



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA DE ECONOMÍA CON MENCIÓN EN ECONOMÍA
INTERNACIONAL Y GESTIÓN DE COMERCIO EXTERIOR

**“MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO
DE AGUAS PROFUNDAS EN LA CIUDAD DE
MANTA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL
DESARROLLO LOCAL”**

AUTORA:
KAROL LILIBETH QUIMI ARTEAGA

TUTORA:
ECON. SAYONARA MOREJÓN CALIXTO

GUAYAQUIL, AGOSTO 2017



FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA: ECONOMÍA
UNIDAD DE TITULACIÓN



2



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	"MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL DESARROLLO LOCAL"		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	QUIMI ARTEAGA KAROL LILIBETH		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	MOREJÓN CALIXTO SAYONARA ELIZABETH		
INSTITUCIÓN:	UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL		
UNIDAD/FACULTAD:	FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:			
GRADO OBTENIDO:	ECONOMÍSTA CON MENCIÓN EN ECONOMÍA INTERNACIONAL Y GESTIÓN DE COMERCIO EXTERIOR		
FECHA DE PUBLICACIÓN:		No. DE PÁGINAS:	94
ÁREAS TEMÁTICAS:	DESARROLLO LOCAL Y REGIONAL		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	PUERTO DESARROLLO LOCAL TERMINAL PORTUARIO CONCESIÓN BUQUE		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>El presente estudio es un análisis del impacto económico que ocasionará la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta en el desarrollo local de la ciudad, considerando que en los últimos años este puerto ha perdido competitividad frente a los demás existentes en el país, debido al reducido tráfico marítimo y de contenedores en el puerto, además de no ser un mercado atractivo para inversiones nacionales y extranjeras. Con este proyecto de desarrollo del puerto de Manta se prevé que la ciudad sea un mercado atractivo para inversiones, que exista una dinamización comercial ganando competitividad a nivel regional y nacional. Esta investigación es de tipo descriptiva, puesto que se destacan las características principales de este proyecto enfocándose en el beneficio para los ciudadanos. Para la recolección de datos se realizó una encuesta con una muestra de 370 personas dedicadas a la actividad comercial tomando como base de que en Manta existen aproximadamente 10.200 establecimientos económicos. De esta manera se concluyó que el proyecto de modernización si tendrá un impacto positivo dentro de la ciudad, provocando más empleo y una dinamización de los sectores comerciales, industriales y turísticos.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0981890835	E-mail: karito_lili_2104@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Econ. Natalia Andrade Moreira		
	Teléfono: 2-293 083 Ext. 108		
	E-mail: natalia.andradem@ug.edu.ec		



FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA: ECONOMÍA
UNIDAD DE TITULACIÓN

Guayaquil, 06 de septiembre del 2017

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR REVISOR

Habiendo sido nombrado, tutor revisor del trabajo de titulación "**MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN LA CIUDAD DE MANTA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL DESARROLLO LOCAL**" certifico que el presente trabajo de titulación, elaborado por **KAROL LILIBETH QUIMI ARTEAGA**, con C.I. No. 1312841131, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de Economista con Mención en Economía Internacional y Gestión de Comercio Exterior, en la Facultad de Ciencias Económicas, ha sido **REVISADO Y APROBADO** en todas sus partes, encontrándose apta para su sustentación.

ECON. BELLA GARABIZA CASTRO

C.I. No. 0925171498

FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA: ECONOMÍA
UNIDAD DE TITULACIÓN

**LICENCIA GRATUITA INTRANSFERIBLE Y NO EXCLUSIVA PARA EL
USO NO COMERCIAL DE LA OBRA CON FINES NO ACADÉMICOS**

Yo, **QUIMI ARTEAGA KAROL LILIBETH** con C.I. No. **1312841131**, certifico que los contenidos desarrollados en este trabajo de titulación, cuyo título es **“MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL DESARROLLO LOCAL”** son de mi absoluta propiedad y responsabilidad Y SEGÚN EL Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN*, autorizo el uso de una licencia gratuita intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la presente obra con fines no académicos, en favor de la Universidad de Guayaquil, para que haga uso del mismo, como fuera pertinente.

KAROL LILIBETH QUIMI ARTEAGA

C.I. No. 1312841131

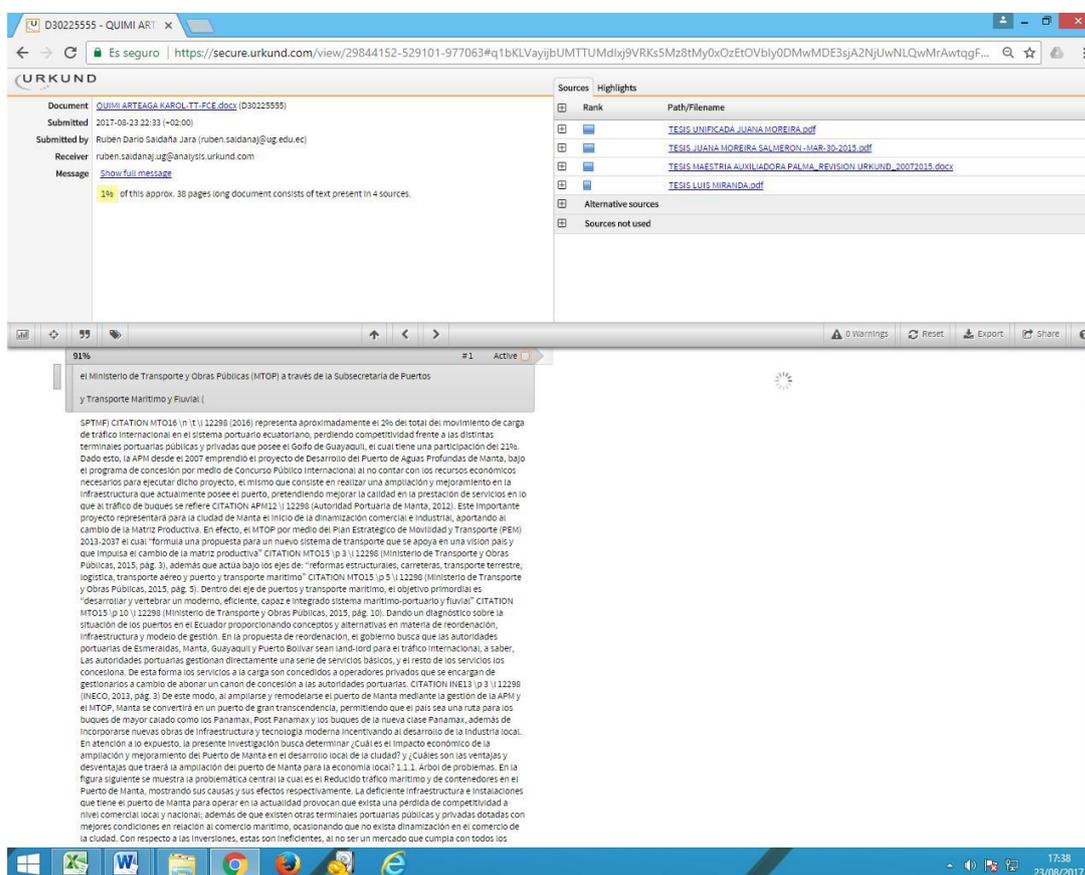
*CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN (Registro Oficial n. 899 - Dic./2016) Artículo 114.- De los titulares de derechos de obras creadas en las instituciones de educación superior y centros educativos.- En el caso de las obras creadas en centros educativos, universidades, escuelas politécnicas, institutos superiores técnicos, tecnológicos, pedagógicos, de artes y los conservatorios superiores, e institutos públicos de investigación como resultado de su actividad académica o de investigación tales como trabajos de titulación, proyectos de investigación o innovación, artículos académicos, u otros análogos, sin perjuicio de que pueda existir relación de dependencia, la titularidad de los derechos patrimoniales corresponderá a los autores. Sin embargo, el establecimiento tendrá una licencia gratuita, intransferible y no

FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA: ECONOMÍA
UNIDAD DE TITULACIÓN

CERTIFICADO PORCENTAJE DE SIMILITUD

Habiendo sido nombrado(a) tutor(a) del trabajo de titulación **MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN LA CIUDAD DE MANTA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL DESARROLLO LOCAL**, el mismo que certifico, ha sido elaborado por el (la) señor(ita) **Karol Quimi Arteaga, C.C.: 1312841131**, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de **Economista**.

Se informa que el trabajo de titulación, ha sido orientado durante todo el periodo de ejecución en el programa anti plagio URKUND quedando el 1% de coincidencia.



<https://secure.orkund.com/view/29844152-529101-977063#q1bKLvayijbUMTTUMdIxj9VRKs5Mz8tMy0xOzEtOVbly0DMwMDE3sjA2NjUwNLQwMrAwtqgFAA==>

Ec. Sayonara Morejón Calixto
C.I. 1205771668



**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA: ECONOMÍA
UNIDAD DE TITULACIÓN**

Guayaquil, 25 de Agosto del 2017

Sr.

**Econ. GUSTAVO SALAZAR
DIRECTOR DE LA CARRERA DE ECONOMÍA CON MENCIÓN
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
Ciudad.-**

De mis consideraciones:

Envío a Ud. el Informe correspondiente a la tutoría realizada al Trabajo de Titulación “**MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL DESARROLLO LOCAL** de la estudiante **QUIMI ARTEAGA KAROL LILIBETH**, indicando ha cumplido con todos los parámetros establecidos en la normativa vigente:

- El trabajo es el resultado de una investigación.
- El estudiante demuestra conocimiento profesional integral.
- El trabajo presenta una propuesta en el área de conocimiento.
- El nivel de argumentación es coherente con el campo de conocimiento.

Adicionalmente, se adjunta el certificado de porcentaje de similitud y la valoración del trabajo de titulación con la respectiva calificación.

Dando por concluida esta tutoría de trabajo de titulación, **CERTIFICO**, para los fines pertinentes, que la estudiante está apta para continuar con el proceso de revisión final.

Atentamente,

ECON. SAYONARA MOREJÓN CALIXTO
C.I. 1205771668

Dedicatoria

A Dios y a la Virgen María por darme la fortaleza y sabiduría necesaria para poder alcanzar esta meta.

A mis padres Víctor y Narcisa por ser el ejemplo de constancia y perseverancia, por brindarme su amor y apoyo emocional y económico para lograr mis sueños.

A mis hermanas y hermano por su apoyo incondicional en cada una de las etapas de mi carrera.

A mi pequeña hija Zury por ser mi fuente de motivación e inspiración para poder superarme cada día más.

A mi esposo Cristhian por su amor y aliento cuando las cosas se ponían difíciles.

A mi tutora por creer en mí y en mis capacidades, por ofrecerme su ayuda para la culminación de este trabajo.

Agradecimiento

A Dios y a la Virgen por estar en cada paso de mi vida.

A mis padres, hermanas y hermano, porque sin su amor y aliento en todo momento no hubiera sido posible este sueño.

A mi esposo e hija por su paciencia y amor, por no dejarme vencer ante las adversidades.

A los profesores de la facultad, por brindarme sus conocimientos para lograr ser una profesional.

A mis compañeros y compañeras por su apoyo durante la carrera.

A todos ellos les doy las gracias de corazón.

Índice general

Resumen	14
Abstract.....	15
Introducción.....	16
Capítulo I.....	18
Metodología de la Investigación.....	18
1.1. Planteamiento del Problema	18
1.1.1. Árbol de problemas..	19
1.1.2. Línea y sub línea de investigación.:	20
1.2. Justificación	20
1.3. Objetivos de la Investigación.....	20
1.3.1. Objetivo General.....	20
1.3.2. Objetivos Específicos.	20
1.4. Hipótesis o preguntas de investigación.....	21
1.5. Metodología de la Investigación.....	21
1.7. Tipo de investigación.....	21
1.8. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	22
1.8.1. Población y muestra..	22
1.9. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	23
Capítulo II.....	24
Marco teórico.....	24
2.1. Antecedentes Históricos	24
2.2. Antecedentes de la Investigación.....	25
2.3. Bases Teóricas	29
2.4. Definición de términos básicos.....	33
2.5. Identificación de las variables.....	37
2.5.1. Variable Independiente.....	37
2.5.2. Variable Dependiente.	37
Capítulo III	38
Análisis del desarrollo del Ecuador: Manabí-Manta	38
3.1. Panorama del desarrollo económico en Ecuador 2012-2016.....	38
3.1.1. Producto Interno Bruto (PIB).	39
3.1.2. PIB Per cápita..	41

3.1.3.	Población Económicamente Activa (PEA).....	42
3.1.4.	Índice de Desarrollo Humano (IDH).....	43
3.1.4.1.	Plan Nacional del Buen Vivir.....	44
3.2.	Panorama del desarrollo económico en la Provincia de Manabí 2012-2016.....	45
3.2.1.	Producción, población y recursos económicos de la provincia.....	45
3.2.2.	Educación, salud y pobreza en la provincia.	51
3.3.	Desarrollo Local del Cantón Manta 2012-2016	54
3.3.1.	Antecedentes históricos de Manta.	54
3.3.2.	Datos generales del cantón Manta.....	55
3.3.3.	Manta: una ciudad con desarrollo.....	56
3.3.3.1.	Valor Agregado Bruto- Manta 2012-2015.....	56
3.3.3.2.	Población, Educación, salud y pobreza de Manta.....	57
3.3.3.3.	Principales actores en el desarrollo de Manta.	58
3.3.3.4.	Limitantes para el desarrollo de Manta.	59
Capítulo IV	.....	60
Sectores económicos favorecidos con la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta	.....	60
4.1.	Actividad económica realizada en la ciudad.....	60
4.1.1.	Breve reseña de la actividad comercial en Manta.	60
4.1.2.	Actividad económica de Manta.	61
4.2.	El Puerto: eje central del desarrollo de Manta.....	62
4.3.	Proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Puerto de Manta.....	67
4.3.1.	Fases que comprenden el Plan de Modernización del Puerto de Manta.	67
Capítulo V	.....	70
Relación entre la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta y el desarrollo local de la ciudad: Análisis de Resultados	.....	70
5.1.	Importancia de la ampliación y mejoramiento del Puerto de Manta	70
5.2.	Influencia de la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta en el desarrollo local de la ciudad	71
5.2.1.	Resultados de las encuestas.....	71
5.2.2.	Análisis general de los resultados de la encuesta.....	78
Conclusiones.....	.....	79
Recomendaciones .....	.....	80
Bibliografía.....	.....	81
Anexos.....	.....	89

Índice de Tablas

Tabla 1. Principales Indicadores del Mercado Laboral-Ecuador 2012-2016	42
Tabla 2. Índice de Desarrollo Humano (IDH) Ecuador 2012-2016.....	44
Tabla 3. Valor Agregado Bruto (VAB) Manabí 2012-2016.....	45
Tabla 4. Número de empresas en Manabí 2012-2015	46
Tabla 5. Número de empresas en Manabí según principales actividades económicas	47
Tabla 6. Proyección de la población de la provincia de Manabí 2012-2016.....	47
Tabla 7. Personal Ocupado afiliado según el tamaño de la empresa	48
Tabla 8. Cultivos permanentes de mayor producción en Manabí	49
Tabla 9. Cultivos transitorios de mayor producción en Manabí	49
Tabla 10. Sector Pesquero del Ecuador.....	50
Tabla 11. Tasa de asistencia escolar Manabí- 2010	51
Tabla 12. Salud de la población-Manabí 2016.....	52
Tabla 13. Valor Agregado Bruto-Manta Miles de dólares 2012-2015.....	56
Tabla 14. Tasa de asistencia escolar Manta-2010	57
Tabla 15. Población Ocupada según rama de actividad.....	61
Tabla 16. Tipo de carga movilizada por el Puerto de Manta (toneladas) Importación 2012-2016	65
Tabla 17. Tipo de carga movilizada por el Puerto de Manta (toneladas)-Exportación 2012-2016	66
Tabla 18. Fases del Proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Puerto de Manta	68

Índice de Figuras

<i>Figura 1. Árbol de problemas.....</i>	<i>19</i>
<i>Figura 2. Clasificación de los puertos.....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 3. Clasificación de los buques mercantes.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura 4. Producto Interno Bruto Ecuador 2012-2016.....</i>	<i>40</i>
<i>Figura 5. PIB per cápita 2012-2016.....</i>	<i>41</i>
<i>Figura 6. Carga anual manipulada en el puerto (toneladas).....</i>	<i>64</i>
<i>Figura 7. Arribo de buques internacionales 2012-2016.....</i>	<i>65</i>
<i>Figura 8. Género de los encuestados.....</i>	<i>71</i>
<i>Figura 9. Edad de los encuestados según género.....</i>	<i>72</i>
<i>Figura 10. Actividades que desempeñan los encuestados según género.....</i>	<i>73</i>
<i>Figura 11. Actividades que desempeñan los encuestados según edad.....</i>	<i>73</i>
<i>Figura 12. ¿Cree Ud. Que al ampliarse y mejorarse el Puerto de Manta, se aumentará el tráfico marítimo y con ello la ciudad tendrá beneficios económicos y sociales?.....</i>	<i>74</i>
<i>Figura 13. ¿Cuál considera Ud. Que será el sector más beneficiado con el proyecto del Puerto de Manta?.....</i>	<i>75</i>
<i>Figura 14. ¿Considera Ud que la ciudad de Manta se convertirá en un mercado atractivo para inversiones nacionales y extranjeras gracias a este proyecto?.....</i>	<i>76</i>
<i>Figura 15. Con la ejecución de este proyecto, ¿Cree Ud que la oferta laboral se incrementará en la ciudad y sus alrededores?.....</i>	<i>76</i>
<i>Figura 16. ¿Considera Ud que al efectuarse esta obra de infraestructura la actividad comercial industrial de Manta se incrementará otorgando mayor renta a las familias y al país en general?.....</i>	<i>77</i>

Índice de Anexos

<i>Anexo 1. Construcción del Muelle de Manta.....</i>	89
<i>Anexo 2. División de la población del mercado laboral ecuatoriano</i>	90
<i>Anexo 3. Silla de piedra en forma de “U”</i>	91
<i>Anexo 4. Mapa satelital del cantón Manta</i>	91
<i>Anexo 5. Muelles Internacionales 1-2 y muelles marginales del Puerto de Manta</i>	92
<i>Anexo 6. Primera Fase 1a: Ampliación del muelle internacional 2.....</i>	92
<i>Anexo 7. Ampliación del muelle internacional 2 mediante un delantal</i>	93
<i>Anexo 8. Encuesta.....</i>	94
<i>Anexo 9. Género de los encuestados.....</i>	95
<i>Anexo 10. Edad de los encuestados según género.....</i>	95
<i>Anexo 11. Actividades que desempeñan los encuestados según género.....</i>	95
<i>Anexo 12. Actividades que desempeñan los encuestados según edad.....</i>	95
<i>Anexo 13. ¿Cree Ud. Que al ampliarse y mejorarse el Puerto de Manta, se aumentará el tráfico marítimo y con ello la ciudad tendrá beneficios económicos y sociales?</i>	96
<i>Anexo 14. ¿Cuál considera Ud. Que será el sector más beneficiado con el proyecto del Puerto de Manta?</i>	96
<i>Anexo 15. ¿Considera Ud que la ciudad de Manta se convertirá en un mercado atractivo para inversiones nacionales y extranjeras gracias a este proyecto?</i>	96
<i>Anexo 16. Con la ejecución de este proyecto, ¿Cree Ud que la oferta laboral se incrementará en la ciudad y sus alrededores?</i>	96
<i>Anexo 17. ¿Considera Ud que al efectuarse esta obra de infraestructura la actividad comercial industrial de Manta se incrementará otorgando mayor renta a las familias y al país en general?</i>	96

“MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL DESARROLLO LOCAL”

Autor: Karol Lilibeth Quimi Arteaga

Tutor: Econ. Sayonara Morejón Calixto

Resumen

El presente estudio es un análisis del impacto económico que ocasionará la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta en el desarrollo local de la ciudad, considerando que en los últimos años este puerto ha perdido competitividad frente a los demás existentes en el país, debido al reducido tráfico marítimo y de contenedores en el puerto, además de no ser un mercado atractivo para inversiones nacionales y extranjeras. Con este proyecto de desarrollo del puerto de Manta se prevé que la ciudad sea un mercado atractivo para inversiones, que exista una dinamización comercial ganando competitividad a nivel regional y nacional. Esta investigación es de tipo descriptiva, puesto que se destacan las características principales de este proyecto enfocándose en el beneficio para los ciudadanos. Para la recolección de los datos se realizó una encuesta con una muestra de 370 personas dedicadas a la actividad comercial tomando como base de que en Manta existen aproximadamente 10.200 establecimientos económicos. De esta manera se concluyó que el proyecto de modernización si tendrá un impacto positivo dentro de la ciudad, provocando más empleo y una dinamización de los sectores comerciales, industriales y turísticos.

Palabras Claves: Puerto, Concesión, Terminal Portuario, Desarrollo Local, Desarrollo Económico, Buque.

“IMPROVEMENT AND EXPANSION OF MANTA DEEP WATER PORT AND ITS ECONOMIC IMPACT ON LOCAL DEVELOPMENT”

Author: Karol Lilibeth Quimi Arteaga

Advisor: Econ. Sayonara Morejón Calixto

Abstract

The present study is an analysis of the economic impact that will cause the expansion and improvement of the Manta Port in the local development of the city, considering that in recent years this port has lost competitiveness compared to the others existing in the country, due to the reduced maritime and container traffic in the port, as well as not being an attractive Market for domestic and foreign investments. With this Project of development of Manta Port is expected that the city is an attractive Market for investments, that there is a commercial dynamization gaining competitiveness at regional and national level. This investigation is descriptive, since it highlights the main characteristics of this Project focusing on the benefit for the citizens. For the collection of the data, a survey was conducted with a sample of 370 people engaged in commercial activity based on the fact that in Manta there are approximately 10,200 economic establishments. In this way, it was concluded that the modernization project will have a positive impact within the city, provoking more employment and dynamization of the commercial, industrial and tourist sectors.

Key words: Port, Concession, Port Terminal, Local Development, Economic Development, Vessel

Introducción

La presente investigación está basada en el proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Puerto de Manta mediante concurso público de adjudicación por concesión. Este puerto es considerado de aguas profundas por naturaleza, con un calado de 2 metros de profundidad, permitiéndole el acceso al puerto a barcos de gran magnitud los 365 días del año, 7 días de la semana y 24 horas al día, ya que no intercede el estado de la marea para el atraque de un buque.

El puerto de Manta es un referente de la economía mantense, la cual se dedica a actividades conexas al puerto como el comercio al por mayor y menor de productos nacionales y extranjeros, la pesca industrial y artesanal, manufactura, y sobre todo el turismo, donde cada año arriban más de 15 cruceros con miles de turistas oportunidad ideal para promocionar la ciudad y los atractivos que esta tiene así como los de la región y del país.

Sin embargo, en los últimos años el puerto ha perdido competitividad frente a los existentes en el país, debido a la falta de infraestructura y equipamiento necesario para el embarque y desembarque de carga contenerizada, general y de granel, provocando que las líneas navieras dejen de laborar en el puerto buscando mejores oportunidades en otros puertos.

Dada esta problemática que enfrenta el puerto de Manta, a la creciente demanda de transporte marítimo internacional y al incremento del dinamismo comercial a nivel regional y nacional, surgió la necesidad de contar con un puerto que provea de infraestructura adecuada y con equipamiento moderno para realizar las operaciones portuarias reduciendo costos y tiempo. Es por ello que el Estado ecuatoriano por medio del Plan Estratégico de Movilidad y Transporte 2013-2037 busca generar una nueva propuesta de transporte enfocado al cambio de la Matriz Productiva, mismo que incluye nueva infraestructura vial, y transporte aéreo y marítimo.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Manta órgano administrativo y rector del puerto de Manta desde el 2007 inició el programa de adjudicación del Proyecto de Desarrollo de Puerto de Manta bajo la modalidad de concesión, misma que en sus tres intentos ha resultado fallida. Empero, en diciembre del 2016, a la empresa logística chilena AGUNSA se le adjudicó este proyecto de ampliación y remodelación del puerto de Manta en un plazo de 40 años. En este contexto, la investigación pretende identificar el impacto económico que este proyecto ocasionará a la ciudad, y cómo repercutirá en su desarrollo local.

La metodología empleada para determinar cuáles serán los sectores más favorecidos con esta obra de infraestructura y qué beneficios obtendrán los ciudadanos fue por medio de encuestas, realizadas a 370 personas de distintos establecimientos económicos. Ahora bien, uno de los limitantes para efectuar esta investigación fue la falta de credibilidad por parte de los encuestados en la ejecución del proyecto, manifestando que este proyecto no les será de beneficio alguno porque se mantienen intereses políticos, además que muchos de ellos no estaban dispuestos a contestar a las preguntas con veracidad.

El presente trabajo está estructurado de la siguiente manera: en el Capítulo I se expone la problemática del estudio, los objetivos del mismo además de la metodología investigativa para su realización. En el Capítulo II se hace un análisis de las diferentes teorías con las que se sustenta la investigación, siendo la principal la Teoría de la Base Económica, donde se indica que una determinada localidad se dedica a la exportación de bienes y servicios a otras externas.

En el Capítulo III se analizará el desarrollo económico que el Ecuador, la provincia de Manabí y la ciudad de Manta han tenido en el período 2012-2016. El Capítulo IV trata sobre los sectores económicos predominantes en la ciudad puerto, así como del ente administrador y controlador del Puerto: la Autoridad Portuaria de Manta, además de explicar en qué consiste el proyecto de modernización del puerto. Finalmente en el Capítulo V se expondrán los resultados obtenidos en las encuestas realizadas, mismos que muestran si la ejecución de este proyecto traerá beneficios económicos y sociales.

Capítulo I

Metodología de la Investigación

1.1. Planteamiento del Problema

El Puerto de Manta es considerado como “el primer puerto turístico, marítimo y pesquero del Ecuador” (Autoridad Portuaria de Manta, 2016, pág. 1) de ahí que a la ciudad de Manta se la reconoce como la capital económica de Manabí gracias a su alta actividad comercial, pesquera, manufacturera y turística.

No obstante, en el año 2015 el Puerto de Manta, según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE) a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) (2016) representó aproximadamente el 2% del total del movimiento de carga de tráfico internacional en el sistema portuario ecuatoriano, perdiendo competitividad frente a las distintas terminales portuarias públicas y privadas que posee el Golfo de Guayaquil, el cual tiene una participación del 21%.

