



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil - UTEG

**Trabajo de Titulación
para la Obtención del Título de:**

Ingeniero Portuario y Aduanero Mención Administración Portuaria

Tema:

**Dragado de “Los Goles”, su Impacto en el Ingreso de Buques al Puerto de
Guayaquil**

Autor:

Luis Eduardo Valencia Sánchez

Directora de Trabajo de Titulación:

Ing. Elizabeth Margarita Salinas Narea, Msc.

Septiembre 2019

Guayaquil – Ecuador

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

.....

Luis Eduardo Valencia Sánchez

Dedicatoria

La concepción de este proyecto está dedicada a mi madre y mi hermano, pilares fundamentales en mi vida. Sin ellos, jamás hubiese podido conseguir lo que hasta ahora he logrado. Su tenacidad y lucha incansable han hecho de ellos el gran ejemplo a seguir para mí.

También dedico este proyecto a mis amigas, que han sido compañeras inseparables de cada jornada académica durante los últimos años.

A todos ellos dedico este proyecto, ya que, son parte fundamental de la consecución de este logro en mi vida.

Agradecimiento

En primer lugar, quiero agradecer a Dios, quien ha sido mi guía espiritual en todo y ha permitido que llegue al final de esta etapa académica.

A mi madre Cecilia Sánchez de Valencia y mi hermano Luis Valencia quienes han sido, son y serán mi pilar fundamental, mi motor y motivación, a los cuales agradezco todos mis logros y que sin ellos no podría llegar hasta donde me encuentro en este momento;

Finalmente quiero expresar mi más grande y sincero agradecimiento a mis amigas, Josselyn, Vanessa, y Kelly que, durante años con su apoyo incondicional, sus palabras de aliento me han enseñado a jamás decaer ni darme por vencido ante cualquier problema que se presente.

DRAGADO DE “LOS GOLES”, SU IMPACTO EN EL INGRESO DE BUQUES AL PUERTO DE GUAYAQUIL

Luis Eduardo Valencia Sánchez

luisvalencia1614@gmail.com

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal analizar la importancia de la eliminación del obstáculo rocoso “Los goles” y su impacto en el ingreso de buques de mayor calado al Puerto Marítimo “Libertador Simón Bolívar”. Este obstáculo era un problema que imposibilitaba que buques de grandes dimensiones puedan atracar en los muelles del Puerto de Guayaquil. Este proyecto de dragado busca incrementar la competitividad del terminal portuario que representa gran parte de la dinamización de la economía guayaquileña y del país, por el gestionamiento de carga que ingresa y sale de sus muelles durante los 365 días del año. Al final se concluye que el proyecto de dragado permitirá que buques de mayor calado ingresen al Puerto de Guayaquil, lo cual tendrá un impacto positivo en la competitividad del puerto y permitirá posicionarlo dentro de la lista de puertos más importantes de la región y el mundo.

Palabras clave: Competitividad, calado, “Los Goles”, puerto, buques, atracar.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo pretende conocer los diferentes beneficios relacionados con el ingreso de buques mercantes de mayor calado al puerto de Guayaquil, debido a que la actividad comercial que genera el terminal portuario, lo posiciona como uno de los puertos más importantes del país, es por esto por lo que el dragado del canal era un requisito primordial para mejorar la operatividad de este. ¿Qué impacto en el ingreso de buques al puerto de Guayaquil origina el dragado de “Los goles”? El objetivo del siguiente trabajo es analizar el impacto que tendrá el dragado de “Los goles”. Además, el contexto de la estructura del artículo está dividido en un desarrollo temático que incluye marco teórico, este a su vez relaciona

criterios de investigación; la metodología empleada, que apunta a una investigación cualitativa; incluye registros estadísticos y la obtención de resultados; la intención es hacer una evaluación crítica relacionada al impacto del dragado del canal de acceso en el ingreso de buques al Puerto de Guayaquil.

