



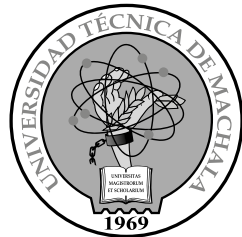
# Ciudad Puerto frente a la Pandemia

José Eduardo Correa Calderón  
**Compilador**

Colección:

*Semana de la ciencia*

Editorial  
UTMACH



Ediciones UTMACH

136 pág: 15x21cm

**Colección Semana de la Ciencia**

**ISSN: 2806-5530(e)**

**Título:** Ciudad puerto frente a la pandemia  
José Eduardo Correa Calderón (Compilador)

Primera edición digital- 29 de abril de 2022

**ISBN:** 978-9942-24-160-3

CDD 340.56

1.- Sistema de derecho civil,

2.- Temas relacionados.

# **Ciudad puerto frente a la pandemia**



---

José Eduardo Correa Calderón

**COMPILADOR**

---

## Autoridades

César Quezada Abad - **Rector**

Amarilis Borja Herrera - **Vicerrectora Académica**

Jhonny Pérez Rodríguez - **Vicerrector Administrativo**

Luis Brito Gaona

**Director de Investigación**

© Ediciones UTMACH

*Colección seriada*

Colección Semana de la Ciencia

ISSN: 2806-5530(e)

**Título original:**

Ciudad puerto frente a la pandemia

**ISBN:** 978-9942-24-160-3

**DOI:** <http://doi.org/10.48190/9789942241603>

*Libro con revisión de pares ciegos especializados*

© José Eduardo Correa Calderón (**Compilador**)

© Autores de capítulos

Karina Lozano Zambrano

**Jefe editor / Diseño y edición editorial**

Edison Mera León - **Diseño de portada**

Fernanda Tusa Jumbo - **Corrector de estilos**

Cristhina Álvarez Marín - **Asistencia editorial**

*Edición digital*

29 de abril de 2022

Universidad Técnica de Machala - UTMACH

Correo: [editorial@utmachala.edu.ec](mailto:editorial@utmachala.edu.ec)

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0).

# Contenido

Principios constitucionales de la Administración  
Pública: Oportunidades para la ciudad-puerto post  
pandemia

*José Correa Calderón*

**13**

Construcción de espacios deliberativos en  
tiempos de COVID-19.

Una mirada desde las unidades de participación  
ciudadana, cabildos populares y asambleas cantonales  
como mecanismos para ejercer el derecho a la ciudad:  
caso Machala

*Felipe Pesantez Bravo*

**29**

Acción colectiva e interpelación al Estado  
frente a la gestión de la pandemia en Machala

*Paola Floril Anangón, Paula Palomeque Sánchez  
& Fabricio Ramírez Mera*

**53**

Rol de la sociedad civil y protección social en  
tiempos de pandemia en Machala - Ecuador

*Paola Floril Anangón, Andreina Avellán del Rosario  
& Stalin Guamán Piedra*

**79**

Las infracciones penales en puertos y su  
control en el marco regulatorio

*Priscila Porras Villagómez*

**109**





# Introducción

---

Las Carreras de Derecho y de Sociología y Ciencias Políticas de la Universidad Técnica de Machala proponen un espacio amplio de debate que permita exponer opiniones, críticas y propuestas en el marco del Congreso de Derecho y Ciencias Políticas que estudia a Machala como una Ciudad – Puerto. En ese sentido, en el presente libro se recogen algunos de los trabajos más relevantes que fueron presentados en la primera edición del Congreso que se llevó a cabo en el año 2020.

La inesperada pandemia por la COVID-19 replanteó los debates de nuestra sociedad en general y, como algo inevitable, fue abordada en las diferentes temáticas que fueron expuestas desde las ciencias jurídicas y sociales en general. Análisis de las respuestas de la Administración Pública y el ejercicio de mecanismos de participación ciudadana en el escenario de la pandemia fueron de gran interés durante el Congreso y sus comentarios relevantes se recogen en varios de los trabajos que hoy presentamos.

El primer capítulo se titula “Principios constitucionales de la Administración Pública: Oportunidades para la ciudad-puerto post pandemia” de autoría de José Correa Calderón, profesor titular de Derecho Público de la UTMACH y Coordinador General del Congreso de Derecho y Ciencia Política “Machala Ciudad – Puerto”. En este trabajo se analizan los principios de la Administración Pública que se marcan desde la Constitución de la República y su aplicación en el marco de la atención a la emergencia sanitaria por la COVID-19, así como las oportunidades de mejorar que nacen producto de las respuestas para mitigar su impacto.

El segundo capítulo se titula “Construcción de espacios deliberativos en tiempos de COVID-19. Una mirada desde las unidades de participación ciudadana, cabildos populares y asambleas cantonales como mecanismos para ejercer el derecho a la ciudad: caso Machala”, de autoría de Felipe Pesantez Bravo, consultor y analista político, donde se analiza la relación entre la participación ciudadana y el derecho de la ciudad como la posibilidad y capacidad de los habitantes para enfrentar el COVID-19 y que tiene como objetivo explicar cómo los mecanismos de deliberación ciudadana, las unidades de participación ciudadana, cabildos populares y asambleas cantonales, influyen en la realización de la vida urbana como construcción colectiva.

El tercer capítulo lleva por título “Acción colectiva e interpelación al Estado frente a la gestión de la pandemia en Machala” de autoría de Paola Floril Anangonó, profesora de la Universidad Técnica de Machala, Paula Palomeque Sánchez y Fabricio Ramírez Mera, ambos estudiantes de la carrera de

Sociología. Por cuanto la ciudad experimentó nuevos ciclos de protesta como reacción a las medidas estatales implementadas durante el periodo de pandemia, este trabajo responde a la necesidad de identificar las características de los procesos de acción colectiva que se activaron a propósito de la gestión de la pandemia en la ciudad de Machala.

El cuarto capítulo se titula “Rol de la sociedad civil y protección social en tiempos de pandemia en Machala – Ecuador” de autoría de Paola Floril Anangón, profesora de la Universidad Técnica de Machala, Andreina Avellán del Rosario y Stalin Guamán Piedra, ambos estudiantes de la carrera de Sociología. En este trabajo se refleja el escenario donde la pandemia por el COVID-19 ha puesto en evidencia la extrema fragilidad del sistema de protección social a nivel global, así como el fracaso del Estado y el mercado para garantizar un nivel mínimo de estabilidad familiar en situaciones de complejidad socioeconómica, por lo que han cobrado protagonismo las iniciativas ciudadanas de carácter nacional y local, que además de interpelar al Estado por sus fallas, han aportado a la disminución de la vulnerabilidad de diversos sectores.