Considerando que desde el 2007 la APM emprendió el proyecto de *Desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Manta*, mediante el programa de concesión por Concurso Público Internacional al no contar con los recursos económicos necesarios para ejecutar dicho proyecto, el mismo que consiste en realizar una ampliación y mejoramiento en la infraestructura que actualmente posee el puerto, pretendiendo mejorar la calidad en la prestación de servicios en lo que al tráfico de buques se refiere (Autoridad Portuaria de Manta, 2012). Este importante proyecto representará para la ciudad de Manta el inicio de la dinamización comercial e industrial, aportando al cambio de la Matriz Productiva.

En efecto, el MTOPE por medio del *Plan Estratégico de Movilidad y Transporte (PEM) 2013-2037* el cual “formula una propuesta para un nuevo sistema de transporte que se apoya en una visión país y que impulsa el cambio de la matriz productiva” (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015, pág. 3), además que actúa bajo los ejes de: “reformas estructurales, carreteras, transporte terrestre, logística, transporte aéreo y puerto y transporte marítimo” (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015, pág. 5). Dentro del eje de puertos y transporte marítimo, el objetivo primordial es “desarrollar y vertebrar un moderno, eficiente, capaz e integrado sistema marítimo-portuario y fluvial” (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015, pág. 10). Dando un diagnóstico sobre la situación de los puertos en el Ecuador proporcionando conceptos y alternativas en materia de reordenación, infraestructura y modelo de gestión.

En la propuesta de reordenación, el gobierno busca que las autoridades portuarias de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar sean *land-lord* (dueños) para el tráfico internacional, a saber,

Las autoridades portuarias gestionan directamente una serie de servicios básicos, y el resto de los servicios los concesiona. De esta forma los servicios a la carga son concedidos a operadores privados que se encargan de gestionarlos a cambio de abonar un canon de concesión a las autoridades portuarias. (INECO, 2013, pág. 3)

De este modo, al ampliarse y remodelarse el puerto de Manta mediante la gestión de la APM y el MTOP, Manta se convertirá en un puerto de gran transcendencia, permitiendo que el país sea una ruta para los buques de mayor calado como los Panamax, Post Panamax y los buques de la nueva clase Panamax, además de incorporarse nuevas obras de infraestructura y tecnología moderna incentivando al desarrollo de la industria local.

En atención a lo expuesto, la presente investigación busca determinar ¿Cuál es el impacto económico de la ampliación y mejoramiento del Puerto de Manta en el desarrollo local de la ciudad? y ¿Cuáles son las ventajas y desventajas que traerá la ampliación del puerto de Manta para la economía local?

1.1.1. Árbol de problemas. En la figura siguiente se muestra la problemática central la cual es el Reducido tráfico marítimo y de contenedores en el Puerto de Manta, mostrando sus causas y sus efectos respectivamente.

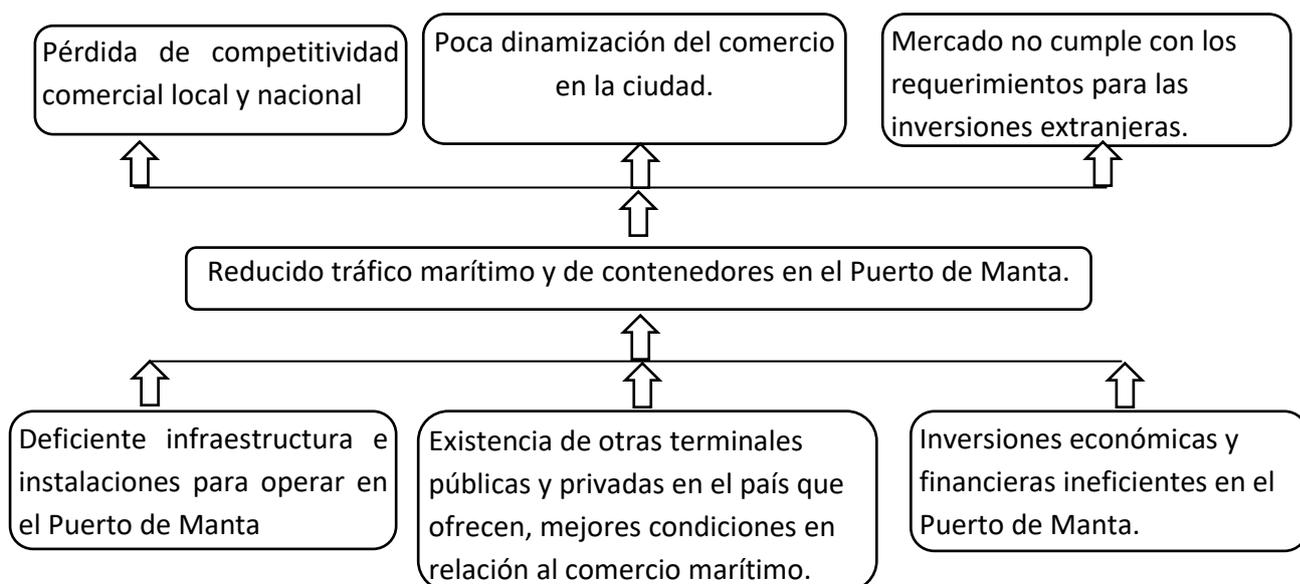


Figura 1. Árbol de problemas. Tomado de: Elaboración propia

La deficiente infraestructura e instalaciones que tiene el puerto de Manta para operar en la actualidad provocan que exista una pérdida de competitividad a nivel comercial local

y nacional; además de que existen otras terminales portuarias públicas y privadas dotadas con mejores condiciones en relación al comercio marítimo, ocasionando que la no dinamización en el comercio de la ciudad. Con respecto a las inversiones, estas son ineficientes, al no ser un mercado que cumpla con todos los requerimientos para atraer las inversiones extranjeras.

1.1.2. Línea y sub línea de investigación. La línea de investigación al que está enmarcado el trabajo es:

- Economía y Desarrollo Local y Regional

Con la sub línea de:

- Desarrollo Territorial (sectores productivos, equipamiento e infraestructura)

1.2. Justificación

El puerto de Manta sobresale a los puertos de Guayaquil, Puerto Bolívar y Esmeraldas en lo que a ubicación estratégica se refiere, puesto que es considerado *abierto al mar*, es decir, no cuenta con un canal de ingreso específico, los barcos o buques pueden hacer su entrada al puerto desde el norte o el este de la ciudad sin ningún inconveniente.

En vista de esta realidad, el presente trabajo busca dar a conocer el impacto económico en el desarrollo local de la ciudad tras la ampliación y mejoramiento del actual puerto, considerando que, según el MTOP el calado del puerto alcanzará los 16 metros de profundidad (actualmente cuenta con un calado natural de 12 metros), dándole capacidad de entrada a las buques Súper-Post- Panamax. Contar con una terminal de tráfico que alcance los 700 mil TEUs por año permitirá mover alrededor de 2 millones de toneladas por concepto de graneles, carga general, incrementando así el transporte de productos comestibles como el atún, banano, cacao y otra variedad de productos.

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General.

Analizar el impacto económico de la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta en el desarrollo local de la ciudad.

1.3.2. Objetivos Específicos.

- Examinar el desarrollo económico de la ciudad de Manta.
- Identificar los sectores económicos más favorecidos con la construcción del puerto de aguas profundas en Manta.
- Determinar la percepción que la población Manteña tiene en relación a la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta.

1.4. Hipótesis o preguntas de investigación

La ampliación y mejoramiento del Puerto de Manta contribuirá al desarrollo local de la ciudad, gracias a que tendrá la capacidad de abarcar buques de mayor calado (hasta 16 metros), aumentando la operación de tráfico contenerizada, al mismo tiempo que se manipulará diferentes tipos de carga, favoreciendo el empleo, el turismo y el comercio.

1.5. Metodología de la Investigación

De acuerdo con la naturaleza y los objetivos planteados en la presente investigación se basa en dos métodos:

- Método Analítico-Sintético
- Método Inductivo-Deductivo

El primer método analítico-sintético, “estudia los hechos, partiendo de la descomposición del objeto de estudio en cada una de sus partes para estudiarlas en forma individual (análisis), y luego se integran esas partes para estudiarlas de manera holística e integral (síntesis)” (Bernal, 2010, pág. 60).

El segundo método a emplear es el inductivo-deductivo, el cual “se basa en la lógica y estudia hechos particulares, aunque es deductivo en un sentido (parte de lo general a lo particular) e inductivo en sentido contrario (va de lo particular a lo general)” (Bernal, 2010, pág. 60).

El uso de estos métodos hará que la investigación se comprenda de una mejor manera, ya que en primera instancia se analiza el desarrollo económico que ha tenido el país en los últimos años, así como el desarrollo de la provincia de Manabí para luego hacer énfasis en el desarrollo de Manta y la influencia del puerto desde sus inicios en el desarrollo económico y social de la ciudad, a su vez que se estudia el impacto que tendrá en los próximos años la ampliación y mejoramiento del puerto, tanto para la ciudad como para el país.

1.7. Tipo de investigación

El tipo de investigación que se manejará es descriptiva, así como lo indica Salkind (1998, pág.11) citado en (Bernal, 2010) “se reseñan las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio” (pág. 113).

De acuerdo a Bernal (2010),

La investigación descriptiva es uno de los procedimientos investigativos más populares (...) esta investigación se guía por las preguntas de investigación que se formula el investigador; cuando se plantean hipótesis en los estudios descriptivos, estas se formulan a nivel descriptivo y se prueban esas hipótesis. (pág. 113)

En este trabajo lo que se pretende es dar un análisis de la influencia de la construcción de una obra de infraestructura en el desarrollo de una ciudad, dicho de otra manera, es describir y señalar las características principales de esta obra de infraestructura y su relación con la población.

1.8. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para la obtención de la información para comprobar la hipótesis, se utilizó como técnica de recolección de información primaria la encuesta, misma que se conformó por cinco preguntas con la finalidad de conocer la percepción de los ciudadanos al ampliarse y remodelarse el Puerto de Manta.

1.8.1. Población y muestra. Con la finalidad de obtener la muestra para la encuesta se procedió a tomar el número total de los establecimientos económicos de la ciudad de Manta, sin embargo estos datos proporcionados por INEC solo estaban hasta el 2010, por lo que se procedió a estimar un crecimiento del 12% durante los seis años siguientes, considerando que algunos de los establecimientos cerraron sus puertas por la catástrofe natural de abril del 2016.

A continuación se muestra la fórmula para la obtención de la muestra.

Población: 10.300 establecimientos económicos

Muestra: Determinada por la siguiente fórmula

$$n = \frac{N \times Z_{\alpha}^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \times p \times q}$$

Donde:

N= Tamaño de la población

Z= nivel de confianza (95%)

P= Probabilidad de éxito o proporción esperada (0,5%)

Q= Probabilidad de fracaso (0,5%)

D= Precisión (error admisible en términos de proporción) (0,05)

Obteniendo como resultados:

$$n = \frac{10.400 \times (1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5}{(0,05)^2 \times (10.400 - 1) + (1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5}$$

$$n = 370,50$$

$$n = 370$$

Donde la muestra obtenida fue de 370, misma que se realizó de manera aleatoria entre la población dedicada a la actividad comercial en la ciudad.

1.9. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Una vez obtenida la información mediante la encuesta, se procedió a clasificar los datos, luego registrarlos, tabularlos y codificarlos utilizando como herramienta estadística a Excel.

Las preguntas al ser cuantitativas con opción a una sola respuesta fueron codificadas de acuerdo al número de ítem que poseían tomando valores desde 1 hasta 8.

Para el análisis de los datos, se realizaron tablas dinámicas de acuerdo a lo que el investigador quería conocer, para posteriormente obtener las conclusiones correspondientes.

Capítulo II

Marco teórico

2.1. Antecedentes Históricos

El Ecuador desde los inicios de su vida Republicana mantiene una actividad agrícola y comercial donde tanto la comunicación y el intercambio de productos era débil entre las regiones en especial Costa-Sierra. Entre los productos que se intercambiaban estaba la sal, ganado, cera y productos importados, así como textiles, cereales, cueros y legumbres. Una de las principales ciudades comerciales de la época era Guayaquil y gracias a su ubicación privilegiada en la desembocadura del río Guayas la convirtió en el puerto más importante del Ecuador (Ayala Mora, 2016, pág. 18). La ciudad de Manta, por otra parte, entre sus relaciones comerciales más importantes destaca la pesca, actividad con la cual se vinculaba con otras ciudades del país y del mundo, obteniendo poco a poco un reconocimiento por la facilidad al descargar y cargar los diversos productos que llegaban a su bahía.

No obstante, la influencia del Ecuador en el mercado internacional era muy frágil, las actividades agro exportadoras del país poco a poco fueron tomando fuerza, y no fue hasta finales del siglo XIX, con el auge cacaotero que la economía ecuatoriana tuvo predominio capitalista y poco regionalizada. Debido a los periodos de auge de la producción ecuatoriana, surge la necesidad de ampliar la actividad comercial para abarcar la mayor parte del mercado mundial, además de desarrollar nuevas zonas portuarias como el Puerto de Manta, Bahía, Machalilla y Cayo. Cabe mencionar que la carga y descarga de las mercancías en los puertos se realizaba por medio de barcas al no existir muelles para atraque (Zambrano, 2014).

En 1930, en Manta se construyó un muelle que sirvió para “tránsito de pasajeros, movimiento de lanchones que iban y venían de los buques costaneros e internacionales” (Milton Palma, 2012, pág. 173). Este pequeño muelle fue el inicio para que se desarrollaran proyectos para las obras portuarias en Manta, así como ya se venían desarrollando en otras ciudades como Guayaquil. Sin embargo, los problemas por financiamiento para dichas obras no tardaron en aparecer, fue entonces que la Junta de Instituciones de Manta preparó un proyecto de decreto con el objetivo de conseguir los ingresos necesarios para el desarrollo de las obras portuarias. Dicho decreto fue aprobado el 27 de Octubre de 1955, y publicado posteriormente en el Registro Oficial N° 964 del 8 de Noviembre del mismo año, en el cual se mencionaba la construcción de Obras Portuarias en Manabí, Esmeraldas, Los Ríos y El Oro (Milton Palma, 2012, pág. 174).

Así pues, el 18 de abril de 1956 se crea el Comité de Obras Portuarias de Manta, y en 1957 el Ministerio de Obras Públicas contrata a la compañía Arder & Asociantes para realizar los estudios respectivos previos a la construcción de las Obras Portuarias de Manta, no obstante, al poner en práctica el modelo de gestión se encontraron fallas por lo que el Ministerio inhabilitó el contrato (Milton Palma, 2012, pág. 174). Fue entonces que existió inconformidad por parte de los ciudadanos, instituciones y organizaciones de Manta los cuales se paralizaron por dos días y medio exigiendo los fondos acumulados para la ejecución de obras portuarias en Manta, mismos que habían sido utilizados para otros fines por el entonces presidente Camilo Ponce, afectando a la construcción del puerto.

“El 15 de septiembre de 1958 se firmó el acuerdo para ejecutar las primeras obras portuarias. Estas comprendían una parte del muelle pesquero y de cabotaje y uno de los muelles internacionales” (Autoridad Portuaria de Manta, 2013). En 1959 mediante licitación se adjudicó la construcción de las obras portuarias a la Compañía SIMAR. La obra (ver anexo 1) consistía en dos etapas: la primera era la construcción de un atracadero y fondeadero para los barcos pesqueros, así como la construcción de muelles de aguas profundas, y la segunda consistía en la construcción del segundo muelle internacional, destinado para buques de hasta 32 pies de calado, construcción del malecón, alcantarillado sanitario y pluvial (Milton Palma, 2012, pág. 175); (Autoridad Portuaria de Manta, 2013).

Luego de que el puerto de Manta diera sus primeros pasos, en 1997, mediante la *Ley 000 de Desarrollo del Puerto de Manta*, publicada en el Registro Oficial N° 159 de 24 de septiembre, se declaró al puerto como “*PUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE CARGA*”. En 1998 Manta fue designada como Primer Municipio Turístico del Ecuador mediante Decreto Ejecutivo N°273 del 30 de octubre de 1998 publicado en el Registro Oficial N° 66 del 13 de Noviembre (Chavez García, 2012).

2.2. Antecedentes de la Investigación

El proyecto de la ampliación y mejoramiento del Puerto de Manta ha sido objeto de varios trabajos, puesto que esta obra conlleva grandes retos para la ciudad y para el país.

En primera instancia, está la investigación realizada por Berrezueta (2016) titulada “*La concesión del puerto de Manta, propuesta de indicadores para evaluar el efecto socioeconómico en la localidad*” donde hace referencia a la concesión fallida que tuvo el puerto internacional de Manta por la empresa china Hutchison Port Holdings (Terminales Internacionales de Ecuador S.A. TIDE) quien en el 2006 firmó la concesión con la Autoridad Portuaria de Manta por 30 años para el desarrollo de obras portuarias en el terminal de carga.

Esta empresa cesó del contrato en el 2009 por supuestos cambios en el mismo, los cuales fueron impuestos unilateralmente por el gobierno, como la construcción del muelle de pesca artesanal el mismo que según el gobierno no estaba contemplado en el contrato pero para la empresa concesionaria si se incluía por lo que debía asignar a TIDE 55 millones de dólares para su construcción. A esto se suma el desvío de carga al puerto de Esmeraldas, demandas puesta por los estibadores del terminal y demora en la construcción de ciertas obras de infraestructura como la vía Manta- La Cadena.

La concesión del puerto vislumbraba una inversión de aproximadamente 468 millones de dólares, los cuales cubrían costos del nuevo equipamiento portuario como “grúas móviles, construcción de una batería de espigones para las embarcaciones pesqueras, ampliación del calado del puerto, espigones de carga y área de almacenamiento” (Berrezueta, 2016, pág. 8), con el único objetivo de desarrollar operativa y económicamente la terminal portuaria de Manta.

Otra de las concesiones fallidas del puerto se dio en el 2014 con la empresa Odebrecht, a la cual se le otorgaba la construcción de la primera fase de la ampliación del puerto, en la que se invertiría aproximadamente 204 millones de dólares, sin embargo, por decisión de la entonces Ministra de Obras Públicas, se dio por finalizado el procedimiento precontractual, abriendo nuevamente una puerta para ofertas de concesión del puerto (Berrezueta, 2016).

Este trabajo enfatiza en la existencia de indicadores económicos que inciden en la rentabilidad de una concesión portuaria, entre ellos:

El incremento de los precios de los productos debido a un desequilibrio entre la oferta y la demanda; la evaluación de los costos de transportar una carga desde o hacia el puerto (...); la capacidad del puerto para atender a naves y cargas con características específicas; rentabilidad. (Berrezueta, 2016, pág. 25)

Entre las variables que se concluye en la investigación los indicadores a evaluar son la inflación, el empleo, la pobreza, la migración, los servicios básicos y el nivel de educación, considerando que previo a la concesión, la Autoridad Portuaria y la empresa concesionaria deben de realizar un diagnóstico que les permita determinar la situación socioeconómica inicial de los habitantes de la ciudad para permitir una comparación posterior que refleje los logros alcanzados.

Otro de los estudios relacionados es el de Moreira (2015) denominado ***“Criterio de desarrollo urbano e incidencia en una ciudad puerto derivada por la creación de un mega puerto de transferencia internacional de carga en la ciudad de Manta”*** el cual manifiesta

la necesidad de un desarrollo en la ciudad de Manta ante el desafío de la construcción del Mega puerto de transferencia de carga internacional, además de indicar que con esta obra de infraestructura la ciudad se convertirá en un polo de desarrollo, dando paso a la creación de nuevos negocios, obras de infraestructura vial, urbanística y de servicios.

En esta investigación se hace énfasis en el crecimiento demográfico proveniente de la ejecución de esta obra, ocasionando así la necesidad de servicios básicos y el incremento de los desechos comunes, que al no ser tratados debidamente pueden traer consigo problemas de contaminación ambiental, enfermedades y plagas, siendo competencia de las autoridades responsables elaborar proyectos de corto y mediano plazo para subsanar esta problemática, los mismos que deben ser ejecutados en paralelo al desarrollo portuario y en beneficio de los habitantes de la ciudad.

Finalmente la tesis concluye que la construcción del Mega puerto incrementará la oferta laboral en la ciudad y sus alrededores. Asimismo, la actividad turística crecerá gracias a la construcción de un complejo turístico cuya atracción principal es el acuario submarino. En lo concerniente al tratamiento de las aguas residuales, el sistema será mejorado, y el agua podrá ser usada en actividades agrícolas, los desechos comunes serán clasificados desde su origen beneficiando a los moradores de la parroquia “San Juan” puesto que a este lugar llegan todos los desechos de la ciudad.

El trabajo de titulación realizado por Castillo (2015) denominado *“El desarrollo del puerto de Manta como polo de atracción a las empresas navieras internacionales”* en donde destaca la importancia de la concesión del puerto de Manta para el desarrollo y crecimiento de la ciudad, mostrando la problemática que enfrentan los exportadores con la movilización de sus productos debido a la falta de frecuencia de líneas navieras, las cuales están considerando cerrar sus instalaciones para abrirse campo a otros puertos que les ofrezca mejores condiciones e instalaciones otorgándoles las facilidades al momento de realizar la gestión de comercio exterior. Esto tendría un impacto negativo en la población mantense al incrementarse el desempleo.

Las empresas navieras enfrentan un déficit de infraestructura en el puerto de Manta, a su vez que no existe un personal portuario calificado para la gestión de comercio exterior. Es por ello que la autora menciona el *Plan de desarrollo del modelo de gestión portuaria en el Puerto de Manta* cuyo objetivo principal es de:

Brindar a la Administración del Puerto de Manta, una herramienta técnica que le sirva para determinar con claridad su forma de operar e invertir, teniendo como meta fundamental la capacidad de servir eficiente y

efectivamente a las cadenas productivas y de comercio exterior del país (...) contribuir al logro de negocios rentables, mayores inversiones y crecimiento socio-económico en la región y el país. (Castillo Ruperti, 2015, págs. 89-90)

Además, busca implementar estrategias en el área de carga contenerizada con un socio nacional o internacional considerando las ventajas comparativas de calado y de fácil acceso, así como sus ventajas competitivas que aseguren el incremento de líneas y frecuencias navieras.

A manera de conclusión, la autora expresa que los precios de los servicios portuarios son competitivos y que se debe ampliar el portafolio de clientes, a su vez indica que al realizarse la concesión del puerto de Manta, el desarrollo de la ciudad será evidente, ya que atraerá nuevas inversiones, por ejemplo de navieras internacionales enfocadas en abarcar un mercado más amplio y entrar en competencia con grandes puertos a nivel regional y mundial. La ventaja de esto, según la autora es de hacer conocer a la ciudad con un polo estratégico para inversiones, ampliar la oferta laboral implementar tecnología de primera en los procesos productivos.

La investigación realizada por Cantos, Semiglia & Vera (2009) titulada *“Análisis del impacto económico de la concesión del puerto de Manta con respecto al comercio exterior ecuatoriano”* señala que al ejecutarse el proyecto de concesión del puerto, la ciudad será el eje principal de transferencia de mercancías entre Asia y Sudamérica, otorgando facilidad comercial, ofreciendo una logística portuaria de primera así como estar dotado de personal capacitado en temas portuarios.

Las autoras destacan la participación de variables socioeconómicas en el desarrollo de la ciudad de Manta a través de la concesión del puerto, entre ellas están el ingreso per cápita, la oferta exportable, el incremento de divisas y la recaudación de impuestos. Con respecto al ingreso per cápita explican que “causará en la sociedad un efecto económico y social multiplicativo de altísimo valor, al mejorar la vida de los habitantes de la zona por la generación de empleos y la llegada de nueva tecnología para ser aplicada en actividades productivas” (Cantos, Semiglia, & Vera, 2009, pág. 63). Se destaca además, la dinamización de la economía local y regional, al crearse puestos indirecto de trabajo y empresas relacionadas a la actividad portuaria. En la oferta exportable, sobresale la reducción en tiempo y costo del transporte Sierra-Costa, por la cercanía que el puerto de Manta tiene a esta región del país, incrementando así la variedad de productos ofrecidos en el exterior. Esta variable va de la mano con el incremento de las divisas, dado que al implementar una nueva infraestructura portuaria la carga exportable aumentará provocando así el ingreso de

divisas al país. Por su parte, la recaudación de impuestos se verá influenciada por las importaciones, a más importaciones mayor será el ingreso por obligaciones tributarias, dándole así beneficio al país.

En conclusión, las autoras destacan que los beneficios de este proyecto serán visibles en el mediano plazo, al mismo tiempo indican que existen retrasos en la ejecución de las obras de infraestructura, recalando la salida de una de las más importantes empresas navieras MAERSK del puerto de Manta disminuyendo así la carga manipulada en el puerto, por lo que en el momento que se realizó el estudio, una sola empresa naviera operaba en el puerto de Manta CCNI, misma que no satisface los requerimientos de los exportadores viéndose obligados a llevar su carga a otros puertos del país. La falta de líneas navieras es uno de los principales obstáculos para el desarrollo comercial del puerto aún a pesar de las ventajas geoestratégicas que tiene el puerto de Manta.

Las investigaciones antes mencionadas, mantienen una estrecha relación con el presente trabajo ya que se habla de una concesión del puerto de Manta, misma que tiene como objetivo repotenciar el comercio portuario de la ciudad, mediante implementación de infraestructura, equipos, maquinarias y personal capacitado para operaciones portuarias. A su vez que se trata de una ampliación del puerto internacional ya existente, el cual duplique su capacidad operativa. Al efectuarse esta ampliación y remodelación, la ciudad de Manta se enfrenta a un desarrollo inminente, la oferta laboral se incrementará, la tecnología será parte de los procesos productivos, el sector comercial se dinamizará con la oferta de diferentes productos, al mismo tiempo que las industrias incrementarán sus exportaciones.

2.3. Bases Teóricas

La presente investigación sienta sus bases teóricas sobre el desarrollo económico local, es decir, en cómo una obra de infraestructura puede hacer que una economía se beneficie de manera tal que cumplan con todos los requerimientos para una mejor calidad de vida.

Según Swinburn, Goga, & Murphy (2006) indica que:

El propósito del desarrollo económico local (DEL) es fortalecer la capacidad económica de un área local para mejorar su futuro económico y la calidad de vida para todos. Es un proceso mediante el cual los sectores público, privado y no-gubernamental trabajan colectivamente para crear mejores condiciones para el crecimiento económico y para la generación de empleo. (pág. 1)

En otras palabras el DEL busca mejorar la productividad y competitividad local, tomando medidas que incluyen una buena organización y planificación tanto física como

económica. No obstante, esto no solo es tarea del gobierno, más bien, es un trabajo en conjunto con el gobierno de administración local y el sector privado, procurando el desarrollo de empresas, obras de infraestructura, financiación y el estudio de impactos ambientales.