MARCO TEÓRICO

Historia del Puerto de Guayaquil

Desde la época colonial, la Perla del Pacífico como se denomina a la ciudad de Guayaquil contaba con un puerto marítimo que se encontraba ubicado a orillas del río Guayas con una extensión desde la avenida Olmedo hasta el barrio de Las Peñas, donde arribaban embarcaciones, se cargaban y descargaban mercancías en los muelles ubicados en el malecón, a un costado funcionaban oficinas de la Aduana del Ecuador (encargada de cobrar aranceles y administrar el puerto) y bodegas. Por su predilecta ubicación geográfica, Guayaquil estuvo considerada durante mucho tiempo como uno de los puertos marítimos y fluviales más importantes del Pacífico Sur. Por otra parte, el fenómeno de la sedimentación fue afectando con el pasar de los años al puerto de la ciudad e hizo evidente que el río Guayas ya no brindaba las condiciones necesarias para la navegabilidad de las naves que tenían como objetivo final atracar en los muelles en esa época; por consiguiente las embarcaciones que arribaban a Guayaquil tenían que realizar sus operaciones de estiba y desestiba de carga en la isla Puná y posteriormente se trasladaban en barcazas hasta los muelles de Guayaquil, provocando un doble manipuleo y encarecimiento de la mercancía, por lo tanto, este tipo de traslado resultaba inviable para los importadores y exportadores de esta época (APG, 2017).

Sin embargo, en 1950 se acogió el proyecto del capitán de navío Luis Eloy Jarrin Guerra, considerando el sur de la ciudad porteña como el lugar habilitado para el nuevo puerto marítimo, siendo así ocho años más tarde, se decretó la Ley de Emergencia, por el presidente Camilo Ponce Enríquez dando paso a la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil e instauró la normativa legal para proceder con la edificación del Puerto Marítimo, cuyo instrumento determinó que efectivamente el antiguo muelle ubicado en las riberas del malecón de Guayaquil carecía de facilidades operativas e instalaciones portuarias adecuadas para poder brindar servicios portuarios a las embarcaciones que arribaban al país, por lo cual era indispensable para el comercio marítimo y fluvial de la ciudad la creación de un puerto nuevo

que cuente con las características que permitan el desarrollo de las actividades portuarias de la mejor manera, y fue así que conforme con el mandato de la Carta Magna del Estado de aquel entonces, planteó con carácter urgente, la construcción de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG, 2017).

Una vez que la Autoridad Portuaria de Guayaquil fue investida de las facultades que le concedió la Ley otorgada por el presidente de la república en funciones, abrió una licitación internacional e invitó a compañías constructoras del exterior a que presenten sus ofertas y proyectos para la construcción del nuevo puerto marítimo. Una vez verificada las propuestas correspondientes, Raymond Internacional fue la compañía seleccionada para la edificación de la infraestructura del nuevo terminal portuario de la ciudad, que contó con una inversión de 13 millones de dólares, préstamo otorgado por el Banco Mundial y gestionando por quien fuese en aquel entonces Presidente de Autoridad Portuaria de Guayaquil, don Juan X. Marcos. Siendo así, el 31 de enero de 1963, durante la presidencia del Dr. Carlos Julio Arosemena Monroy, y con el arribo de la nave “Ciudad de Guayaquil” flota Mercante Grancolombiana S.A., se inauguró el Terminal Marítimo (APG, 2017).

En la actualidad el Puerto de Guayaquil, es un puerto de modalidad “Land Lord”, esto debido a que se encuentra bajo un contrato de concesión suscrito en el año 2007 con la empresa CONTENCON GUAYAQUIL S.A la misma que tiene a su cargo la operatividad del Terminal de Gráneles/Multipropósito y las Terminales de Contenedores/Multipropósito por un periodo de 20 años. El puerto de Guayaquil cuenta con una infraestructura de 1,625 metros de muelle con un calado de 10 metros, además posee nueve puestos de atraque (cuatro en la terminal de contenedores y cinco en la terminal multipropósito) (CAMAE, s/f).

Guayaquil ciudad puerto por excelencia.

De acuerdo con Contecon Guayaquil (2017), considera el puerto como:

El conjunto de obras e infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentran 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 mercaderías nacionales y extranjeras que arriben a él por vía terrestre o marítima (pág. 13).