Finalmente, en el quinto y último capítulo que se titula “Las infracciones penales en puertos y su control en el marco regulatorio” de autoría de Priscila Porras Villagómez, profesora de la Universidad Metropolitana, analiza la notable incidencia de infracciones penales en puertos marítimos, donde el orden regulatorio actual no es ni medianamente eficiente para una efectiva labor de coordinación y control interinstitucional, razón por la cual se pretende evidenciar la

necesidad de actualizar el marco regulatorio en puertos, para una actuación interinstitucional coordinada.

Con estos detalles, se pone en vuestra consideración este primer trabajo producto de un ejercicio intelectual que congregó voces de la academia, de la política y de la ciudadanía en el Congreso de Derecho y Ciencias Políticas “Machala Ciudad – Puerto”.

# CAP 5

---

Las infracciones penales en puertos y su control en el marco regulatorio

*Priscila Pilar Porras Villagómez*

**Priscila Pilar Porras Villagómez**

Abogada en libre ejercicio. Graduada en la Universidad Técnica de Machala. Magíster en Derecho Penal con mención en Derecho Procesal Penal por la Universidad Central del Ecuador.

# Las infracciones penales en puertos y su control en el marco regulatorio

## Resumen

El desarrollo portuario en el Ecuador es una labor conjunta entre autoridades marítimas, policiales, aduaneras, y las personas que operan en el transporte de mercancías y pasajeros. La complejidad de sus relaciones implica un control regulatorio acorde a la realidad portuaria y a las infracciones que acontecen en este sector. Al respecto es notable la incidencia de infracciones penales en puerto marítimo mayormente delitos aduaneros, ambientales, relacionados con el tráfico de armas, municiones, y sustancias estupefacientes. El orden regulatorio actual no es ni medianamente eficiente para una efectiva labor de coordinación y control interinstitucional. En ocasiones este control es escasamente subsanado con mesas técnicas de cooperación interinstitucional como labor coordinada en Puertos.

El objetivo del presente estudio es evidenciar la necesidad de actualizar el marco regulatorio en puertos, para una actuación interinstitucional coordinada. La cooperación interinstitucional en este sector es necesaria y deber ser operativizada normativamente con el fin de cumplir con los objetivos de política criminal de prevención, detección, sanción y erradicación del delito.

Los métodos empleados en el desarrollo de este estudio es el analítico, el cual nos permitirá verificar la necesidad de una legislación actualizada. De igual forma se empleará el método histórico con el fin de entender el desarrollo evolutivo de la normativa portuaria. Por otro lado, se empleará el uso del método científico para recopilar información relevante y susceptible de ser comprobada. Naturalmente por tener

un enfoque jurídico se empleará los recursos propios del área, como son doctrina, legislación nacional e internacional, siendo el método jurídico el elemental para el desarrollo de esta investigación.

En relación a los resultados del presente estudio, se puede añadir que este proceso analítico e investigativo, permite apreciar la verdadera necesidad de contar con un orden regulatorio acorde a las necesidades sociales. La efectividad de este marco regulatorio facilita una acción interinstitucional coordinada orientada a prevenir y detectar las infracciones más comunes en los diferentes puertos del país, y su impacto en el sano desenvolvimiento de las actividades portuarias. En similar circunstancia se ha podido obtener como resultado que la regulación portuaria como el Código de Policía Marítima y la Ley General de Puertos se encuentran obsoletas, pues sus sanciones administrativas son carentes de proporcionalidad frente a la afectación generalizada de bienes jurídicos de interés común, de tal forma que impiden un control efectivo, y coordinado.

Finalmente, la relevancia de los resultados es de connotación nacional, para el sector estratégico en materia de intercambio comercial, pese al olvido de los legisladores que han pospuesto las reformas concernientes a regulación marítima, atendiendo reformas electorales, y monetarias. La suscripción de convenios en materia de regulación marítima entre países, implica adecuar su legislación nacional a compromisos asumidos en estos instrumentos. Las obligaciones internacionales de adecuación normativa son relevantes e implican un desarrollo normativo progresivo. Este estudio evidenció que muchos de esos compromisos se estarían incumpliendo al prestarle minoritaria importancia a la regulación marítima que protege bienes jurídicos de orden económico, natural, esenciales para una vida digna. Frente a estas circunstancias se ha demostrado eficientemente la hipótesis planteada, referente a que la obsolescencia de la regulación marítima impide una protección eficaz de nuestros recursos y bienes jurídicos.

**Palabras clave:** Tráfico, contrabando, estupefacientes, municiones, proporcionalidad.



## Introducción

En el Ecuador la regulación marítima en materia portuaria ha tenido una evolución retardada en la tipificación de infracciones ocurridas en puertos, como en el actual Código de Policía Marítimo es de 1960. El cuerpo normativo en mención regula el tráfico adecuado de naves, así como la protección de nuestros recursos pesqueros, la preservación de especies y ecosistemas. Es de vital trascendencia esta norma en su campo de aplicación regulatoria, sin embargo, dada su antigüedad sus multas previstas en sures no son efectivas para proteger administrativamente los bienes jurídicos tutelados.

Con respecto al desinterés en actualizar el Código de Policía Marítima, sus necesidades sociales han sido supletoriamente llenadas con la escasa Ley General de Puertos y la tipificación de delitos que se suscitan con mayor frecuencia en puertos en el Código Orgánico Integral Penal. Sin embargo, es prioritario que exista una adecuada coordinación interinstitucional, y un derecho administrativo sancionador que regule conductas que puedan alterar el orden portuario de forma preventiva, previo a abordar conductas penalmente relevantes.

El desarrollo de la presente temática se encuentra plenamente justificado dadas las circunstancias actuales de caza furtiva que afectan nuestros recursos marinos, así como los demás bienes jurídicos involucrados que afectan el interés nacional tales como salud pública, seguridad nacional, efectiva recaudación de tributos, entre otros. Es de absoluta relevancia para la comunidad jurídica y de absoluto interés nacional preocuparse por la regulación actualizada e idónea de los puertos en el país.

### **Objetivo general:**

Determinar el nivel de eficiencia de la legislación portuaria para prevenir las infracciones desarrolladas en los puertos ecuatorianos.

### **Objetivos específicos:**

- Identificar la necesidad de actualizar la regulación portuaria.
- Detectar mecanismos eficientes de prevención y control del área portuaria

- Identificar las infracciones más frecuentes en puertos.
- Evaluar la necesidad de una coordinación interinstitucional para prevenir las infracciones portuarias.