Para Bartik (2003) el desarrollo económico local es “*la capacidad de la economía local para crear riqueza para los residentes locales. Estos incrementos ocurren si los recursos locales, tales como tierra, se utilizan de manera más productiva*” (págs. 1-2). Es decir, al aprovechar los recursos que cada localidad tiene de manera eficiente, considerando la mano de obra desocupada, es posible obtener un desarrollo económico local.

En el artículo *Del desarrollo económico nacional, al desarrollo local* de Tello (2010, pág. 53), se indica que el concepto de DEL está basado en cuatro factores: 1. Recursos autóctonos y control local; 2. Formación de nueva riqueza; 3. Desarrollo de nuevas capacidades y 4. Expansión de los recursos. El primer punto hace referencia a que cada país se encuentra dividido en distintos niveles territoriales ya sea por región, departamento, estado, distrito o provincia, dando a conocer que cada uno de ellos posee recursos diferentes, mismos que pueden ser aprovechados de manera eficiente.

El segundo aspecto se refiere a la provisión de bienes y servicios públicos a nivel local, según Tiebout, C. (1956) citado en Tello (2010) señala que los gobiernos son los encargados de “emplear una serie de instrumentos para alcanzar los objetivos de eficiencia y equidad en la asignación de recursos a una economía, que apuntan a suministrar bienes y servicios público, tales como infraestructura (carreteras, puentes, otros) y servicios sociales (educación, salud)” (pág. 54). Cabe señalar que estos bienes y servicios son suministrados a nivel local, y que de darse de la manera correcta se obtendría el tan anhelado desarrollo.

El tercer punto hace hincapié en el desarrollo de las nuevas capacidades, es decir, al distinguir los recursos disponibles en cada localidad y al darse un suministro de algún bien o servicio, las personas se ven en la necesidad de capacitarse, descubrir su talento, sus aptitudes, para determinar su campo y poder desarrollarlo de manera tal que beneficie a toda la comunidad. Una vez desarrollado los tres puntos anteriores, será posible expandirse, esto es darse a conocer a las regiones vecinas. Es entonces que el DEL es un proceso que empieza desde los hogares hasta el gobierno, aprovechando de una u otra forma la ubicación geográfica y los recursos disponibles para la provisión de bienes y servicios a nivel local.

Así pues, todo depende de la capacidad de adaptación que tengan las personas de una comunidad a la dinámica nacional e internacional de una economía de mercado (Swinburn, Goga, & Murphy, 2006). Además, DEL “es utilizado de forma creciente por las

comunidades para fortalecer la capacidad económica local de un área, mejorar el clima de inversión e incrementar la productividad y la competitividad de los negocios locales, empresarios y trabajadores” (Swinburn, Goga, & Murphy, 2006, pág. 1). Pero para alcanzar los objetivos que este desarrollo implica, es preciso que los miembros de las comunidades hagan un análisis exhaustivo de las fortalezas, oportunidad, debilidades y amenazas que tiene la localidad, para tomar las medidas y acciones correctivas.

Ahora bien, la literatura para el desarrollo económico local es amplia, por lo que a continuación se presentan las principales teorías o modelos que conforman al desarrollo económico local.

En primera instancia, están las teorías de localización, espacio geográfico y desarrollo regional. Aquí surge la denominada *Teoría de la Base económica*, que según Andrew (1953), Tiebout (1956,1962), North (1955) y Sirkin (1959) citados en Tello (2006, pág. 37), (2010, pág. 54) definen a la base económica como un conjunto de actividades de una determinada región (o área específica local), dedicada a la “exportación” de bienes y servicios a regiones externas, es decir, fuera de sus límites geográficos ya establecidos, en donde sus demandantes o compradores no son de la región.

De ahí que el desarrollo económico de la región se ve impulsado por el crecimiento de las “actividades de exportación” o de los sectores “básicos de la región”. Entre los factores que determinan este desarrollo están: el factor geográfico, es decir la ubicación de la región; la demanda de bienes y servicios producidos en esta región; la dotación de recursos locales; la infraestructura física; la distancia entre los mercados; el costo del transporte; la existencia y explotación de las economías de escala, de aglomeración y externalidades.

Uno de los factores más sobresalientes dentro de esta teoría es la de los costos de transportes, en donde Launhardt (1882), Weber (1909) e Isard (1956) citados en Tello (2006, pág. 38) han contribuido a su definición, indicando que la característica primordial es que la empresa es quien elige la localización de las actividades productivas considerando la distancia entre el mercado destino de los productos elaborados y la planta de producción.

Otro de los factores es la existencia de las economías externas y de aglomeración, en donde Marshall (1890) citado en Tello (2006, pág. 38) considera tres factores claves a considerar: el primero es la concentración de empresas en una sola localidad ofreciendo un mercado de mayor tamaño y oportunidades laborales a trabajadores calificados. El segundo indica que las industrias al estar localizadas en una sola área geográfica están en la capacidad de absorber la producción de insumos especializados no transados internacionalmente; y

tercero, las empresas al estar agrupadas localmente, dan la oportunidad de desarrollar un proceso productivo más eficiente con la implementación de nueva tecnología.

Por otra parte, Tello (2010) hace referencia a los bienes y servicios públicos como factores clave para el desarrollo económico local, enfocados en tres puntos: el primero, en el grado de eficiencia que tiene el gobierno central para proveer los bienes y servicios públicos; el segundo se refiere al nivel que tiene el gobierno local para proveerlos de manera eficiente y el tercero es el papel económico y social del gobierno local en el proceso del desarrollo económico local.

El primer y segundo punto están estrechamente relacionados, haciendo énfasis en la descentralización, que según Oates (1972) citado en Tello (2010) se refiere a:

Si las preferencias de los consumidores no son heterogéneas y los bienes y servicios públicos locales producen externalidades a través de las jurisdicciones locales en que se suministran, la solución más eficiente consiste en que el gobierno central proporcione un nivel común de bienes y servicios públicos a todas las localidades. En cambio, cuando las preferencias son heterogéneas y no hay externalidades de los bienes y servicios públicos a través de las jurisdicciones donde se ofrecen, los gobiernos locales son los más eficientes en suministrar los bienes y servicios públicos a sus respectivas localidades. (pág. 57)

Pues bien, existen ocasiones en que el gobierno central no es capaz de otorgar bienes y servicios públicos a todas las regiones del país, y para esto están los gobiernos descentralizados locales, los cuales son encargados de proveer dichos bienes y servicios de una manera óptima y eficiente, considerando los recursos económicos disponibles otorgados por el gobierno central.

En el tercer punto, Musgrave (1959) y Samuelson (1954) citados en Tello (2010, pág. 58) indican que existen tres principios básicos del mercado sobre los que el papel económico del gobierno tiene que basarse, a decir: eficiencia, equidad y estabilidad macroeconómica. Por esta razón es que el gobierno hace su intervención para eliminar los mercados monopólicos y las externalidades, además de corregir las desigualdades en la distribución de los ingresos.

Otra de las teorías relacionadas al desarrollo económico local es el enfoque de la competitividad regional/local o de aglomeraciones productivas desarrollado por Porter (1991), citado en Tello (2010) en donde se dice

El enfoque de Porter se basa en su diamante de la competitividad, que contiene las cuatro fuentes de las ventajas competitivas o de la productividad de las economías nacionales o regionales. Estas fuentes son: las condiciones de la demanda; las condiciones de los factores (o insumos); la estrategia, la estructura y la rivalidad de las empresas; y las industrias relacionadas y de apoyo. (pág. 61)

Esto se refiere a que las empresas presentes en una localidad estén atentas a las actitudes cambiantes de los demandantes, esto con el fin de cubrir sus necesidades y preferencias, ofreciendo simultáneamente una variedad de productos de calidad y de menor costo tanto al mercado nacional como al internacional.

2.4. Definición de términos básicos

A continuación se presenta una serie de términos referencias para un mejor entendimiento de la investigación.

- **Actividad Portuaria**

Es el conjunto de acciones que se llevan a cabo en los puertos ejecutando procesos o tareas que utilizando recursos, humanos, materiales, tecnológicos o financieros, permiten ejecutar las operaciones para atención de buques y/o cargas. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016, pág. 2)

- **Puerto**

Lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarque, etc. (Real Academia Española, 2014)

Según el MTOP (2016)

Es el conjunto de las obras de infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentren en la costa, localizados en zonas marino costeras específicas, que tienen por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de las mercancías que arriben a él por vía terrestre o marítima. (pág. 6)

Además los puertos pueden ser clasificados por:

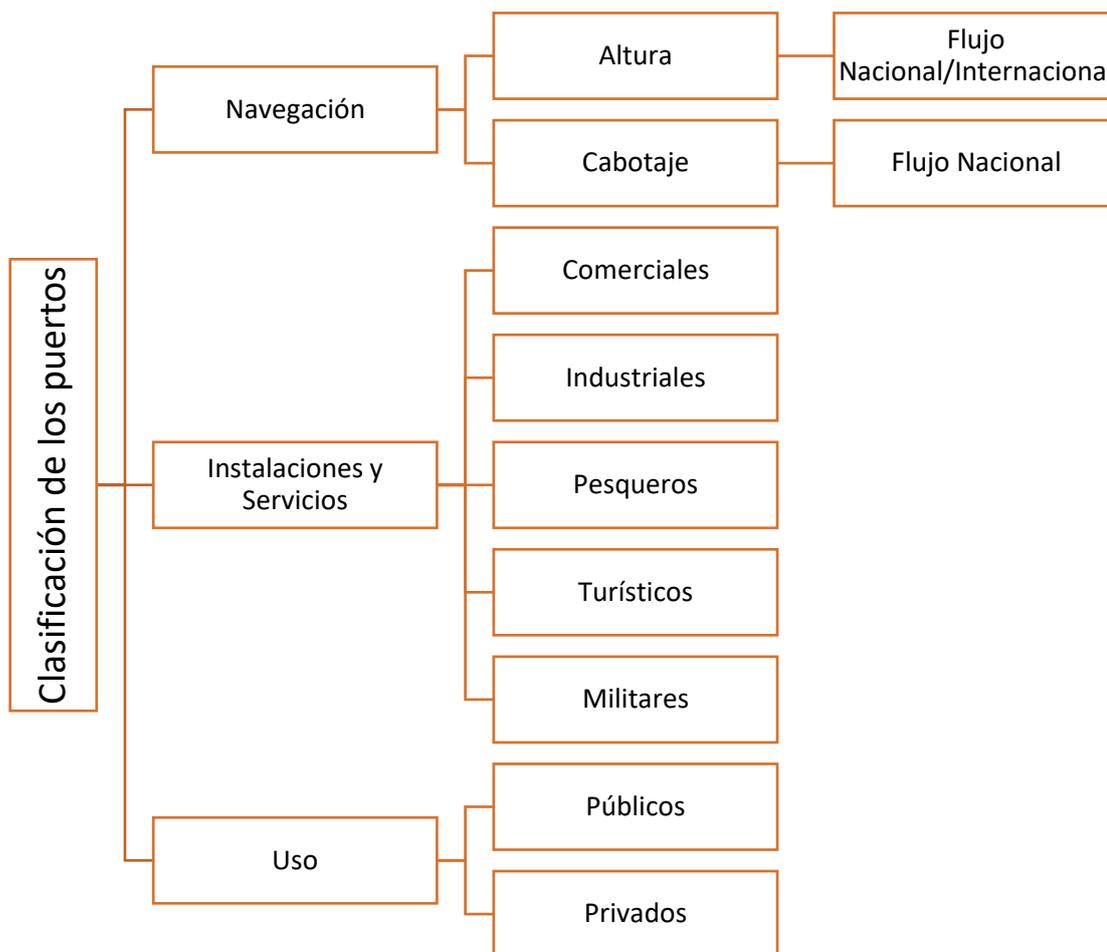


Figura 2. Clasificación de los puertos. *Tomado de:* Elaboración propia

- **Terminal**

Unidad operativa especializada o línea de negocio portuario, dotada de una zona terrestre y marítima, instalaciones y equipos que tiene por objeto la atención y prestación de servicios a naves o artefactos navales, carga de exportación e importación y pasajeros. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016, pág. 7)

- **Recinto Portuario**

Conjunto de espacios terrestres y acuáticos que se encuentran en una jurisdicción portuaria concretamente definida, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones, equipamientos y facilidades del puerto. Incluirá, en todo caso, la línea exterior de los diques de abrigo, los accesos y las zonas exteriores determinadas para el desplazamiento y maniobra de naves o artefactos navales, tanto como todos los espacios terrestres dispuestos para los diferentes servicios a la carga, a los pasajeros y otras actividades conexas. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016, pág. 6)

- **Terminal Portuario Habilitado**

Es una instalación portuaria privada que mediante los mecanismos de concesión de playa y bahía los de autorización y habilitación de actividades portuarias a nivel nacional, por parte de la autoridad competente, desarrolla una línea de negocio o prestación de servicios portuarios, tanto públicos como privados. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016, pág. 7)

- **Nave**

Es toda construcción flotante, apta para navegar de un puerto a otro del país o del extranjero, conduciendo carga y/o pasajeros, dotada de sistemas de propulsión, gobierno o maniobra o que sin tenerlos sean susceptibles de ser remolcadas, comprendiéndose dentro de esta denominación todo el equipo de carácter permanente que sin formar parte de su estructura se lo utilice para su operación normal. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016, pág. 11)

- **Buque**

Es un tipo de barco, de importante porte y solidez, que dispone de una cubierta y que normalmente es empleado para la realización de grandes travesías marítimas. Están fabricados con una estructura especial que les permite llevar a cabo y a buen puerto viajes muy extensos. (DefiniciónABC, 2017)

Existen diferentes tipos de buques, entre ellos están los mercantes los cuales se clasifican en:

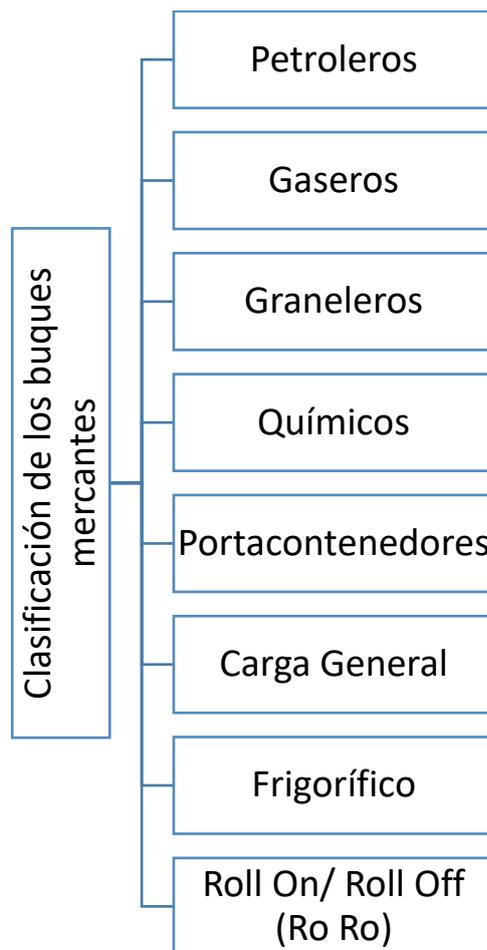


Figura 3. Clasificación de los buques mercantes. **Tomado de:** BSL Operador Logístico. (2017). *Tipo de Buques y Fominaya Martín, M.* (Noviembre de 2014). *Introducción Buque Portacontenedores.*

Los buques también se encuentran divididos por su capacidad, esto es para poder pasar por el Canal de Panamá, el cual hace referencia a los buques de tipo:

Panamax: aquellos que tienen hasta 300 metros de eslora, 12 metros de calado, una manga de 32 metros, capacidad de hasta 4.000 TEUs y 13 contenedores de alcance de grúa (manga). (INECO, 2013, pág. 7)

Post-Panamax: Estos tienen hasta 350 metros de eslora, 14 metros de calado, una manga de 43 metros, capacidad de hasta 8.000 TEUs y 17 contenedores de alcance de grúa (manga). (INECO, 2013, pág. 7)

Súper Post-Panamax: son aquellos que tienen hasta 400 metros de eslora, 16 metros de calado, una manga de 56 metros, capacidad de más de 8.000 TEUs (superan los 13.500 TEUs) y 22 contenedores de alcance de grúa (manga). (INECO, 2013, pág. 7)

- **Carga**

Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016)

- **Calado**

Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco.
(Real Academia Española, 2014, pág. 5)

- **Eslora**

Representa el largo de la nave.

- **Manga**

Representa el ancho de la nave.

- **TEUs**

Twenty-Foot Equivalent Unit- Unidad Equivalente a Veinte Pies, se usa como unidad de medida inexacta en transporte marítimo expresada en contenedores. La capacidad de carga de una TEU es de 20´ (6,1 m) de largo por 8´ (2,4 m) de ancho y 8,5´ (2,6 m) de altura. Su volumen exterior es de 1.360 pies cúbicos (38,51 metros cúbicos) y su capacidad de 1.164,4 pies cúbicos (33 metros cúbicos) con un peso de carga interior de hasta 23.600 kg. (Comercio Exterior.es, 2017)

- **Concesión**

Negocio Jurídico por el cual la Administración cede a una persona facultades de uso privativo de una pertenencia del dominio público o la gestión de un servicio público en plazo determinado bajo ciertas condiciones. (Real Academia Española, 2014, pág. 3)

2.5. Identificación de las variables

2.5.1. Variable Independiente. La ampliación y mejoramiento del Puerto de Manta.

2.5.2. Variable Dependiente. El desarrollo local de la ciudad de Manta.

Capítulo III

Análisis del desarrollo del Ecuador: Manabí-Manta

3.1. Panorama del desarrollo económico en Ecuador 2012-2016

El Ecuador durante muchos años vivió momentos de incertidumbre social, económica e inestabilidad política, mismas que afectaron a su desarrollo y crecimiento económico. Los sectores productivos no desarrollaban su máximo potencial debido a las ineficientes infraestructuras viales, portuarias, aeroportuarias, de energías, incluso de la satisfacción de servicios básicos, provocando que el país pierda competitividad frente a las demás regiones (Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, 2017). El desarrollo económico viene acompañado de un crecimiento como tal, esto es posible observarlo en el largo plazo, haciendo las respectivas transformaciones en el campo productivo, tecnológico, político y educativo.

El desarrollo económico que el Ecuador ha tendido en el periodo 2007-2016 se ha enfocado en el cambio de la matriz productiva, procurando que “el ser humano esté por encima del capital y las verdades libertades se traduzcan en iguales oportunidades para todas y todos los ecuatorianos” (Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, 2014). Esto es darle prioridad al ecuatoriano para desarrollar su capacidad intelectual y aplicarla en diferentes campos como la educación y la salud, otorgándoles a los demás ecuatorianos un bienestar social. Cabe señalar que durante este periodo, el PIB nacional mostro un incremento en 92%, en función al aporte de sectores priorizados como la metalmecánica, petroquímica, turismo, alimentos frescos, entre otros (Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, 2014).

Para que exista un desarrollo económico en el Ecuador durante esta década, se implementaron varios programas económicos y sociales, a decir: el programa turístico *All you need is Ecuador*, incrementando el ingreso de divisas por turismo. Además está la firma del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea permitiendo que las exportaciones de productos industriales y pesqueros tenga un liberalización arancelaria del 100%. Existió un incremento en el Salario Básico Unificado, permitiendo que se cubran las necesidades básicas de una manera adecuada, adicionalmente las condiciones laborales mejoraron, resultando tener un mejor acceso a la seguridad social, inclusión de personas con discapacidad e igualdad de género (Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, 2014). Estos cambios se ven reflejados en las condiciones de vida de la

población al tener mayor acceso a la educación, salud y vivienda, garantizando sus derechos y libertades.

En este contexto, es necesario definir lo que es el desarrollo, según la Real Academia Española (2014) es la “evolución de una economía hacia mejores niveles de vida” (párr. 3). Por otra parte, se habla de desarrollo económico cuando se tiene la capacidad de generar riquezas garantizando el bienestar de los habitantes de una localidad mejorando su calidad de vida (Enciclopedia de Características, 2017). Y es que para que en un país o en una ciudad se evidencie el desarrollo, la población que habita en ella tiene que haber mejorado sus niveles de vida, por ejemplo, haber satisfecho sus necesidades básicas, tener un incremento en sus ingresos personales o mostrar la industrialización o avances tecnológicos en las diferentes áreas productivas.

El desarrollo económico se lo puede determinar con ciertos indicadores socioeconómicos (Díaz & Fernández, 2011), a decir:

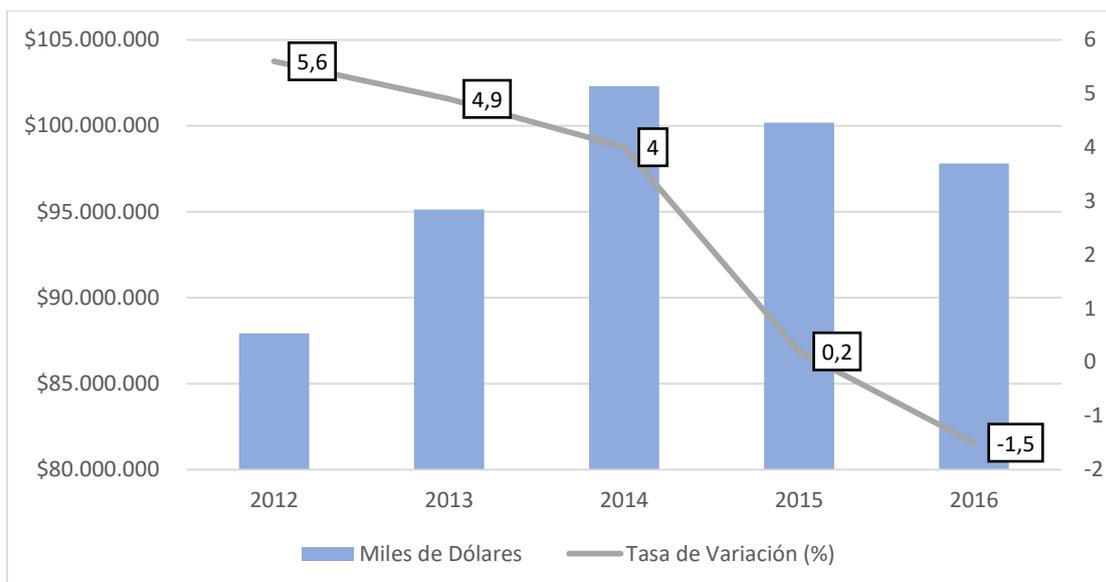
- Producto Interno Bruto (PIB)
- PIB per cápita
- Población económicamente Activa (PEA)
- Índice de Desarrollo Humano (IDH)

3.1.1. Producto Interno Bruto (PIB). El Producto Interno Bruto, según Central Intelligence Agency (CIA) (2015) a través de Índice Mundi, señala:

El Producto Interno Bruto es el valor de todos, los bienes y servicios finales producidos dentro de una nación en un año determinado. El PIB al tipo de cambio de paridad de poder adquisitivo (PPA) de una nación es la suma de valor de todos los bienes y servicios producidos en el país valuados a los precios que prevalecen en los Estados Unidos. (párr. 1)

En otras palabras el PIB mide únicamente la producción final de un país o región, se trata de bienes y servicios que ya no serán parte de ningún otro proceso productivo, cabe recalcar que aquí se incluyen los bienes y servicios finales producidos tanto por empresas nacionales como extranjeras.

En la siguiente figura, se muestra el comportamiento del PIB del Ecuador durante el periodo de estudio 2012-2015.



Se consideró el PIB nominal es decir, a precios corrientes tomando en cuenta el nivel de precios existente en cada periodo de tiempo (año).

Figura 4. Producto Interno Bruto Ecuador 2012-2016. *Tomado de:* Banco Central del Ecuador. (2017). *Información Estadística Mensual N° 1983- Mayo 2017*

En el año 2012 el PIB refleja un crecimiento del 5,6% sin embargo para el siguiente año, a pesar de existir un crecimiento este fue solo del 4,9%, es decir 0,7 puntos porcentuales menos que el año anterior. Para el 2015, el crecimiento del PIB fue solo del 0,2% uno de los factores que influyeron en este decrecimiento es la caída del precio del petróleo, sin dejar de lado la apreciación del dólar estadounidense, que por tener una economía dolarizada no puede establecer políticas monetarias que le permitan compensar los efectos monetarios de sus vecinos Perú y Colombia como por ejemplo la devaluación de sus monedas. Sumado a ello, en el 2016 se muestra un decrecimiento de la economía ecuatoriana debido a que el precio del petróleo siguió en descenso, el dólar se apreció, y sin dejar de lado el terremoto del 16 abril que afectó a la producción de las provincias de Manabí y Esmeraldas, las más afectadas.

3.1.2. PIB Per cápita. Según la Enciclopedia Economipedia (2015) el PIB per cápita “es un indicador económico que mide la relación existente entre el nivel de renta de un país y su población. Par ello, se divide el PIB de dicho territorio entre el número de habitantes” (párr. 1). Es decir, el objetivo del PIB per cápita es medir el nivel de renta o ingresos que tiene cada habitante de un determinado país, no obstante, este indicador no es del todo confiable al no expresar la realidad como tal, ya que el país puede haber mejorado en su producción nacional más sin embargo puede no existir una mejora en la calidad de vida de las persona o en su poder adquisitivo, o la riqueza no es repartida equitativamente y por ello existe la desigualdad y el descontento social.

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2016) define al PIB per cápita como un “indicador macroeconómico de productividad y desarrollo económico, usado para entregar una visión respecto al rendimiento de las condiciones económicas de un país, esto es en consideración del crecimiento real y el número de habitantes del país” (pág. 1). Entendiendo el PIB per capita como un indicador de productividad que permite conocer los niveles de producción por unidad de trabajo y sus niveles de optimización.

En la siguiente figura se muestra el comportamiento del PIB per capita periodo 2012-2016.