La ciudad de Guayaquil a lo largo del tiempo ha sido considerada como ciudad puerto por excelencia y capital económica de Ecuador, debido a la majestuosidad del río Guayas por el cual ingresan la mayoría de los navíos de pequeña y gran escala, que han reafirmado la emancipación y actividad comercial de la ciudad, convirtiéndose el puerto marítimo en la mayor fortaleza de la perla del Pacífico. Por lo tanto, el Puerto Marítimo Simón Bolívar, que actualmente se encuentra concesionado por la empresa CONTENCON GUAYAQUIL S.A.¹, es uno de los más trascendentales de la costa del Pacífico oriental, debido a la cantidad de exportaciones privadas (70% cifra estimada) que salen de ahí y de las importaciones (83% cifra estimada) de mercancías que ingresa al país a través de sus muelles (López, 2018).

PUERTOS	AÑO 2018			AÑO 2017		
	TEUS	TONELADAS MÉTRICAS	NÚMERO DE NAVES	TEUS	TONELADAS MÉTRICAS	NÚMERO DE NAVES
PUERTO DE ESMERALDAS	34.670,00	546.241,00	187	40.958	581.249,00	188
PUERTO MARÍTIMO SIMÓN BOLÍVAR- CONTECON Y ANDIPUERTO	846.000,00	8.517.310,45	837	867.769	8.699.340	726
PUERTO DE MANTA	20,00	903.745,00	496	4	784.776,00	435
PUERTO BOLÍVAR	113.285,00	1.672.452,00	389	89.164	1.617.712	357
TERMINALES PORTUARIOS PRIVADOS- GYE	1.218.200,00	10.953.060,37	868	1.003.822	9.534.685,00	986
TOTAL	2.212.175,00	22.592.808,82	2.777	2.001.717	21.217.762	2692

Gráfica 1. Aumentan inversiones, movimiento de TEUs y competidores en puertos del Ecuador

Fuente: CAMAE, 2019

¹ CONTENCON GUAYAQUIL S.A.: Compañía ecuatoriana constituida el 4 de mayo del 2007 y que forma parte del grupo multinacional ICTSI.

Cerca del 98% del movimiento de carga se realiza a través de las terminales portuarias de Guayaquil, esto corresponde al volumen de contenedores que operaron los terminales portuarios privados y las terminales estatales concesionadas por la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG): Contecon y Andipuerto. (López, 2019). Por lo antes expuesto, el Puerto Marítimo de Guayaquil en conjunto con las terminales portuarias privadas (Terminal Portuario de Guayaquil y NAPORTEC) mantiene su poderío marítimo en la región (América Latina), permaneciendo en la posición número 7 del ranking regional de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) del año 2018, con un movimiento de carga superior a los dos millones de TEUs², superando el movimiento de mercancía del año 2017 que fue de 1.871.591 de TEUs, obteniendo un incremento del 9.33%, y además se sitúa por encima de puertos como el de Buenos Aires (Argentina), San Antonio (Chile), Buenaventura (Colombia) y Valparaíso (Chile) (Lizarzaburu, 2019).

Dragado de "Los Goles"

Con respecto al dragado de la zona considerada como "Los Goles", la mañana del 5 de diciembre del 2018 se realizó la firma del contrato de ejecución del dragado³, con la participación de autoridades estatales y portuarias, además de este evento también formaron parte la firma Canal de Guayaquil, filial del grupo belga Jan de Nul y del Muy Ilustre Municipio de Guayaquil (EL UNIVERSO, 2018). Una vez realizada la firma del contrato, el jueves 17 de enero de 2019 procedieron con las operaciones de dragado de canal con la finalidad de acceder a las terminales marítimas y fluviales tanto públicas como privadas de la ciudad Porteña, este proyecto era una obra tan esperada por el sector naviero del Ecuador, y que contó con una inversión de casi cien millones de dólares que servirían para las operaciones de profundización del canal de acceso y eliminación de la roca del canal de navegación conocida como "Los Goles" (EL UNIVERSO, 2019).

Es importante precisar que la zona considerada como "Los Goles" era una formación rocosa no visible que se encontraba debajo de la superficie del agua (ubicada frente a Posorja (entre las boyas 8, 9, 10, 11 y 12) , que dificultaba la navegabilidad de los buques que

² TEUS: Proviene del acrónimo inglés Twenty-foot Equivalent Unit.