## Metodología

Para el desarrollo del presente trabajo emplearemos los recursos bibliográficos tales como libros, legislación y bases de datos. La metodología empleada se compone del método jurídico, científico y analítico.

Los resultados del presente estudio permiten una valoración real de la necesidad de actualización de la legislación portuaria, no solo para optimizar recursos humanos y materiales. De igual forma para dinamizar la economía del país, y para prevenir el cometimiento de diversos delitos que afectan el interés general.

La discusión en el presente trabajo se encuentra centrada en sostener que las leyes vigentes no obedecen a la necesidad social de prevención de las infracciones portuarias. Frente a esto es evidente la impetuosa necesidad de fomentar la creación de leyes proporcionales y eficientes para tutelar bienes jurídicos de interés general.

En el presente trabajo se concluyó, que existe una evidente necesidad de actualizar la legislación portuaria, debido a que la tipificación de infracciones en la norma penal soluciona medianamente los problemas. Sin embargo, amerita que el Derecho Administrativo favorezca una efectiva coordinación interinstitucional que ejerza labores de gestión, control y manejo de áreas portuarias. En relación al crecimiento de infracciones en el área portuaria, el desarrollo de esta investigación evidencia que esto se debe a la carente proporcionalidad de infracciones administrativas en el campo portuario.

Para abordar prolijamente la amplia problemática que implica el frecuente cometimiento de infracciones en áreas portuarias, corresponde desglosarla de la siguiente manera:

### **Las infracciones penales y su frecuencia en el área portuaria.-**

Para el área portuaria de gran actividad y movimiento comercial marítimo es de gran importancia que estas terminales portuarias se mantengan seguras. Sin embargo, la gran afluencia de embarcaciones, así

como el arribo de contenedores repletos de mercancías, y los limitados recursos humanos y materiales para gestionar y controlar en forma eficiente tiende a facilitar la frecuente comisión de infracciones penales en estas áreas. Estas infracciones tan diversas, que difieren enormemente en su clasificación, e incluso con los bienes jurídicos que protegen tienen como punto común la circunscripción donde estas se cometen en forma deliberada y sistemática.

En el Ecuador contamos con variadas terminales portuarias localizadas en áreas estratégicas como: Puerto Bolívar en la Ciudad de Machala, el Puerto Comercial de Esmeraldas, el Puerto Multipropósito de Manta, los Puertos de Guayaquil y Posorja. En cada terminal portuaria, se cuenta con distintas potencialidades, en el caso de la ciudad de Machala este puerto registra los mayores niveles de exportación de banano en el país. En el caso de Esmeraldas se cuenta con un Puerto con potencialidades comerciales. En el Puerto Multipropósito de Manta se cuenta con un terminal pesquero y de cabotaje. En el caso del puerto de Guayaquil, este ha permitido una gran conectividad para facilitar la diversidad de operaciones comerciales, que allí se desarrollan diariamente. En el Puerto de Balao de uso mayoritariamente petrolero, abunda el cometimiento de delitos hidrocarbúricos. Finalmente, el puerto de Posorja, con la dinamizada señalética y su modernización, ha permitido un crecimiento económico exponencial para el desarrollo del sector pesquero.

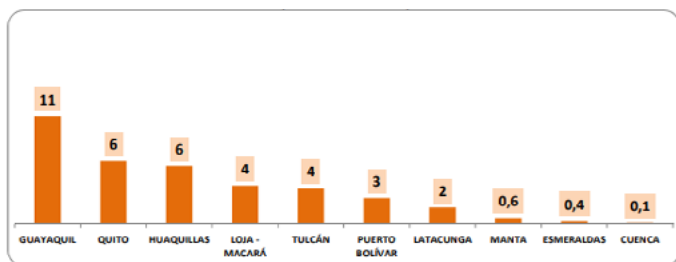
Es necesario enunciar brevemente al menos las potencialidades de estas terminales portuarias, con el fin de identificar que infracciones se suscitan con mayor frecuencia en estas áreas del país. En la ciudad de Machala encontramos un creciente cometimiento de infracciones de tráfico de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, e infracciones aduaneras. Mientras que en el caso del Puerto de Esmeraldas se evidencia actividad comercial en pleno desarrollo, así como la exportación de combustibles y derivados de petróleo, que en ocasiones presenta tráfico ilegal de combustibles, contaminación del agua e infracciones aduaneras. En el caso del Puerto de Manta, como una ciudad cuya principal fuente de trabajo es la actividad pesquera, tenemos la incidencia de infracciones que afectan los recursos marinos en peligro de extinción. Pero en el caso del Puerto de Guayaquil, por encontrarse estratégicamente diseñado en

una de las ciudades más importantes del país, la diversidad de infracciones que encontramos son aduaneras, ambientales, y aquellas que afectan bienes jurídicos como la salud pública, la seguridad nacional, y el orden público, entre otras. En el Puerto de Posorja encontramos delitos comunes por ser un puerto pequeño, en ocasiones infracciones contra la salud pública y aduaneras, de lo que podemos conocer a través de medio televisivos y digitales.

Con respecto a cifras y datos estadísticas oficiales de estas infracciones es preciso indicar que no se cuenta con datos oficiales y pormenorizados a disposición de la ciudadanía, en los informes de rendición de cuentas de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, la Armada Nacional, Fiscalía General, entre otros. Con excepción del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que evidencia datos en promedio del cometimiento de infracciones aduaneras en Puertos en su Informe General de Rendición de cuentas. Esta falta de información deja a la luz pública la falta de atención al sector portuario.

En relación a las infracciones aduaneras, y su margen de incidencia en Puertos, ha sido necesario citar la presente ilustración tomada del informe de rendición de cuentas del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador periodo 2019, donde evidencia en dólares el perjuicio al Estado:

Figura 1.  
Representación en dólares de las aprehensiones  
(SENAE, 2019, pág. 7)



Nota: Elaborado por la Dirección de Planificación y Control de Gestión Institucional del SENAE.

## Las infracciones portuarias en el Código Orgánico Integral Penal

En el caso de las frecuentes infracciones que se suscitan en el área portuaria que hemos referenciado brevemente, estos se encuentran descritos con mayor precisión en los siguientes artículos del Código Orgánico Integral Penal:

Los delitos relacionados con el tráfico de sustancias controladas sujetas a fiscalización que se suscitan en las áreas portuarias, se encuentran en el artículo 220, capítulo tercero, sección segunda. Las conductas descritas en estos tipos penales, acontecidas en forma frecuentes en los puertos ecuatorianos contemplan acciones tales como: las de almacenar, distribuir, enviar, transportar, comercializar, y en general el tráfico ilícito.

