dar cuenta a la comunidad portuaria y a su entorno de manera permanente.
- **Compromiso.-** Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar trabaja identificada con una dirección estratégica compartida por sus actores, lo que les da el estímulo necesario para cumplir a cabalidad con sus funciones.
- **Solidaridad.-** En APPB nos apoyamos mutuamente entre colaboradores y se trabaja pensando en la colectividad de la región, sabiendo que sus logros institucionales se revierten en relaciones mas justas y distributivas de riqueza y bienestar-



### 3.1.1. ANÁLISIS SITUACIONAL

#### 3.1.1.1. DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO

##### Identificación y análisis de problemas

##### Matriz de factores positivos y negativos

POSITIVOS	NEGATIVOS
Oportunidad de contar con infraestructura para desarrollo productivo	Autoridad Portuaria no se vinculó con instituciones técnicas que diversifican producción
Ubicado internacionalmente como puerto seguro	Predominio del Monocultivo y la exportación de productos primarios
Conservación de los recursos marinos y costeros	Limitado involucramiento en las actividades de desarrollo productivo
Dar la oportunidad al sector del transporte fluvial y marítimo (Cabotaje)	Riesgos de contaminación ambiental
Oportunidad para el desarrollo de maquila	Limitada diversificación del servicio portuario para la transportación de turistas
Ubicación estratégica de privilegio	Centralismo de Guayaquil
Cercanía a las rutas marítimas internacionales	Limitado Empoderamiento local
Generación de empleos	Limitado Empoderamiento institucional
Posibilidad de fomentar el turismo comunitario	Escasa generación de valor agregado
Funcionamiento del Aeropuerto de Santa Rosa	
Desarrollo agroindustrial del austro y la región sur	
Dar valor agregado a nuestro cacao fino y aroma	



### Matriz FODA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
Ubicado internacionalmente como puerto seguro	Débil vinculación de Autoridad Portuaria con instituciones técnicas que diversifiquen producción
Ubicación estratégica de privilegio	Limitado involucramiento en las actividades de desarrollo productivo
Generación de empleos	Limitada diversificación del servicio portuario para la transportación de turistas
	Limitado empoderamiento institucional
OPORTUNIDAD	AMENAZA
Mejoramiento de las cadenas productivas del cacao, café, camarón y otros productos de la región	Riesgos de contaminación ambiental
Conservación de los recursos marinos y costeros	Centralismo de Guayaquil
Movilización del sector del transporte fluvial y marítimo (Cabotaje)	Limitado empoderamiento local
Funcionamiento del Aeropuerto de Santa Rosa	
Desarrollo agroindustrial del austro y la región sur	

### Matriz aliados y oponentes

Aliados	Oponentes
SENPLADES	Puerto Cobre
Gobierno Provincial Autónomo de El Oro	Puerto Posorja
Gobierno Provincial del Azuay	Puerto Paita
Gobierno Provincial de Zamora Chinchipe	DIRNEA (Dirección Nacional de Recursos y Espacios Acuáticos)
Gobierno Provincial de Cañar	Monopolios de navieras con intereses creados
Gobierno Provincial de Loja	
I. Municipalidad de Machala	
I. Municipalidad de Loja	
I. Municipalidad de Zamora	
I. Municipalidad de Cuenca	
I. Municipalidad de Azogues	
Asociación de Municipalidades de El Oro	
Asociaciones y cámaras productivas regionales	
Universidades de la región sur	
Empresas navieras	
Sistemas de transporte terrestre de carga	
Comunidad orense	
Empleados, trabajadores y usuarios, empresas vinculadas a servicios portuarios	

### Matriz de evaluación

Descripción	Débil vinculación de APPB con instituciones técnicas que diversifiquen producción	Limitada diversificación del servicio portuario para la transportación de turistas	Limitado empoderamiento institucional	Limitado involucramiento en las actividades de desarrollo productivo
Probabilidad de ocurrencia				
Total	18	13	16	19
Impacto ocasiona en APPB				
Total	22	13	16	16
<b>Total General</b>	<b>40</b>	<b>26</b>	<b>32</b>	<b>35</b>
<b>Priorización</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

### Matriz nudos críticos, causas y efectos

Nudos Críticos	Causas	Efectos
<b>Débil vinculación de APPB con instituciones técnicas que diversifiquen la producción</b>	Modelo de gestión cerrado Limitada capacidad de tomadores de decisiones Injerencia y dirigencia política	Reducción de ingresos Desaprovechamiento de recursos y oportunidades
<b>Limitado involucramiento con actividades de desarrollo productivo</b>	Modelo de gestión cerrado Injerencia y dirigencia política Limitada capacidad de tomadores de decisiones Proceso histórico de producción basado en Monopolio	Escasa participación de cámaras y asociaciones productivas. Puertos de carga de banano Pérdida de recursos Desvío de carga y exportaciones a otros puertos
<b>Limitado empoderamiento institucional</b>	Modelo de gestión cerrado Injerencia y dirigencia política Limitada capacidad de tomadores de decisiones Modelo Económico Neoliberal Intereses creados	Pérdida de prestigio institucional Pérdida del respaldo ciudadano Pugnas y división
<b>Insuficiente infraestructura para que atraquen naves con turistas</b>	Escaso interés por vincularse con sector turístico Limitada capacidad de tomadores de decisiones Injerencia y dirigencia política Modelo de gestión cerrado	Escaso desarrollo del turismo local, regional e internacional Poco conocimiento de los potenciales turísticos de la provincia de El Oro



### 3.1.1.2. SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD

#### Identificación y análisis de problemas

#### Matriz de factores positivos y negativos

POSITIVOS	NEGATIVOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad de elección de empresas de servicios portuarias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No cuenta con muelles multipropósito.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de acceso del personal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de señalización interna</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas disponibles para desarrollar la contenerización</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insuficiente infraestructura para contenedores.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toma de conciencia de la importancia de la seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delimitación de responsabilidades.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de equipos de seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poca predisposición para invertir en servicios portuarios.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuación de comedores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deficiente atención al usuario por parte del personal de seguridad.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mano de obra especializada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por el incumplimiento de ciertas empresas operadoras se sanciona a todas.</li> </ul>



### Matriz FODA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
Disponibilidad de elección de empresas de servicios portuarias.	Inadecuadas normas políticas para desarrollo de programas.
Control de acceso del personal	Deficiente compromiso de la comunidad portuaria.
Áreas disponibles para desarrollar la contenerización.	Conectividad y energía insuficiente.
Implementación de equipos de seguridad.	Insuficiente infraestructura cont/muelles
Adecuación de comedores.	Deficiente atención al usuario por parte del personal de seguridad.
Mano de obra especializada.	
OPORTUNIDAD	AMENAZAS
Incremento de frecuencias marítima.	Competencia de otros puertos del país
Movilización de mayor volumen de carga	Inversión en tecnología, equipos y maquinarias en otros puertos del país.
Compromiso político del estado.	Mejores condiciones tecnológicas de otros puertos.
Mayor desarrollo industrial y del agro.	
Mayor oferta de mano de obra.	

### Matriz aliados y oponentes

ALIADOS	OPONENTES
Secretaría Nacional de Planificación (Senplades)	Inversionistas inconformes
Gobierno Provincial Autónomo de El Oro.	
Universidades	
Agencias navieras.	
Operadores portuarios.	
Policía narcóticos	
CAE	
Exportadores.	
Importadores.	
Trabajadores portuarios.	

### Matriz de evaluación

DESCRIPCIÓN	D1	D2	D3	D4	D5
PROBABILIDAD DE OCURRENCIA					
<b>TOTAL</b>	26	17	26	21	24
IMPACTO QUE OCASIONA					
<b>TOTAL</b>	20	21	25	24	27
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>45</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>48</b>	<b>51</b>

- D1. Inadecuadas normas políticas para desarrollo de programas.
- D2. Deficiente compromiso de la comunidad portuaria.
- D3. . Conectividad y energía insuficiente.
- D4. Insuficiente infraestructura cont/muelles
- D5. Deficiente atención al usuario por parte del personal de seguridad.

### Matriz nudos críticos, causas y efectos

NUDOS CRITICOS	CAUSAS	EFFECTOS
Infraestructura insuficiente.	Falta de autonomía. Falta de incentivos para la inversión privada.	Bajo de desarrollo portuario.
Falta de maquinarias y equipos portuarios.	Deficiencia de crédito a largo plazo.	Baja calidad de servicio de carga.
Deficiente de compromiso de la comunidad.	Escasa comunicación.	Desinterés del desarrollo del puerto.