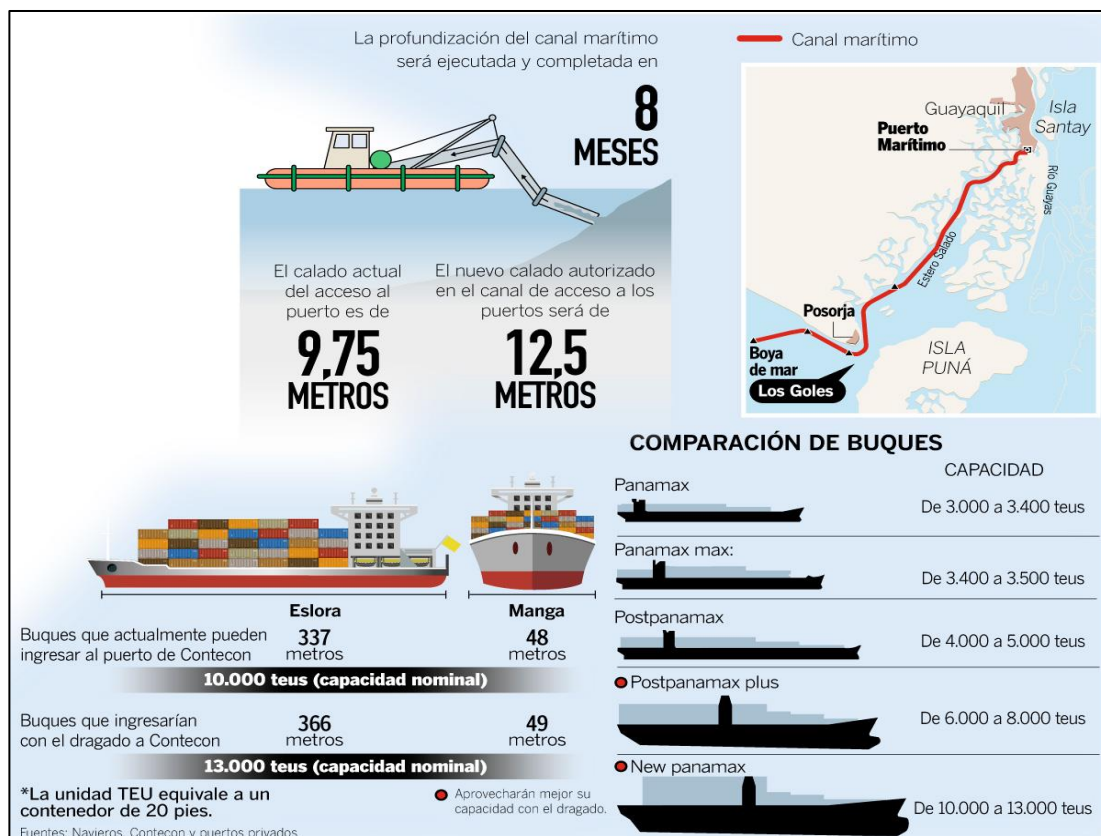
³ EL UNIVERSO, 2018: Contrato de ejecución del dragado del canal de acceso a las terminales portuarias públicas y privadas de Guayaquil.

necesitaban acceder al Puerto Libertador Simón Bolívar de la ciudad de Guayaquil, por lo que ingresar por el canal era necesario franquear por el centro de dos relieves verticales y un fondo horizontal poco profundo (irregular), similar a un arco de fútbol invertido; las embarcaciones al momento de realizar las maniobras para el ingreso por el canal debían “meter un gol”, puesto que si fallaban se impactaban contra una parte del arco, ocasionando varamientos o daños severos en el casco de la nave. Este obstáculo natural era un limitante para la travesía de las embarcaciones de cabotaje e internacionales, por lo que no permitía pasar dos al mismo tiempo, o el arribo de buques modernos de gran calado a los muelles de los terminales portuarios de la ciudad (Hidalgo, 2019).