En lo concerniente a delitos de tráfico de armas de fuego y municiones, se encuentran en los artículos 361 y 362, capítulo sexto sección única de la norma penal ecuatoriana. Las actuaciones típicas descritas en los tipos penales citados que mayor incidencia tienen en zonas portuarias, son transporte de armas de fuego, partes o piezas de estas, incluyendo municiones, explosivos y accesorios para su fabricación. De igual forma las actividades de almacenamiento, distribución, transporte, exportación e importación de armas, municiones y sus elementos para fabricación sin el permiso del órgano competente.

Los delitos aduaneros descritos en los artículos 299 y 301, podemos encontrarlos en la sección sexta del Código Penal vigente. Estos delitos contra la eficiente administración aduanera se constituyen como las infracciones más frecuentes en el área portuaria. En el caso de la infracción aduanera de defraudación se encuentran siete modalidades en las que el ciudadano realiza actos tendientes a entorpecer la efectiva recaudación de tributos. La característica esencial de esta infracción es la simulación de hechos dolosos empleando una declaración aduanera de importación, exportación con datos falsos, erróneos e inexactos.

En el caso de contrabando no existe una declaración aduanera de importación o exportación, las mercancías ingresadas al país sin cumplir con las formalidades requeridas para su importación se constituyen como contrabando. En este tipo penal encontramos ocho modalidades

descritas en el artículo 301 antes referenciado. Las acciones más frecuentes bajo este tipo penal son las de ingreso, movilización, carga, descarga, desembarque u ocultamiento mercancías extranjeras sin cumplir con las formalidades aduaneras.

Finalmente, las infracciones relacionadas con el tráfico de especies amenazadas o en peligro de extinción tipificadas en el artículo 247 del Código Integral Penal del capítulo cuatro, sección primera. Para los casos el tráfico y la caza de especies amenazadas, en peligro de extinción y migratorias, enlistadas por la Autoridad Nacional principalmente en el área portuaria las especies marinas amenazadas como las variedades de tiburón, pepinos de mar y corales se han visto gravemente amenazados por la pesca indiscriminada en el Ecuador.

En cada uno de estas infracciones penales la acusación particular es presentada por Instituciones públicas como los Directores del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, los representantes del Ministerio de Ambiente, servidores de la autoridad portuaria, entre otros. La coordinación entre las instituciones que conocen de primera mano estas infracciones, es vital para la detección, prevención y oportuna sanción de estos delitos.

### **La idoneidad de la legislación ecuatoriana en el área portuaria.-**

El desarrollo de la legislación ecuatoriana ha tenido un desarrollo progresivo, recurriendo a la codificación de un sinnúmero de leyes como el Código Orgánico integral penal, el Código Orgánico Administrativo, el Código Orgánico General de Procesos, incluso el Código Mercantil. Sin embargo, el Código de Policía Marítima ha sido postergado en forma frecuente en su labor de reforma y actualización.

Para precisar la falta de actualización de la normativa en el área portuaria es preciso no solo efectuar una línea de tiempo de las leyes vigentes en esta área, sino también poner en evidencia los puntos débiles de estas leyes.

La Constitución Ecuatoriana (2008), en su artículo 261 numeral 10) reconoce como competencia exclusiva los puertos en su administración, gestión, aprovechamiento y control. En concordancia con lo manifestado el artículo 314 del mismo cuerpo legal expresa el deber de

garantía del Estado frente a los ciudadanos de brindan servicios públicos de calidad. De igual forma que las tasas por los servicios prestados sean públicas y equitativas, encontrándose exclusivamente bajo su control y regulación. (CRE, 2008)

En el Código Orgánico Integral Penal (2014), se han podido describir frecuentemente las infracciones que se suscitan en el área portuaria. con mayor frecuencia como son robos, hurtos, tráfico de municiones, de sustancias estupefacientes, delitos aduaneros, entre otros como la caza indiscriminada de especies acuáticas protegidas con menor frecuencia, pero con gran impacto ambiental. En términos generales este Código define a las infracciones penales, en su artículo 18, como: “Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.” (COIP, 2014) (p.17)

Ahora bien, remontándonos al proceso histórico de evolución y desarrollo legislativo en el área portuaria, en la Ley de Modernización del Estado de 1993. Actualmente derogada por la Disposición Derogatoria Segunda del Código Orgánico Administrativo. En esta Ley a la que hacemos referencia de 1993, se introdujo en su artículo 41, una figura de delegación a empresas de economía mixta en la prestación de servicios públicos de vialidad y servicios portuarios, mediante concesión. (LME, 1993). Desde luego actualmente estas figuras bajo las potestades constitucionales exclusivas del Estado Central no se encuentran permitidas en la Constitución de 2008.

En la Ley General de Puertos de 1976, se delimitó en su Art.1, las áreas portuarias reguladas por esta ley. De tal forma que se regula las instalaciones portuarias, marítimas y fluviales. Así como las actividades y operaciones que se desarrollan en estas áreas, tales como mercantiles, aduaneras, entre otras. (LGP, 1976). Desde luego las figuras jurídicas citadas en este cuerpo normativo algunas aún vigentes y otras no, conllevan a mecanismos e instrumentos de control y vigilancia que ya no resultan efectivos, ni idóneos frente a la detección y prevención de ilícitos en terminales portuarias, reflejando una ingente necesidad de innovación.

Al respecto el Reglamento General de la actividad portuaria en el Ecuador del año 2000. En lo concerniente a la privatización de los

puertos es algo que se encuentra más legitimado, conforme el artículo 4 de esta ley. En la misma ley se establece incluso en su numeral 4) la posibilidad de otorgar concesiones portuarias completas, debiendo para el efecto demostrar su oportunidad, viabilidad y conveniencia del proyecto concesionario (RGAP, 2000).