### 3.1.1.3 MERCADO Y GESTIÓN

#### Matriz de factores positivos y negativos

FACTORES POSITIVOS	FACTORES NEGATIVOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversificación de productos a exportar a nivel de la región sur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambios gerenciales en administración, no permite la toma de decisiones.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carga cautiva (banano)</li> <li>• Infraestructura aceptable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No existe promoción eficaz para difundir beneficios (departamento de marketing para diseñar estrategias).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguridad positiva en la carga y a nivel del puerto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trámites de APPB como de aduanas no son ágiles.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• APPB posee una protección natural (isla jambeli) convierte al canal de acceso en aguas tranquilas.</li> <li>• El crecimiento industrial de la región sur demanda de materias primas que pueden ingresar por Pto. Bolívar.</li> <li>• Apoyo de autoridades locales</li> <li>• Personal capacitado.</li> <li>• Sistemas modernos computarizados administrativos.</li> <li>• Calado de 12.5 mt. ( profundidad de las aguas). Permite el ingreso de naves de mayor capacidad. Lo que lo constituye en el 2d° puerto más importante del país.</li> <li>• Infraestructura aceptable</li> <li>• Cambio estructural planificado permitirá mayor afluencia de embarcaciones.</li> <li>• Tarifas competitivas que representan un bajo costo en comparación con otros puertos nacionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de tecnología en servicio portuario.</li> <li>• Deuda interna</li> <li>• Deuda externa</li> </ul>

## Matriz FODA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p><b>FORTALEZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carga cautiva</li> <li>• Calado de 12.5 mt.</li> <li>• Cambio estructural planificado permitirá mayor afluencia de embarcaciones.</li> <li>• APPB posee una protección natural (isla jambeli)</li> <li>• 2DO puerto más importante del país.</li> <li>• Infraestructura aceptable</li> <li>• Personal capacitado</li> <li>• Sistemas modernos computarizados administrativos.</li> <li>• Tarifas competitivas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escasa gestión para la consecución de recursos internacionales no reembolsables.</li> <li>• Cambios gerenciales en administración no permite la toma de decisión</li> <li>• Limitaciones al marketing portuario.</li> <li>• Falta de tecnología en servicios portuarios.</li> <li>• Falta de integración del puerto con los sectores productivos del hinterland comercial.</li> <li>• Subocupación de muelles en varios días de la semana.</li> <li>• Limitaciones en la parte legal portuaria.</li> <li>• Estructura organizacional desactualizada.</li> <li>• Desconocimiento de la oferta y demanda de productos del hinterland comercial, desde y hacia el mercado internacional.</li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversificación de productos a exportar a nivel de la región sur.</li> <li>• Apoyo de autoridades locales</li> <li>• El crecimiento industrial de la región sur demanda de materias primas que pueden ingresar por Pto. Bolívar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ineficiencia en trámites aduaneros</li> <li>• Deuda externa.</li> <li>• Nuevos terminales privados.</li> <li>• Desinterés de ciertos sectores orenses en la utilización de los servicios de Puerto Bolívar.</li> </ul>



### Matriz de aliados y oponentes

ALIADOS	Oponentes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoridades locales.</li> <li>• Productores de productos de exportación.</li> <li>• Condiciones naturales del puerto.</li> <li>• Comunidad portuaria:</li> <li>• Agencias, operadoras.</li> <li>• Funcionarios de APPB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Otros puertos privados</li> <li>• Trámites aduaneros</li> <li>• Centralismo</li> </ul>

### Matriz de evaluación

DESCRIPCIÓN	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Probabilidad de ocurrencia	7	14	14	10	13	10	8	13	13
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
Impacto que ocasiona en APPB	10	14	14	11	13	11	11	13	13
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
<b>Total general</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>26</b>

D1. Escasa gestión para la consecución de recursos internacionales no reembolsables.

D2. Cambios gerenciales en administración no permite la toma de decisión

D3. Limitaciones al marketing portuario.

D4. Falta de tecnología en servicios portuarios.

D5. Falta de integración del puerto con los sectores productivos del hinterland comercial.

D6. Subocupación de muelles en varios días de la semana.

D7. Limitaciones en la parte legal portuaria.

D8. Estructura organizacional desactualizada.

D9. Desconocimiento de la oferta y demanda de productos del hinterland comercial, desde y hacia el mercado internacional.



## Matriz de análisis de nudos críticos

NUDOS CRÍTICOS	CAUSAS	EFECTOS
Cambios gerenciales en administración, no permite la toma de decisiones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Injerencia política.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estancamiento institucional.</li> </ul>
Limitado marketing portuario.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de planificación de aplicación de técnicas de marketing.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baja imagen institucional.</li> <li>• Desconocimiento de las bondades que ofrecen los servicios de APPB.</li> </ul>
Falta de integración de APPB con los sectores productivos del hinterland comercial.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de implementación de programas de vinculación con los empresarios del hinterland comercial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desaprovechamiento de oportunidades del mercado.</li> <li>• Poca generación de fuentes de trabajo.</li> </ul>
Estructura organizacional desactualizada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de actualización, legalización y consenso de propuestas elaboradas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ambigua distribución y jerarquización de funciones.</li> <li>• Organización informal entre directivos.</li> </ul>
Desconocimiento de la oferta y demanda de productos del hinterland comercial, desde y hacia el mercado internacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de estudios y publicaciones en cuanto a productividad de la región.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escasa diversificación de productos para la importación y exportación por Puerto Bolívar.</li> </ul>

### 3.1.1.3. INFRAESTRUCTURA, LOGISTICA Y AMBIENTAL

#### Identificación y análisis de problemas

#### Matriz de factores positivos y negativos

POSITIVOS	NEGATIVOS
Dinámica en el manejo de carga	Crea impactos negativos Impactos ambientales negativos por los desechos (slut) no tratados de los buques.
Mejora de imagen y percepción Buena imagen y percepción del entorno	Motiva gastos de amortiguamiento de impactos (implícito en auditorías ambientales)
Recupera Inversión Positiva Recuperación de Inversión	Fuerte injerencia política en la toma de decisiones
La Autonomía Organismo Autónomo	Falta de construcción de la vía alterna hacia el Puerto
Cercanía del Puerto a aguas Internacionales	Ocupación de un 50% del muelle Sub-utilización de muelles
Facilidad de operación Facilidad de operación en canales de acceso al Puerto y de atraque a sus muelles	Falta de diversidad de carga de importación y exportación Baja diversificación de carga de importación y exportación
Disponibilidad de Muelle	Falta de promoción Limitada promoción de servicios que ofrece APPB
Obliga a los Gobiernos de turno a implementar políticas de desarrollo e inversión productiva Interés de Gobiernos a implementar políticas de desarrollo e inversión productiva	Falta de muelle para multipropósito Falta de muelle multipropósito
Posición Geoestratégica Positiva	Falta patio de contenedores Limitada infraestructura de patios de contenedores

POSITIVOS	NEGATIVOS
Puerto seguro (Protección Natural)	Falta de equipamiento portuario Equipamiento para servicios portuarios, ajenos a la APPB
Permite el mejoramiento de la economía regional y el buen vivir  Dinamiza economía regional y el buen vivir	Falta de mejoramiento sistema de defensa de muelles  Desactualizado sistema de defensa de muelles
Permite masificar los sectores primarios de la economía  Potencializa sectores primarios de la economía	Construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja
Impulsa macro proyectos desarrollo, Agrícola, Forestales, Mineros y Acuícolas (implícito en lo anterior)	Faltan áreas para manejo de contenedores vacíos Insuficientes áreas para manejo de contenedores vacíos
Ayuda a barrios marginales con proyectos de relleno hidráulico  Proporciona a barrios marginales relleno hidráulico	No se han realizado auditorías ambientales Ausencia de auditorías ambientales en APPB
Profundidad en muelles hasta 12.50 MLWS	



## Matriz FODA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
Puerto seguro (Protección Natural)	Maniobrabilidad limitada en muelles de espigón y marginal, <b>D1</b>
Profundidad en muelles hasta 12.50 MLWS	Sub-utilización de muelles, <b>D2</b>
Disponibilidad de muelles	Equipamiento para servicios portuarios, ajenos a la APPB, <b>D3</b>
Edificios y bodegas en buen estado	Plan de manejo ambiental desactualizado, <b>D4</b>
Áreas de Fondeo y cuarentena disponible y segura	Falta de muelle multipropósito, <b>D5</b>
Servicios básicos adecuados	Inadecuado sistema de defensa de muelles para actual requerimiento, <b>D6</b>
Facilidad de operación en canales de acceso al Puerto y de atraque a sus muelles	Falta de acceso directo al recinto portuario, <b>D7</b>
	Limitada área para almacenaje de contenedores, <b>D8</b>
	Falta de auditorías ambientales, <b>D9</b>
OPORTUNIDAD	AMENAZAS
Imagen positiva	Fuerte injerencia política en la toma de decisiones
Cercanía del Puerto a aguas Internacionales	Construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja
Posición Geoestratégica	Presión demográfica en áreas de expansión portuaria
Plan de reordenamiento territorial de la ciudad de Machala	Proyecto Puerto Cobre
Plan de Reordenamiento Territorial de la Región Sur	Baja diversificación de carga de importación y exportación

## Matriz aliados y oponentes

ALIADOS	OPONENTES
Gobierno Provincial Autónomo de El Oro	Políticos y Agendas ocultas
Municipio de Machala	Puerto Cobre
Sectores Productivos, Sector Bancario	Grupos ambientales o ecologistas
Sub-secretaría de Puertos	Armada del Ecuador (ex DIGMER)
Sector Industrial- Comercial del Austro y la Región Sur	
Sector Importador y Exportador por APPB	
SENPLADES	

## Matriz de evaluación

DESCRIPCIÓN	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
PROBABILIDAD DE OCURRENCIA									
<b>TOTAL</b>	8	8	8	12	12	12	12	8	12
IMPACTO QUE OCASIONA									
<b>TOTAL</b>	8	6	4	11	4	8	4	8	4
<b>TOTAL GENERAL</b>	16	14	12	23	16	20	16	16	16



- D1. Maniobrabilidad limitada en muelles de espigón y marginal.  
 D2. Sub-utilización de muelles.  
 D3. Equipamiento para servicios portuarios, ajenos a la APPB.  
 D4. Plan de manejo ambiental desactualizado.  
 D5. Falta de muelle multipropósito.  
 D6. Inadecuado sistema de defensa de muelles para actual requerimiento.  
 D7. Falta de acceso directo al recinto portuario.  
 D8. Limitada área para almacenaje de contenedores.  
 D9. Falta de auditorías ambientales.