En definitiva, el anhelo de ampliar la profundidad del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil para que este pueda recibir embarcaciones de mayor calado se ha logrado luego de varios meses de arduo trabajo por parte de las dragas operadas por la empresa Jan De Nul (De Bélgica). En el mes de mayo del presente año se logró retirar el obstáculo rocoso submarino denominado Los Goles, situado en medio de Posorja y la isla Puná, de la misma forma fueron retirados más de un millón de metros cúbicos de sedimentos que entorpecían la navegabilidad de los buques mercantes que tenían como objetivo atracar en el puerto de Guayaquil, como resultado de esta fase del dragado se pasó de 9,6 a 11,85 metros de profundidad, y se encuentra planificado que hasta fin de año se pueda alcanzar los 12,5 metros con beneficio de marea (EL UNIVERSO, 2019).

El beneficio principal de eliminar “Los Goles” y dragar el canal de acceso es que puedan ingresar buques de mayor calado al Puerto de Guayaquil; porque al eliminar el obstáculo rocoso “los Goles” del canal de acceso al puerto marítimo, se pretende que las embarcaciones del sector naviero arriben aprovechando mejor la nueva profundidad incrustada (CAMAE, 2019). Debido a que la mayor parte de la carga que se exporta del puerto va en buques “feeder” o “caballitos de batalla” como son denominados en el ámbito del transporte marítimo, que sirven de trasbordo de mercancía hacia puertos de la región como lo son Buenaventura (Colombia) y Callao (Perú), no obstante eso es una desventaja operativa ya que son naves pequeñas y que cuenta con una capacidad máxima de almacenamiento de cuatro mil TEUs frente a los mega buques Post Panamax Plus (14 m de calado) y New Panamax (12 m de calado), que llegan a los puertos vecinos y que transportan un volumen de mercancía

superior a los quince mil contenedores y en efecto necesitan 12 a 14,5 metros de profundidad, por lo tanto no pueden ingresar a Guayaquil, debido a los 9.75 metros de calado actual que tiene el puerto (CAMA E, 2019).



Gráfica 2. Proyecciones de los servicios directos de las navieras, con mayor calado.

Fuente: Diario El UNIVERSO, 2019

Análisis de tipos de buques que podrán ingresar a través del canal de acceso al Puerto de Guayaquil

El nacimiento de los buques portacontenedores se dio por la necesidad de transportar una gran cantidad de mercancía en el menor tiempo posible, es por esto que surgió la idea de crear el primer buque portacontenedores (“Ideal X”) creado en 1956, el cual fue construido a través de la modificación de un buque petrolero con la finalidad de que pudiera transportar varias unidades de camiones de remolque separados de sus equipos de funcionamiento. Posteriormente salió a flote la idea del traslado de mercancías en contenedores (veinte o cuarenta pies de largo) intermodales estandarizados, lo cual se lo

conoce actualmente como técnica de contenerización y su capacidad se mide en TEUs, es decir, la capacidad de contenedores que puede transportar la nave. Este tramo de la historia se considera como el surgimiento de la primera generación de buques portacontenedores. Estos buques cargaban los contenedores en sus cubiertas además de sus respectivas grúas, por lo cual las operaciones de descarga y carga de contenedores corría por cuenta del armador del buque, esto debido a que en esos años la infraestructura portuaria todavía no contaba con los equipos necesarios para recibir estas novedosas embarcaciones (Oliviera, 2015).

Durante los años 80 las economías de escala mundiales crearon la necesidad de buques más grandes, que ofrecían menores costes de transporte por TEUs. Es así como la industria naviera comenzó a construir diferentes clases de embarcaciones portacontenedores, en 1985 se construyó “Panamax Standard” buque con el ancho del Canal de Panamá y con capacidad de carga en torno a los 4.000 TEUs. Posteriormente surgieron embarcaciones con mayor capacidad de carga tales como: Los Post- Panamax (5000 TEUs), buques Post Panamax Plus (6000 – 8000 TEUs), New Panamax (12,500 TEUs), Post New Panamax (15000 TEUs) y los Triple E (18000 TEU), todas las embarcaciones antes mencionadas poseen un calado mayor a los 10 metros es por esto por lo que era imposible que se dé su ingreso al Puerto de Guayaquil con su capacidad al 100% (Oliviera, 2015). Así pues, una vez realizado el dragado de la zona considerada como “Los Goles”, el puerto marítimo podrá recibir buques Postpanamax Plus en condiciones de mareas óptima para su navegación (marea alta), los mismo que a su vez les permitirá aprovechar entre el 40% y 50% más su capacidad de almacenamiento para entrar a Guayaquil, esto significa que el porcentaje de ingreso de carga al país a través del Puerto de Guayaquil tendrá un aumento en los meses posteriores al dragado de “Los Goles” , lo cual será importante para dinamizar el comercio del puerto principal del Ecuador debido al incremento de carga de importación y exportación a países cercanos a la región y de otros continentes. (CAMA,2019).