En la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional de 1976, se observa la dispersión normativa para regular el sector estratégico portuario. En el artículo 1, de esta ley podemos verificar la forma de control y organización del sector portuario. En los que cada puerto se encuentra dotado de Autoridades portuarias, para su administración, operación y mantenimiento, autónomos, con fondos propios de Derecho Público y sujetos a la normativa ecuatoriana. (LRAPN, 1976)

El Código de Policía Marítima de 1960, es el único soporte unificado con el que escasamente pueden apoyarse los operadores portuarios. Al decir esto nos referimos en forma específica a la obsolescencia de las multas, por las infracciones que acontecen en el sector portuario. Para lo cual es preciso referenciar que incluso la contaminación ocasionada por derrame de hidrocarburos de embarcaciones, prevista en el artículo 115-M del Código de Policía Marítima (1960), determina infracciones sancionadas en sucres, cuya equivalencia en dólares es ínfima (CPM, 1960)

Ahora, si bien el Código de Comercio (2019), representó un magnífico avance en el mejoramiento de las relaciones comerciales y actividades que se desarrollan en el área aporтуaria. Este Código solo abarcó las relaciones y actividades comerciales, dando cumplimiento a los compromisos internacionales de adecuación normativa de esta área del Derecho exclusivamente. En lo referente a la división de funciones descrita en el artículo 883 ídem. Esta delimitación entre personas que operan en el tráfico de mercancías en puertos, los agentes navieros y de carga dividen sus funciones entre sus embarcaciones y la carga. (CCo, 2019). De esta forma se permite definir explícitamente los límites de su responsabilidad contractual y extracontractual.

Las Reglas de Hamburgo, impensable no omitir citarlas contemplan una regulación internacional en cuanto a obligaciones entre porteador y cargador. Así como también se establece vía legales para reclamar



las indemnizaciones por daños y perjuicios derivadas de las actividades mercantiles (CNUTMM, 1978). Estas Reglas también conocidas como Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías sobre 1978, implicaron en nuestro país un desafío en el progresivo desarrollo de la legislación en el sector portuario.

En relación al Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, suscrito en Viena el 17 de abril de 1991. En forma principal el Artículo 5, de este instrumento internacional, presenta el Fundamento de la responsabilidad del empresario en lo pertinente a la indemnización por daños, por deterioro de la mercadería, pérdidas y retrasos en la entrega. (CNURETTCI, 1991)

### **El Derecho Administrativo como herramienta de prevención de infracciones penales.-**

Los modelos de gestión en las áreas portuarias a nivel internacional son diversos. Sin embargo, estos son aplicables dependiendo de las condiciones del espacio portuario. Las potencialidades y riesgos son aspectos a evaluar en cada área portuaria, para encontrar el modelo de gestión más adecuado a las condiciones del medio.

En América Latina, el modo de organizar y administrar un puerto depende principalmente –entre otros– de factores estructurales como: a) el nivel de crecimiento económico del país y su importancia para la economía global; b) el grado de madurez institucional y la participación del sector privado en la financiación y gestión de los bienes y servicios públicos; c) la ubicación geográfica del puerto; y d) los tipos de carga que atiende. (Delgado Moreno & Martínez Sander, pág. 62)

El Derecho Portuario en el área administrativa obedece a un primer llamado para solucionar los múltiples desafíos, que el área portuaria presenta en la cotidianidad de su ambiente. La multiplicidad de beneficios comerciales del área portuaria requiere de regulación administrativa eficiente para su control, gestión y coordinación. Frente a esto es necesario referenciar autores que aporten a identificar los conflictos que frente a este contexto jurídico social podrían surgir.

En este contexto, las ciudades puertos enfrentan desafíos dobles, el de asegurar su crecimiento como polo de desarrollo urbano y como plataforma logística del comercio exterior de una región. En ellas, existe competencia por sus áreas, las que pueden tener vocaciones logísticas, urbanas y portuarias simultáneamente, siendo necesario su planeamiento y la búsqueda de mecanismos de asignación de estos recursos por lo general escasos. (Doerr, 2011, pág. 2)

Para el Derecho Administrativo en uso de la facultad sancionadora, de la cual goza cada institución que conforma la administración pública, es una labor exhaustiva sancionar las conductas que acontecen en el área geográfica donde desempeñan sus funciones. Sin embargo, estas sanciones solo pueden incluir suspensiones de licencias, cancelaciones y multas que, aunque onerosas, no siempre son proporcionales al daño causado. Sin embargo, es de pleno conocimiento que el Derecho administrativo no contempla medidas de reparación o restauración del bien jurídico afectado por la conducta punible, como el Derecho constitucional y penal, lo cual justificaría la facultad coercitiva del Estado enfocada a otras áreas más eficientes.

El Derecho Administrativo no solo opera en ejercicio de una potestad sancionadora, sino también para regular el cumplimiento de los agentes, sean estas personas naturales o jurídicas en el marco regulatorio de su actividad. La coordinación interinstitucional es uno de los aspectos operativos que mejor fortalece la prevención de infracciones en áreas portuarias, en el campo del Derecho Administrativo, para enfrentar los desafíos portuarios.

“Los puertos forman parte del territorio de los Estados, y el control sobre los mismos se puede llevar a cabo por organismos estatales o por entidades descentralizadas, dependiendo de cómo se haya establecido el reparto legal de competencias.” (Freire-Seoane, López Bermúdez, & Carlos Pais-Montes, 2018, pág. 3)

*En el modelo toolport, el sector público es el propietario de la infraestructura, y el encargado de la explotación y la gestión del puerto, pero cede algunos servicios operacionales, como el caso de la estiba, pilotaje, abastecimiento, almacenamiento, etcétera, a unidades jurídicas empresariales con algún porcentaje de representación por parte del Estado o netamente privadas. Algunos paí-*

ses latinoamericanos han utilizado esta modalidad intermedia para ejercer la gobernanza portuaria durante los periodos de transición entre la promulgación de las leyes de modernización portuaria, que en algunos casos pueden llegar a alcanzar hasta diez años, y la puesta en marcha de la nueva gestión.

La coordinación interinstitucional, la adecuada planificación y una efectiva gestión de recursos humanos y materiales juegan un rol impresionante en la prevención de infracciones, de la mano del Derecho Administrativo, no solo para ejercer la potestad sancionadora, sino también para gestionar y regular el espacio portuario.

*La utilización óptima del espacio requiere una planificación a todo nivel que identifique, considerando el entorno en que está situado y todas sus circunstancias, a qué tráficos debe destinarse, cuales son las infraestructuras y nuevos espacios necesarios para el futuro y cuál es el uso más acertado de los espacios ya disponibles. (Pontet Ubal & Silva Domingo, 2009, pág. 7)*

A través de los diferentes periodos históricos en el sector portuario las formas de administración han variado. Al respecto en el modelo landlord, es el Estado el dueño del terreno administrado a través de una delegación o concesión. Bajo estas figuras se cede la gestión y explotación de instalaciones portuarias a una empresa privada, pública o de economía mixta

En 1993, se introdujeron a través de diferentes iniciativas planes de acción para modernizar el sistema portuario. A propósito de esto se dicta la Ley de Modernización del Estado, con figuras de concesión y delegación para administración del sector portuario a empresas de economía mixta, creadas para el efecto. La norma en mención pretende lograr avances y mejoramiento en la prestación de servicios portuarios de calidad. Las instituciones que regulan a nivel nacional los Puertos son, conforme las disposiciones en esta área, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y la Subsecretaría de Puertos y Transporte marítimo fluvial. Desde luego que en una acción coordinada pero desatendida en su efectiva regulación interviene otras instituciones como el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, el Ministerio de Ambiente, las Fuerzas Armadas, entre otras.