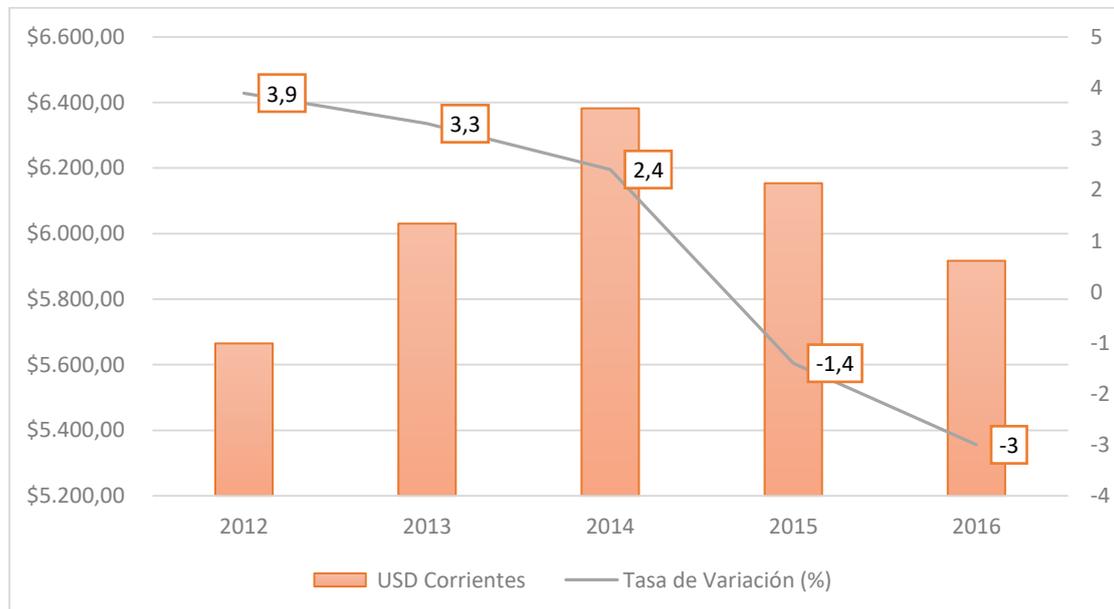


Figura 5. PIB per cápita 2012-2016. Tomado de: Banco Central del Ecuador. (2017). *Información Estadística Mensual N° 1983- Mayo 2017*

De acuerdo con la figura, el PIB per cápita del Ecuador de los últimos años ha ido en decrecimiento, a partir del 2014 ha sido más evidente, y es que como se explicó en el punto anterior, en el 2015 por shocks externos el PIB decreció y por ende el PIB per cápita también,

de igual manera el 2016 ha sido el único año de la década en que la economía no ha crecido, al igual que el año anterior por los shocks externos y la catástrofe natural de abril.

3.1.3. Población Económicamente Activa (PEA). Según el INEC (2016) el mercado laboral del Ecuador encuentra dividida en dos partes, la primera es la población en edad de trabajar (PET) y la segunda la población menor de 15 años (ver anexo 2).

La PET la comprende toda persona de 15 años y más y esta a su vez se encuentra dividida en Población Económicamente Inactiva (PEI) y Población Económicamente Activa (PEA). La PEI está compuesta por aquellas personas de 15 años y más que no están empleadas, no buscan trabajo y tampoco están en disposición de trabajar, aquí se encuentran los estudiantes, amas de casa, jubilados, rentistas, entre otros (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016, pág. 7). La PEA son “Personas de 15 años y más que trabajaron al menos 1 hora en la semana de referencia o aunque no trabajaron, tuvieron trabajo (empleados); y personas que no tenían empleo pero estaban disponibles para trabajar y buscan empleo (desempleados)” (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016, pág. 7).

En la tabla siguiente se presentan los principales indicadores del mercado laboral ecuatoriano durante el periodo de estudio.

Tabla 1. Principales Indicadores del Mercado Laboral-Ecuador 2012-2016

Clasificación de la Población	2012	2013	2014	2015	2016
Población en Edad de Trabajar	74,0	70,6	69,1	69,5	70,0
Población Económicamente Activa (PEA)	61,7	62,1	64,5	65,8	67,3
Empleo Adecuado	46,5	47,9	49,3	46,5	41,2
Subempleo	9,0	11,6	12,9	14,0	19,9
Otro Empleo No Pleno	30,1	29,0	26,8	26,4	25,1
Empleo No Remunerado	8,0	7,1	7,1	7,7	8,4
Desempleo	4,1	4,2	3,8	4,8	5,2

Los datos son a diciembre de cada año y se encuentran en porcentajes.

Tomado de: Banco Central del Ecuador (BCE). (2016). *Reporte Trimestral de Mercado Laboral-Diciembre 2016. Dirección Nacional de Síntesis Macroeconómica*

En el 2016 de la población total el 70% está en edad de trabajar, el 67,3% de ellos están económicamente activos. De estas personas, el 41,2% tienen un empleo adecuado, esta categoría según el INEC citado en BCE (2016) la comprenden:

Personas con empleo que perciben ingresos laborales iguales o superiores al salario mínimo, trabajan igual o más de 40 horas a la semana. También forman parte de esta categoría las personas con empleo que perciben ingresos laborales iguales o superiores al salario mínimo, trabajan menos de 40 horas, pero no desean trabajar horas adicionales. (pág. 47).

Las personas que oscilan entre los 25 y 34 años son las que lideran en el grupo de empleo adecuado con un 30.2% seguido de las personas entre 45 y 64 años con un 28.5%. Así mismo, al dividirse el empleo adecuado por sexo, los hombres lideran con un 53,1% y las mujeres apenas logran alcanzar un 36,9% para el 2015. Por otra parte, los subempleados son aquellas personas que tienen un empleo pero que “durante la semana de referencia, percibieron ingresos inferiores al salario mínimo y/o trabajaron menos de la jornada laboral y tiene el deseo y la disponibilidad de trabajar horas adicionales” (Banco Central del Ecuador, 2016, pág. 47). Para el 2016 esta población representó el 19.9%, mostrando un incremento del 5.9% en comparación con el año anterior.

3.1.4. Índice de Desarrollo Humano (IDH). El desarrollo humano “comprende la creación de un entorno en que las personas puedan desarrollar su máximo potencial y llevar adelante una vida productiva y creativa de acuerdo con sus necesidades e intereses” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), s.f.). En este contexto, el desarrollo humano no solo se enfoca en satisfacer las necesidades básicas de cada persona, sino en proponerle un nivel de vida mejor y en el caso ecuatoriano cumpliendo con el Plan Nacional del Buen Vivir.

El PNUD en su informe sobre el desarrollo humano de 1990, propone la medición del desarrollo humano a través del Índice de Desarrollo Humano (IDH) el cual comprende la evaluación de la longevidad, los conocimientos o logros educativos y el nivel de vida de la población. El primero es medido mediante la esperanza de vida al nacer; el segundo mediante la combinación de la tasa de alfabetización de adultos y las tasas de matrícula primaria, secundaria y terciaria; y el último se mide mediante el PIB per cápita (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), 1990).

Es preciso aclarar que el IDH a nivel nacional es de fácil medición ya que se tienen todos los parámetros necesarios para esa tarea pero realizar esa medición a nivel provincial no es tan fácil al no contar con las cifras de los ingresos per cápita provincial; en el Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador (2015), en lo que se refiere al IDH, menciona

que en el caso ecuatoriano se han construido dos IDH, los cuales se distinguen entre sí en razón de que el segundo se corrige por el coeficiente de desigualdad de Gini.

La siguiente tabla muestra el IDH del Ecuador desde el 2012 al 2016.

Tabla 2. Índice de Desarrollo Humano (IDH) Ecuador 2012-2016

AÑO	IDH
2012	0.708
2013	0.711
2014	0.732
2015	0.739
2016	0.739*

*Para el 2016 se ubica el mismo IDH del 2015, según (PNUD, 2017)

Tomado de Expansión. (2014). Búsqueda: IDH Ecuador. Y PNUD (21 de Marzo de 2017). Inicio: Centro de Prensa: Noticias: 2017: 03: 21: Informe sobre Desarrollo Humano 2016: el PNUD señala que “las prioridades globales del desarrollo siguen dejando atrás a las personas más marginadas del planeta”

El IDH es un indicador que permite ver los avances obtenidos en las medidas adoptadas para reducir la pobreza extrema, de manera que para el 2016 el Ecuador muestra un IDH de 0,739 un IDH alto, lo que significa que bajo diferentes programas enfocados en la salud desde el nacimiento hasta los últimos años de vida, los programas educativos inclusivos se han obtenidos frutos, es decir, que la población rural, la que es propensa a vivir en pobreza extrema con necesidades básicas insatisfechas, mejore su calidad de vida, teniendo acceso a educación de calidad con la creación de escuelas y colegios del milenio, con el objetivo de reducir el trabajo infantil y aumentar la tasa de alfabetización de los ciudadanos; en materia de salud, se han implementado programas como el de *Ecuador Ejercítate* el cual promueve la actividad física en los jóvenes y adultos para evitar el sedentarismo y así aumentar su esperanza de vida gracias a la actividad física y a una correcta nutrición.

3.1.4.1. Plan Nacional del Buen Vivir. El Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017 plantea tener equidad, un desarrollo integral, comprendida en la revolución urbana, cultural, agraria y del conocimiento (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo-SENPLADES, 2013). Este plan está enfocado en garantizar a cada uno de los ecuatorianos el cumplimiento de sus derechos y necesidades básicas.

Según la SENPLADES (2013) el buen vivir, “ofrece alternativas para construir una sociedad más justa, en la que el centro de la acción pública sea el ser humano y la vida” (pág. 22). Esto se pretende lograr cumpliendo con 12 objetivos enmarcados en mejorar la calidad de vida de la población, promover la igualdad, equidad y la inclusión social, al

mismo tiempo de fortalecer las capacidades y habilidades de los ciudadanos, construir democracia y apuntando al desarrollo de la matriz productiva.

3.2. Panorama del desarrollo económico en la Provincia de Manabí 2012-2016

Manabí es una de las 24 provincias que conforman el territorio ecuatoriano, la cual está ubicada en la zona costera limitando al norte con la provincia de Esmeraldas, al este con la provincia de Los Ríos, Santo Domingo de los Tsáchilas y Guayas, al sur con la provincia de Santa Elena y Guayas y al oeste con el Océano Pacífico, con una extensión de aproximadamente 350 kilómetros de playa (Gobierno Provincial de Manabí, 2016). Así mismo, cuenta con 22 cantones y con más de 75 parroquias.

3.2.1. Producción, población y recursos económicos de la provincia. Para presentar el total de producción a nivel de la provincia de Manabí se consideró el Valor Agregado Bruto (VAB), que, según la Enciclopedia Eco-Finanzas (s.f.) “es el valor adicional que adquieren los bienes y servicios al ser transformados durante el proceso productivo” (párr. 1). El BCE lo denomina como “la diferencia entre la producción y el consumo intermedio” (Banco Central del Ecuador, 2014). Cabe mencionar que al VAB también se lo denomina PIB, y con este indicador se puede evaluar la actividad económica de un sector específico o de una economía en general.

En la siguiente tabla se muestra el VAB de la provincia de Manabí durante el periodo 2012-2015.

Tabla 3. Valor Agregado Bruto (VAB) Manabí 2012-2016

AÑO	MILES DE DÓLARES	TASA DE VARIACIÓN (%)
2012	\$ 4.879.926	7,42
2013	\$ 5.267.038	7,93
2014	\$ 5.606.092	6,44
2015	\$ 5.293.692	-5,57

Tomado de: Banco Central del Ecuador (BCE). (2015). Cuentas Nacionales Regionales- Cuentas Provinciales 2007 - 2015

El VAB de Manabí en el 2012 presentó una variación del 7,42% con respecto al año anterior, de igual manera para el 2013 es posible ver un crecimiento del VAB con respecto al 2012, en un 7,93%, es decir 0,51 puntos porcentuales más del crecimiento registrado para ese año. Para el 2014, a pesar de existir un crecimiento, este solo fue del 6,44 con respecto al año anterior, sin embargo, en el 2015, al igual que el PIB, el VAB registro un decrecimiento de 5,57% con respecto al 2014, esto es debido a lo que ya se mencionó anteriormente, la caída del precio del petróleo afecto a diversas actividades productivas de

la provincia tales como: el cultivo de banano, café y cacao, así como la extracción de minas y canteras.

Manabí se caracteriza por ser una provincia altamente productiva, entre las principales industrias están:

- La agricultura con el cultivo de banano, café y cacao.
- Pesca y acuicultura (excepto de camarón).
- Procesamiento y conservación de pescado y otros productos acuáticos.
- Elaboración de aceites y grasas de origen vegetal y animal.
- Construcción.
- Comercio al por mayor y menor.

La tabla siguiente muestra el número de empresas existentes en la provincia desde el 2012 al 2015.

Tabla 4. Número de empresas en Manabí 2012-2015

Tamaño de la Empresa	2012	2013	2014	2015
Microempresa	59.837	65.661	65.224	63.741
Pequeña empresa	3.315	3.439	3.647	3.268
Mediana empresa A	364	381	403	355
Mediana empresa B	216	229	260	199
Grande empresa	146	164	179	166

Para establecer el tamaño de la empresa se toma como referencia el volumen de ventas anual (V) y el número de personas ocupadas (P) donde: para microempresas $V < 100.000$ y P 1 a 9; Pequeña empresa $100.001 > V < 1'000.000$ y P 10 a 49; Mediana empresa A $1'000.001 > V < 2'000.000$ y P 50 a 99; Mediana empresa B $2'000.001 > V < 5'000.000$ y P 100 a 199; Grande empresa $V > 5'000.000$ y $P > 200$ (INEC, 2015, pág. 26).

Tomado de: INEC. (2015). Estadísticas: Consultas: Visualizador Estadísticas Productivas: Directorio de Empresas: Provincial: Manabí: Todos los sectores.

La provincia está liderada por la existencia de las microempresas, del 2012 al 2014 se registra un crecimiento del 9,13% de estas empresas y para el 2015 esta clasificación representó el 94,11% del total, es decir, las personas prefieren emprender en nuevos negocios familiares en donde ellos sean sus propios jefes y al mismo tiempo les dé la oportunidad de realizar otras actividades como por ejemplo estudiar. Bajo este contexto, las grandes empresas solo representan el 0,29% del total de las empresas en Manabí, cabe recalcar que aquí se están incluyendo las empresas de todos los sectores productivos. A simple vista se observa que para el 2015 existe una reducción de las empresas en todos sus tamaños, y esto se debe a que como se mencionó en los puntos anteriores, por los diferentes shocks que sufrió la economía ecuatoriana en ese año.

Si desagregamos las empresas por actividades productivas, tenemos que el 37,52% del total de las empresas en el 2015 de Manabí están dedicadas a actividades de comercio, sea este al por menor o mayor, seguido por las de agricultura que representan el 16,61% del total, las actividades de transporte representan el 10,40% del total para el mismo año. Las actividades de manufactura también resaltan dentro de este grupo con un 8,17% del total de empresas, así como las actividades de alojamiento con un 7,72%, científicas y técnicas con un 5,74% y de construcción con un 3,37%.

A continuación se muestran el número de empresas de acuerdo a las actividades económicas realizadas en la provincia.

Tabla 5. Número de empresas en Manabí según principales actividades económicas

Actividades económicas	Número de empresas 2015	% Participación
Agricultura	11.248	16,61
Manufactura	5.533	8,17
Comercio	25.411	37,52
Transporte	7.046	10,40
Construcción	2.281	3,37
Alojamiento	5.232	7,72
Científicas y Técnicas	3.888	5,74
Otras Actividades	7.090	10,47
TOTAL	67.729	100,00

Tomado de: INEC. (2015). *Estadísticas: Consultas: Visualizador Estadísticas Productivas: Directorio de Empresas: Provincial: Manabí: Por sector*

En lo que a población se refiere, Manabí es una de las provincias más pobladas del país, para el 2010 contaba con 1.369.780 habitantes según datos del Censo de Población y Vivienda 2010. Para los años siguientes, el INEC ha realizado una proyección de habitantes tomando como referencia el año 2010, a continuación se presenta dicha proyección.

Tabla 6. Proyección de la población de la provincia de Manabí 2012-2016

AÑOS	POBLACIÓN	TASA DE VARIACIÓN (%)
2012	1.451.873	2,22
2013	1.467.111	1,05
2014	1.481.940	1,01
2015	1.496.366	0,97
2016	1.510.375	0,94

Tomado de: INEC. (2015). *Compendio Estadístico 2015*

Se estimó que para el 2016 fueron 1.510.375 manabitas, representando una tasa de crecimiento del 0,94% con respecto al 2015, que fueron de 1.496.366 habitantes en la provincia. Según el Censo 2010, la población manabita se centra en edades jóvenes, con una

representación masculina mayor sobre la PEA. Uno de los factores que puede influir es la distribución desigual de las tareas del cuidado del hogar, mismas que relegan a la mujer al espacio privado (hogar) y aquellas que se incorporan en actividades laborales remuneradas, se concentran en el sector comercio, puesto que este le permite compartir actividades.

En la tabla siguiente, se muestra el personal ocupado afiliado según el tamaño de la empresa.

Tabla 7. Personal Ocupado afiliado según el tamaño de la empresa

Tamaño de la Empresa	2012	2013	2014	2015
Microempresa	54.581	57.428	61.237	63.907
Pequeña empresa	40.310	45.640	49.738	49.548
Mediana empresa A	26.663	27.710	28.980	27.884
Mediana empresa B	10.683	10.049	11.126	11.287
Grande empresa	8.673	10.098	9.871	9.877

Tomado de: INEC. (2015). Estadísticas: Consultas: Visualizador Estadísticas Productivas: Directorio de Empresas: Provincial: Manabí: Todos los sectores.

En la tabla anterior, es posible observar el número de personas ocupadas que están afiliadas en Manabí en los diferentes tamaños de empresa, es importante destacar que la mayor parte de la población en Manabí no se encuentra afiliada al seguro social (IESS). Para el 2012 se registran 140.910 personas ocupadas de las cuales el 58,43% son hombres y el 41,57% son mujeres, para el siguiente año se tuvo un crecimiento del 7,10% en la población ocupada afiliada con 150.925 de las cuales el 57,64% son hombres y el 42,36% son mujeres. Para el 2014 el número de ocupados eran de 160.952 donde el 57,86% son hombres y el 42,14% son mujeres, para el 2015 apenas se tuvo un crecimiento del 0,96% de personas ocupadas afiliadas con respecto al año anterior con 162.503, de los cuales el 57,71% son hombres y el 42,28% son mujeres.

Según los datos estadísticos, los hombres lideran el número de personas ocupadas afiliadas, un factor determinante de ello es que la mayoría alcanzan un nivel de educación superior y están preparados para diferentes ámbitos productivos, sean estos agrícolas, manufactureros, industriales o de comercio, a diferencia de las mujeres, que ellas se las forma para ser madres y dedicarse al cuidado de la familia. Evidenciando con ello el machismo arraigado en la sociedad manabita.

La provincia de Manabí, entre las diferentes actividades productivas que realiza se destaca la agricultura, el turismo y la pesca. Según la Encuesta de Superficie y Producción Agropecuaria Continua, ESPAC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) “Manabí lidera las provincias con mayor superficie de labor agropecuaria a nivel nacional

con 1.095.717 hectáreas, de las cuales 765.625 has. Corresponden a pastos cultivados y naturales” (pág. 10).

Entre los cultivos permanentes de mayor producción se encuentran el plátano y la palma africana, y entre los cultivos transitorios destacan el maíz duro seco y el arroz. Según la ESPAC 2016, “la producción anual de plátano en Manabí representa el 39,76% respecto a la producción nacional de este cultivo; mientras que, la producción anual de maíz duro seco representa el 29,41%” (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016, pág. 25). En las tablas siguientes se muestran los cultivos según superficie plantada y cosechada y la producción anual en toneladas métricas.

Tabla 8. Cultivos permanentes de mayor producción en Manabí

Cultivos Permanentes	Superficie (Ha)		Producción Anual (Tm)
	Plantada	Cosechada	
Plátano	41.112	38.124	242.699
Palma Africana	22.617	16.743	117.765

Tomado de: ESPAC, 2016.

Tabla 9. Cultivos transitorios de mayor producción en Manabí

Cultivos Transitorios	Superficie (Ha)		Producción Anual (Tm)
	Sembrada	Cosechada	
Maíz duro seco	88.419	82.491	320.853
Arroz	14.847	13.740	55.536

Tomado de: ESPAC, 2016.

Por otro lado, el sector pecuario con el ganado vacuno representa el 21,31% del total nacional de la producción en la provincia (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016, pág. 25). Según la información proporcionada por el INEC, al día de la encuesta, existían 879.592 cabezas de ganado vacuno, 143.398 de ganado porcino, 210 de ganado ovino, 10.281 asnal, 32.426 caballo, 34.479 mular y 1.915 de ganado caprino.

Otro de los sectores económicos más representativos de la provincia de Manabí es el sector pesquero, en donde los cantones dedicados a esta actividad y la cual representa su motor económico son Manta, Jaramijó, Pedernales, Puerto López, San Vicente, Sucre y Jama, información representada en la tabla siguiente.

Tabla 10. Sector Pesquero del Ecuador

Provincias	Caletas	Pescadores	
		Número	%
Manabí	76	18.599	31,2
Esmeraldas	74	14.811	24,8
Guayas	69	10.734	18,0
Santa Elena	31	7.688	12,9
El Oro	16	5.326	8,9
Los Ríos	29	2.458	4,2
TOTAL	295	59.616	100

Según el DREA las caletas son “entradas de mar, más pequeñas que la bahía; también se refiere al barco que va tocando, fuera de los puertos mayores, en calas” (Real Academia Española (RAE), 2014)

Tomado de: Parra, P. (Octubre/Noviembre de 2016). *Luego de la tragedia, la pesca manabita busca reactivarse. Gestión*(268), 50-52. Viceministerio de Acuicultura y Pesca

En la provincia de Manabí se concentra la mayor producción pesquera del país con aproximadamente el 65% del total de la actividad, seguido por Guayas con el 25% y el resto de las provincias con el 10%. Manabí se destaca en la pesca del atún con el 69% del total de los desembarques y el 31% restante se efectúa en Guayas (Parra, 2016, pág. 51). En las actividades atuneras se emplea a más de 12.000 personas; y en la pesca artesanal, según el Ministerio de Agricultura, Acuicultura y Pesca (Magap), en Manabí existen alrededor de 7000 lanchas y 500 barcos. Conforme al informe *La pesca ecuatoriana* del Magap, citado en Parra (2016), el sector pesquero se encuentra dividido en dos subsectores: el primero dedicado a la pesca artesanal y el segundo a la pesca industrial, donde la actividad se realiza en tres etapas: la extracción, procesamiento y comercialización.

La ciudad de Manta ha sido el eje principal del desarrollo pesquero de la provincia, el proceso de la pesca masiva con el fin de la industrialización se inició en este cantón por la década del cincuenta con la llegada de la empresa INEPACA (Silva & Bedoya, 1995, pág. 55). Es así que con el paso del tiempo y con la llegada de nuevas empresas empacadoras de atún y otros, se ha ido desarrollando rápidamente este sector.

Por otra parte, el sector turístico representa una fuente importante de ingresos, mismo que se ha visto fortalecido en los últimos años debido a las políticas de gobierno nacional de promover los lugares turísticos del país, dado que el sector cuenta con una gran diversidad de paisajes, cultura, balnearios y gastronomía. Para el 2015 en la provincia existían 5.232 empresas destinadas para el alojamiento de los visitantes.

Entre las diferentes ofertas de distracción que ofrece Manabí están sus playas que forman parte de la *Ruta del Spondylus* donde se pueden realizar actividades como buceo,

surf, pesca deportiva, kayak, entre otras; también posee cascadas, ríos, campos, montañas, para realizar deportes extremos.

Uno de los lugares más visitados es la playa de arena blanca Los Frailes, y Puerto López por el espectáculo de las ballenas jorobadas y la diversidad de fauna y flora que existe en la Isla de la Plata, en el mismo cantón. La ciudad de Manta, también es otro destino turístico, este puerto desde 1997 se convirtió en un atracadero de grandes cruceros que en su temporada atrae cerca de 15 provenientes de diferentes partes del mundo.

3.2.2. Educación, salud y pobreza en la provincia. El Ministerio de Educación en su publicación de Marzo 2015, (pág. 7) menciona que Manabí es una de las provincias que tienen mayor número de instituciones educativas, en primer lugar se encuentra Guayas con 4.230 instituciones, seguida de Manabí con 3.239 y Pichincha con 1.951; esto se debe a la densidad poblacional que poseen cada una de estas provincias.

En Manabí, para el año 2014 existían 408.490 personas en edad escolar (5-17 años) el cual representaba el 9,41% del total de la población en edad escolar nacional. En lo que al analfabetismo se refiere, para el 2014 el 9,1% de la población manabita era analfabeta convirtiéndola en una de las provincias con mayor nivel de personas que no sabe leer ni escribir, después de Bolívar, las zonas no delimitadas y Chimborazo. Para la presente fecha, se prevé que la tasa de analfabetismo se haya reducido en su totalidad en la provincia ya que el gobierno ha empleado múltiples esfuerzos para combatir el analfabetismo a nivel nacional, con la creación de instituciones del milenio, dando prioridad a las personas con escasos recursos. Declarando al Ecuador en el año 2009 un país libre de analfabetismo.

La tabla siguiente muestra a tasa de asistencia escolar en Manabí en el año 2010.

Tabla 11. Tasa de asistencia escolar Manabí- 2010

	Porcentaje
Tasa neta de asistencia en Educación Superior (18 a 24 años)	20,16
Tasa neta de asistencia en Bachillerato (15 a 17 años)	50,50
Tasa neta de asistencia en Educación General Básica (5 a 14 años)	91,67

Los datos presentados son a partir del censo 2010, ya que no existen datos disponibles para la fecha actual 2017 por provincias.

Tomado de: Censo de Población y Vivienda- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010)

La asistencia a la educación básica general (EBG) en la provincia es relativamente alta con el 91,67% del total de la población de esa edad, es decir, que los niños y niñas disfrutaban de una educación de calidad en los primeros años de estudios, disminuyendo así el trabajo infantil, se espera que para el presente año (2017) el porcentaje se haya incrementado al 95% gracias a las diferentes obras en infraestructura escolar que el gobierno ha realizado. En

donde se muestra un porcentaje bajo es en la asistencia a la educación superior con un 20,16%, se puede especular que los jóvenes en su mayoría, una vez que terminan sus estudios de bachillerato enseguida buscan trabajo dejando de lado su preparación profesional, otras de las razones podría ser la falta de recursos económicos y en el caso de las mujeres porque ante una mala distribución de las tareas del cuidado, su tiempo es muy limitado para su desarrollo personal y profesional.

En ese sentido, la escolaridad de los manabitas llegan a los 8,5 años de estudio, donde el 82,73% de la población de 12 años y más tienen su primaria completa; 36,64% tienen la secundaria completa y el 17,07% tienen instrucción superior (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010).