MARCO METODOLÓGICO

Cervo y Bervian (como se citó en Fidias, 2012) definen la investigación como una actividad encaminada a la solución de problemas. Su objetivo consiste en hallar respuestas a preguntas mediante el empleo de procesos científicos.

El proceso investigativo se caracterizó por ser una investigación de nivel exploratorio, la cual se realiza sobre un tema u objeto de estudio desconocido o poco estudiado, por lo que

sus resultados constituyen una visión aproximada de dicho objeto, es decir, un nivel superficial de conocimientos (Fidias,2012). En este caso se realizó una investigación acerca de la eliminación de la zona denominada como los “ Los Goles “ ubicada al ingreso del canal de acceso al Puerto de Guayaquil la cual fue llevada a cabo a través de un estudio de carácter documental ya que el estudio está basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de fuentes secundarias, es decir, los conseguidos y publicados por otros investigadores en fuentes documentales, en esta ocasión fueron objeto de revisión medios de comunicación en versión digital (El universo, El telégrafo), páginas electrónicas (CAMA E, Autoridad Portuaria de Guayaquil), teniendo en cuenta como en toda investigación, que el principal propósito de este diseño de investigación es aportar nuevos conocimientos (Fidias,2012).

De acuerdo con los objetivos planteados, fueron utilizados los métodos básicos de investigación: deductivo, analítico y sintético indistintamente, ajustándose a la necesidad que cada ítem requería o la disposición de la información relacionada con estos, para utilizar el método que sea conveniente para su correcto desarrollo. El hecho de ser una investigación para la obtención de un título de pregrado amerita utilizar los métodos analítico y sintético, por cuanto proporcionará profundidad a cada sección, implementando técnicas de investigación que ayudaron a dar a conocer la importancia y los beneficios de la implementación del proyecto de eliminación de “Los Goles” y el dragado en el Canal de Guayaquil. Por otra parte, los datos utilizados para el estudio deben ser confiables, es decir, deben ser pertinentes y suficientes, para lo cual es necesario definir las fuentes y técnicas adecuadas para su recolección (Bernal, 2010), por consiguiente, los datos o información recolectados para el desarrollo de la investigación fueron el medio a través del cual se respondió la pregunta de investigación y se lograron los objetivos del estudio originados del problema de investigación.

Resultados

Dentro de este acápite se encuentran los resultados obtenidos por la investigación de carácter documental. En primer lugar, se describió la situación actual de la zona de “Los Goles” y su influencia en el problema para el ingreso de buques de gran calado al Puerto de Guayaquil.

La embarcación CMA CGM Ganges proveniente de Colombia (2015), fue la más grande en entrar en los muelles del Puerto de Guayaquil, conmemorando un récord para esta terminal (LA NACION,2015) en aquel año. Sin embargo, en el mes de septiembre del año 2018 la nave MH Hamburg de nueve metros de calado, con bandera de Islas Marshall, arribo a la ciudad de Guayaquil con un total de 8.276 TEUs, ocasionando al Puerto Marítimo de Guayaquil un forastero récord como la nave con mayor número de contenedores servidos, algo que no se veía desde la inauguración de la terminal CONTECON (El Universo, 2018).