Sin embargo, queremos centrar nuestra atención en la actividad portuaria, que dice relación con los servicios relativos a la carga, pues para nadie es un misterio que son los servicios que recaen en ella los

que dan lugar a diferentes modalidades de operación y de regímenes jurídicos. (Cornejo Lacroix, 1988, pág. 311)

El efectivo control de las mercancías en los recintos portuarios implica no solo mejorar las instalaciones, sino también destinar personal para la vigilancia en los procesos de carga y descarga de mercancías. Este control se encuentra justificado plenamente con el fin de minizar riesgos de pérdidas, deterioros, robos y hurtos de la carga.

Considerar la supervisión y vigilancia como una innovación en los procesos de concesión, no solo obedece a cumplir con las cláusulas contractuales. De igual forma obedece a cumplir con las famosas Reglas de Hamburgo que expresan la responsabilidad del porteador de la carga durante su custodia. Sin embargo, estas reglas también contemplan ciertos vacíos en los casos de Transporte multimodal, en lo concerniente al periodo de custodia.

Al respecto, la responsabilidad del porteador y su deber de custodia, no es suficiente para deslindar la responsabilidad del operador del terminal portuario. En relación a las acciones que el operador de transporte multimodal pudiera ejercer en contra del operador del terminal portuario este podrá ejercer derecho de repetición frente a estas. Así mismo, en las acciones de resarcimiento al consignatario afectado por pérdida o daño en su carga, estas se deben al dueño de la carga y gravan al operador del terminal portuario durante el periodo de estadía de las mercancías en sus recintos.

Es conveniente aclarar que en la regulación portuaria internacional se distinguen regímenes especiales en este sector. Estos regímenes se encuentran expresamente contemplados y plenamente pormenorizados en instrumentos internacionales como las Reglas de Hamburgo y el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional suscrito en Viena el 17 de abril de 1991. De los instrumentos en mención el Régimen de libertad contractual y el Régimen imperativo, encargados de regular las responsabilidades, por pérdida, daño o deterioro de las mercancías entre los contratantes, son las más importantes figuras jurídicas proteccionistas de los derechos de las personas que operan en el tráfico de mercancías en terminales portuarios.

*En general, los clientes coinciden en que el régimen laboral vigente ha contribuido en gran medida a generar una serie de deficiencias. De hecho, perciben una gran ineficiencia en las prácticas laborales, dificultades en las relaciones laborales, mucha ineficacia en los sistemas de supervisión y gestión, un aumento innecesario de los costos y un gran exceso de personal. (Burkhalter , 1999, pág. 38)*

A lo largo de la historia se ha requerido figuras como la concesión y delegación a iniciativas de inversión privada para la gestión portuaria. En la concesión o delegación encontramos la forma de resguardar los derechos e intereses de los propietarios y transportistas de cargas que arriban y desembarcan en puertos. La justificación para la aplicación de las concesiones en la mayoría de los casos es la deficiente capacidad de brindar servicios portuarios eficientes en instalaciones de calidad.

Los informes técnicos de justificación, para la aprobación de concesiones tienen como fundamentos el mejoramiento de la calidad de los servicios portuarios, tanto en productividad, eficiencia, innovación tecnológica, y costos. De tal forma que los servicios brindados sean óptimos, dinámicos y atiendan a las necesidades y exigencias de la sociedad.

*Las relaciones entre los puertos y las ciudades en las que están ubicados no se pueden calificar de constantes en las principales cuestiones que les afectan. Si se pudiesen representar gráficamente, bien se podría decir que responden al modelo de una curva sinusoidal con sus picos y sus valles. (Sánchez Pavón , 2003, pág. 5)*

En las ciudades portuarias se distinguen diferentes etapas de crecimiento de estas relaciones ciudad- puerto, las cuales pueden enunciarse brevemente como: etapa de unidad, la cual implica un intercambio de información y simbiosis entre la ciudad y los operadores portuarios. En forma continua la siguiente etapa es la de crecimiento y de distanciamiento, en la cual la infraestructura de ciudad-Puerto es mejorada y el crecimiento en el desarrollo y explotación fomenta una realización autónoma de parte y parte. De igual forma la etapa de aislamiento y separación se caracteriza por una división de infraestructura y desarrollo funcional autónomo. Finalmente, la etapa de acercamiento e integración, caracterizado por el trabajo organizado y sinérgico, así como el empleo eficiente de recursos.

*La nueva logística contribuye a acelerar las funciones de gestión de las operaciones. Por ello, se requiere que las Autoridades Portuarias susciten políticas de cambio en los instrumentos de la gestión portuaria con el objetivo de afrontar, con garantías, un marco de referencia más abierto y competitivo, en el que la rivalidad entre puertos se convierte en elemento vivo de la concurrencia. (Gonzalez Laxe, Perspectivas de los tráficos marítimos, 2000, pág. 16)*

Coincidiendo con el criterio de que una efectiva optimización de recursos humanos, en lo correspondiente al trabajo dinámico y organizado que ofrece mayores beneficios para el control y gestión. El derecho administrativo no solo actúa en ejercicio de una potestad sancionadora, sino también actúa como forma de prevención del ilícito en puertos.

*Desde un enfoque sistémico, un rasgo esencial de la seguridad y protección portuaria es que constituye, en términos de análisis, un subespacio integrado en una política pública de mayor envergadura y alcance como es la seguridad en un sentido genérico. (Carmona Pérez, 2017, pág. 85)*

Actualmente en nuestro sistema legal ecuatoriano no existe una unidad coordinada de control, gestión y prevención de actividades ilícitas en el sector portuario legalmente constituida. Lo expuesto evidencia una incesante necesidad de constituir mecanismos de coordinación institucional eficiente para contrarrestar las tipologías criminales que se producen en las áreas portuarias.