### Matriz nudos críticos, causas y efectos

NUDOS CRITICOS	CAUSAS	EFFECTOS
1.- Plan manejo ambiental desactualizado	Falta de seguimiento de Autoridades Ambientales	Contaminación de áreas colindantes a APPB
2.- Inadecuado sistema defensa de muelles	Atraque de naves mayores al diseño de defensas de muelles	Daños estructurales de muelles
3.- Falta de muelle Multipropósito	Falta de toma de decisiones del Directorio de APPB	Desarrollo portuario limitado
4.- Maniobrabilidad limitada en muelles de espigón y marginal,	Espacio físico limitado y consolidación de carga tradicional en muelles	Demora en embarques
5.- Falta de acceso directo al recinto Portuario	Falta de Gestión con organismos gubernamentales competentes	Congestión vial, inseguridad vial en acceso al Puerto.
6.- Limitadas áreas adecuadas para almacenamiento de contenedores	Falta de toma de decisiones de Autoridades	Saturación de contenedores en patios existente
7.- Falta de auditorías ambientales	Falta de toma de decisiones	Incumplimiento de Plan de Manejo Ambiental
8.- Sub-utilización de muelles	Falta de gestión para incorporar nuevos clientes y servicios	Disminución de ingresos a APPB
9.- Equipamiento para servicios portuarios, ajenos a la APPB	Ausencia de inversión para equipamiento, por concesión de estos servicios	Dependencia de operadores portuarios de carga



### 3.1.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- ❖ Convertir a Puerto Bolívar como una de las mejores opciones portuarias del país, diversificando el movimiento de carga.
- ❖ Mejorar y ampliar la infraestructura y espacios físicos para dar mayor cobertura a la oferta de los servicios portuarios
- ❖ Mejorar las condiciones de acceso vial al Puerto
- ❖ Competir con eficiencia, eficacia y efectividad en la prestación de los servicios portuarios
- ❖ Lograr el empoderamiento local del puerto en los sectores socio productivos

### 3.1.3. ESTRATEGIA GENERAL DE DESARROLLO

#### 3.1.3.1. ÁMBITOS DE DESARROLLO DE APPB

- \* Desarrollo Económico Productivo
- \* Servicios Portuarios y Seguridad.
- \* Infraestructura, logística y ambiental
- \* Mercadeo y Gestión.

### 3.1.3.2. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO.

#### 3.1.3.2.1. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO POR ÁMBITOS

ÁMBITO	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO</b>	Elevar el nivel de competitividad del puerto.	Movilización de la carga de materias primas y de la producción del hinterland geográfico	Diversificación de los servicios portuarios en calidad de Puerto Multipropósito.
	Aumentar carga de exportación e importación	Interrelación permanente de cooperación con el sector agroindustrial de la región.	Apoyo a la construcción de Parque Industrial Regional
	Lograr el empoderamiento del Puerto en los sectores socioproductivos de la provincia y la región.	Establecer redes de comunicación interactiva con los sectores socio-productivos de la provincia y la región.	Vinculación del Puerto con los sectores sociales, políticos y económicos de la provincia y la región.
	Convertir a Puerto Bolívar en una de las mejores opciones turísticas de la región y del país.	Aprovechar y difundir los potenciales turísticos de la región.	Adecuación de la infraestructura y servicios para el desarrollo del turismo internacional.
	Lograr el desarrollo institucional de APPB.	Aplicar permanentemente los valores corporativos en las actividades de APPB	Apropiación de la visión, misión y objetivos de clientes internos de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.
	Fomentar el desarrollo empresarial.	Crear sinergias entre los sectores productivos y APPB.	Inclusión de las organizaciones productivas en el Directorio de APPB para la toma de decisiones referentes al desarrollo productivo.



## ESTRATEGIAS DE DESARROLLO POR ÁMBITOS

ÁMBITO	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD</b>	Incrementar las frecuencias marítimas con servicios portuarios de calidad.	Ampliación de servicios para carga de importación, exportación y turismo de personas.	Inversión en maquinarias y equipos de empresas operadoras de servicios portuarios, con personal especializado.
	Lograr continuidad en la ejecución de los proyectos de acuerdo a la planificación establecida	Comprometer a los actores portuarios a cumplir la planificación establecida para el desarrollo del puerto.	Establecimiento de un modelo de desarrollo de APPB a largo plazo, que permite accionar en forma planificada acorde a las exigencias del entorno.
	Elevar la imagen institucional a través de la satisfacción a los clientes.	Capacitar periódicamente al personal administrativo, técnico y operativo de APPB.	Eficiencia en la atención a los usuarios de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.
	Satisfacer eficientemente los requerimientos de servicios portuarios de sus usuarios.	Brindar servicios de calidad con tecnología moderna.	Modernización de maquinarias y equipos, operados con personal capacitado.
	Salvaguardar la integridad física de la comunidad portuaria, de sus instalaciones y operaciones.	Monitorear y evaluar las medidas de mitigación de protección a las instalaciones portuarias.	Implementación de las medidas de mitigación establecidas en la evaluación de protección de las instalaciones portuarias (IP)
	Lograr reconocimiento a nivel nacional e internacional.	Aplicar de forma permanente técnicas de marketing que potencialicen la comercialización de los servicios portuarios.	Promoción permanente de los servicios portuarios que ofrece esta institución
	Viabilizar legalmente en forma oportuna la toma de decisiones para el desarrollo de APPB.	Aplicar permanentemente las normas y reglamentos de la institución.	Actualización y aplicación de normas y políticas para el desarrollo de APPB



## ESTRATEGIAS DE DESARROLLO POR ÁMBITOS

ÁMBITO	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y AMBIENTAL</b>	Mejorar la capacidad instalada de infraestructura del Puerto.	Innovar las instalaciones portuarias en función de las exigencias del mercado.	Modernización de infraestructura y espacios físicos, para movilizar un mayor número de carga.
	Mejorar las condiciones de acceso vial al Puerto	Gestionar con los organismos competentes la construcción de vías de acceso.	Conectividad vial de Puerto Bolívar con su hinterland geográfico.
	Brindar un servicio de calidad en el manejo de carga.	Manipular adecuadamente la mercancía de importación y exportación.	Dotación de equipamiento para manejo de carga.
	Automatizar los servicios portuarios.	Implementar tecnología informática moderna para los servicios portuarios.	Provisión de tecnología informática a los servicios portuarios.
	Maximizar la productividad de APPB.	Captar mayor demanda de carga de su hinterland comercial.	Aprovechamiento óptimo de infraestructura y servicios de APPB.
	Minimizar los riesgos de contaminación ambiental.	Preservar los recursos marítimos y ambientales.	Uso de normas y tecnologías que eviten o mitiguen el impacto ambiental
	Facilitar la navegabilidad de los buques de mayor calado.	Dragar el canal de acceso para la navegabilidad de buque de mayor calado.	Mejoramiento de la profundidad del canal de acceso.
	Direccionar estratégicamente la ejecución de proyectos.	Seguimiento y evaluación permanente de los planes y programas.	Seguimiento y evaluación permanente de los planes de infraestructura, logística y ambiental de APPB.
	Satisfacer la demanda del mercado nacional e internacional	Ofrecer servicios portuarios de calidad.	Competitividad en la prestación de servicios Portuarios.



## ESTRATEGIAS DE DESARROLLO POR ÁMBITOS

ÁMBITO	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>MERCADEO Y GESTIÓN</b>	Ejecutar programas y proyectos prioritarios de APPB.	Establecer contactos con organismos nacionales e internacionales para el financiamiento de proyectos y programas de APPB	Gestión para el financiamiento de programas y proyectos de APPB.
	Lograr mayor participación en los mercados portuarios tanto a nivel regional e internacional.	Direccionamiento gerencial que viabilice las acciones de mercadeo	Establecimiento de un sistema tarifario accesible para el crecimiento del comercio nacional, regional y mundial.
	Insertar las actividades portuarias dentro del contexto de desarrollo nacional, regional y mundial.	Interrelación con los diferentes organismos de planificación gubernamental.	Implementación de una dirección estratégica orientada al desarrollo sostenible y sustentable de Puerto Bolívar.
	Integrar al Puerto a la comunidad local, nacional e internacional para diversificar la carga de exportación e importación.	Difusión de los servicios portuarios según estándares internacionales.	Impulsar y posicionar a Puerto Bolívar a través de las estrategias del marketing.
	Identificar la demanda potencial en función del desarrollo económico productivo de los sectores del hinterland geográfico.	Actualizar permanentemente el comportamiento del mercado.	Investigación de mercado nacional e internacional.
	Cumplir con los proyectos programados en los planes.	Seguimiento y evaluación de la planificación	Administración estratégica de los planes operativos de la institución.



### 3.1.3.2. PROGRAMAS Y PROYECTOS POR ÁMBITOS DE DESARROLLO

#### DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO

PROGRAMAS	PROYECTOS
Prestación de servicios portuarios.	Adecuación de las bodegas para el almacenamiento de la materia prima importada.
Agilización de desaduanización.	Propuesta de gestión ágil y oportuna para nacionalización de mercadería en coordinación con la Corporación Aduanera Ecuatoriana.
Cooperación para el desarrollo del sector agroindustrial	Suscripción de convenios con Cámaras de Agricultura e Industrias regionales.
Vinculación con los sectores socioproductivos	Estudio de identificación de canales de comunicación con los sectores productivos del hinterland geográfico.
	Programación de foros con sectores productivos. Foros interinstitucionales para la agilizar los procesos administrativos y operativos de importación y exportación de carga
Promoción de Puerto Bolívar	Elaboración de un programa de difusión hacia la comunidad de las actividades portuarias.
Desarrollo turístico de Puerto Bolívar	Estudio de la demanda potencial y efectiva de turistas.
	Estudios y asesorías técnicas
Adecuación de la infraestructura para el desarrollo turístico.	Estudio de prefactibilidad para la adecuación de la infraestructura de recepción de turistas.
	Estudio de prefactibilidad para la construcción de un muelle multipropósito que permita recibir a turistas internacionales.
	Instalación de mangas para la recepción de pasajeros de cruceros.
Perfeccionamiento del talento humano en atención turística.	Capacitación de personal para atención a turistas.
Concienciación de los valores corporativos de APPB	Diseño de mecanismos de concienciación de los valores institucionales.
Inclusión de representantes de los sectores productivos de la región.	Elaboración de un cronograma de sesiones del Directorio para tratar temas atinentes a los representantes de los sectores productivos.



## SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD

PROGRAMAS	PROYECTOS
Adquisición de maquinarias y equipos.	Propuesta de adquisición de maquinarias y equipos para muelles y zonas de contenedores.
Capacitación y evaluación continua para recurso humano de APPB.	Capacitación continua para el recurso humano de APPB.
Mantenimiento y reparaciones de equipos y maquinarias.	Plan de mantenimiento y reparaciones de equipos y maquinarias.
Seguridad portuaria	Diseño de un plan de medidas de mitigación de protección de instalaciones portuarias en base al código PBIP (Protección a los buques de instalaciones portuarias).
Marketing estratégico y de posicionamiento.	Diseño e implementación de un plan de marketing para posicionar el puerto en la región y el país.
	Estudios y asesorías para servicios portuarios y conexos.
Marco Legal	Propuesta de actualización del marco legal para los procedimientos administrativos y toma de decisiones, que viabilicen el desarrollo de APPB.

## INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA Y AMBIENTAL

PROGRAMAS	PROYECTOS
Construcción y mejoramiento de infraestructura física.	Sistema eléctrico del patio de contenedores refrigerado, fase II hasta 620 tomas.
	Accesos internos del recinto portuario.
	Sistema de defensa para muelles N° 1, 2, 3 y 4.
	Adecuación de bodegas 1 y 2 para paletizado.
	Construcción de patio para contenedores (área reserva #1)
	Construcción de subestación eléctrica de 60 KVA y sistema de generación de emergencias.
	Cierre de espejos de agua de atracaderos N° 3 y 4
	Pavimentación de patios para contenedores frente al atracadero N°6.
	Sistema eléctrico del patio de contenedores refrigerado, fase III hasta 980 tomas y reemplazo de transformadores.
	Ampliación de la plataforma del muelle de espigón.
Gestión para el mejoramiento de la infraestructura vial de acceso al Puerto.	Estudios para interconexión de vías de acceso norte y sur al Puerto.
	Construcción de vías de interconexión de acceso al norte y sur al Puerto.
	Mantenimiento de infraestructura portuaria.
	Construcción patios para mantenimiento de contenedores
Equipamiento para el manejo de carga.	Construcción del muelle no.- 6 y plataforma de contenedores de 160,00 x 97,50 mts.
	Construcción obra civil, cimentación para tres basculas
	Adquisición del equipamiento para manejo de carga en containers II etapa.
	Equipos para operación del puerto
Tecnología informática para los servicios portuarios.	Adquisición de basculas
	Mantenimiento y reparaciones de equipo para manejo de carga.
	Adquisición de tecnología informática y telemática para servicios portuarios.



PROGRAMAS	PROYECTOS
Optimización de infraestructura y servicios portuarios.	Propuesta para optimización la capacidad total de la infraestructura y prestación de servicios eficientes.
Control de impacto ambiental.	Creación de la unidad de vigilancia ambiental. Estudios de monitoreo de impacto ambiental
Profundización del Canal de acceso	Dragado de las áreas anexas al atracadero No.- 5 Dragado del canal de acceso a 10,50 MLWS. Dragado de las áreas anexas muelles marginal Nº 6
Monitoreo de planes y programas.	Evaluación de los planes de infraestructura, logística y ambiental de APPB. Estudios y diseños de proyectos Fiscalización e inspecciones técnicas
Prestación de servicios portuarios competitivos.	Propuesta de capacitación en calidad, seguridad industrial, salud ocupacional y cuidado ambiental para directivos, personal administrativo y operativo de APPB.

## MERCADEO Y GESTIÓN

PROGRAMAS	PROYECTOS
Financiamiento de proyectos y programas de APPB.	Plan de inversión para la ejecución de proyectos y programas de APPB.
Competitividad comercial	Estudio integral de tarifas de APPB.
	Implementación y Certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000
	Proceso de recertificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000
Reestructuración organizacional.	Actualización del manual orgánico funcional y de procedimientos de APPB
	Elaboración del manual de valoración de puestos en función de la nueva estructura organizacional.
Investigación de mercado	Estudio de mercado (A tráfico marítimo internacional)



### 3.1.3.2.3. METAS

<b>DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO</b>	En el año 2010 se habrá establecido la demanda potencial y efectiva de turistas para Puerto Bolívar.
	Hasta fines del año 2012 Puerto Bolívar tendrá demanda turística nacional e internacional con la conectividad con la utopista bordeando el mar entre aeropuerto y Puerto Bolívar
	A partir del 2010 se realizará foros trimestrales con los sectores socio productivos del hinterland geográfico.
	En el año 2010 se habrán suscrito convenios con Cámaras de Agricultura e Industrias de as 6 provincias de la zona de influencia de Puerto Bolívar.
<b>INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y AMBIENTAL</b>	A fines del año 2010 se habrá coordinado el establecimiento de nueva tramitología con la CAE para agilizar la nacionalización de mercadería.
	Para el año 2012 se habrá implementado en un 60% la obras de dragados, construcciones de obras de infraestructura para incrementar la carga de exportación general y contenerizada.
	Hasta el año 2012 Puerto Bolívar poseerá logística en equipos para el manejo de containers.
	En el 2012 APPB contará con modernos accesos internos.
<b>SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD</b>	Hasta el año 2025 se contará con vías de interconexión de acceso norte y sur al Puerto.
	En el año 2012 se contará con maquinaria y equipos para muelles y zonas de contenedores.
	Durante la vigencia del plan estratégico 2010 – 2025 se realizará capacitación continua la personal de APPB, en atención a usuario y manejo de áreas contenerizados.
<b>MERCADEO Y GESTIÓN</b>	A partir del 2012 se iniciará el proceso de evaluación de competencias en el desempeño de las actividades portuarias.
	Hasta diciembre del 2010 se contará con un marco legal actualizado para la aplicación de nuevos procedimientos administrativos y toma de decisiones para el desarrollo portuario.
	Entre el primer trimestre del 2010 APPB tendrá definida su nueva estructura organizacional y funcional en busca de la eficiencia, eficacia y efectividad en la prestación de servicios portuarios.
	A partir del primer trimestre del 2010 se habrá elaborado el manual de valoración de puestos para la reubicación del personal en función de la nueva estructura organizacional.
	En el año 2012 se habrá obtenido un estudio de mercado que contemple su tamaño en el tráfico marítimo nacional e internacional, así como tarifas de servicios portuarios.



### 3.1.3.2.4. PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA

PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Mejoramiento en la prestación de servicios portuarios.	Adecuación de las bodegas para el almacenamiento de la materia prima importada.	\$ 100.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO -INGENIERIA TÉCNICA, SENPLADES
Agilización de desaduanización.	Propuesta de gestión ágil y oportuna para nacionalización de mercadería en coordinación con la Corporación Aduanera Ecuatoriana.	\$ 3.000,00	2 010	CAE, APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO
Cooperación para el desarrollo del sector agroindustrial	Suscripción de convenios con Cámaras de Comercio, Industrias regionales.	\$ 5.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO -CÁMARAS DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS DEL HINTERLAND COMERCIAL.
Vinculación con los sectores socioproductivos	Estudio de identificación de canales de comunicación con los sectores productivos del hinterland geográfico. Programación de foros con sectores productivos.	\$ 10.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - ATENCIÓN AL USUARIO.
Promoción de Puerto Bolívar	Foros interinstitucionales para la agilizar los procesos administrativos y operativos de importación y exportación de carga Elaboración de un programa de difusión hacia la comunidad de las actividades portuarias.	\$ 10.000,00	2 010 – 2 025	APPB, SECTORES PRODUCTIVOS
		\$0,00		APPB: DIRECTORIO - ATENCIÓN AL USUARIO.
		\$ 5.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - UNIDAD DE ATENCIÓN AL USUARIO MEDIOS DE COMUNICACIÓN

PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
	Estudio de la demanda potencial y efectiva de turistas.	\$ 5.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO -UNIDAD DE MODERNIZACIÓN, CÁMARAS DE TURISMO DE LA REGIÓN
Desarrollo turístico de Puerto Bolívar	Estudios y asesorías técnicas	\$ 165.000,00	2010 2015 2020 2025	APPB: DIRECTORIO UNIDAD DE MODERNIZACIÓN DEPARTAMENTO TÉCNICO
Adecuación de la infraestructura.	Estudio de prefactibilidad para la adecuación de la infraestructura de recepción de turistas.	\$ 30.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO -UNIDAD MODERNIZACIÓN - INGENIERIA TÉCNICA, CÁMARAS DE TURISMO DE LA REGIÓN.
Adecuación de la infraestructura para el desarrollo turístico.	Estudio de prefactibilidad para la construcción de un muelle multipropósito que permita recibir a turistas internacionales. Instalación de mangas para la recepción de pasajeros de cruceros.	\$ 20.000,00 \$ 40.000,00	2 012 2 013	APPB: DIRECTORIO -INGENIERIA TÉCNICA, CÁMARAS DE TURISMO DE LA REGIÓN. APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTOS TÉCNICO Y DEPARTAMENTO DE OPERACIONES
Perfeccionamiento del talento humano en atención turística.	Capacitación de personal para atención a turistas.	\$ 10.000,00	2 012	APPB: DIRECTORIO - UNIDAD DE RECURSOS HUMANOS
Concienciación de los valores corporativos de APPB	Diseño de mecanismos de concienciación de los valores institucionales.	\$ 2.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO - UNIDAD DE RECURSOS HUMANOS



PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Inclusión de representantes de los sectores productivos de la región.	Elaboración de un cronograma de sesiones del Directorio para tratar temas atinentes a los representantes de los sectores	-	2 010	APPB: DIRECTORIO
Adquisición de maquinarias y equipos.	Propuesta de adquisición de maquinarias y equipos para muelles y zonas de contenedores.	\$ 3.000,00	2 010 – 2 011	OPERADORES PORTUARIOS DE BUQUES OPERADORES DE CARGA AGENCIAS NAVIERAS
Capacitación y evaluación continua para recurso humano de APPB.	Capacitación continua para el recurso humano de APPB.	\$ 48.000,00	2 010 – 2 025	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS
Mantenimiento y reparaciones de equipos y maquinarias.	Plan de mantenimiento y reparaciones de equipos y maquinarias.	\$ 5.000,00	2 011	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES
Seguridad portuaria	Diseño de un plan de medidas de mitigación de protección de instalaciones portuarias en base al código PBIP (Protección a los buques de instalaciones portuarias).	\$ 10.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN
Marketing estratégico y de posicionamiento.	Diseño e implementación de un plan de marketing para posicionar el puerto en la región y el país.  Estudios y asesorías para servicios portuarios y conexos.	\$ 20.000,00  \$ 90.000,00	2 010  2010 - 2011	APPB: DIRECTORIO - UNIDAD ATENCIÓN AL USUARIO - UNIDAD DE MODERNIZACIÓN.  APPB: DIRECTORIO - UNIDAD ATENCIÓN AL USUARIO - UNIDAD DE MODERNIZACIÓN.

PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Construcción y mejoramiento de infraestructura física.	Sistema eléctrico del patio de contenedores refrigerado, fase II hasta 620 tomas	\$ 250.000,00	2 011	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Accesos internos del recinto portuarios	\$ 1.500.000,00	2 011	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Sistema de defensa para muelles N° 1, 2, 3 y 4.	\$ 900.000,00	2 011 2018	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Adecuación de bodegas 1 y 2 para paletizado.	\$ 350.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Construcción de patio para contenedores (área reserva #1)	\$ 1.500.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.



PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Construcción y mejoramiento de infraestructura física.	Construcción de subestación eléctrica de 60 KVA y sistema de generación de emergencias.	\$ 2.000.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Cierre de espejos de agua de atracaderos N° 3 y 4	\$ 7.609.420,00	2 011 – 2 012	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Pavimentación de patios para contenedores frente al atracadero N°6	\$ 1 500000,00	2 022	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Sistema eléctrico del patio de contenedores refrigerado, fase III hasta 980 tomas y reemplazo de transformadores.	\$ 1 600.000,00	2 012	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
	Ampliación de la plataforma del muelle del espigón	\$ 6.000.000,00	2 018	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES – DEPARTAMENTO DE INGENIERIA



PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
	Estudios para interconexión de vías de accesos norte y sur al puerto.	\$ 500.000,00	2 022	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
	Construcción de vías de interconexión de acceso norte y sur al Puerto.	\$ 8.000.000,00	2 022 -2 025	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
	Mantenimiento de infraestructura portuaria.	\$ 13.085.000,00	2010 2 013- 2 025	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN.
Construcción y mejoramiento de infraestructura física.	Construcción patios para mantenimiento de contenedores	\$ 1 200.000,00	2010	APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE OPERACIONES UNIDAD DE MODERNIZACIÓN
	Construcción del muelle No.- 6 y plataforma de contenedores de 160,00 x 97,50 mts.	\$ 28 000.000,00	2013 -2014	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA
	Construcción obra civil, cimentación para tres basculas	\$ 70.000,00	2010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA
	Construcción del muelle no.- 5 y plataforma de contenedores de 240,00 x 97,50 mts.	\$ 38 178.410,79	2010 -2011	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA

PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Gestión para el mejoramiento de la infraestructura vial de acceso al Puerto.	Estudio de identificación de oportunidades en organismos gubernamentales.	\$ 5.000,00	2 013	APPB: DIRECTORIO MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS GOBIERNO PROVINCIAL AUTÓNOMO DE EL ORO MUNICIPIO DE MACHALA
Equipamiento para el manejo de carga.	Adquisición del equipamiento para manejo de carga en containers II etapa.	\$ 15.000.000,00	2 013 - 2015	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.
	Equipos para operación del puerto	\$ 19.722.000,00	2010 - 2012	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA
	Adquisición de basculas	\$ 220.000,00	2011	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.
	Mantenimiento y reparación de equipo para manejo de carga.	\$ 1.300.000,00	2 013 - 2 025	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.



PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Tecnología informática para los servicios portuarios.	Adquisición de tecnología informática y telemática para servicios portuarios.	\$ 1.300.000,00	2 013 - 2 025	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO - UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.
Optimización de infraestructura y servicios portuarios.	Propuesta de optimización de la capacidad total de la infraestructura y prestación de servicios eficientes.	\$ 5.000,00	2 013	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO - UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.
Control de impacto ambiental.	Creación de la unidad de vigilancia ambiental.	\$ 10.000,00	2 013	APPB: DIRECTORIO SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y AEROPUERTOS
	Estudios de monitoreo de impacto ambiental	\$ 15.000,00	2 014	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN.
Profundidad del Canal de acceso	Dragado de las áreas anexas al atracadero No.- 5	\$ 1.700.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES.
	Dragado del canal de acceso a 10,50 MLWS.	\$ 5.000.000,00	2 010	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES.
	Dragado de las áreas anexas muelles marginal Nº 6	\$ 2.000.000,00	2 013	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES.



PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Monitoreo de planes y programas.	Evaluación de los planes de infraestructura, logística y ambiental de APPB.	\$ 15.000,00	2 015 – 2 017	APPB: DIRECTORIO
Monitoreo de planes y programas.	Estudios y diseños de proyectos	\$ 1.130.000,00	2010 2013 – 2015	APPB: DIRECTORIO UNIDAD DE MODERNIZACIÓN
Monitoreo de planes y programas.	Fiscalización e inspecciones técnicas	\$ 821.472,00	2010 2013 – 2015	APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA
Prestación de servicios portuarios competitivos.	Propuesta de capacitación en calidad, seguridad industrial, salud ocupacional y cuidado ambiental para directivos, personal administrativo y operativo de APPB.	\$ 5.000,00	2 013	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN.
Financiamiento de proyectos y programas de APPB.	Plan de inversión para la ejecución de proyectos y programas de APPB.	-	2 010 – 2 025	APPB: DIRECTORIO
Competitividad comercial	Estudio integral de tarifas de APPB.	\$ 18.000,00	2 010	APPB: UNIDAD DE MODERNIZACIÓN
	Implementación y Certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000	\$ 37.000,00	2010 - 2011	APPB: UNIDAD DE MODERNIZACIÓN. UNIDAD DE OPERACIONES
	Proceso de recertificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000	\$ 37.000,00	2015 2020 2025	APPB: UNIDAD DE MODERNIZACIÓN. UNIDAD DE OPERACIONES UNIDAD DE INGENIERÍA DE

PROGRAMA	PROYECTOS	COSTO	DURACIÓN	ACTORES INVOLUCRADOS
Reestructuración organizacional.	Actualización del manual orgánico funcional y de procedimientos de APPB	\$ 10.000,00	2 010	APPB: DEPARTAMENTO LEGAL - RECURSOS HUMANOS
	Elaboración del manual de valoración de puestos en función de la nueva estructura organizacional.	\$ 10.000,00	2 010	APPB: DEPARTAMENTO LEGAL - RECURSOS HUMANOS
Investigación de mercado	Estudio del tamaño del mercado (A tráfico marítimo internacional).	\$ 105.000,00	2 010 2 014 2018	APPB: UNIDAD DE MODERNIZACIÓN







INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y AMBIENTAL

N°	PROYECTO	AÑO																
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
1	DRAGADO DE LAS AREAS ANEXAS AL ATRACADERO No.- 5	\$ 1.700.000,00																
2	CONSTRUCCION DEL MUELLE No.- 5 y PLATAFORMA DE CONTENEDORES DE 240,00 X 97,50 mts.	\$ 16.334.560,20	\$ 21.843.850,59															
3	CONSTRUCCION OBRA CIVIL, CIMENTACION PARA TRES BASCULAS	\$ 70.000,00																
4	CONSTRUCCION PATIOS PARA MANTENIMIENTO DE CONTENEDORES	\$ 1.200.000,00																
5	SISTEMA ELECTRICO DEL PATIO DE CONTENEDORES REFRIGERADO, FASE II HASTA 620 TOMAS		\$ 250.000,00															
6	EQUIPOS PARA OPERACIÓN DEL PUERTO	\$ 9.122.000,00	\$ 7.422.000,00	\$ 3.178.000,00														







N°	PROYECTO	AÑO																
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
18	PAVIMENTACION DE PATIOS PARA CONTENEDORES FRENTE AL ATRACADERO No.- 6													\$ 1.500.000,00				
19	SISTEMA ELECTRICO DEL PATIO DE CONTENEDORES REFRIGERADO, FASE III HASTA 980 TOMAS Y REEMPLAZO TRANSFORMADORES			\$ 1.600.000,00														
20	AMPLIACION DE LA PLATAFORMA DEL MUELLE DE ESPIGON													\$ 6.000.000,00				
21	ADQUISICION DEL EQUIPAMIENTO PARA MANEJO DE CARGA EN CONTAINERS II ETAPA				\$ 5.000.000,00	\$ 5.000.000,00	\$ 5.000.000,00	\$ 5.000.000,00										
22	ESTUDIOS PARA INTERCONEXION DE VIAS DE ACCESOS NORTE Y SUR AL PUERTO													\$ 500.000,00				







MERCADEO Y GESTIÓN

No.-	PROYECTO	AÑO																
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
1	Implementación y Certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000	\$ 31.600	\$ 5.400															
2	Proceso de recertificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000						\$ 12.500											\$ 12.500
3	Estudio integral de Tarifas de APPB	\$ 18.000																
4	Elaboración del manual de valoración de puestos en función de la nueva estructura organizacional.	\$ 10.000																
5	Estudio de Mercado (A Tráfico Marítimo Internacional)	\$ 35.000				\$ 35.000												\$ 35.000
	<b>SUBTOTAL MERCADEO Y GESTION</b>	<b>\$ 94.600</b>	<b>\$ 5.400</b>			<b>\$ 35.000</b>	<b>\$ 12.500</b>			<b>\$ 35.000</b>	<b>\$ 12.500</b>	<b>\$ 12.500</b>					<b>\$ 12.500</b>	