Con respecto a los problemas que afectan a la salud de la población manabita, según el (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010) medida en una tasa por 10.000 habitantes, son:

- Alcoholismo
- Víctimas de violencia y maltrato
- Dengue
- Fármaco dependencia
- Diabetes
- Hipertensión arterial

Como se detalla a continuación en la tabla:

Tabla 12. Salud de la población-Manabí 2016

Rubro	Tasa
Alcoholismo	360,60
Víctimas de violencia y maltrato	1.048,6
Dengue	419
Fármaco dependencia	14,6
Diabetes	1.290
Hipertensión arterial	3.004

Tomado de: Granda, J. (27 de Abril de 2017). *Ministerio de Salud Pública: Sin categoría: Dirección Nacional de Vigilancia Epidemiológica: ANUARIO EPIDEMIOLÓGICO 1994 -2016.*

Según los datos presentados para el 2016, la salud de la población manabita se ve afectada en primer lugar por la hipertensión arterial por cada 100.000 habitantes existen 3004 que presentan hipertensión esto es debido al estilo y condición de vida de las personas, que en muchos casos no toman las medidas necesarias para mantenerse en buena salud como hacer ejercicio o seguir una dieta nutritiva. Otra de las enfermedades que aqueja a los

manabitas es la diabetes, por cada 100.000 personas existen 1.290 con diabetes, al igual que la hipertensión, la diabetes puede desarrollarse por el estilo de vida que lleva la persona, puede ser por obesidad o por estrés. La violencia y el maltrato en los diferentes géneros también es uno de los problemas de salud en los manabitas por cada 100.00 habitantes existen 1.049 personas que son maltratadas.

La tasa de natalidad para el 2014 en Manabí fue 13,91%, es decir que por cada 1000 habitantes nacen 14 niños y la tasa de mortalidad para ese mismo año fue de 4,03%, es decir que por cada 1000 habitantes mueren 4 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2014, pág. 532). Cabe destacar que en los últimos años el gobierno se ha preocupado por el bienestar de los ecuatorianos dando prioridad a las mujeres embarazadas, niños y las personas adulto mayor para una atención médica oportuna, además se han creado varios centros de salud en diferentes zonas del país, procurando que todos y todas tengan derecho a una atención de salud pública de calidad y calidez.

En lo que respecta a la pobreza, se tienen dos tipos: la pobreza por consumo, que es aquella que está determinada por una canasta de bienes y servicios los cuales permitiría a un costo satisfacer las necesidades básicas de un individuo, y define como pobres a aquellos individuos que obtengan un ingreso inferior al costo de dicha canasta (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016), y está la pobreza por necesidades básicas insatisfechas (NBI), está por su parte se enfoca en 5 criterios: la capacidad económica, el acceso a educación básica, el acceso a vivienda, el acceso a servicios básicos y el hacinamiento.

Para el año 2014, el 31,4% de la población manabita se encontraba en pobreza por consumo, mostrando una reducción del 41,1% en comparación con el 2006, en donde se tenía el 53,6% según la Sexta Encuesta de Condiciones de Vida (ECV) (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2015, pág. 14) en lo que a pobreza por NBI en el 2014 se tuvo que el 54,1% de la población manabita se encontraba en pobreza por NBI, presentando una reducción del 22,1% en comparación con el 2006 que fue del 69,4%. Bajo este contexto se puede decir que en general la pobreza en Manabí en los últimos años se ha reducido, en parte a las políticas que el gobierno ha establecido y están dando resultados en cuanto al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

3.3. Desarrollo Local del Cantón Manta 2012-2016

3.3.1. Antecedentes históricos de Manta. Desde sus inicios, “fue el principal asentamiento de la Cultura Manteña la cual floreció entre los años 500 y 1526 después de Cristo” (Milton Palma, 2012, pág. 86). A pesar de que los arqueólogos bautizaron a esa cultura con el apelativo de Manteña, no significa que esa cultura formo parte del territorio cantonal, del que sí se tiene la seguridad de que existió en esa zona central fue el señorío Cancebí, el cual estaba compuesto por varios cacicazgos, y cada uno tenía a un cacique a su mando, se heredaba de padres e hijos el poder, y que probablemente poseían como un símbolo de jerarquía una silla de piedra en forma de “U” (ver anexo 3) (M.I. Municipio de Manta; Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, 2010). De igual forma, se dice que los Mantas adoraban a una diosa llamada UMIÑA, la cual era el símbolo de la Diosa de la Salud o Madre Ancestral, y la describen como una hermosa piedra de color verde brillante llamada esmeraldas (Milton Palma, 2012, pág. 88).

A Manta la bautizaron con el nombre de *Jocay*, la cual descompuesta en sus raíces formativas significa: **JO= PEZ** y **CAY= CASA**. Significando entonces **CASA o ENTRADA DE LOS PECES**, además por el intercambio que hacían de peces oro, la denominaban puerta de oro (Milton Palma, 2012, pág. 34). Por su parte este nombre reflejaba la abundancia de peces que existía en estos mares, la cual representaba la principal fuente de trabajo y de alimentación para los habitantes de aquella época.

La importancia del nombre *Jocay* radica en que este era el centro de las actividades de la Confederación Manteña, aquí se encontraba el aparato administrativo desde donde eran emitidas cada una de las decisiones, órdenes y resoluciones para cada una de sus nacionalidades. Los Mantas tenían su punto fuerte y este era el comercio que en conjunto con las demás confederaciones del Pacífico tenían una importante interrelación. Se dice que los Mantas fueron intensificando sus actividades comerciales hasta poder atender compromisos externos, uno de estos es que comerciaban con el Oriente Amazónico: ellos llevaban conchas, sal, pescados, entre otros y traían plantas medicinales y aromáticas. Más aún, a diferencia de las otras nacionalidades que existían los Mantas destacaban porque utilizaban medidas de peso para sus transacciones, se dice entonces que ellos utilizaban un aparato especial para determinar la calidad del oro además de utilizar un sistema de cálculos y anotaciones elementales (Milton Palma, 2012, pág. 40).

Por otro lado, antes de que Manta fuera considerada como un cantón, fue una parroquia de Montecristi desde 1897 hasta 1922, en donde Manta es ascendido a Cantón. Mediante el

Decreto número 602 del 30 de septiembre de 1922 firmado por el entonces presidente de la Republica José Luis Tamayo, y el cual entró en vigencia el 4 de noviembre del mismo año, Manta fue considerada oficialmente un cantón (Milton Palma, 2012, pág. 90).

3.3.2. Datos generales del cantón Manta. Límites: Manta está limitada al norte y oeste con el Océano Pacífico, al sur con Montecristi y el Océano Pacífico y al este con Montecristi y Jaramijó. Posee una ubicación estratégica para la llegada de buques ya que se encuentra en el centro del Litoral Ecuatoriano (ver anexo 4) (Milton Palma, 2012, pág. 131).

Superficie: El cantón tiene una superficie de 306 kilómetros cuadrados divididos en: 60,50 km² para el área urbana y 245,5 para el área rural.

Población: 253.441 (2016) datos proyectados por el Inec.

Parroquias: Manta cuenta con 7 parroquias: 5 urbanas que son: Tarqui, Manta, Eloy Alfaro, San Mateo, Los Esteros y 2 rurales: San Lorenzo y Santa Marianita.

Clima: El clima que Manta posee es tropical, cálido, seco, el cual está supeditado a la presencia de la corriente fría de Humboldt y el fenómeno de El niño.

Temperatura: Su temperatura promedio es de 28°C, la cual varía en las diferentes épocas del año, para el invierno la temperatura sube más de 30°C y para el verano la temperatura oscila entre los 20°C y 22°C por las noches o madrugadas.

Hidrografía: Manta posee 3 ríos que son solamente invernales, río Manta, Burro y río Muerto.

Flora: En lo que es la sabana la vegetación es escasa pero es muy abundante en las montañas.

Fauna: Manta se caracteriza por ser la capital pesquera del Ecuador, aquí se pueden encontrar una diversidad de peces tales como el atún, albacora, picudo, dorado, mariscos, entre otros, así como también existen laboratorios de larvas de camarón.

3.3.3. Manta: una ciudad con desarrollo. Al hablar de desarrollo se dice que los habitantes de un país o región han mejorado sus condiciones de vida, pero si se enfoca el termino en una determinada localidad, se está haciendo énfasis a un desarrollo local, el cual según Santamaría (2014) “es un proceso de diversificación y enriquecimiento de las actividades económicas y sociales en un territorio de escala local a partir de la movilización y la coordinación de sus recursos materiales e inmateriales” (párr. 1). Así pues, este desarrollo se caracteriza por extraer de las decisiones macroeconómicas, puntos clave que contribuyan al desarrollo de la localidad, el cual puede ser mediante proyectos colectivos con la utilización de sus propios recursos.

En tal sentido, en la ciudad de Manta es preciso ver un desarrollo económico y local a lo largo de los años reflejado en el mejoramiento de sus actividades económicas, políticas y sociales. Manta es considerada como la capital económica de Manabí debido a su alta actividad comercial, pesquera y manufacturera.

3.3.3.1. Valor Agregado Bruto- Manta 2012-2015. Para mostrar el total de producción a nivel cantonal se consideró el Valor Agregado Bruto (VAB) cantonal.

En la tabla siguiente se presenta el VAB de Manta para el periodo 2012-2015.

Tabla 13. Valor Agregado Bruto-Manta Miles de dólares 2012-2015

Sector	2012	2013	2014	2015
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	142.128	191.697	203.444	192.408
Explotación de minas y canteras	54	84	94	134
Manufacturas	296.152	253.833	210.707	163.892
Suministro de electricidad y de agua	12.583	9.693	15.036	17.258
Construcción	250.179	280.917	253.200	281.414
Comercio	274.295	333.987	400.189	404.364
Actividades de alojamiento y de comidas	27.245	32.029	28.817	35.932
Salud	66.437	76.929	77.082	69.239
Transporte, información y comunicaciones	149.800	178.387	240.968	201.162
Actividades financieras	29.037	28.155	29.662	23.626
Actividades profesionales e inmobiliarias	124.525	166.478	175.864	137.636
Administración Pública	101.019	101.579	101.484	63.953
Enseñanza	72.301	74.040	83.542	85.367
Otros servicios	25.884	23.937	19.308	24.269
TOTAL	1.571.641	1.751.745	1.839.398	1.700.654

Tomado de: Banco Central del Ecuador (BCE). (2015). *Cuentas Nacionales Regionales- Cuentas Cantonales 2012 - 2015*

Para el 2015, el sector del comercio representó el 23,78% del total del VAB cantonal para ese año, evidenciando así un incremento en 2,02 puntos porcentuales con respecto al año anterior que fue de 21,76%. La construcción tuvo una incidencia en 16,55% del VAB cantonal, este sector tuvo un incremento de 2,78% con respecto al 2014, el cual fue de 13,77%. Y no podía quedarse atrás el sector de la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca,

el cual tuvo una incidencia en 11,31% en comparación con el 2014, a diferencia de los otros sectores este solo tuvo un incremento de 0,25 puntos porcentuales. Por lo tanto, se puede decir que la actividad que genera mayor valor agregado es la del comercio, el cual es la principal fuente de ingreso y de trabajo en el cantón.

3.3.3.2. Población, Educación, salud y pobreza de Manta. Según el Censo de Población y Vivienda del 2010, la Población en Edad de Trabajar (PET) en Manta era de 180.810 personas, sin embargo en la PEA solo estaban 90.627 habitantes, en donde la tasa de participación laboral global era del 50,10%.

Por otro lado, la educación en Manta ha dado grandes giros en los últimos años, para el 2010 la tasa de analfabetismo en el cantón era de 5,38%, se espera que para el presente año (2017) este índice haya reducido a 3% aproximadamente. A continuación se muestra la tasa de asistencia escolar en Manta para el año 2010.

Tabla 14. Tasa de asistencia escolar Manta-2010

	Porcentaje
Tasa neta de asistencia en Educación Superior (18 a 24 años)	26,95
Tasa neta de asistencia en Bachillerato (15 a 17 años)	60,44
Tasa neta de asistencia en Educación General Básica (5 a 14 años)	93,80

Los datos presentados son a partir del censo 2010, ya que no existen datos disponibles para la fecha actual 2017 por cantones.

Tomado de: Censo de Población y Vivienda- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010)

La asistencia a la educación básica general (EBG) en Manta es alta, con un 93,80% del total de la población de esa edad, esto indica que 8 de cada 10 niños, se encuentra estudiando, disminuyendo así el trabajo infantil, cabe recalcar que en el cantón se promueve la campaña *Manta sin trabajo infantil*, esto es para que los niños y niñas incluso los adolescentes se dediquen a estudiar dándoles la facilidad en cuanto a recursos y materiales se refiere, debido al terremoto del 2016, muchas de las infraestructuras educativas se destruyeron, el periodo lectivo empezó tarde, pero esto no fue un impedimento para que los niños se eduquen, para ello en los establecimientos educativos se abrieron diferentes jornadas, matutina, vespertina y nocturna con la finalidad de que todos puedan cumplir con este periodo lectivo.

Los asistentes a institutos de educación superior son apenas del 26,95% para el 2010, no obstante para el presente, se espera que esta tasa se haya incrementado a un 40%, ya que se han dado facilidades a los jóvenes de estudiar y de trabajar al mismo tiempo, ya que el trabajo es uno de los motivos por los cuales los jóvenes no estudian o no terminan su

educación superior. En promedio un mantense estudia 10,12 años, completando así su instrucción primaria y secundaria, y en ciertos casos la educación superior.

En lo que ha salud de la niñez se refiere, Manta al 2010 tenía una tasa de mortalidad infantil por cada 1.000 nacidos vivos de 6,45%, es decir por cada 1.000 niños que nacen mueren aproximadamente 6 niños y la tasa de mortalidad neonatal por cada 1.000 nacidos vivos es de 3,76%.

La pobreza por NBI del cantón está en 54,80% de la población total de Manta y la extrema pobreza por NBI es del 21% de la población total. Este tipo de pobreza es común en las zonas rurales del cantón en donde por falta de gestiones del gobierno municipal y de recursos del mismo, no han podido satisfacer esas necesidades hasta el 2010, sin embargo para la presente fecha se espera que el índice de pobreza por NBI se haya disminuido, con la nueva administración municipal desde el 2014.

3.3.3.3. Principales actores en el desarrollo de Manta. Se entiende por actores que influyen en el desarrollo del cantón a aquellos de una manera u otra contribuyen al crecimiento, mejoramiento, estabilidad y progreso de una localidad.

Entre los principales actores tenemos:

- **Familia**

La familia mantense es un pilar fundamental para que la ciudad como tal progrese, con ese espíritu solidario, caritativo y emprendedor que tienen sus ciudadanos, Manta se ha ido desarrollando en el área de comercio, se motiva a los niños, jóvenes y adultos a participar en las diferentes actividades y proyectos propuestos para el crecimiento de la ciudad.

- **Municipio**

El órgano coordinador, regulador, controlador e impulsador para realizar las mejoras en el cantón es el Municipio, ya que desde este nacen las propuestas e ideas que contribuyen a la realización de proyectos sociales, ambientales o infraestructura.

- **Autoridad Portuaria de Manta**

Manta es uno de los principales puertos pesqueros que tiene el país y como tal necesita un organismo que lo controle y administre, por ello es que existe la Autoridad Portuaria de Manta (APM) entidad representativa en cuanto a la generación de empleo y la optimización y productividad de los recursos que posee el cantón, es este caso la pesca.

- **Dirección General de Aviación Civil**

Este organismo es el encargado de la administración, control y regulación del Aeropuerto Internacional “Eloy Alfaro”, el cual representa otra fuente de ingresos para el cantón por su actividad turística.

- **Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí**

Esta Universidad contribuye al desarrollo de la información científica y tecnológica, alberga a más de 20.000 estudiantes en sus diferentes carreras y extensiones por otros cantones.

- **Cámara de Comercio de Manta**

Esta institución contribuye en la integración del sector comercial del cantón, busca una integración de todos y cada uno de los comerciantes que tiene Manta, dándoles la oportunidad de crecer o de ampliar sus negocios.

3.3.3.4. Limitantes para el desarrollo de Manta. Si bien es cierto, no siempre todo es perfecto, una municipalidad puede dar todo de sí para que su ciudad se desarrolle en los diferentes ámbitos, sin embargo pueden existir limitantes en diferentes enfoques como el económico, social o incluso ambiental.

En primer lugar se tiene el impacto ambiental que determinadas obras de infraestructura generarían en la ciudad, esto es, al tener la propuesta de un proyecto de construcción de una industria por ser el caso empacadora de atún, es verdad que genera empleo, genera ingresos al cantón, pero hay que realizar el estudio de impacto ambiental que esta generaría al ponerse en marcha, ya que esto puede causar molestias ya sea por ruido y malos olores a los vecinos de sus alrededores, o por su parte contamine las aguas del mar.

Un claro ejemplo de esta contaminación ambiental por malos olores es la presencia de la empacadora de pescado y atún INEPACA, esta empresa está ubicada en pleno centro de Manta, y en muchos casos los olores que genera son muy fuertes y se perciben desde que uno entra en la periferia urbanística, lo cual no es un atractivo para los turistas.

Otro limitante para el desarrollo es el factor social, entiéndase este por la delincuencia que existe en este cantón, en los últimos años Manta se ha visto envuelta en una ola de delincuencia, posicionándola como una de las ciudades a nivel nacional con mayores índices delictivos, estas actividades van desde el robo con arma blanca o de fuego, crimen organizado hasta el tráfico de estupefacientes, gracias al puerto que tiene, de cierto modo hay una facilidad para traficar mercadería no permitida.

Capítulo IV

Sectores económicos favorecidos con la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta

4.1. Actividad económica realizada en la ciudad.

4.1.1. Breve reseña de la actividad comercial en Manta. La presencia de casas comerciales en la ciudad de Manta data desde antes del año 1888, con la primera casa comercial cuyo representante fue el Sr. Ferd Kugelman, mismo que tenía casas comerciales en los puertos de mayor importancia alrededor del mundo. Esta casa era administrada por el Sr. Emilio Ruperto, quien luego de unos años, se dedicó a la agricultura en el cantón Santa Ana, en su lugar vino el Sr. Carlos Reichew, quien cambio de nombre a la casa comercial por “*Handelsgesellschaft mit Bershranktes Hanftung*” más conocida como “*Casa Tagua*”, esta se dedicaba a la importación de mercancía en general de diferentes partes del mundo, además de exportar fruta, café, caucho, tagua, higuera, cacao, palo de balsa y en oportunidades sombrero de paja toquilla; además era reconocida por realizar operaciones bancarias (Chávez García, 2013).

La casa abrió sus puertas desde 1905 hasta 1941, en donde se vio forzada a cerrar por motivo de la Segunda Guerra Mundial, donde el país dejó de tener relaciones comerciales y diplomáticas con Alemania incautando los bienes de alemanes e italianos. Fue una casa comercial de gran prestigio, reconocida mundialmente, brindaba credibilidad y garantía a su clientela en cada operación que realizaba.

Por otro lado, esta importante casa comercial hacía uso de los servicios de la Compañía de Vapores Hapag-LLOYD, quien cada quince días llevaba desde Manta a diferentes partes del mundo productos como la tagua, cacao y café en grandes cantidades. Cabe señalar que el comercio de Manta se desarrollaba por vía marítima con mayor facilidad, puesto que no contaba con vías accesibles para el transporte de mercancía entre los pueblos aledaños, mismo que preferían venderla a los lugares más cercanos, implicando menos esfuerzo y menos costo.

Otras de las casas comerciales que surgieron en Manta están: Casa Balda, Casa Álava, Casa Vera, exportación de sombreros Manuel Delgado, Aquiles Paz, entre otras (Chávez García, 2013). Unas industrias se dedicaban a elaborar dulces como chocolates, galletas caramelos; otras, fabricaban jabones y velas; aceite; sacos de yute; además de que empezó

a surgir la industria de artes gráficas. Hoy en día se cuenta con la presencia de industrias atuneras como Inepaca y Conservas Isabel, industrias de oleaginosas como La Fabril y Ales.

A pesar de que existió una variedad de actividad comercial, la pesca es una de las que perdura con el tiempo, desde los inicios más del 60% de la población se dedicaba a esta actividad, ya sea con pesca directa, o trabajando en las industrias conexas.

4.1.2. Actividad económica de Manta. Manta es una ciudad dinámica, sus habitantes realizan diferentes actividades donde demuestran sus habilidades y capacidades, según el Censo de Población y Vivienda del 2010, la rama de actividad que emplea más habitantes es el comercio al por mayor y menor, en la tabla siguiente se muestran la rama de actividad y el porcentaje de la población ocupada.

Tabla 15. Población Ocupada según rama de actividad

Rama de actividad	% Población Ocupada
Comercio al por mayor y al por menor	24,9%
Industrias manufactureras	17,1%
Construcción	8,7%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	7,7%
Transporte y almacenamiento	7,1%
Enseñanza	5,8%
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	5,1%
Administración pública y defensa	4,3%
Actividades de los hogares como empleadores	3,6%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	3,3%
Otros	12,4%

Tomado de: INEC (2010), *Censo de Población y Vivienda*

Las actividades de comercio al por mayor y menor sobresalen ante las demás con un 24,9%, indicando que la población mantense prefiere sustentar sus ingresos mediante el comercio, para el 2010, en Manta existían 9271 establecimientos económicos, mismos que para el presente año (2017) se espera que hayan superado los 10.000, aún a pesar del terremoto del 16 de abril del 2016, el cual afecto a esta rama de actividad, se realizó el Plan Reconstruyo por parte del Gobierno, construyendo el Parque Comercial Nuevo Tarqui con 1840 puesto para comerciantes minoristas y 310 puestos para los mayoristas.

Otro de los sectores que destaca en la población mantense, es la industria manufacturera, sobre todo la encargada de la elaboración de conservas de atún y sus derivados con un 17,1% para el 2010, así mismo, se espera que el porcentaje de participación de la población en esta actividad se haya incrementado para el presente año. La industria que destaca es la atunera, misma que se dedica sobre todo a la exportación de sus productos, y que empleo a más del 8% de la población ocupada, también está la industria de oleaginosas

que en los últimos años ha crecido considerablemente, ofreciendo al mercado productos de primera necesidad y hechos con calidad.

La población ocupada en actividades de construcción representa el 8,7%, demostrando que los mantense prefieren dedicarse a la construcción ante que la pesca, a pesar de que ambas requieren grandes esfuerzos, en esta actividad pueden ser afiliados en caso de algún catástrofe, facilidad y oportunidad que la pesca no les ofrece. Adicionalmente, existen empresas constructoras e inmobiliarias que periódicamente presentan nuevos proyectos de construcción como ciudadelas o conjuntos residenciales otorgando más empleo a la población.

La pesca, otra importante actividad en la ciudad, solo el 7,7% de la población ocupada, se encuentra en esta rama de actividad, es importante recalcar que existe la pesca artesanal y la industrial, por cuestiones legales en la pesca industrial no se acepta a menores de edad, pero a pesar de eso en la pesca artesanal, muchos de los pescadores llevan a sus hijos a la faena desde muy temprana edad (10 años) para que aprendan del oficio; sin embargo estos no se ven reflejados en los datos estadísticos por ser personas que no están en edad de trabajar.

La enseñanza y las actividades de alojamiento y servicio de comidas también son importantes en la actividad económica de la ciudad con una participación del 5,8% y 5,1% respectivamente. Manta es una ciudad turística con distintos atractivos para todos los gustos, convirtiéndola en un destino de diversión para los turistas tanto nacionales como extranjeros.

4.2. El Puerto: eje central del desarrollo de Manta

Las obras portuarias llegaron a Manta en 1959, gracias a los grandes esfuerzos que hicieron las instituciones privadas, comités, sindicatos y el pueblo mantense. Así pues, estando ejecutándose las obras de construcción del muelle adjudicado a la empresa SIMAR, el 24 de octubre de 1966 nace la Autoridad Portuaria de Manta (APM) mediante Decreto 1373, Registro Oficial N0. 149 (Milton Palma, 2012). Esta entidad se encarga de administrar, controlar y regular las actividades del Terminal Pesquero y Cabotaje y del Terminal Internacional de Carga.

- **Servicios**

Entre los servicios que presta dentro del Terminal Pesquero y Cabotaje, está el servicio de muellaje para los buques pesqueros tanto artesanales como industriales, con una disponibilidad de 180 metros y de 240 metros de muelle respectivamente. Además dentro de estos muelles el buque tiene las opciones de realizar operaciones de avituallamiento,

descarga o mantenimiento de la nave (Autoridad Portuaria de Manta, 2016). La APM se encarga de brindar un servicio eficiente y de calidad a los buques, así como de velar por su seguridad dentro del puerto.

- **Misión y Visión**

La misión y visión de la APM es

“Ser reconocidos en el ámbito nacional e internacional como el puerto de aguas profundas del Ecuador, puerto Gateway (puerta de enlace), multipropósito, de tercera generación con opción de trasbordo para la costa oeste del pacífico sur ofertando los servicios portuarios que contribuyan a la competitividad del comercio exterior del Ecuador” (Autoridad Portuaria de Manta, 2011).

Sin duda alguna, Manta tiene las herramientas necesarias para convertirse en una ciudad puerto de primera, competente con el resto del mundo brindando calidad en los servicios que presta y dándole un uso eficiente a las instalaciones que posee.

- **Ubicación del Puerto**

El puerto de Manta posee una ubicación estratégica a diferencia de los demás puertos del Ecuador, “se encuentra situado en la costa oeste de Sudamérica (...) a 25 millas de la ruta marítima internacional y a 56 millas de la línea equinoccial, a tan solo 24 horas del Canal de Panamá” (Autoridad Portuaria de Manta, 2011). Características que hacen del puerto un punto de integración comercial a nivel regional y mundial, además de poseer un calado natural de 12 metros de profundidad con opción de hasta 16 metros, lo que le permite albergar barcos de gran magnitud, así como los cruceros y los buques cargueros.

- **Instalaciones**

Las instalaciones con las que cuenta el puerto de Manta son seguras, de fácil acceso y operabilidad, a continuación se nombran cada una de ellas, APM (2011):

- a) Muelle de espigón

Cuenta con 2, mismos que suman 800 metros lineales y que pueden recibir 4 embarcaciones al mismo tiempo como buques portacontenedores, graneleros, carreros, pesqueros, cruceros y carga general. Además estos muelles cuentan con un ancho de plataforma de 45 metros cada uno, y una profundidad de hasta 12 metros (ver anexo 5).