*No ha existido de forma genérica una planificación integral que contemple a la vez el espacio físico que albergará las medidas tomadas para su conservación o corrección y una autoridad competente encargada de la propia gestión de ordenación. (Barragán Muñoz, 1987, pág. 150)*

### **El Derecho Penal como elemento integrador de infracciones portuarias.-**

Los factores que mayormente predisponen al cometimiento de infracciones son la insuficiente regulación y la falta de control y coordinación en determinadas áreas como la portuaria. El creciente intercambio comercial y la diversificación de importaciones ameritan mayor control y una gestión óptima del espacio marítimo.

*La mundialización de los intercambios comerciales favorece la emergencia de un mercado único, en el que las firmas multinacionales presentan una*

*acentuada competencia en lo que atañe a sus costes comparativos, a sus localizaciones y a la posición competitiva en cada uno de los diferentes y múltiples nichos de mercado.* (Gonzalez Laxe, Gobernanza Portuaria: Principales trayectorias, 2008)

El Derecho Penal, es la respuesta más severa para contrarrestar las conductas jurídicamente inapropiadas, si bien proporcional al daño causado. Este es el único medio idóneo para reparar los bienes jurídicos en la medida de lo posible. Las acciones punibles para el Derecho Penal, que se suscitan en el área portuaria generalmente afectan el interés general a bienes jurídicos colectivos, de allí la necesidad de ser efectivamente regulados.

Ante la falta de actualización en el área normativa portuaria, el Derecho Penal ha actuado con suma diligencia para sancionar infracciones jurídicamente desaprobadas ante la sociedad. Este Derecho Penal opera en forma únicamente subsidiaria cuando el Derecho Administrativo no es suficientemente idóneo para la protección efectiva de bienes jurídicos.

Las múltiples disciplinas que se entrelazan en el área portuaria son diversas, sin embargo, su estudio debe ser integral. La cooperación interinstitucional es trascendental para regular las actividades desarrolladas en estas zonas. En la actualidad la falta de regulación en esta área tiende a entorpecer estos procesos de monitoreo y gestión en el área portuaria favoreciendo el ambiente para el cometimiento de infracciones de diversa índole.

“La ocupación del espacio y el uso del suelo en las ciudades donde existe un

puerto marítimo, constituyen cada vez más un objeto de tensiones y conflictos entre los distintos actores que intervienen en la acción pública.” (Zrari, 2016, pág. 94)

*Los espacios portuarios, entonces, son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificados en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros.* (Sandrín & Biangardi, 2015, pág. 9)

La tendencia a promover la seguridad portuaria para prevenir la comisión de infracciones portuarias, ha sido un tema de interés remoto. Sin embargo, no ha recibido la merecida atención pese a su trascendencia socioeconómica. Al respecto se ha podido establecer que una acción coordinada mejora la seguridad en las áreas portuarias.

*Obviamente, dada la trascendencia económica, ha sido tradicional que dichas instalaciones contaran con medidas de protección para prevenir la comisión de delitos, principalmente hurtos, respecto de la carga que transitaba o se almacenaba en el conjunto del recinto portuario. Sin embargo, los orígenes más próximos de la moderna política de seguridad en los puertos, han de situarse en los albores del siglo XXI. (Estepa Montero, 2018, pág. 59)*

El área portuaria se ha distinguido en múltiples medios de comunicación por la cada vez más frecuente incidencia de infracciones penales. Las ciudades puerto son el escenario frecuente de diversas tipologías criminales, en razón de su potencial logístico que lo hace más sensible a la falta de control en estas áreas.

*Hablar de una ciudad portuaria es referirse a un lugar que ha sido un escenario de contrastes entre puerto y ciudad, entre mar y tierra. El reconocer el valor del agua y el intento de asociarse a ella ha sido motivo de transformaciones que marcan el territorio. (Piedra Leòn, 2015, pág. 2)*

En ocasiones es frecuente que los operadores de comercio exterior, o los operadores de terminales portuarias, presenten acciones legales, en contra del Estado, por no brindarles las garantías mínimas de control y regulación del mercado. Así como por la deficiente gestión de terminales portuarias que ponen en riesgo su capital y otros bienes jurídicos no solo de orden patrimonial son de exclusiva responsabilidad del Estado y sus agentes por delegación de funciones.

*En la Constitución y Leyes latinoamericanas se puede leer que el Estado es contralor del mercado, pudiendo intervenir para corregir imperfecciones o fallos. Empíricamente se verifica que el Estado en Latinoamérica está siendo recurrentemente denunciado por no proveer la seguridad ni equidad en el acceso de los servicios portuarios al que está obligado por ley(...) (Flores, 2012, pág. 118)*

En el curso del proceso de investigación se ha podido emplear diversos recursos materiales bibliográficos. Así como fuentes oficiales de informes de rendición de cuentas de organismos de control y coordina-



ción en materia de infracciones portuarias. El periodo de rendición de cuentas ha facilitado la obtención de información fiable y actualizada de la frecuencia en el cometimiento de infracciones portuarias.

Los métodos empleados por lógica en forma principal en el desarrollo de la presente investigación es el método jurídico, el método analítico. Así como naturalmente el método científico con el empleo de material bibliográfico oportuno y veraz. De igual forma se ha empleado a partir de los informes de rendición de cuenta tablas e ilustraciones que indican la frecuencia de las infracciones portuarias

## Resultados y conclusiones

Una vez que se ha desarrollado a plenitud la presente investigación, se ha podido dilucidar que la normativa en el área portuaria requiere una actualización integral oportuna. De igual forma amerita regular las actividades de coordinación para la prevención, erradicación y efectiva sanción de infracciones penales que acontecen en el área portuaria.

El presente caso se centra en evaluar la eficiencia de la legislación para coordinar la gestión en el área portuaria en relación a la disminución en el cometimiento de infracciones en el área. Esta centralización nos ha permitido encaminarnos a una solución efectiva en la actualización normativa en materia portuaria.

En el progresivo y enriquecedor proceso de investigación desarrollado en el presente artículo, se ha podido llegar a las siguientes conclusiones:

- La legislación portuaria en lo referente a la focalización y actualización que como cada área debe ser atendida y actualizada, ha sido desatendida vastamente. De tal forma que se ha ignorado nuevas conductas reprochables en la sociedad, con el desarrollo de las nuevas formas de comercio y la evolución tecnológica, nuestra sociedad de riesgo se evidencia exponencialmente a mayores y tecnificados peligros.

- En materia portuaria su regulación ha dependido enormemente de convenios y tratados internacionales, puesto que la legislación interna ha permanecido inmutable ante el desarrollo. Sin embargo, es necesario una urgente actualización de nuestra legislación especial en materia portuaria, adicional al Derecho sancionador penal y administrativo.