Como resultado de la eliminación de la zona de “Los Goles” denominado obstáculo rocoso, ha permitido que dos embarcaciones de gran calado ingresen por primera vez al Puerto de Guayaquil, el primero es el buque de bandera china “CMA CMG Cochin” que cuenta con dimensiones de 337 metros de eslora y 48,20 metros de manga, y con una capacidad de 10.010 TEUs (López, 2019); La segunda embarcación también pertenece a la naviera francesa CMA CGM, la mn. CMA CGM Calcutta, que cuenta con dimensiones (337 metros de eslora y 48 metros de manga) y capacidad (10.100 TEUs) parecidas a la que había atracado en días anteriores en los muelles del terminal portuario, cabe recalcar que estas naves no ingresaron con su capacidad al 100% debido a que solo se trataba de una etapa de prueba, sin embargo ingresaron exitosamente por la perimetral marítima hacia la Terminal de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil, entidad que gestiona CONTECON GUAYAQUIL S.A. (López, 2019).

Referente al volumen de ingreso de carga pronosticado por Javier Moreira, presidente de CMA CGM ECUADOR S.A., señala que, con el dragado, el Puerto de Guayaquil recuperará parte de la competitividad que ha perdido por el limitante de calado que está impidiendo a los grandes buques aprovechar al máximo sus capacidades. Y en palabras de Moreira “Si con esto se gana 2,75 metros más de profundidad, estamos hablando de 200 a 250 contenedores más en una sola nave y va a permitir que el comercio ecuatoriano se beneficie con naves más grandes” (CAMAE, 2019).

Además, el gerente de la Autoridad Portuaria de Guayaquil Damián Velasco señaló a través de una entrevista realizada por un medio de comunicación de la ciudad, que por la zona de los “Los Goles” podrán acceder naves con una capacidad de almacenamiento de 15 mil TEUs (15 mil contenedores) sin ningún inconveniente. Asimismo, afirmó que, “*Estamos*

hablando de barcos de 366 metros de eslora, lo cual va a existir un aumento de carga, y a su vez un aumento de tráfico (marítimo) para el país”. (EL UNIVERSO, 2019).

Por ultimo en términos de recaudación el incremento en el arribo de embarcaciones de mayor calado al Puerto marítimo “ Libertador Simón Bolívar”, así como de la cantidad de mercancía de importación y exportación es un beneficio que tendrá un efecto sobre todos los actores de comercio exterior del país, la Autoridad Portuaria de Guayaquil por su parte aumenta sus ingresos por tasas portuarias y demás cobrados a las líneas navieras, Contecon se beneficia con el incremento de TEU’s porque aumenta sus operaciones y por ende sus ingresos por los servicios portuarios prestados a sus clientes, y por su parte las navieras podrán reducir los costos que representaban que sus buques estén fondeados dos horas esperando obtener el beneficio de la marea y el hecho de usar barcos feeder (pequeños) que llevan la carga desde Guayaquil hasta puertos bases o viceversa para allí hacer transferencias de carga.

CONCLUSIONES

En conclusión, con la eliminación del obstáculo rocoso “Los goles” de Guayaquil, que se encuentra dentro de la ruta fluvial hacia el Puerto Marítimo de Guayaquil permitirá mejorar la navegabilidad de las embarcaciones nacionales e internacionales, además aumentará la competitividad de manera favorable con respecto a las operaciones de comercio exterior que se desarrollan en el Puerto, este proyecto es de gran importancia ya que el Puerto “Libertador Simón Bolívar” es parte fundamental para la economía del país.

Definitivamente se pudo corroborar mediante estadísticas el grado de imponencia del Puerto de Guayaquil frente a los demás puertos estatales y privados del país, asimismo de acuerdo a la investigación realizada para este artículo académico, se puede concluir con base en los documentos y publicaciones de diferentes entidades relacionadas a la actividad portuaria tanto del ámbito nacional como del internacional; que el Puerto de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar” ha sido y hasta la actualidad sigue siendo el Puerto principal del Ecuador por su actividad comercial en los últimos años, ubicándose como el séptimo puerto con mayor movilidad de carga de la región en los años 2017 y 2018.

En resumen, se puede evidenciar que el proyecto de dragado empleado en el privada de acceso a Puerto de Guayaquil por parte de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil en conjunto con la empresa privada ha permitido que embarcaciones de mayor capacidad ingresen a la terminal portuaria ubicada en el sur de la ciudad. Así pues, el Puerto de Guayaquil avanza un paso más hacia la competitividad frente a otros puertos de la región, el contar con un canal con mayor calado es un punto importante y a favor, pues incentiva el ingreso de buques, así como también libera a las navieras de la presión que tenían anteriormente de no poder llenar sus buques con la capacidad máxima de los mismos por temor a que puedan estancarse en el canal de acceso.