- b) Muelle marginal

Tiene cinco muelles marginales con una profundidad de 5,4 metros a 9,8 metros y 618 metros lineales. Las operaciones que se realizan en este muelle son la de pesca de altura, artesanal y el servicio de cabotaje.

- c) Área de Almacenamiento

El puerto posee aproximadamente 119.012 metros cuadrados de área destinadas para almacenamiento (patios y cubiertas) para contenedores, vehículos y carga general.

d) Servicio de báscula

Cuentan con 2 básculas destinadas para el pesaje de toda la mercancía que llega al puerto.

e) Equipamiento

El equipamiento con el que dispone el puerto son facilitados por el servicio de empresas particulares, entre ellos están: Tolvas, remolcadores con potencia de 700 HP a 1200 HP, grúas telescópicas, spreads especiales y absorbentes (líquidos).

Este puerto de gran prestigio, en los últimos años ha perdido competitividad en comparación con lo demás puertos del Ecuador, debido a problemas administrativos como la concesión, ocasionando pérdida de tráfico marítimo y de inversiones extranjeras. En el gráfico siguiente se muestra el total de carga manipulada en el puerto durante el periodo 2012-2016.

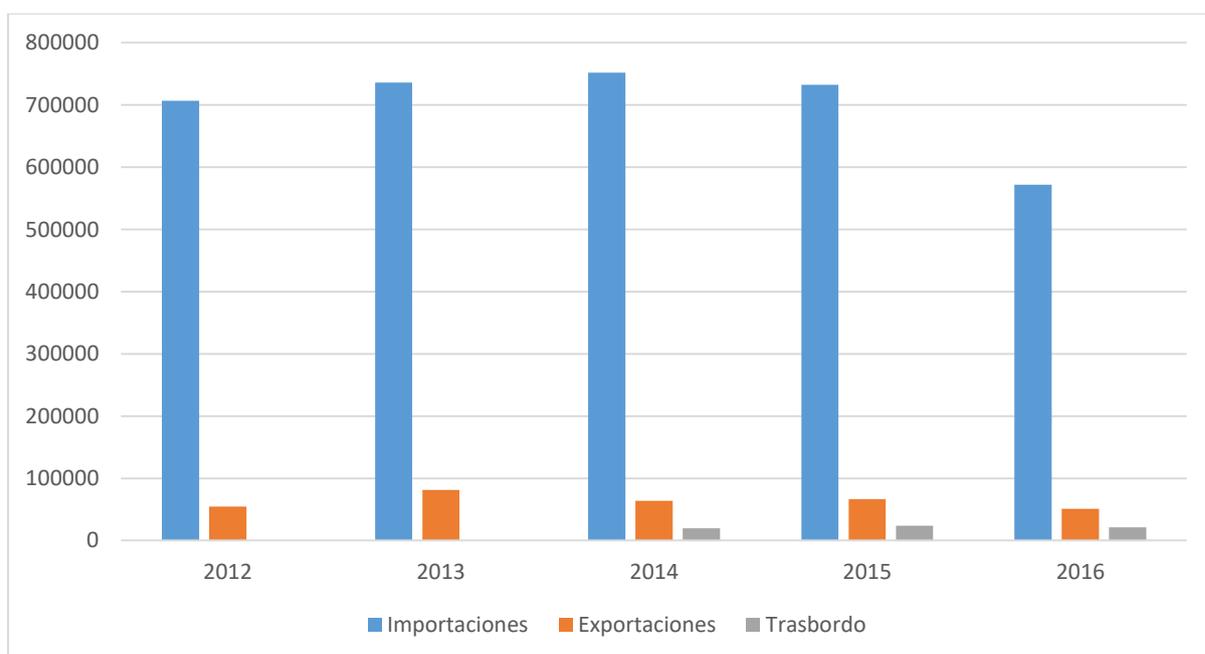


Figura 6. Carga anual manipulada en el puerto (toneladas). Tomado de: APM (2016), Estadística Portuaria

La carga proveniente de las importaciones representa el 92.81% del total manipulado en el año 2012, para el 2016 esta represento el 88,85%, mostrando la gran influencia que tiene el mercado extranjero en el mercado nacional, o bien la preferencia del consumidor por productos importados. Es evidente un desequilibrio en este comercio, ya que las exportaciones debería ir a la par con las importaciones pero estas solo representan entre el 7 y el 9% del total de la carga manipulada en el puerto.

En el gráfico siguiente se muestra la cantidad de buques comprendidos entre mercantes, pesqueros, turísticos y sin carga que arribaron al Puerto de Manta durante el periodo 2012-2016.

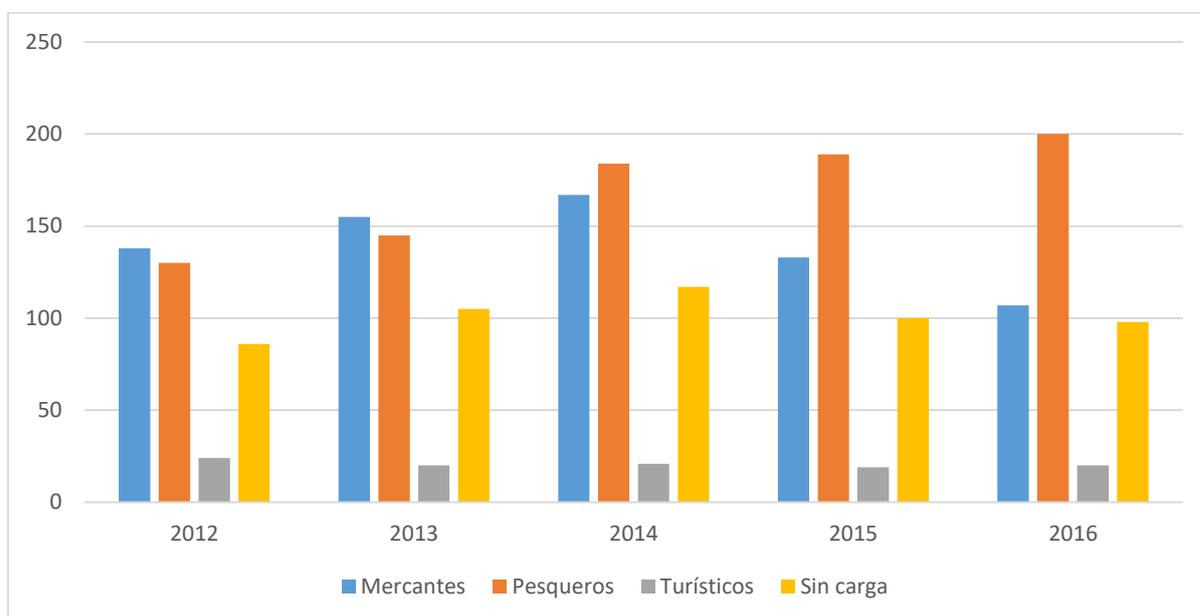


Figura 7. Arribo de buques internacionales 2012-2016. *Tomado de:* APM (2016), Estadística Portuaria 2016

En el año 2012 arribaron 378 buques internacionales, 138 de ellos eran mercantes, 130 pesqueros, 24 turísticos y 86 sin carga. En el año 2014, los buques mercantes que llegaron al puerto de Manta fueron 167, pesqueros 184, turísticos 21 y 117 sin carga. Para el 2016 el escenario fue distinto, apenas se recibieron 107 mercantes, 200 pesqueros, 20 turísticos y 98 sin carga. Cabe recalcar que la catástrofe natural del 16 de abril del 2016 no afectó al comercio marítimo.

Entre los tipos de carga que se moviliza en el puerto esta la carga general, container, granel sólido vegetales y otros, granel sólido pesca y granel líquido. En la tabla siguiente se muestra el tipo de carga movilizada correspondiente a la importación.

Tabla 16. Tipo de carga movilizada por el Puerto de Manta (toneladas) Importación 2012-2016

Año	General	Container	G. Sól. Veg y otros	G. Sól. Pesca	Granel Líquido	Total
2012	63.581	3.875	365.341	152.328	121.789	706.914
2013	59.893	1.705	401.997	141.577	130.959	736.131
2014	91.590	279	355.643	184.731	119.566	751.809
2015	34.088	520	483.745	105.931	108.179	732.463
2016	54.409	1.608	306.352	116.541	93.049	571.959

Tomado de: APM (2016), Estadística Portuaria 2016

El tipo de carga que tiene mayor movilidad en el puerto es el granel sólido vegetales y otros, teniendo una participación para el año 2012 del 51,68%, para el 2013 del 51,61%, en el 2014 del 47,30%, en el 2015 del 66.04% y para el 2016 del 53,56%. A este tipo de carga le sigue la general con una participación entre el 8 y 12% del total movilizado.

Por el lado de las exportaciones, el tipo de carga movilizado en el puerto son la general, container, granel sólido y granel líquido.

Tabla 17. Tipo de carga movilizada por el Puerto de Manta (toneladas)-Exportación 2012-2016

Año	General	Container	Granel sólido	Granel Líquido	Total
2012	38	5.938	1.022	47.645	54.643
2013	15.240	9.680	2.037	54.502	81.459
2014	16.321	6.982	3.549	37.017	63.869
2015	1.074	3.167	900	61.132	66.273
2016	1.426	0	483	48.876	50.785

Tomado de: APM (2016), Estadística Portuaria 2016

En el caso de las exportaciones el tipo de carga que más movilización tiene en el puerto es granel líquido, para el año 2012 tuvo una participación del 87,19% sobre el total de la carga movilizada, en el 2013 representó el 66,91%, para el 2014 el 57,96%, para el 2015 el 92,24% y para el 2016 el 96,24%. En este tipo de carga se incluye el aceite vegetal, petróleo y gas.

Ahora bien, como se mencionó en el segundo capítulo de este trabajo, la APM inició el programa de concesión del puerto internacional de carga de Manta, mismo que tiene como objetivo el desarrollo del puerto para convertirlo en un puerto de aguas profundas. Después de tantos procesos de concesiones fallidas, finalmente el 5 de diciembre de 2016 bajo Resolución Administrativa N°007-2016, el Sr. José García Auz, Gerente de la APM, adjudicó a la compañía Agencias Universales AGUNSA el concurso público para el “Diseño, financiamiento, ejecución de obras adicionales, equipamiento, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Manta”, mismo que tendrá una inversión de \$ 177’353.347, financiado por el inversionista extranjero (Chileno) cumpliéndose en el plazo de 40 años a partir de la suscripción del contrato (Autoridad Portuaria de Manta, 2017). Esta concesión es el resultado de un estudio exhaustivo realizado por la APM y el MTOP, a fin de que se cumpla con los requerimientos necesarios para darle la operabilidad técnica-económica al puerto de Manta.

El 12 de Diciembre del 2016 el gerente de la APM firmó el contrato de delegación en conjunto con el Terminal Portuario de Manta (TPM S.A.) empresa ecuatoriana encargada de la operación del Terminal Internacional del Puerto de Manta (TIAM), bajo la administración de AGUNSA. El objetivo de este proyecto es mejorar el puerto de Manta mediante la construcción de nueva infraestructura, dotarlo de equipamiento moderno y de un personal capacitado en operaciones portuarias.

4.3. Proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Puerto de Manta

El Plan de Modernización del Puerto de Manta presentado por la empresa AGUNSA, ofrece un sin número de beneficios económicos y sociales tanto para el Gobierno Nacional como para la ciudad (AGUNSA, 2016), a decir algunos de ellos:

- Proporcionar una infraestructura portuaria renovada para la satisfacción de demanda futura.
- Atraer la inversión extranjera para fortalecer el mercado de la región.
- Dotar de infraestructura que permita manejar naves tipo Post Panamax.
- Mejorar la Competitividad en Manabí y el Ecuador.
- Contribuir al desarrollo de la Matriz Productiva en el País.
- Abrir un mercado laboral eficiente de forma directa e indirecta.
- Contribuir en la formación de profesionales capacitados en operaciones portuarias
- Impulsar el comercio, la diversificación y el emprendimiento comercial en la ciudad.
- Implementar estrategias eficientes relacionadas al manejo del entorno industrial, de pesca, manejo de contenedores y de pasajeros.

Este proyecto es muy ambicioso, por lo que se espera que dentro de los próximos años, se muestren sus beneficios, siempre que se cumpla con el contrato y con las fechas establecidas. El proceso de concesión de este Puerto ha sido largo, pero la ciudad tiene la esperanza de que AGUNSA en conjunto con la TPM demuestren que si se pueden lograr los objetivos planteados en este proyecto.

4.3.1. Fases que comprenden el Plan de Modernización del Puerto de Manta.

Este proyecto comprende de dos fases, mismas que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 18. Fases del Proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Puerto de Manta

FASE 1	FASE 2
Expansión del Muelle (100 metros)	Nuevo muelle de 300 metros para grúas pórtico
Dragado a 12,5 metros	2 post Panamax grúas pórtico
2 Post Panamax MHC (Grúas)	Dragado a 14,5 metros
Equipamiento para operaciones de container	Inversión: \$110,732,000
Construcción de un terminal para cruceros	
Inversión: \$66,621,347	

Tomado de: Terminal Portuario Manta (2017)

La primera fase comprendida en el año 1a comprende desde la adjudicación de la gestión del Puerto de Manta, misma que incluye las siguientes actividades (AGUNSA, 2016):

- El muelle internacional 2 será extendido en 100 metros de largo, manteniendo su ancho de 45 metros (ver Anexo 6).
- Se realizará un dragado a 12,5 metros en el canal de acceso, en el área de maniobras y el sitio de atraque 4.
- Además se insertará una grúa tipo Mobilie Harbour Crane (MHC), Reach Stackers; Equipos Portacontenedores de unidades vacías.

Estas tareas se realizarán con la finalidad de que el puerto maneje 50.000 TEUs, una vez cumplida esta meta, empezará la fase 1b, donde las actividades que comprende están orientadas al mejoramiento y habilitación de las explanadas: luminarias, red de servicios de agua, red contra incendios, habilitación de Gates de entra y salida al puerto. Así mismo, otra grúa tipo MHC será incorporada.

La fase 1c comenzará cuando el puerto alcance un volumen de 75. 000 TEUs, en esta etapa se implementarán nuevas explanadas para poder soportar el nuevo volumen de carga.

La fase 2 empezará cuando el volumen de carga transferida alcance los 150.000 TEUs, y comprende: ampliación del muelle 2, mediante un delantal de 3 metros de ancho (ver anexo 7), se instalarán dos grúas pórtico, además de realizar un dragado para alcanzar los 14,5 metros. Al mismo tiempo se ampliarán las explanadas para el crecimiento del nuevo tráfico marítimo.

Paralelamente a estas dos fases que comprende el proyecto de ampliación y mejoramiento del puerto de Manta, se realizarán obras de diseño de pavimentación mismas que dividirán el terminal portuario de acuerdo a las operaciones que se realicen (AGUNSA, 2016) :

- Existirá una zona de viabilidad de acceso solamente para el tráfico de camiones transportistas.

- Zona de carriles de estiba, en esta área solo se considera una estiba máxima de 6 contenedores de alto, además de considerar la capacidad operativa del Plan Maestro de Desarrollo de 750.000 TEUs.
- Zona de carriles de carga-descarga de contenedores, se implementarán grúas tipo RS. (Eslingas redondas)

Todas estas obras de infraestructura y equipamiento del puerto, se realizará en un periodo máximo de 40 años, se espera que para este tiempo los objetivos se hayan cumplido y que las condiciones climáticas sean favorables para el buen funcionamiento del puerto.

Capítulo V

Relación entre la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta y el desarrollo local de la ciudad: Análisis de Resultados

5.1. Importancia de la ampliación y mejoramiento del Puerto de Manta

El proyecto de ampliación y mejoramiento del Puerto de Manta es un factor clave para el desarrollo de la ciudad, considerando que dinamizará las actividades portuarias de carga y descarga de productos tanto nacionales como extranjeros; además de reducir tiempo y costo en el transporte de productos provenientes de diferentes zonas del país. Sin dejar de lado el beneficio que tendrán las grandes industrias dedicadas a la importación de materia prima, productos intermedios, y productos finales para el consumo nacional.

Adicionalmente, el puerto ampliado, tendrá la capacidad de albergar grandes cruceros, permitiendo la llegada de más turistas y con ello el desarrollo del sector turístico. Si bien es cierto, con el terremoto del 16 de abril del 2016, el sector hotelero resulto muy afectado ya que la mayor parte de este se ubicaba en el sector Tarqui, ahora conocido como la “zona cero” de la ciudad de Manta, unos se cayeron por completo, otros quedaron a medias, sin embargo, los propietarios con recursos propios y otros con financiación pública, han levantado sus hoteles con la finalidad de otorgar un servicio de primera a los turistas.

Pero el temor y la preocupación por un fenómeno similar ha ocasionado que los turistas no busquen quedarse por más de un día en la ciudad, solo llegan a disfrutar del día y al caer la noche regresan a sus hogares o para efecto a la ciudad no la toman en cuenta para su distracción. No obstante, poco a poco el sector hotelero se ha levantado, con ayuda del gobierno, del municipio y a las medidas de seguridad que se ha tomado en la ciudad, muchos hoteleros ofrecen promociones y ofertas con la finalidad de atraer turistas.

Sin duda alguna, Manta es un destino turístico, posee distintos atractivos para los diferentes gustos, como playas, balnearios, museos arqueológicos, parques, centros comerciales, entre otros. Además de contar con una excelente gastronomía propia de la zona, como son los mariscos.

Por el lado de las inversiones, con este proyecto Manta será un mercado atractivo para ellas, ya que la ciudad requiere de infraestructura y servicios de primera, contar con un personal capacitado y que brinde ideas de desarrollo, para así convertirla en una ciudad moderna y de prestigio a nivel nacional e internacional, con todas las facilidades y comodidades que sus habitantes requieren.

Es evidente que esta obra es muy importante para la ciudad, y no es que la ciudad dependa solo de ella para poder desarrollarse, sino que es una herramienta que los ciudadanos utilizaran para poder ampliar los diferentes sectores con que cuenta la ciudad.

5.2. Influencia de la ampliación y mejoramiento del puerto de Manta en el desarrollo local de la ciudad

Es importante determinar cuál será la influencia de este proyecto en la ciudad, es decir, si al efectuarse, la ciudad evidenciara un desarrollo, comprendido en las áreas económicas y sociales a decir, mejor infraestructura para la educación, mejores hospitales, mayores ingresos en las familias, más empleo o más emprendimiento.

La ejecución de este proyecto conllevará entre 30 a 40 años, lo cual indica que este será un tiempo suficiente y necesario para que la ciudad demuestre un desarrollo eficiente y sostenible, que no solo sea una fantasía, sino más bien que de verdad se ejecuten todas las obras que conlleva este proyecto, mismas que poco a poco vayan otorgándole los beneficios correspondientes a cada ciudadano.

Es preciso recalcar que el desarrollo local de una ciudad no solo depende de efectos económicos, este viene acompañado del aprovechamiento de los recursos disponibles en la zona geográfica, de las gestiones que realice el gobierno local para beneficio de los habitantes como el aprovisionamiento de servicios públicos o servicios básicos.

Esta influencia para efectos del estudio será determinada mediante una encuesta realizada a los ciudadanos que serán directamente o indirectamente favorecidos con el proyecto.

5.2.1. Resultados de las encuestas. En el primer apartado de la encuesta, se clasificó a los encuestados de acuerdo a su género, la figura siguiente muestra los resultados.

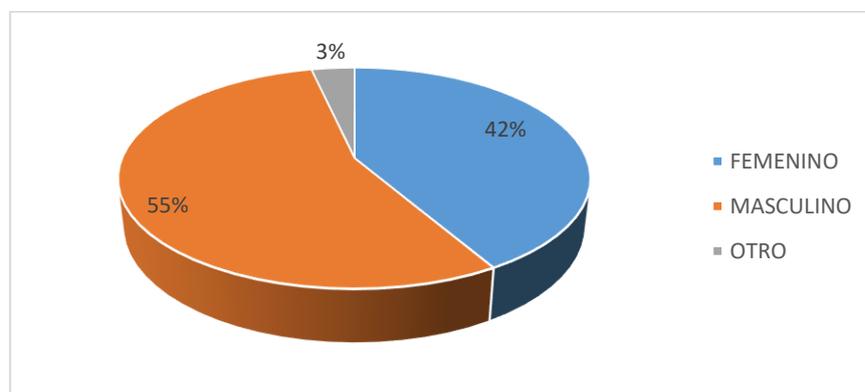


Figura 8. Género de los encuestados. *Tomado de:* Elaboración propia

De los 370 encuestados, el 55% corresponde al género masculino, el 42% al femenino y se consideró el género “otro” para incluir a aquellas personas que no se consideran dentro de este grupo, el cual representó el 3% de los encuestados. Las encuestas fueron realizadas de manera aleatoria en el centro comercial Nuevo Tarqui y sus alrededores, por ser el lugar donde hay una mayor concentración de comerciantes.

Adicionalmente, los encuestados fueron divididos por grupo de edades, en la figura siguiente se muestran los resultados.

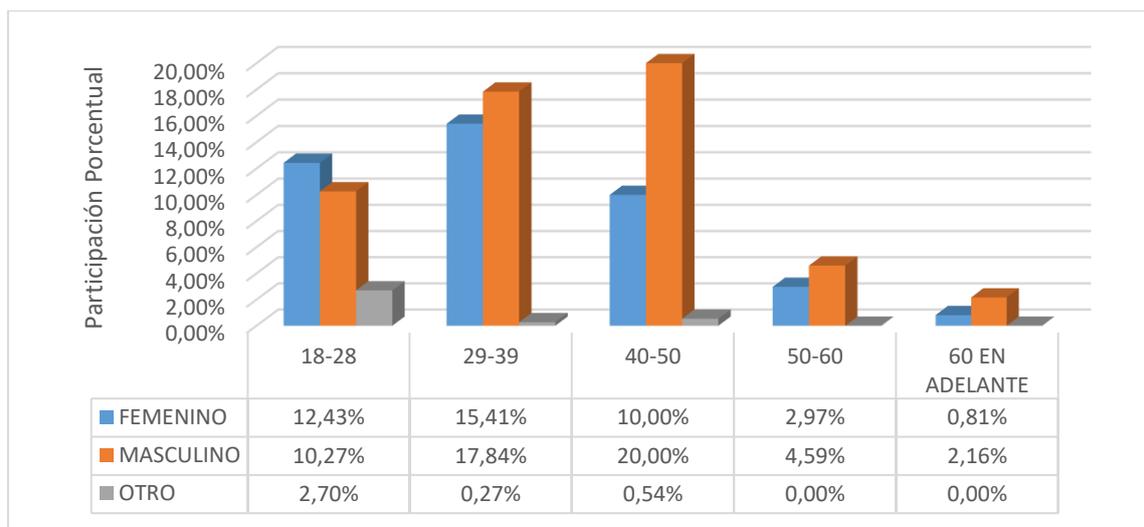


Figura 9. Edad de los encuestados según género. *Tomado de:* Elaboración propia

Al dividirse los encuestados por edad, se encuentra que del 42% que pertenece a la población femenina, el 15,41% corresponde a las edades de 29-39 años, siendo esta la de mayor influencia; por el lado del género masculino, del 55% el 20% corresponde a las edades de 40-50 años, sobresaliendo sobre las demás edades. Finalmente en la división de “otro” el rango de edad predominante fue de 18-28 años con el 2,70%. Estos resultados indican que existe un mayor número de hombres de las edades entre 40-50 años, dedicados a la actividad comercial.

La siguiente figura muestra los resultados de la población encuestada dividida por género según la actividad que desempeñan.

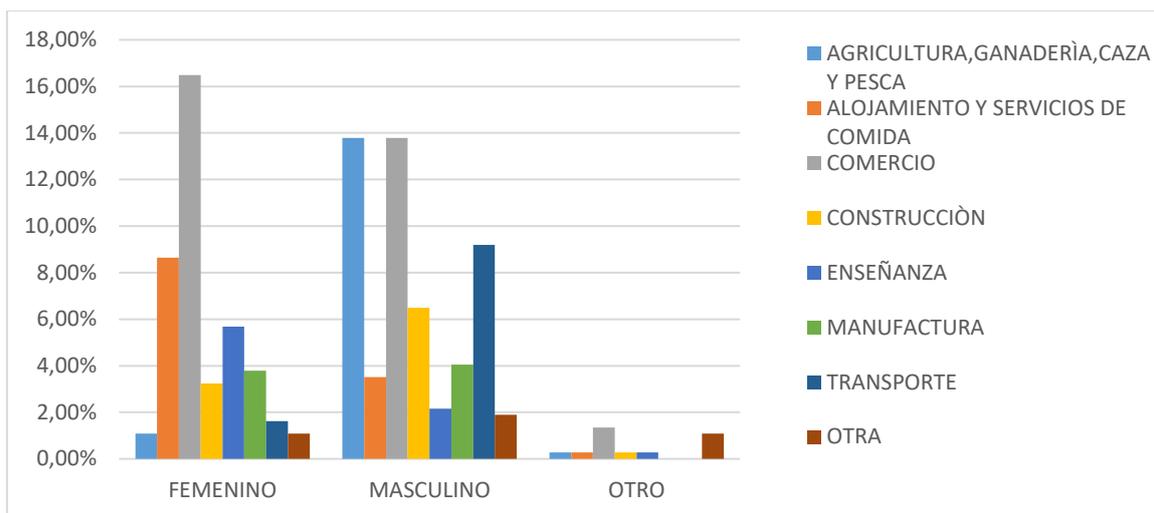


Figura 10. Actividades que desempeñan los encuestados según género. *Tomado de:* Elaboración propia

Del total de los encuestados, el 16,49% son mujeres dedicadas a la actividad de comercio, el 13,78% son hombres y el 1,35% son de la división “otro” siendo esta la actividad económica más frecuente entre los encuestados. Las mujeres también destacan en la actividad de alojamiento y servicios de comida, con un 8,65%; por el contrario, los hombres destacan en la actividad de agricultura ganadería, caza y pesca, con un 13,78% seguido por la actividad de transporte con un 9,19%.

De igual manera, los encuestados también están divididos por las actividades que desempeñan según su edad, a continuación se muestran los resultados.