- La falta de interés del legislador ha conllevado el aumento de infracciones penales en puertos, pues la insuficiente legislación no ejerce un eficiente control. Acotando a lo expuesto las sanciones administrativas sobre operadores portuarios en el Código de Policía Marítima se encuentran casi obsoletas, pues la insignificancia del cambio sucre a dólar minimiza el reproche a las acciones punibles.

- La falta de mecanismos de cooperación y coordinación institucional, ha provocado el incremento y fomentado la impunidad de infracciones ofensivas a bienes jurídicos colectivos o abstractos de absoluta relevancia. El Derecho Administrativo no solo fomenta la prevención de infracción penales con el uso de la potestad sancionadora, sino que también prevé formas de acción coordinada interinstitucionales, para control de gestión del área portuaria y prevención de infracciones.

## Referencias Bibliográficas

- Barragán Muñoz, J. M. (1987). Puertos, ordenación del territorio y gestión en Andalucía. *Revista de Estudios Andaluces*(9), 150. doi:<https://doi.org/10.12795/rea.1987.i09.07>
- Burkhalter , L. (Diciembre de 1999). PRIVATIZACIÓN PORTUARIA:- Bases, Alternativas y consecuencias. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, LC/G.2045-P , 38.
- Carmona Pérez, C. (Noviembre de 2017). La seguridad y protección portuaria. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*(18), 85. doi:10.2496/gapp.,0i18.10444
- CCo. (29 de Mayo de 2019). Código de Comercio, R.O 497.
- CNURETTCI. (17 de Abril de 1991). *Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional*.
- CNUTMM. (1978). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de mercancías*.
- COIP. (10 de Febrero de 2014). Código Orgánico Integral Penal, R.O.180, 17.
- Cornejo Lacroix, E. (1988). Marco Jurpídico Regulador de la Responsabilidad de los Operadores Portuarios. *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*, XIX , 311.
- CPM. (20 de Agosto de 1960). *Código de Policía Marítima*, R.O. 1202.
- CRE. (20 de Octubre de 2008). *Constitución de la República del Ecuador*, R.O.449.
- Delgado Moreno, W., & Martínez Sander, Á. M. (s.f.). Privatización Portuaria en Colombia. *Revista de Administración Pública*, 46, 62. Obtenido de <https://revistas.upr.edu/index.php/ap/article/view/14129/11753>

- Doerr, O. (2011). Facilitación del transporte y el comercio en América latina y el Caribe. *Boletín FAL*, 7(299), 2.
- Estepa Montero, M. (2018). El Régimen jurídico de la seguridad portuaria en los puertos de interés general del Estado: la regulación de una política pública global desde la responsabilidad compartida. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 57(76), 59.
- FGE. (2019). *Rendición de cuentas Fiscalía Provincial de El Oro*. Informe de rendición de Cuentas, Fiscalía Provincial de El Oro, SIAF 1.0, Machala. Obtenido de <https://www.fiscalia.gob.ec/transparencia/2020/rendicion-de-cuentas/Informe-El-Oro.pdf>
- FGE, G. (2019). *Informe de rendición de cuentas 2019*. Informe de rendición de cuentas, Fiscalía General del Estado, Sistema Integrado de Actuaciones Fiscales (SIAF), Guayaquil. Obtenido de <https://www.fiscalia.gob.ec/transparencia/2020/rendicion-de-cuentas/Informe-Guayas-y-Galapagos.pdf>
- Flores, M. V. (Mayo-Agosto de 2012). Políticas portuarias en Latinoamérica. *Revista Científica Ciencias Humanas*, 8(22), 118. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/709/70923776005.pdf>
- Freire-Seoane, M. J., López Bermúdez, B., & Carlos Pais-Montes, C. (20 de junio de 2018). *Boletín mexicano de derecho comparado*, 51(153), 3. doi:<https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2018.153.13649>
- Gonzalez Laxe, F. (Octubre de 2000). Perspectivas de los tráficos marítimos. *Boletín Económico de ICE*(2666).
- Gonzalez Laxe, F. (2008). Gobernanza Portuaria: Principales trayectorias. *Revista de Economía Mundial*(18), 357. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/866/86601828.pdf>
- LGP. (12 de Abril de 1976). *Ley General de Puertos*, D.S. 289.
- LME. (31 de Diciembre de 1993). *Ley Orgánica de Modernización del Estado*, R.O. 349.
- LRAPN. (12 de Abril de 1976). *Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional*, D.S. 290.

- Manabí, F. (2019). *Informe de rendición de cuentas 2019. Informe de rendición de Cuentas , Fiscalía Provincial de Manabí, Dasboard, Portoviejo*. Obtenido de <https://www.fiscalia.gob.ec/transparencia/2020/rendicion-de-cuentas/Informe-Manabi.pdf>
- Piedra Leòn, A. M. (Junio de 2015). Cuando el puerto era ciudad: estudio de la relación ciudad-puerto antiguo. (D. d. Catalunya, Ed.) *In VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, 2. doi:10.5821/siiu.6122
- Pontet Ubal, N., & Silva Domingo, L. (Agosto de 2009). El sector portuario y las posiciones competitivas. *Repositorio Académico Digital*(46), 7. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.11968/2797>
- RGAP. (13 de junio de 2000). *Reglamento General de la Actividad Portuaria*, R.O 97.
- Sánchez Pavón , B. (2003). El futuro de las relaciones Puerto Ciudad. (U. d. Corruña, Ed.) 5.
- Sandrín, M., & Biangardi, N. (2015). Los espacios portuarios: Un lugar de encuentro entre disciplinas. *Estudios/Investigaciones*(51), 9.
- SENAE. (2019). *Resumen Ejecutivo del Informe de Gestión – UDAF*. Informe de rendición de cuentas , Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Dirección de Planificación y Control de Gestión Institucional, Guayaquil. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2020/03/01.IG-2019-Ejecutivo-SENAE.pdf>
- Zrari, S. (2016). Los Consejos De Coordinación Ciudad Puerto:¿ Un Instrumento De Gobernanza Territorial? *Revista Geográfica de Valparaíso*, 1(53), 94.



Universidad Técnica de Machala  
Dirección de Investigación  
Editorial UTMACH  
<https://investigacion.utmachala.edu.ec/portal/>  
Primera edición 2022  
Colección Semana de la Ciencia  
PDF interactivo



Dirección de  
**Investigación**  
Desarrollo e Innovación  
**UTMACH**

**2022**

ISBN: 978-9942-24-160-3



9 789942 241603