### 3.1.3.2.6. INDICADORES DE RIESGO PARA LA EJECUCIÓN DEL PLAN

ÁMBITOS	METAS	INDICADORES DE RIESGO
<b>DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO</b>	En el año 2010 se habrá establecido la demanda potencial y efectiva de turistas para Puerto Bolívar.	Que no se asigne presupuesto para la contratación de consultoría para el estudio.
	Hasta fines del año 2015 Puerto Bolívar tendrá demanda turística nacional e internacional, con la conectividad de la utopista bordeando el mar entre aeropuerto y Puerto Bolívar	Que los gobiernos locales e instituciones del Estado no consideren prioritaria la construcción de la vía.
	A partir del 2010 se realizará foros trimestrales con los sectores socio productivos del hinterland geográfico.	Que SENPLADES no considere la propuesta de regionalización por parte del Gobierno Provincial Autónomo de El Oro de articular las seis provincias del Sur ecuatoriano (Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Loja, Azuay, Cañar y El Oro), y que incida en la participación de los sectores socioproductivos.
	En el año 2010 se habrán suscrito convenios con Cámaras de Agricultura e Industrias de as 6 provincias de la zona de influencia de Puerto Bolívar.	La falta de concertación entre los dirigentes gremiales de los sectores productivos de la región sur y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, a causa de una falta de liderazgo en la gestión de la administración portuaria.
	A fines del año 2010 se habrá coordinado el establecimiento de nueva tramitología con la CAE para agilizar la nacionalización de mercadería.	Que existan disposiciones de nuevas políticas gubernamentales con mayores exigencias en el control del ingreso de mercancías.
<b>INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y AMBIENTAL</b>	Para el año 2012 se habrá implementado en un 60% la obras de dragados, construcciones de obras de infraestructura para incrementar la carga de exportación general y contenerizada.	Que no se gestionen recursos financieros desde el Estado para ejecutar los proyectos de mejoramiento de infraestructura.
	Hasta el año 2012 Puerto Bolívar poseerá logística en equipos para el manejo de containers.	Que exista un nuevo modelo de gestión en APPB y no priorice los requerimientos de equipamiento.
	En el 2012 APPB contará con modernos accesos internos.	Que la asignación presupuestaria para la construcción de vías internas sea limitada.
	Hasta el año 2025 se contará con vías de interconexión de acceso norte y sur al Puerto.	Que los gobiernos locales e instituciones del Estado no consideren prioritaria la construcción de las vías.



ÁMBITOS	METAS	INDICADORES DE RIESGO
SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD	En el año 2012 se contará con maquinaria y equipos para muelles y zonas de contenedores.	Que exista un nuevo modelo de gestión en APPB y no priorice los requerimientos de equipamiento.
	Durante la vigencia del plan estratégico 2010 – 2025 se realizará capacitación continua la personal de APPB, en atención a usuario y manejo de áreas contenerizados.	Que los programas de capacitación continua no se ejecuten por la falta de recursos económicos.
	A partir del 2012 se iniciará el proceso de evaluación de competencias en el desempeño de las actividades portuarias.	Que el personal de APPB no se identifique con la Misión institucional.
MERCADERO Y GESTIÓN	Hasta diciembre del 2010 se contará con un marco legal actualizado para la aplicación de nuevos procedimientos administrativos y toma de decisiones para el desarrollo portuario.	Que el nuevo marco legal de Puertos y Aeropuertos esté en proceso de aprobación hasta el 2010 y que estipule políticas que implique una reingeniería de los procesos administrativos.
	Entre el primer trimestre del 2010 APPB tendrá definida su nueva estructura organizacional y funcional en busca de la eficiencia, eficacia y efectividad en la prestación de servicios portuarios.	Que la empresa consultora que se contrate no cumpla con los términos de referencia estipulados en el contrato.
	A partir del primer trimestre del 2010 se habrá elaborado el manual de valoración de puestos para la reubicación del personal en función de la nueva estructura organizacional.	Que no se haya modernizado el manual orgánico funcional de APPB en base a las necesidades de organización y de redistribución del talento humano.
	En el año 2012 se habrá obtenido un estudio de mercado que contemple su tamaño en el tráfico marítimo nacional e internacional, así como tarifas de servicios portuarios.	Que el estudio de mercado no contemple datos reales a través de una investigación de campo en el hinterland geográfico y comercial

### ANÁLISIS DE PROBABILIDAD DE OCURRENCIA E IMPACTO DEL RIESGO

ÁMBITOS	METAS	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA		IMPACTO
			Clasificación	Valor	
DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO	En el año 2010 se habrá establecido la demanda potencial y efectiva de turistas para Puerto Bolívar.	Que no se asigne presupuesto para la contratación de consultoría para el estudio.	Probable	3	Medio
	Hasta fines del año 2015 Puerto Bolívar tendrá demanda turística nacional e internacional, con la conectividad de la autopista bordeando el mar entre aeropuerto y Puerto Bolívar	Que los gobiernos locales e instituciones del Estado no consideren prioritaria la construcción de la vía.	Probable	3	Medio
	A partir del 2010 se realizará foros trimestrales con los sectores socio productivos del hinterland geográfico.	Que SENPLADES no considere la propuesta de regionalización por parte del Gobierno Provincial Autónomo de El Oro de articular las seis provincias del Sur ecuatoriano (Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Loja, Azuay, Cañar y El Oro), y que incida en la participación de los sectores socioproductivos.	Probable	3	Alto
	En el año 2010 se habrán suscrito convenios con Cámaras de Agricultura e Industrias de las seis provincias de la zona de influencia de Puerto Bolívar.	La falta de concertación entre los dirigentes gremiales de los sectores productivos de la región sur y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, a causa de una falta de liderazgo en la gestión de la administración portuaria.	Probable	3	Alto
	A fines del año 2010 se habrá coordinado el establecimiento de nueva tramitología con la CAE para agilizar la nacionalización de mercadería.	Que existan disposiciones de nuevas políticas gubernamentales con mayores exigencias en el control del ingreso de mercancías.	Moderado	2	Medio



ÁMBITOS	METAS	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA		IMPACTO
			Clasificación	Valor	
AMBIENTAL INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y	Para el año 2012 se habrá implementado en un 60% las construcciones de obras de infraestructura y de dragados para incrementar la carga de exportación general y contenerizada.	Que no se gestionen recursos financieros desde el Estado para ejecutar los proyectos de mejoramiento de infraestructura.	Moderado	2	Alto
	Hasta el año 2012 Puerto Bolívar poseerá logística en equipos para el manejo de containers.	Que exista un nuevo modelo de gestión en APPB y no priorice los requerimientos de equipamiento.	Poco Probable	1	Alto
	En el 2012 APPB contará con modernos accesos internos.	Que la asignación presupuestaria para la construcción de vías internas sea limitada.	Probable	3	Bajo
	Hasta el año 2025 se contará con vías de interconexión de acceso norte y sur al Puerto.	Que los gobiernos locales e instituciones del Estado no consideren prioritaria la construcción de las vías.	Probable	3	Alto
SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD	En el año 2012 se contará con maquinaria y equipos para muelles y zonas de contenedores.	Que exista un nuevo modelo de gestión en APPB y no priorice los requerimientos de equipamiento.	Poco Probable	1	Alto
	Durante la vigencia del plan estratégico 2010 – 2025 se realizará capacitación continua al personal de APPB, en atención a usuario y manejo de áreas contenerizadas.	Que los programas de capacitación continua no se ejecuten por la falta de recursos económicos.	Moderado	2	Alto
	A partir del 2012 se iniciará el proceso de evaluación de competencias en el desempeño de las actividades portuarias.	Que el personal de APPB no se identifique con la Misión institucional.	Probable	3	Alto



ÁMBITOS	METAS	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA		IMPACTO
			Clasificación	Valor	
MERCADERO Y GESTIÓN	Hasta diciembre del 2010 se contará con un marco legal actualizado para la aplicación de nuevos procedimientos administrativos y toma de decisiones para el desarrollo portuario.	Que el nuevo marco legal de Puertos y Aeropuertos esté en proceso de aprobación hasta el 2010 y que estipule políticas que implique una reingeniería de los procesos administrativos.	Probable	3	Alto
	Entre el primer trimestre del 2010 APPB tendrá definida su nueva estructura organizacional y funcional en busca de la eficiencia, eficacia y efectividad en la prestación de servicios portuarios.	Que la empresa consultora que se contrate no cumpla con los términos de referencia estipulados en el contrato.	Poco Probable	2	Medio
	A partir del primer trimestre del 2010 se habrá elaborado el manual de valoración de puestos para la reubicación del personal en función de la nueva estructura organizacional.	Que no se haya modernizado el manual orgánico funcional de APPB en base a las necesidades de organización y de redistribución del talento humano.	Poco Probable	2	Alto
	En el año 2012 se habrá obtenido un estudio de mercado que contemple su tamaño en el tráfico marítimo nacional e internacional, así como tarifas de servicios portuarios.	Que el estudio de mercado no contemple datos reales a través de una investigación de campo en el hinterland geográfico y comercial	Probable	3	Alto

## PROPUESTA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

ÁMBITOS	METAS	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO	<p>En el año 2010 se habrá establecido la demanda potencial y efectiva de turistas para Puerto Bolívar.</p> <p>Hasta fines del año 2015 Puerto Bolívar tendrá demanda turística nacional e internacional, con la conectividad de la autopista bordeando el mar entre aeropuerto y Puerto Bolívar</p> <p>A partir del 2010 se realizará foros trimestrales con los sectores socio productivos del hinterland geográfico.</p>	<p>Que no se asigne presupuesto para la contratación de consultoría para el estudio.</p> <p>Que los gobiernos locales e instituciones del Estado no consideren prioritaria la construcción de la vía.</p>	<p>Incluir en el Plan Anual de Inversiones del año 2010 para presentar a SENPLADES.</p> <p>Gestionar en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la construcción de la vía.</p>
	<p>En el año 2010 se habrán suscrito convenios con Cámaras de Agricultura e Industrias de las seis provincias de la zona de influencia de Puerto Bolívar.</p>	<p>Que SENPLADES no considere la propuesta de regionalización por parte del Gobierno Provincial Autónomo de El Oro de articular las seis provincias del Sur ecuatoriano (Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Loja, Azuay, Cañar y El Oro), y que incida en la participación de los sectores socio productivos.</p>	<p>Concienciar a los sectores productivos del hinterland geográfico y comercial de la importancia que reviste la integración regional para el desarrollo de los territorios.</p>
	<p>A fines del año 2010 se habrá coordinado el establecimiento de nueva tramitología con la CAE para agilizar la nacionalización de mercadería.</p>	<p>La falta de concertación entre los dirigentes gremiales de los sectores productivos de la región sur y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, a causa de una falta de liderazgo en la gestión de la administración portuaria.</p> <p>Que existan disposiciones de nuevas políticas gubernamentales con mayores exigencias en el control del ingreso de mercaderías.</p>	<p>Que la provincia de El Oro, a través del Gobierno Provincial Autónomo, lidere el proceso de integración regional.</p> <p>Establecer una propuesta de automatización de los procedimientos administrativos para la eficiencia en la nacionalización de mercaderías.</p>