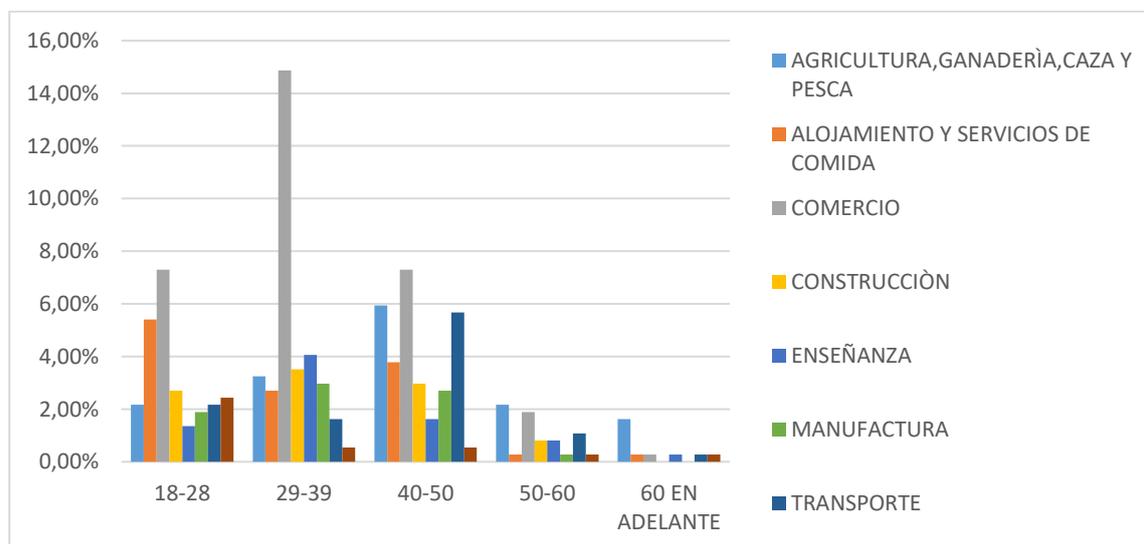


Figura 11. Actividades que desempeñan los encuestados según edad. *Tomado de:* Elaboración propia

Del total de los encuestados, el 14,86% comprende a las edades entre 29-39 años dedicados al comercio, es decir de los 370 encuestados, 55 personas se dedican al comercio en el rango de edad 29-39 años, seguido por el 7,30% de la misma rama de actividad pero

en las edades comprendidas entre 18-28 años y de 40-50 años. En las actividades de agricultura, ganadería, caza y pesca, destaca el 5,95% de las edades comprendidas entre 40-50 años, es decir de los 370 encuestados, 22 de ellos (40-40 años) se dedican a las actividades de agricultura, ganadería, caza y pesca. Así mismo, dentro de este grupo de edades (40-50 años), destacan los encuestados dedicados a la actividad de transporte con el 5,68% (21 personas de las encuestadas). En el ítem de “otras”, se registraron 15 personas, dedicadas a actividades de medicina y administración pública y financiera.

A continuación, se muestran los resultados de las preguntas realizadas a los encuestados con la finalidad de saber si es posible obtener un beneficio tanto económico como social a partir de la ejecución de esta obra de infraestructura:

1. ¿Cree Ud. Que al ampliarse y mejorarse el Puerto de Manta, se aumentará el tráfico marítimo y con ello la ciudad tendrá beneficios económicos y sociales?

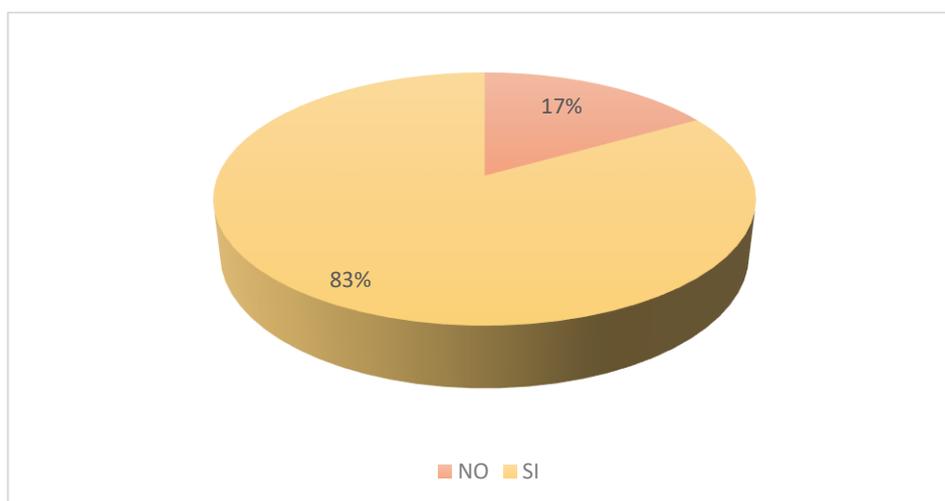


Figura 12. *¿Cree Ud. Que al ampliarse y mejorarse el Puerto de Manta, se aumentará el tráfico marítimo y con ello la ciudad tendrá beneficios económicos y sociales?. Tomado de: Elaboración propia*

De los 370 encuestados el 83% (308 personas) dijeron que al ampliarse y mejorarse el puerto de Manta, el tráfico marítimo si aumentará trayendo consigo beneficios económicos y sociales para la ciudad, recalcando que se tendrá la capacidad de acoger barcos más grandes de los que actualmente se registran. El 17% restante dijo que la ciudad no tendrá un beneficio económico.

2. ¿Cuál considera Ud. Que será el sector más beneficiado con el proyecto del Puerto de Manta?

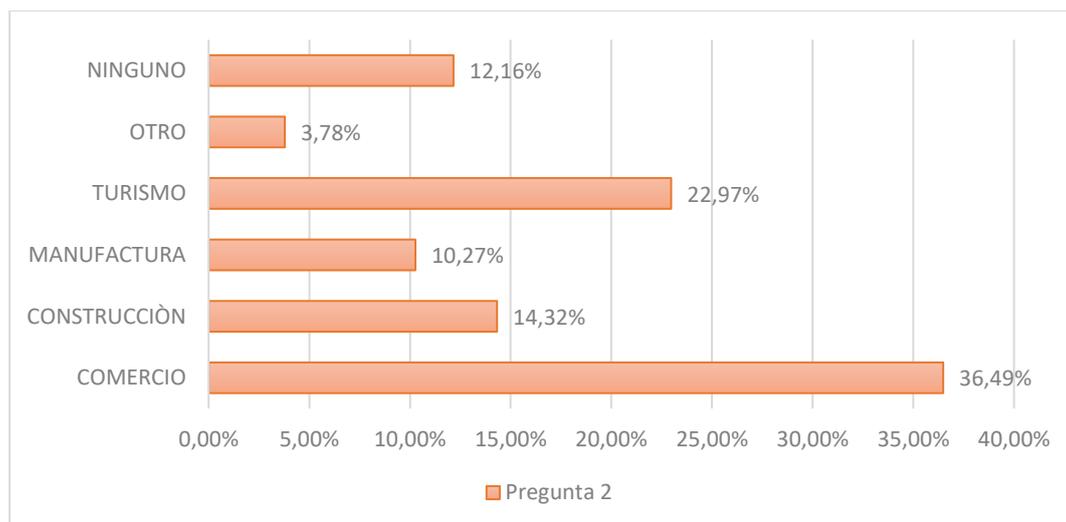


Figura 13. ¿Cuál considera Ud. Que será el sector más beneficiado con el proyecto del Puerto de Manta?.
Tomado de: Elaboración propia

Del total de los encuestados, el 36,49% indicó que el sector más favorecido con este proyecto es el comercio, entre las razones están que hay más variedad de productos y a bajo precio, se incrementa el consumo, y se incrementa la oferta laboral. El 22,97% indicó que el turismo será el sector más beneficiado, entre las razones están la llegada de más cruceros y por lo tanto más turistas, de esta manera la ciudad y sus alrededores serán reconocidos a nivel mundial. El 14,32% indicó que el sector de la construcción será el más favorecido, debido al incremento de la demanda por obras de infraestructura: carreteras, edificaciones, atractivos turísticos, entre otros. El 12,16% señaló que ninguno de estos sectores será beneficiario de esta obra, puesto que existe intereses personales de quienes administran esta obra más que interés para que la ciudad progrese, además de exponer que está obra lleva años ejecutándose y no se ha logrado nada.

En el ítem otro, el 3,78% dijo que el sector de la pesca y medicina serán beneficiados, porque incrementa la demanda de la pesca para exportación y llega más inversiones en el área de medicina. El 10,27% indicó que la manufactura será la más beneficiada gracias a la implementación de nueva tecnología acortando el tiempo de producción y reduciendo los costos.

Las siguientes tres preguntas, cabe recalcar que están relacionadas directamente con la primera pregunta, aunque depende de la percepción de la persona encuestada responder sí o en su debido caso no.

3. ¿Considera Ud. Que la ciudad de Manta se convertirá en un mercado atractivo para inversiones nacionales y extranjeras gracias a este proyecto?

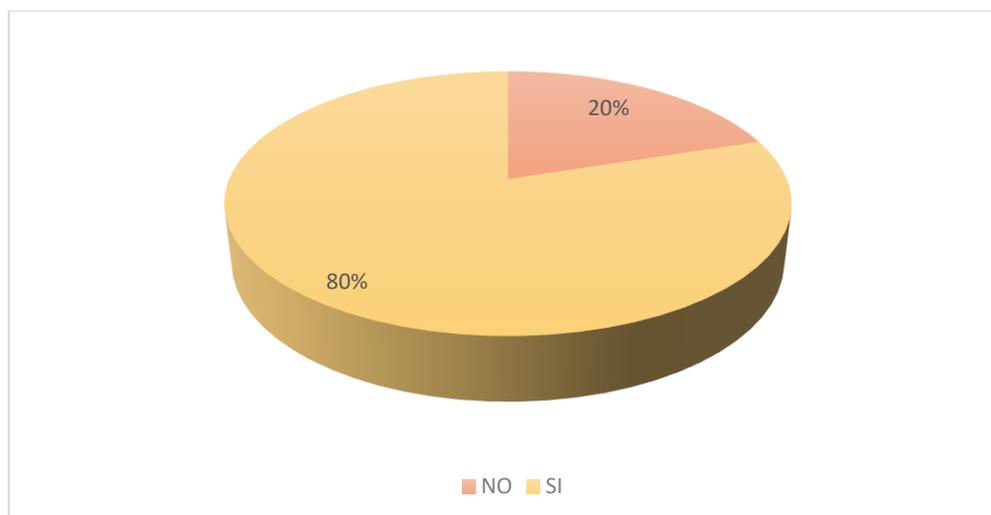


Figura 14. *¿Considera Ud que la ciudad de Manta se convertirá en un mercado atractivo para inversiones nacionales y extranjeras gracias a este proyecto?. Tomado de: Elaboración propia*

El 80% de los encuestados indicó que Manta sí será un mercado atractivo para las inversiones nacionales y extranjeras gracias a este mega proyecto, porque la ciudad está necesitando de obras para desarrollar su máximo potencial. Sin embargo el 20% de los encuestados dijo que no será un mercado atractivo para inversiones, porque no existe interés por parte de la administración municipal invertir en obras de beneficio para la ciudad.

4. Con la ejecución de este proyecto, ¿Cree Ud. Que la oferta laboral se incrementará en la ciudad y en sus alrededores?

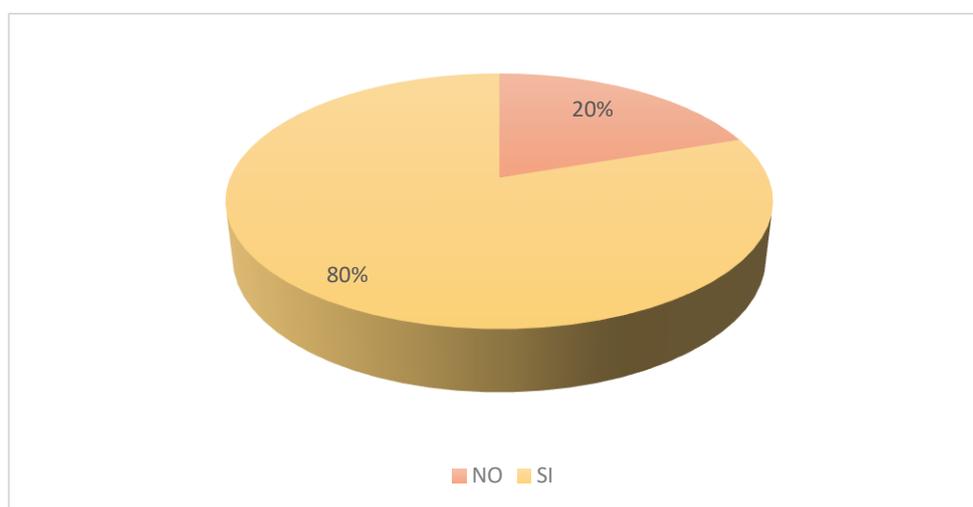


Figura 15. *Con la ejecución de este proyecto, ¿Cree Ud que la oferta laboral se incrementará en la ciudad y sus alrededores?. Tomado de: Elaboración propia*

El 80% de los encuestados indicó que la oferta laboral si se incrementará en la ciudad gracias a la apertura de industrias, emprendimientos y a la construcción de obras de infraestructura. A pesar de que el 20% de los encuestados dijo que no se incrementará la

oferta laboral, ya que la ciudad no verá cambios estructural ni económicamente, por los beneficios de la administración minucia.

5. ¿Considera Ud. Que al efectuarse esta obra de infraestructura, la actividad comercial industrial de Manta se incrementará otorgando mayor renta a las familias y al país en general?

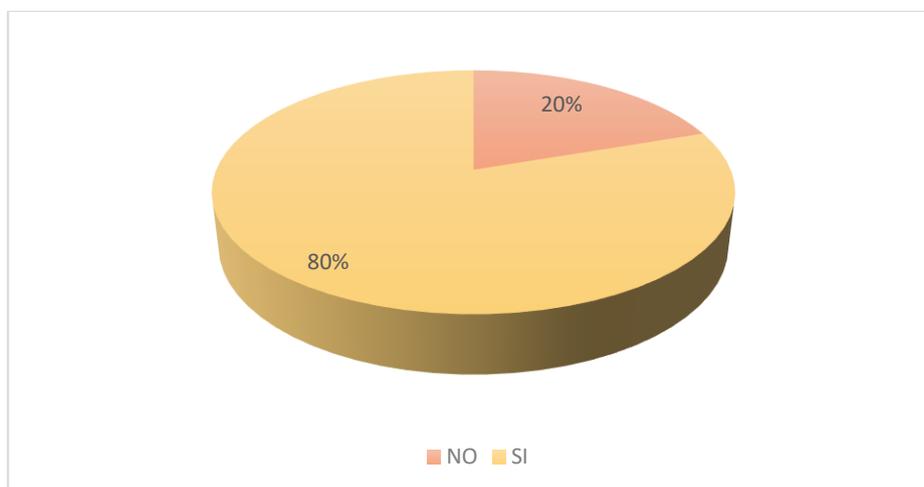


Figura 16. *¿Considera Ud que al efectuarse esta obra de infraestructura la actividad comercial industrial de Manta se incrementará otorgando mayor renta a las familias y al país en general?. Tomado de: Elaboración propia*

El 80% de los encuestados indicó que las industrias si se verán beneficiadas con este proyecto, ya que tienen la facilidad de llevar sus productivos a otras partes del mundo a menos costo, así mismo, otras muestran la satisfacción de traer productos provenientes de otras partes del mundo a menos tiempo facilitando la producción de otros productos. Además de que habrá más oferta exportable por los productos de diferentes zonas del país, gracias al bajo costo de transporte y a la accesibilidad al puerto. El 20% de los encuestados indicó no encontrar ningún beneficio de eta obra en las industrias.

5.2.2. Análisis general de los resultados de la encuesta. La encuesta se realizó de manera aleatoria a la 370 personas del Parque Comercial Nuevo Tarqui y sus alrededores, en donde se puede notar el optimismo que la mayoría de ellos muestran con la ejecución de esta obra de infraestructura indicando que algunos de los beneficios se verán en corto plazo, como el incremento de plazas de trabajo para la construcción del puerto. Sin embargo, la otra cara de la moneda muestra el descontento, la frustración, y la incredulidad de los comerciantes, indicando que al ejecutarse este proyecto el beneficio solo será administrativo, solo para las personas que laboran ahí en el puerto y en el municipio y las grandes industrias mas no para los pequeños y medianos comerciantes, adicionalmente, alegan que hace tiempo se viene hablando de este proyecto y nada que se realiza, los recursos que se tenían para esta obra fueron mal gastados, o bien dicen que por fines políticos la obra aún no se efectúa.

No obstante, esta gran obra de infraestructura es evidente que si traerá grandes beneficios para la ciudad, si se ejecuta con el presupuesto y el plazo establecido (30 años), beneficios reflejados en el corto, mediano y largo plazo, con más fuentes de trabajo, una economía más dinámica, convirtiendo así a la ciudad de Manta en un polo de desarrollo económico.

Conclusiones

En el presente trabajo de investigación se concluye de acuerdo a los objetivos y la hipótesis planteada que:

- El mejoramiento y ampliación del Puerto de Manta, contribuirá no solo al desarrollo económico del sector empresarial vinculado directamente con la mencionada obra de infraestructura, sino también, al desarrollo local y provincial de Manabí. Misma que se basa en la revisión de los datos económicos y sociales de la provincia, en el marco referencial bibliográfico relacionado con el plan de desarrollo del Puerto de Manta y la información obtenida por medio de encuestas realizadas al sector comercial de la ciudad.
- Según los datos tabulados se estima la recuperación del mercado laboral, por un posible incremento de la oferta de trabajo en actividades: comerciales, logísticas, turísticas y otras actividades ligadas al campo portuario.
- Entre los beneficios que se obtendrán con la ampliación y el mejoramiento del Puerto de Manta se resaltan los siguientes:
 - Mayor capacidad de almacenaje pudiendo atracar buques de gran tamaño como los Post Panamax, incrementando así el tráfico marítimo comercial y turístico en el Ecuador.
 - La reducción de los costos de transporte para las empresas exportadoras, más agilidad en las operaciones portuarias y un incremento en el tráfico portuario permitirá el ingreso de capitales tanto nacionales como internacionales.
 - La ciudad de Manta será un mercado atractivo para inversiones gracias a su ubicación estratégica, como una puerta de ingreso al mercado mundial. Favoreciendo así al sector turístico, comercial, logístico y financiero.
 - A nivel local el Puerto de Manta ganará competitividad frente a los demás Puertos del Ecuador, dinamizando la economía local y regional.

Recomendaciones

De acuerdo al trabajo de investigación enfocado en el desarrollo local y regional, se recomienda:

- Que las autoridades competentes de la Ciudad de Manta y de la Provincia, elaboren de forma conjunta y organizada un Plan estratégico de desarrollo local, el mismo que permita responder a las demandas de todo lo que implicará la construcción de esta macro obra de infraestructura como es el mejoramiento y ampliación del Puerto de Manta. Mismo que debe elaborarse con los diferentes actores de la sociedad haciendo énfasis en el fortalecimiento de las capacidades de la ciudadanía en general, como lo son el área de idiomas, atención al cliente y emprendimientos.
- Que las entidades responsables consideren la elaboración de un plan comunicacional que permita conocer a los ciudadanos en detalle los avances que se realicen de acuerdo a los tiempos establecidos de la obra, sugerencia que se enmarca en la ley de transparencia y rendición de cuentas.
- Que la ciudadanía en general, muestre su participación activa en cada una de las iniciativas propuestas por las autoridades competentes para el desarrollo de la ciudad.
- Que los futuros trabajos de investigación se centren en profundizar los mecanismos de intercambio comercial entre países, para conocer cuáles son las demandas y experiencias exitosas de los países desarrollados, en relación a continuar fortaleciendo el cambio de la Matriz Productiva de nuestro país.

Bibliografía

- AGUNSA. (2016). *Autoridad Portuaria de Manta: Sin categoría: Gestión Delegada de la Terminal Internacional de Autoridad Portuaria: Iniciativa Privada*. Obtenido de puertodemanta.gob.ec:
<https://drive.google.com/drive/folders/0B2iW8Rj6OY3qS3hoZjlnVng5N3M>
- Autoridad Portuaria de Manta. (22 de Noviembre de 2011). *Autoridad Portuaria de Manta Video Institucional 2011*. Manta, Manabí, Ecuador. Recuperado el 2017, de <https://www.youtube.com/watch?v=-XHmvJWh29Y>
- Autoridad Portuaria de Manta. (2012). *Proyecto: Desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Manta*. Manta. Recuperado el 2017, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/09/Literal-K-Proyecto-61020000.0000.372796.pdf>
- Autoridad Portuaria de Manta. (16 de Septiembre de 2013). *Autoridad Portuaria de Manta: Noticias: 55 años de revuelta por obras portuarias*. Obtenido de puertodemanta.gob.ec: <http://www.puertodemanta.gob.ec/55-anos-de-revuelta-por-obras-portuarias/>
- Autoridad Portuaria de Manta. (2016). *Autoridad Portuaria de Manta: La institución: El Puerto: Terminal Pesquero y Cabotaje*. Obtenido de puertodemanta.gob.ec: <http://www.puertodemanta.gob.ec/el-puerto/>
- Autoridad Portuaria de Manta. (Diciembre de 2016). *El Puerto-Terminal Pesquero y Cabotaje: Ubicación Geoestratégica*. Obtenido de puertodemanta.gob.ec: <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/ubicacion-geo-estrategica.pdf>
- Autoridad Portuaria de Manta. (10 de Marzo de 2017). *Autoridad Portuaria de Manta: Sin categoría: Información: Resolución Administrativa: Resolución Permisos de Operaciones del Terminal Pesquero y Cabotaje*. Obtenido de puertodemanta.gob.ec: <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2017/03/APM-APM-2017-0030-R-1.pdf>
- Ayala Mora, E. (2016). *Estudios Sociales EGB*. Quito: Corporación Editora Nacional.

- Banco Central del Ecuador . (29 de Enero de 2014). *Inicio: Boletines de Prensa: EL BANCO CENTRAL DEL ECUADOR PRESENTA LOS RESULTADOS DE LAS CUENTAS REGIONALES*. Obtenido de BCE: <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/740-el-banco-central-del-ecuador-presenta-los-resultados-de-las-cuentas-regionales>
- Banco Central del Ecuador. (2016). *Reporte Trimestral de Mercado Laboral-Diciembre 2016*. Dirección Nacional de Síntesis Macroeconómica. Recuperado el Junio de 2017, de <https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/318-informe-trimestral-del-mercado-laboral>
- Bartik, T. (2003). Local Economic Development Policies. En I. Upjohn, R. Aronson, & E. Schwartz (Edits.), *Management Policies in Local Government Finance* (5 ed., págs. 355-390). Washington, Dc. doi:10.17848 / wp03-91
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación* (Tercera ed.). (O. Fernández Palma, Ed.) Bogotá, Colombia: Pearson Educación.
- Berrezueta, C. (21 de Mayo de 2016). *Repositorio Universidad de Guayaquil*. Obtenido de repositorio.ug.edu.ec: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/11895/1/TESIS-CECILIA%20BERREZUETA.pdf>
- Cantos, J., Semiglia, S., & Vera, S. (2009). *Repositorio de Espol: Análisis del impacto económico de la concesión del puerto de Manta con respecto al comercio exterior ecuatoriano*. Recuperado el 2017, de dspace.espol.edu: <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7940/1/D-38671.pdf>
- Castillo Ruperti, M. F. (Abril de 2015). *Repositorio Univeridad de Guayaquil: El desarrollo del puerto de Manta como polo de atracción a las empresas navieras internacionales*. Recuperado el 2017, de repositorio.ug.edu.ec: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/7230/1/RAA-MANTA-MA.FERNANDA-ABRIL%2012.pdf>
- Central Intelligence Agency (CIA). (1 de Enero de 2015). *Home: Library: Publications: The World Factbook*. Recuperado el Junio de 2017, de [IndexMundi](http://www.indexmundi.com): <http://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=ec&v=65&l=es>

- Chavez García, R. (2012). *Manta en la Historia: Etapas Prehispánica, Colonial, Independencia y República* (Primera ed., Vol. Segundo). Manta, Manabí, Ecuador: Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo Manabí. Recuperado el 2017
- Chávez García, R. (2013). *Manta en la historia de la República del Ecuador* (Primera ed.). Manta, Manabí, Ecuador.
- Comercio Exterior.es. (2017). *Inicio: Diccionario de Comercio Exterior: TEU*. Obtenido de comercio-exterior.es: <http://www.comercio-exterior.es/es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+I-T+p-1679+pag-/Diccionario+de+comercio+exterior/TEU.htm>
- DefiniciónABC. (2017). *General: Buque*. Obtenido de definicionabc.com: <https://www.definicionabc.com/general/buque.php>
- Díaz, D., & Fernández, M. (2011). *Inicio: Histórico de Cursos: Desarrollo Económico (2011): "Mediciones de crecimiento y de desarrollo: Indicadores y enfoques"*. Obtenido de ocw.unican.es: <http://ocw.unican.es/historico-de-cursos/desarrollo-economico/materiales/Desarrollo-eco%282%29.pdf>
- Enciclopedia de Características. (2017). *10 Características del desarrollo económico*. Recuperado el Junio de 2017, de Características Tu portal educativo: <https://www.caracteristicas.co/desarrollo-economico/>
- Enciclopedia Eco-Finanzas. (s.f.). *Economía: Diccionario: V: Valor Agregado Bruto*. Obtenido de Eco-Finanzas: http://www.eco-finanzas.com/diccionario/V/VALOR_AGREGADO_BRUTO.htm
- Enciclopedia Economipedia. (2015). *Definición: PIB per cápita*. Obtenido de Economipedia : <http://economipedia.com/definiciones/renta-pib-per-capita.html>
- Gobierno Provincial de Manabí. (2016). *Manabí: Datos Geográficos*. Recuperado el Junio de 2017, de manabi.gob.ec: <http://www.manabi.gob.ec/datos-manabi/datos-geograficos>
- INEC. (2015). *Visualizador de Estadísticas Productivas- Nota Técnica*. Recuperado el Junio de 2017, de produccion.ecuadorencifras.gob.ec: <http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec//biblioteca/Nota-Tecnica-13092016.pdf>

INECO. (2013). *Plan de Desarrollo del Puerto de Manta Versión 3*. Manta. Recuperado el 2017, de <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2013/11/10-Plan-Desarrollo-Puerto-de-Manta.pdf>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *SIISE: Consultas territoriales: Provincia: Manabí*. Obtenido de [siise.gob.ec](http://www.siise.gob.ec): <http://www.siise.gob.ec/siiseweb/siiseweb.html?sistema=1#>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2014). *Anuario de Estadísticas Vitales-Nacimientos y Defunciones*. Recuperado el Junio de 2017, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Poblacion_y_Demografia/Nacimientos_Defunciones/Publicaciones/Anuario_Nacimientos_y_Defunciones_2014.pdf