ÁMBITOS	METAS	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y AMBIENTAL	<p>Para el año 2012 se habrá implementado en un 60% las construcciones de obras de infraestructura y de dragados para incrementar la carga de exportación general y contenerizada.</p> <p>Hasta el año 2012 Puerto Bolívar poseerá logística en equipos para el manejo de containers.</p> <p>En el 2012 APPB contará con modernos accesos internos.</p> <p>Hasta el año 2025 se contará con vías de interconexión de acceso norte y sur al Puerto.</p>	<p>Que no se gestionen recursos financieros desde el Estado para ejecutar los proyectos de mejoramiento de infraestructura.</p> <p>Que exista un nuevo modelo de gestión en APPB y no priorice los requerimientos de equipamiento.</p> <p>Que la asignación presupuestaria para la construcción de vías internas sea limitada.</p> <p>Que los gobiernos locales e instituciones del Estado no consideren prioritaria la construcción de las vías.</p>	<p>Presentación oportuna de los proyectos a la Secretaría Nacional de Planificación del Desarrollo y gestionar su respectiva aprobación.</p> <p>Proponer un nuevo modelo de gestión por parte de la administración vigente para que se consigan los recursos necesarios para su equipamiento.</p> <p>Incluir en el Plan Anual de Inversiones del año 2010 para presentar a SENPLADES.</p> <p>Gestionar en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas resaltando la importancia de la construcción de las vías.</p>
SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD	<p>En el año 2012 se contará con maquinaria y equipos para muelles y zonas de contenedores.</p> <p>Durante la vigencia del plan estratégico 2010 – 2025 se realizará capacitación continua al personal de APPB, en atención a usuario y manejo de áreas contenerizadas.</p> <p>A partir del 2012 se iniciará el proceso de evaluación de competencias en el desempeño de las actividades portuarias.</p>	<p>Que exista un nuevo modelo de gestión en APPB y no priorice los requerimientos de equipamiento.</p> <p>Que los programas de capacitación continua no se ejecuten por la falta de recursos económicos.</p> <p>Que el personal de APPB no se identifique con la Misión institucional.</p>	<p>Presentación oportuna de los proyectos a la Secretaría Nacional de Planificación del Desarrollo y gestionar su respectiva aprobación.</p> <p>Incluir los programas de capacitación del Plan Anual de Inversiones durante la vigencia del Plan Estratégico para que se dé en forma continua.</p> <p>Aplicar indicadores de evaluación que permitan conseguir que los colaboradores de APPB estén comprometidos con el quehacer institucional.</p>



ÁMBITOS	METAS	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
<b>MERCADEO Y GESTIÓN</b>	Hasta diciembre del 2010 se contará con un marco legal actualizado para la aplicación de nuevos procedimientos administrativos y toma de decisiones para el desarrollo portuario.	Que el nuevo marco legal de Puertos y Aeropuertos esté en proceso de aprobación hasta el 2010 y que estipule políticas que implique una reingeniería de los procesos administrativos.	Implementar políticas de agilización de los procesos administrativos en búsqueda de la eficiencia, eficacia y efectividad.
	Entre el primer trimestre del 2010 APPB tendrá definida su nueva estructura organizacional y funcional en busca de la eficiencia, eficacia y efectividad en la prestación de servicios portuarios.	Que la empresa consultora que se contrate no cumpla con los términos de referencia estipulados en el contrato.	Contratación de consultores expertos en gestión por procesos pertenecientes a firmas garantizadas para el cumplimiento de sus objetivos.
	A partir del primer trimestre del 2010 se habrá elaborado el manual de valoración de puestos para la reubicación del personal en función de la nueva estructura organizacional.	Que no se haya modernizado el manual orgánico funcional de APPB en base a las necesidades de organización y de redistribución del talento humano.	Que el estudio se realice en coordinación con los directivos y colaboradores de APPB, para que tenga la característica de un proceso participativo, y para el efecto que se contrate consultores expertos en gestión por procesos pertenecientes a firmas garantizadas.
	En el año 2012 se habrá obtenido un estudio de mercado que contemple su tamaño en el tráfico marítimo nacional e internacional, así como tarifas de servicios portuarios.	Que el estudio de mercado no contemple datos reales a través de una investigación de campo en el hinterland geográfico y comercial	Contratación de consultores expertos en investigación de mercado, pertenecientes a firmas garantizadas, y que por parte de la administración del contrato se realice monitoreo y evaluación en cada una de las fases del estudio para que se cumplan los objetivos.

**3.1.3.2.7. PROPUESTA PARA SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO Y MAESTRO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR 2009-2025**

**PROYECTOS SEGÚN ÁMBITO ECONÓMICO PRODUCTIVO**

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Adecuación de las bodegas para el almacenamiento de la materia prima importada.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 100.000,00	\$ 100.000,00			APPB: DIRECTORIO - INGENIERIA TÉCNICA, SENPLADES
Propuesta de gestión ágil y oportuna para nacionalización de mercadería en coordinación con la Corporación Aduanera Ecuatoriana.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 3.000,00		\$ 3.000,00		CAE, APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO
Suscripción de convenios con Cámaras de Agricultura e Industrias regionales.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 5.000,00		\$ 5.000,00		APPB: DIRECTORIO - CÁMARAS DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS DEL HINTERLAND COMERCIAL.
Estudio de identificación de canales de comunicación con los sectores productivos del hinterland geográfico.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 10.000,00		\$ 10.000,00		APPB: DIRECTORIO - ATENCIÓN AL USUARIO.
Programación de foros con sectores productivos.	04/01/2010	31/12/2025	\$ 10.000,00		\$ 10.000,00		APPB, SECTORES PRODUCTIVOS



COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Elaboración de un programa de difusión hacia la comunidad de las actividades portuarias.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 5.000,00		\$ 5.000,00		APPB: DIRECTORIO - UNIDAD DE ATENCIÓN AL USUARIO MEDIOS DE COMUNICACIÓN
Estudio de la demanda potencial y efectiva de turistas.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 5.000,00		\$ 5.000,00		APPB: DIRECTORIO - UNIDAD DE MODERNIZACIÓN, CÁMARAS DE TURISMO DE LA REGIÓN
Estudios y asesorías técnicas	04/01/2010	31/12/2025	\$ 165.000,00		\$ 165.000,00		APPB: DIRECTORIO DE UNIDAD DE MODERNIZACIÓN DEPARTAMENTO TÉCNICO
Estudio de prefactibilidad para la adecuación de la infraestructura de recepción de turistas.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 30.000,00	\$ 30.000,00			APPB: DIRECTORIO - UNIDAD DE MODERNIZACIÓN - INGENIERIA TÉCNICA, CÁMARAS DE TURISMO DE LA REGIÓN.



COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Estudio de prefactibilidad para la construcción de un muelle multipropósito que permita recibir a turistas internacionales.	02/01/2012	31/12/2012	\$ 20.000,00	\$ 20.000,00			APPB: DIRECTORIO - INGENIERIA TÉCNICA, CÁMARAS DE TURISMO DE LA REGIÓN.
Instalación de mangas para la recepción de pasajeros de cruceros.	02/01/2013	31/12/2013	\$ 40.000,00	\$ 20.000,00	\$ 10.000,00	\$ 10.000,00	APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTOS TÉCNICO Y DEPARTAMENTO DE OPERACIONES
Capacitación de personal para atención a turistas.	02/01/2012	21/12/2012	\$ 10.000,00		\$ 10.000,00		APPB: DIRECTORIO - UNIDAD DE RECURSOS HUMANOS
Diseño de mecanismos de concienciación de los valores institucionales.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 2.000,00		\$ 2.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO - UNIDAD DE RECURSOS HUMANOS
Elaboración de un cronograma de sesiones del Directorio para tratar temas atinentes a los representantes de los sectores productivos.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 0,00				APPB: DIRECTORIO

**PROYECTOS SEGÚN ÁMBITO SERVICIOS PORTUARIOS**

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Propuesta de adquisición de maquinarias y equipos para muelles y zonas de contenedores.	04/01/2010	31/12/2011	\$ 3.000,00		\$ 3.000,00		OPERADORES DE BUQUES OPERADORES DE CARGA AGENCIAS NAVIERAS
Capacitación continua para el recurso humano de APPB.	04/01/2010	31/12/2025	\$ 48.000,00		\$ 48.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS
Diseño e implementación de un plan de medidas de mitigación de protección de instalaciones portuarias en base al código PBIP (Protección a los buques de instalaciones portuarias)	04/01/2010	31/12/2010	\$ 10.000,00		\$ 10.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN
Diseño e implementación de un plan de marketing para posicionar el puerto en la región y el país.	04/01/2010	31/12/2025	\$ 500.000,00		\$ 500.000,00		APPB: DIRECTORIO - UNIDAD ATENCIÓN AL USUARIO - UNIDAD DE MODERNIZACIÓN.
Estudios y asesorías para servicios portuarios y conexos.	04/01/2010	31/12/2011	\$ 90.000,00		\$ 90.000,00		APPB: DIRECTORIO - UNIDAD ATENCIÓN AL USUARIO - UNIDAD DE MODERNIZACIÓN.