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2015). *Presentación de resultados de la Encuesta de Condiciones de Vida (ECV) 2013-2014*. Recuperado el Junio de 2017, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/pobreza-por-consumo/>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2016). *Encuesta de Superficie y Producción Agropecuaria Continua*. Recuperado el Junio de 2017, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_agropecuarias/espac/espac-2016/Presentacion%20ESPAC%202016.pdf

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2016). *Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo-Indicadores Laborales*. INEC. Recuperado el Junio de 2017, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2016/Marzo-2016/Presentacion%20Empleo_0316.pdf

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2016). *Inicio: Pobreza: Pobreza por consumo*. Obtenido de [ecuadorencifras.gob.ec](http://www.ecuadorencifras.gob.ec): <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/pobreza-por-consumo/>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2016). *Tasa de Crecimiento anual del PIB per cápita-MTEE 002-2016*. Recuperado el Junio de 2017, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Sistema_Estadistico_Nacional/Objetivos_Desarrollo_Sostenible_ODS/Objetiv

o_8/Meta_8.1/Indicador_8.1.1/FM_TASA_CRECIMIENTO_ANUAL_PIB_REAL_PER_CAPITA.pdf

M.I. Municipio de Manta; Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. (2010). *Identidad Manteña*. Manta, Manabí, Ecuador: Universitaria. Recuperado el Julio de 2017

Milton Palma, J. (2012). *Manta: Su Historia y Progreso* (Cuarta ed.). Manta, Manabí, Ecuador: Libromanta. Recuperado el Julio de 2017

Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad. (24 de Mayo de 2014). *Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad: Noticias: "El crecimiento económico y productivo de Ecuador es inclusivo y democrático"*. Recuperado el Agosto de 2017, de [produccion.gob.ec](http://www.produccion.gob.ec): <http://www.produccion.gob.ec/el-crecimiento-economico-y-productivo-de-ecuador-es-inclusivo-y-democratico/>

Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad. (29 de Mayo de 2017). *Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad: Noticias: Logros del sector productivo de los últimos 10 años*. Recuperado el Agosto de 2017, de [produccion.gob.ec](http://www.produccion.gob.ec): <http://www.produccion.gob.ec/logros-del-sector-productivo-de-los-ultimos-10-anos/>

Ministerio de Educación. (Marzo de 2015). Estadística Educativa. *Reporte de Indicadores*, 1(1), 30. Recuperado el Junio de 2017, de https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/06/PUB_EstadisticaEducativaVol1_mar2015.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2015). *Plan Estratégico de Movilidad*. Recuperado el 2017, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/09/Literal-K-Proyecto-61020000.0000.372796.pdf>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (Julio de 2016). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2015*. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Recuperado el 2017, de [obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/07/SPTMF_MTOP_Boletin_Estadistico_2015.pdf): http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/07/SPTMF_MTOP_Boletin_Estadistico_2015.pdf

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (30 de Marzo de 2016). *Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador-Resolución 60 Registro Oficial 732 de 13 Abril 2016*. Recuperado el Agosto de 2017, de puertodemanta.gob.ec: <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2016/05/NORMAS-QUE-REGULAN-LOS-SERVICIOS-PORTUARIOS-EN-EL-ECUADOR-RESOLUCION-060-2016.pdf>
- Moreira, J. (Abril de 2015). *Criterio de desarrollo urbano e incidencia en una ciudad puerto derivada por la creación de un megapuerto de transferencia internacional de carga en la ciudad de Manta*. Manta. Recuperado el 2017
- Parra, P. (Octubre/Noviembre de 2016). Luego de la tragedia, la pesca manabita busca reactivarse. *Gestión*(268), 50-52. Recuperado el Junio de 2017, de <http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2016/10/Pesca-manabita-268.pdf>
- PNUD. (21 de Marzo de 2017). *Inicio: Centro de Prensa: Noticias: 2017: 03: 21: Informe sobre Desarrollo Humano 2016: el PNUD señala que “las prioridades globales del desarrollo siguen dejando atrás a las personas más marginadas del planeta”*. Obtenido de PNUD Ecuador: <http://www.ec.undp.org/content/ecuador/es/home/presscenter/articles/2017/03/21/informe-sobre-desarrollo-humano-2016-el-pnud-se-ala-que-las-prioridades-globales-del-desarrollo-siguen-dejando-atr-s-a-las-personas-m-s-marginadas-del-planeta-.html>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (1990). *Informe sobre el desarrollo humano*. Madrid: Ediciones Mundi-Prensa. Recuperado el Junio de 2017, de http://www.siise.gob.ec/siiseweb/PageWebs/POBREZA/ficpob_P41.htm
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (s.f.). *Informe Nacional de Desarrollo Humano: Desarrollo Humano: Concepto*. Obtenido de PNUD: <http://desarrollohumano.org.gt/desarrollo-humano/concepto/>
- RAE. (Octubre de 2014). *Diccionario de la lengua española (23.ª edición)*. Recuperado el Junio de 2017, de [dle.rae.es: http://dle.rae.es/?w=diccionario](http://dle.rae.es/?w=diccionario)
- Real Academia Española (RAE). (Octubre de 2014). *Diccionario de la lengua española (23.ª edición)*. Recuperado el Junio de 2017, de [dle.rae.es: http://dle.rae.es/?w=diccionario](http://dle.rae.es/?w=diccionario)

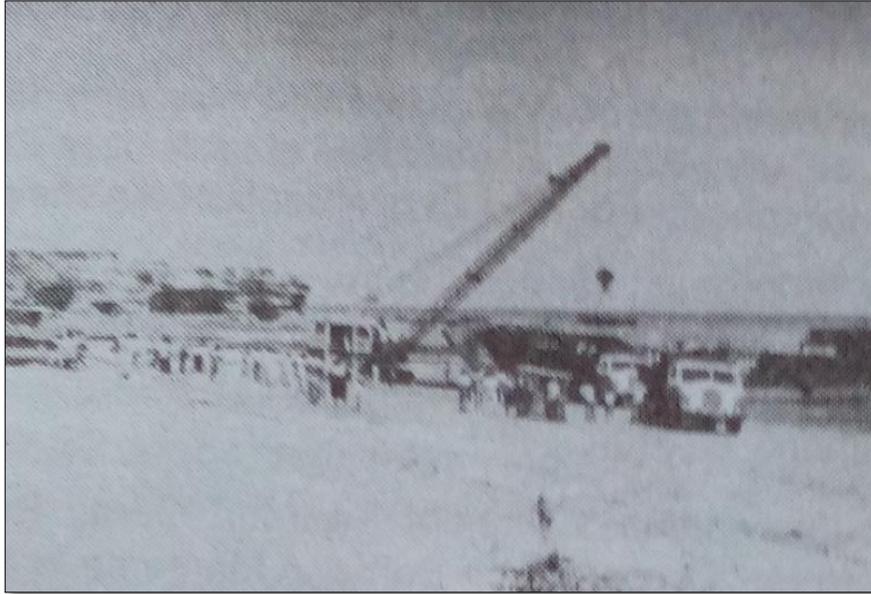
- Real Academia Española. (Octubre de 2014). *Diccionario de la lengua española* (23.^a edición). Recuperado el Junio de 2017, de [dle.rae.es:](http://dle.rae.es/)
<http://dle.rae.es/?w=diccionario>
- Santamaria, F. (2014). *Español: Ciudades, Regiones y Territorios: Índice: Desarrollo local*. Obtenido de [hypergeo.eu](http://www.hypergeo.eu): <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article547>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo-SENPLADES. (2013). *Buen Vivir Plan Nacional 2013-2017* (Primera ed.). Quito, Ecuador. Recuperado el Agosto de 2017, de [buenvivir.gob.ec](http://www.buenvivir.gob.ec).
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo-SENPLADES. (2013). *Versiones del Plan Nacional: Buen Vivir Plan Nacional 2013-2017*. Recuperado el Agosto de 2017, de [buenvivir.gob.ec](http://www.buenvivir.gob.ec): <http://www.buenvivir.gob.ec/versiones-plan-nacional>
- Silva, X., & Bedoya, L. (1995). *Manabí y su entorno Turístico*. Manta: Univeridad Laica Eloy Alfaro de Manabí.
- Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador- SIISE. (2015). *Indicadores del SIISE: Índice de Desarrollo Humano*. Obtenido de [siise.gob.ec](http://www.siise.gob.ec):
http://www.siise.gob.ec/siiseweb/PageWebs/POBREZA/ficpob_P41.htm
- Swinburn, G., Goga, S., & Murphy, F. (2006). *Desarrollo económico local: Un instructivo para el desarrollo y la implementación de las estrategias y planes de acción de desarrollo económico local*. Documento de Trabajo, Banco Mundial. Recuperado el Agosto de 2017, de <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/836691468142503631/pdf/337690SPANISH0Primer01PUBLIC1.pdf>
- Tello, M. (Julio de 2006). *Teorías del Desarrollo Económico Local y la Teoría y Práctica del proceso de descentralización en los países en desarrollo*. Obtenido de [ipmades.org](http://www.ipmades.org):
http://www.ipmades.org/files/CONSULTORIA/INVESTIGACION/COD_01_Desarrollo_Economico_Local/C.%20teoria%20desarroll%20econ%20local.pdf
- Tello, M. (Diciembre de 2010). Del desarrollo economico nacional al desarrollo local, aspectos teóricos. *Revista CEPAL*(102), 51-67. Recuperado el Agosto de 2017, de

<http://home.ufam.edu.br/valparente/DESEN.%20LOCAL.%20CEPAL.%20Del%20Odesar%20econ%20nac%20al%20Des%20econ%20local.pdf>

Zambrano, R. (16 de Diciembre de 2014). *Pleno Assembleistas: Blog Ricardo Zambrano: El Puerto de Manta*. Obtenido de [asambleanacional.gob.ec](http://www.asambleanacional.gob.ec): <http://www.asambleanacional.gob.ec/es/contenido/el-puerto-de-manta>

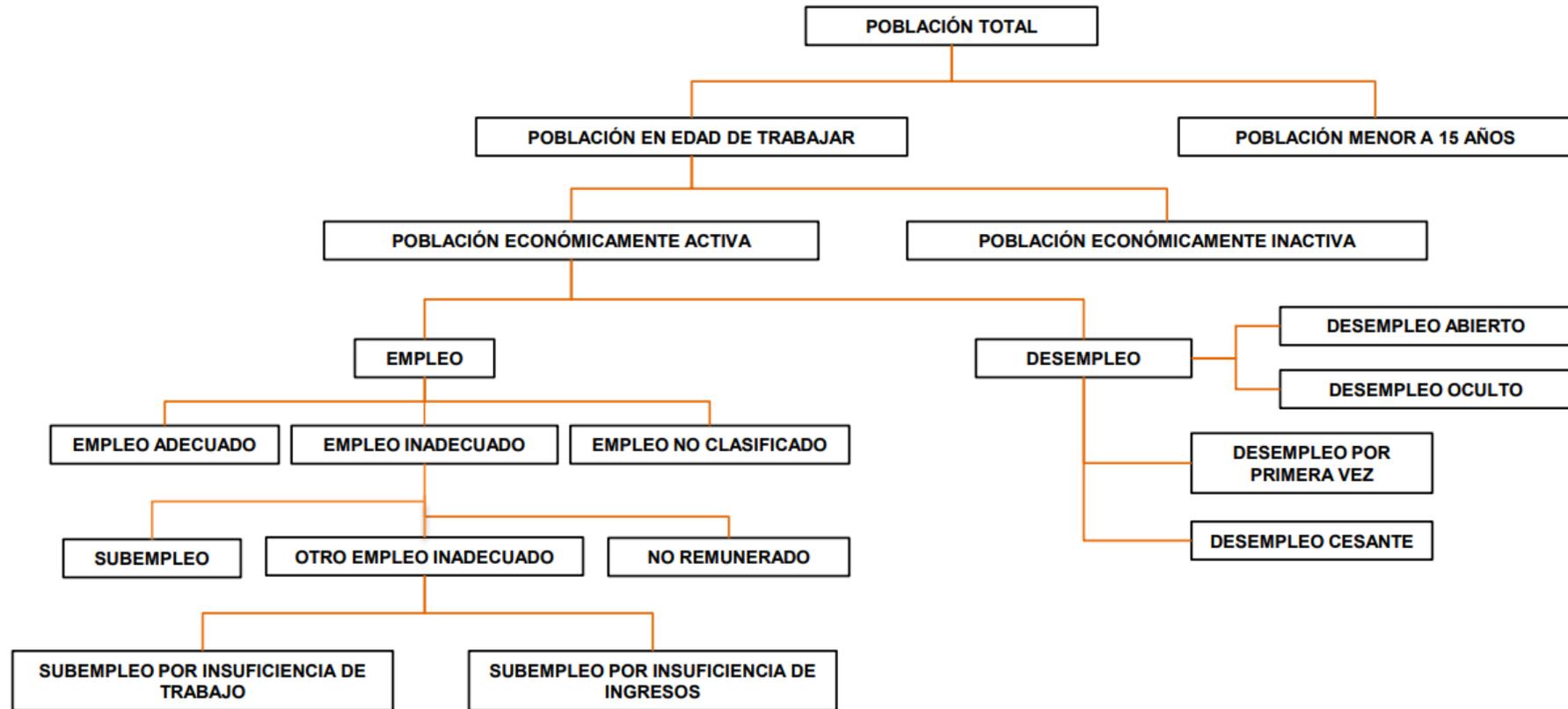
Anexos

Anexo I. Construcción del Muelle de Manta



Tomado de: Milton Palma, J. (2012). *Manta: Su Historia y Progreso* (Cuarta ed.). pág.173

Anexo 2. División de la población del mercado laboral ecuatoriano



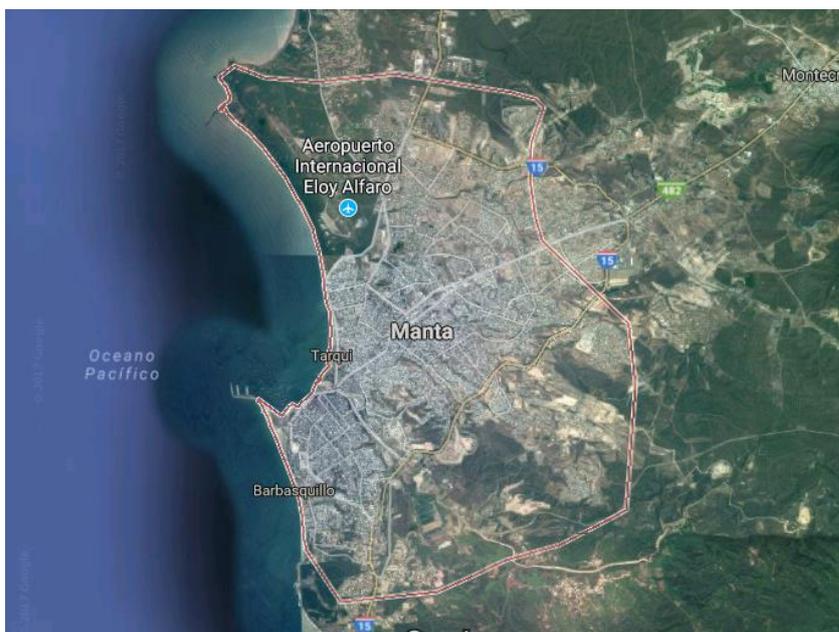
Tomado de: Banco Central del Ecuador (BCE), (2015). Reporte Trimestral de Mercado Laboral. Dirección Nacional de Síntesis Macroeconómica

Anexo 3. Silla de piedra en forma de “U”



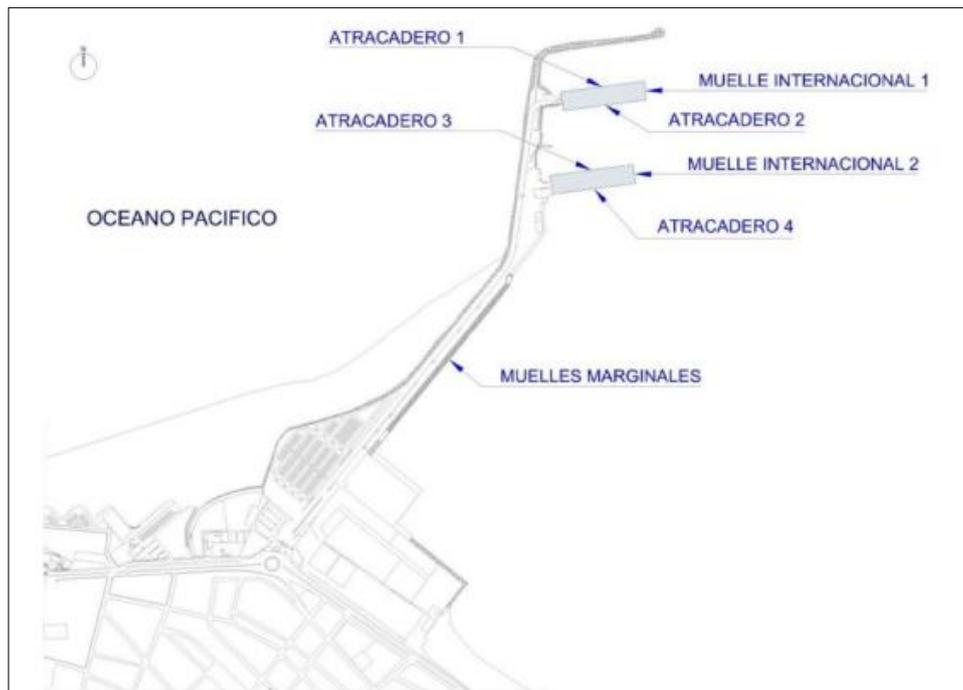
Tomado de: Milton Palma, J. (2012). *Manta: Su Historia y Progreso (4 ed.)*. Manta, Manabí, Ecuador: Libromanta

Anexo 4. Mapa satelital del cantón Manta



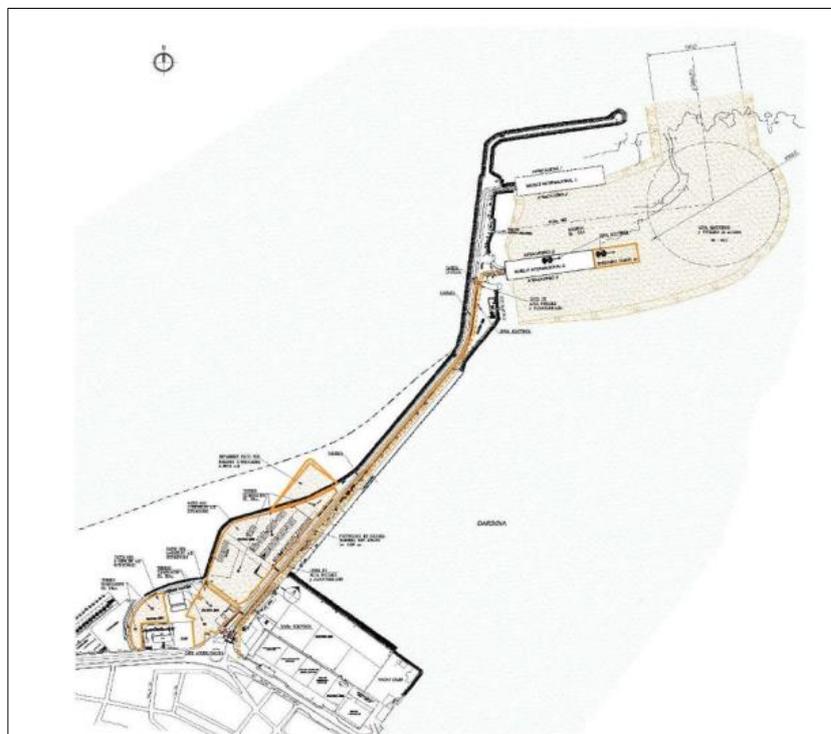
Tomado de: Google Maps (2017)

Anexo 5. Muelles Internacionales 1-2 y muelles marginales del Puerto de Manta



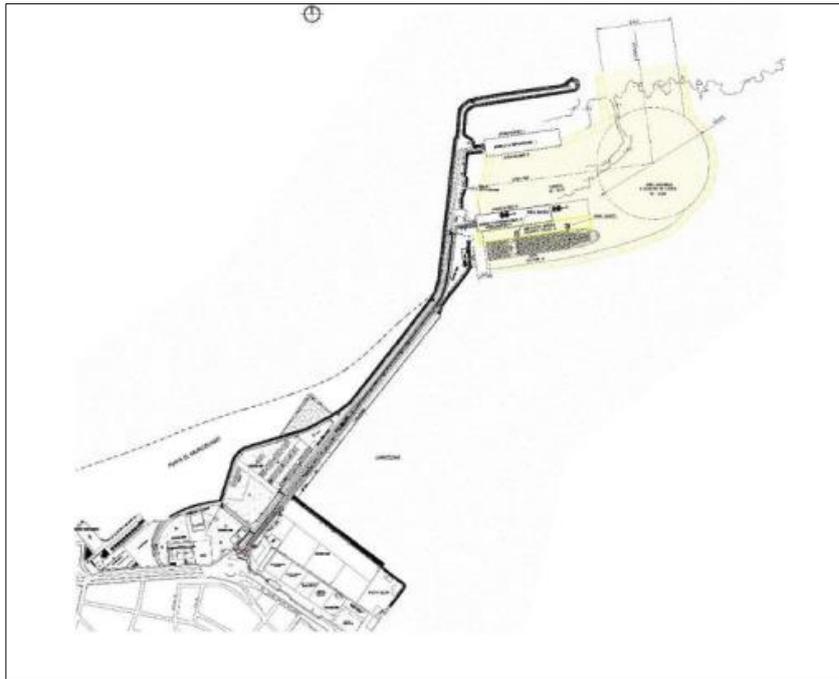
Tomado de: Grupo AGUNSA

Anexo 6. Primera Fase 1a: Ampliación del muelle internacional 2.



Tomado de: Grupo AGUNSA

Anexo 7. Ampliación del muelle internacional 2 mediante un delantal



Tomado de: Grupo AGUNSA

Anexo 8. Encuesta



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA DE ECONOMÍA CON MENCIÓN EN ECONOMÍA
INTERNACIONAL Y GESTIÓN DE COMERCIO EXTERIOR
ENCUESTA



OBJETIVO: Determinar el impacto económico en la ciudad de Manta al efectuarse la ampliación y mejoramiento del Puerto Internacional de Manta.

Marque con una X la respuesta que UD crea conveniente

GÉNERO	
Masculino	
Femenino	
Otro	

EDAD	
18-28	
29-39	
40-50	
50-60	
60 En adelante	

ACTIVIDAD ECONÓMICA QUE DESEMPEÑA	
Agricultura, Ganadería, Silvicultura, Caza Y Pesca	
Comercio	
Manufactura	
Construcción	
Transporte	
Alojamiento Y Servicios De Comida	
Enseñanza	
Otra	

1. ¿Cree Ud. Que al ampliarse y mejorarse el Puerto de Manta, se aumentara el tráfico marítimo y con ello la ciudad tendrá beneficios económicos y sociales?

SI NO

2. ¿Cuáles considera Ud. Que serán los sectores más beneficiados con el proyecto del Puerto de Manta?

Comercio	
Manufactura	
Construcción	
Turismo	
Otro (indique cual)	

PORQUE:

3. ¿Considera Ud. Que la ciudad de Manta se convertirá en un mercado

atractivo para inversiones nacionales y extranjeras gracias a este proyecto?

SI NO

4. Con la ejecución de este proyecto, ¿Cree Ud. Que la oferta laboral se incrementará en la ciudad y en sus alrededores?

SI NO

5. ¿Considera Ud. Que al efectuarse esta obra de infraestructura, la actividad comercial internacional (exportaciones-importaciones) de las industrias de Manta se incrementará otorgando mayor renta a las familias y al país en general?

SI NO

Anexo 9. Género de los encuestados

FEMENINO	MASCULINO	OTRO	Total general
154	203	13	370
41,62%	54,86%	3,51%	100,00%

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 10. Edad de los encuestados según género

Edad	FEMENINO	MASCULINO	OTRO	Total general
18-28	46	38	10	94
29-39	57	66	1	124
40-50	37	74	2	113
50-60	11	17	0	28
60 EN ADELANTE	3	8	0	11
Total general	154	203	13	370

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 11. Actividades que desempeñan los encuestados según género

Actividad que desempeña	Femenino	Masculino	Otro	Total general
Agricultura, ganadería, caza y pesca	4	51	1	56
Alojamiento y servicios de comida	32	13	1	46
Comercio	61	51	5	117
Construcción	12	24	1	37
Enseñanza	21	8	1	30
Manufactura	14	15	0	29
Otra	4	7	4	15
Transporte	6	34	0	40
Total general	154	203	13	370

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 12. Actividades que desempeñan los encuestados según edad

Actividad que desempeña	18-28	29-39	40-50	50-60	60 EN ADELANTE	Total general
Agricultura, ganadería, caza y pesca	8	12	22	8	6	56
Alojamiento y servicios de comida	20	10	14	1	1	46
Comercio	27	55	27	7	1	117
Construcción	10	13	11	3	0	37
Enseñanza	5	15	6	3	1	30
Manufactura	7	11	10	1	0	29
Otra	9	2	2	1	1	15
Transporte	8	6	21	4	1	40

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 13. *¿Cree Ud. Que al ampliarse y mejorarse el Puerto de Manta, se aumentará el tráfico marítimo y con ello la ciudad tendrá beneficios económicos y sociales?*

NO	SI	Total general
62	308	370

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 14. *¿Cuál considera Ud. Que será el sector más beneficiado con el proyecto del Puerto de Manta?*

Sector	Respuesta	Porcentaje
Comercio	135	36,49%
Construcción	53	14,32%
Manufactura	38	10,27%
Turismo	85	22,97%
Otro	14	3,78%
Ninguno	45	12,16%
Total general	370	100,00%

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 15. *¿Considera Ud que la ciudad de Manta se convertirá en un mercado atractivo para inversiones nacionales y extranjeras gracias a este proyecto?*

NO	SI	Total general
74	296	370

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 16. *Con la ejecución de este proyecto, ¿Cree Ud que la oferta laboral se incrementará en la ciudad y sus alrededores?*

NO	SI	Total general
73	297	370

Tomado de: Elaboración propia

Anexo 17. *¿Considera Ud que al efectuarse esta obra de infraestructura la actividad comercial industrial de Manta se incrementará otorgando mayor renta a las familias y al país en general?*

NO	SI	Total general
74	296	370

Tomado de: Elaboración propia