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Propuesta de actualización del marco legal para los procedimientos administrativos y toma de decisiones, que viabilicen el desarrollo de APPB.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 3.000,00		\$ 1.700.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO JURÍDICO



**PROYECTOS SEGÚN ÁMBITO INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y AMBIENTAL**

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Dragado de las áreas anexas al muelle No.-5	04/01/2010	31/12/2010	\$ 1.700.000,00		\$ 1.700.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES.
Pavimentación de patios para contenedores frente al atracadero N°6	03/01/2010	30/12/2022	\$ 1.500.000,00	\$ 1.500.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - DE INGENIERIA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Sistema eléctrico del patio de contenedores refrigerado, fase II hasta 620 tomas	03/01/2011	30/12/2011	\$ 250.000,00		\$ 250.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - DE INGENIERIA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Accesos internos del recinto portuarios	03/01/2011	31/12/2011	\$ 1.500.000,00	\$ 1.500.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERIA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Sistema de defensa para muelles N° 1,2,3 Y 4	04/01/2010	31/12/2018	\$ 900.000,00	\$ 900.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERIA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Adecuación de bodegas 1 y 2 para paletizado	04/01/2010	31/12/2010	\$ 350.000,00	\$ 350.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERIA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Construcción de patio para contenedores	04/01/2010	31/12/2010	\$ 1.200.000,00	\$ 1.200.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERIA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.



COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Construcción de subestación eléctrica de 60 KVA y sistema de generación de emergencia.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 2.000.000,00	\$ 2.000.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Cierre de espejos de agua de atracaderos N° 3 y 4	04/01/2010	31/12/2011	\$ 7.609.420,00	\$ 7.609.420,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES - INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Dragado del canal de acceso a 10,50 MLWS	04/01/2010	31/12/2010	\$ 5.000.000,00	\$ 5.000.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES.
Dragado de las áreas anexas muelle marginal N°6	02/01/2013	30/12/2013	\$ 2.000.000,00	\$ 2.000.000,00			APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE INGENIERIA - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES.



COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Pavimentación de patios para contenedores frente al atracadero N°6	03/01/2022	31/12/2022	\$ 1.500.000,00	\$ 1.500.000,00			APPB: DIRECTORIO DE OPERACIONES DE INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Adquisición de tecnología informática y telemática para servicios portuarios.	04/01/2010	30/12/2025	\$ 1.300.000,00		\$ 1.300.000,00		APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.
Sistema eléctrico del patio de contenedores refrigerado, fase III hasta 980 tomas y reemplazo transformadores	02/01/2012	31/12/2012	\$ 1.600.000,00		\$ 1600.000,00		APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE INGENIERÍA DE PROCESOS, SENPLADES, GOBIERNO PROVINCIAL.
Ampliación de la plataforma del muelle del espigón	02/01/2018	28/12/2018	\$ 6.000.000,00	\$ 6.000.000,00			APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE INGENIERIA
Adquisición del equipamiento para manejo de carga en containers II etapa.	02/01/2013	31/12/2015	\$ 15.000.000,00	\$ 15.000.000,00			APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE OPERACIONES UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Equipos para operación del puerto	04/01/2010	30/12/2012	\$ 19.722.000,00	\$ 19.722.000,00			APPB: DIRECTORIO DE OPERACIONES DE DEPARTAMENTO DE INGENIERIA
Adquisición de basculas	03/01/2011	30/12/2011	\$ 220.000,00		\$ 220.000,00		APPB: DIRECTORIO DE OPERACIONES DE UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.
Estudios para interconexión de vías de accesos norte y sur al puerto.	03/01/2022	30/12/2022	\$ 500.000,00		\$ 500.000,00		APPB: DIRECTORIO DE INGENIERIA MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
Mantenimiento y reparación de equipo para manejo de carga.	02/01/2013	31/12/2025	\$ 1.300.000,00		\$ 1.300.000,00		APPB: DIRECTORIO DE OPERACIONES DE UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS.
Construcción de vías de interconexión de acceso norte y sur al puerto.	03/01/2022	31/12/2025	\$ 8.000.000,00	\$ 8.000.000,00			MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS



COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Mantenimiento de infraestructura portuaria.	04/01/2010	31/12/2025	\$ 13.085.000,00		\$ 13.085.000,00		APPB: DIRECTORIO DE INGENIERIA DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN.
Construcción patios para mantenimiento de contenedores	04/01/2010	31/12/2010	\$ 1 200.000,00		\$ 1 200.000,00		APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE OPERACIONES UNIDAD DE MODERNIZACIÓN
Construcción del muelle No.- 6 y plataforma de contenedores de 160,00 x 97,50 mts.	02/01/2013	30/12/2014	\$ 28 000.000,00	\$ 28 000.000,00			APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DEPARTAMENTO DE INGENIERIA
Construcción obra civil, cimentación para tres basculas	04/01/2010	31/12/2010	\$ 70.000,00		\$ 70.000,00		APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DEPARTAMENTO DE INGENIERIA
Estudio de identificación de oportunidades en organismos gubernamentales.	03/01/2022	30/12/2022	\$ 500.000,00		\$ 500.000,00		APPB: DIRECTORIO DE MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS GOBIERNO PROVINCIAL AUTÓNOMO DE EL ORO MUNICIPIO DE MACHALA



COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Propuesta de optimización de la capacidad total de la infraestructura y prestación de servicios eficientes.	02/01/2013	30/12/2013	\$ 5.000,00		\$ 5.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO - UNIDAD DE INGENIERIA DE PROCESOS
Creación de la unidad de vigilancia ambiental.	02/01/2013	30/12/2013	\$ 10.000,00		\$ 10.000,00		APPB: DIRECTORIO SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y AEROPUERTOS
Estudios de monitoreo de impacto ambiental	02/01/2014	30/12/2014	\$ 15.000,00		\$ 15.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN.
Evaluación de los planes de infraestructura, logística y ambiental de APPB.	02/01/2015	29/12/2017	\$ 15.000,00		\$ 15.000,00		APPB: DIRECTORIO
Estudios y diseños de proyectos	04/01/2010	29/12/2015	\$ 1.130.000,00		\$ 1.130.000,00		APPB: DIRECTORIO UNIDAD DE MODERNIZACIÓN
Fiscalización e inspecciones técnicas	02/01/2013	31/12/2015	\$ 821.472,00		\$ 821.472,00		APPB: DIRECTORIO DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA
Propuesta de capacitación en calidad, seguridad industrial, salud ocupacional y cuidado ambiental para directivos, personal administrativo y operativo de APPB.	02/01/2013	30/12/2013	\$ 5.000,00		\$ 5.000,00		APPB: DIRECTORIO - DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN.

**PROYECTOS SEGÚN ÁMBITO MERCADEO Y GESTIÓN**

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Plan de inversión para la ejecución de proyectos y programas de APPB.	04/01/2010	31/12/2025	\$ 0,00				APPB- DIRECTORIO
Estudio integral de tarifas de APPB.	03/01/2010	31/12/2010	\$ 18.000,00		\$ 18.000,00		APPB- UNIDAD DE MODERNIZACIÓN
Implementación y Certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000	04/01/2010	31/12/2011	\$ 37.000,00		\$ 37.000,00		APPB: UNIDAD DE MODERNIZACIÓN. UNIDAD DE OPERACIONES UNIDAD DE INGENIERÍA DE PROCESOS
Proceso de recertificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001-2000	04/01/2015	31/12/2025	\$ 37.000,00		\$ 37.000,00		APPB: UNIDAD DE MODERNIZACIÓN. UNIDAD DE OPERACIONES UNIDAD DE INGENIERÍA DE PROCESOS
Actualización del manual orgánico funcional y de procedimientos de APPB	04/01/2010	31/12/2010	\$ 10.000,00		\$ 10.000,00		APPB- DEPARTAMENTO LEGAL - RECURSOS HUMANOS

COMPONENTE/ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	COSTO TOTAL	FUENTES DE FINANCIAMIENTO			RESPONSABLES
				GOB. CENTRAL	APPB	OTROS	
Elaboración del manual de valoración de puestos en función de la nueva estructura organizacional.	04/01/2010	31/12/2010	\$ 10.000,00		\$ 10.000,00		APPB- DEPARTAMENTO LEGAL - RECURSOS HUMANOS
Estudio del tamaño del mercado (A tráfico marítimo internacional)	04/01/2010	31/12/2018	\$ 105.000,00		\$ 105.000,00		APPB- UNIDAD DE MODERNIZACIÓN



### Resumen de Inversiones

ÁMBITOS	2010 - 2011	2012 - 2015	2016 - 2025	TOTAL
INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA Y AMBIENTAL	\$ 70.932.778,79	\$ 59.748.524,00	\$ 28.310.000,00	\$ 158.991.302,79
DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO	81.250,00	32.500,00	66.250,00	180.000,00
SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD	\$ 176.000	\$ 132.000	\$ 330.000	\$ 638.000
MERCADO Y GESTIÓN	\$ 100.000	\$ 47.500	\$ 60.000	\$ 207.500
<b>TOTALES</b>	<b>\$ 71.290.028,79</b>	<b>\$ 59.960.524,00</b>	<b>\$ 28.766.250,00</b>	<b>\$ 160.016.802,79</b>

### INVERSIÓN SEGÚN FUENTES DE FINANCIAMIENTO

ÁMBITOS	APPB	GOBIERNO
INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA Y AMBIENTAL	\$ 23.781.472,00	\$ 135.209.830,79
DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO	180.000,00	0,00
SERVICIOS PORTUARIOS Y SEGURIDAD	\$ 638.000	0,00
MERCADO Y GESTIÓN	\$ 207.500	0,00
<b>TOTALES</b>	<b>\$ 24.806.972,00</b>	<b>\$ 135.209.830,79</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>\$ 160.016.802,79</b>	