BIBLIOGRAFÍA

1. Arias, F. El proyecto de investigación (6ta Ed.). (2012). (P21) Introducción a la metodología científica Recuperado de: <https://evidencia.com/wp-content/uploads/2014/12/EL-PROYECTO-DE-INVESTIGACION-C3%93N-6ta-Ed.-FIDIAS-G.-ARIAS.pdf>
2. Arias, F. El proyecto de investigación (6ta Ed.). (2012). (P23) Introducción a la metodología científica Recuperado de: <https://evidencia.com/wp-content/uploads/2014/12/EL-PROYECTO-DE-INVESTIGACION-C3%93N-6ta-Ed.-FIDIAS-G.-ARIAS.pdf>
3. Autoridad Portuaria de Guayaquil – APG. s/f. CAMAE. Recuperado de <http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-guayaquil-apg/>
4. Autoridad Portuaria De Guayaquil. (2017). Historia del Puerto de Guayaquil. Recuperado de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/historia-del-puerto/>.
5. Cámara Marítima Del Ecuador. (2019). Para mayo se planea traer buques de mayores dimensiones. CAMAE.Guayaquil, Ecu. Recuperado de <http://www.camae.org/buques/para-mayo-se-planea-traer-buque-de-mayores-dimensiones-al-puerto-de-guayaquil/>
6. Cámara Marítima Del Ecuador. Las navieras planean servicios directos con un mayor calado en Guayaquil. Guayaquil, Ecu. Recuperado de <http://www.camae.org/canal-de-acceso/las-navieras-planean-servicios-directos-con-un-mayor-calado-en-guayaquil/>
7. Cámara Marítima Del Ecuador. Puerto de Guayaquil recibe el buque más grande en su historia. CAMAE. (2019). Guayaquil, Ecu. Recuperado de <http://www.camae.org/buques/puerto-de-guayaquil-recibe-el-buque-mas-grande-en-su-historia/>
8. Cámara Marítima Del Ecuador. Segundo buque gigante llega a Guayaquil. CAMAE. (2019). Guayaquil, Ecu. Recuperado de <http://www.camae.org/cma-cgm-2/segundo-buque-gigante-llega-a-guayaquil/>
9. Contecon Guayaquil S.A. - CGSA (enero, 2013). (s.f.). Manual de Servicios Portuarios. Versión 6. PP 9. Recuperado de

<http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/ManualServicios-2013.pdf>

10. Dragado en Puerto de Guayaquil se adelanta y buques más grandes podrían ingresar este año. 24 de enero de 2019. El Universo. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/01/24/nota/7154117/dragas-succion-ya-trabajan-limpieza-canal-acceso-puerto>
11. Dragado. (3 de abril de 2019). El Universo. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/opinion/2019/04/03/nota/7265822/dragado>
12. El Ganges llegó al Puerto Libertador Simón Bolívar. 31 de agosto de 2015. La Nación. Recuperado de <https://lanacion.com.ec/el-ganges-llego-al-puerto-libertador-simon-bolivar/>
13. El Universo. (4 de febrero de 2019). Las navieras planean servicios directos con un mayor calado en Guayaquil. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/02/04/nota/7172270/navieras-planean-servicios-directos-mayor-calado>.
14. El Universo. 3 de febrero de 2019. Las navieras planean servicios directos con un mayor calado [Figura 1]. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/2019/02/03/infografia/7172282/navieras-planean-servicios-directos-mayor-calado>
15. Hidalgo, R. El mayor obstáculo rocoso para la navegación fluvial. Sobre la remoción de Los Goles. 2 de abril de 2019. El Universo. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/opinion/2019/04/02/nota/7264157/mayor-obstaculo-rocoso-navegacion-fluvial-sobre-remocion-goles>
16. Ingresó buque que dejó récord en contenedores. 12 de septiembre de 2018. El Universo. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/09/12/nota/6949379/ingreso-buque-que-dejo-record-contenedores>
17. Lizarzaburu, G. (6 de abril de 2019). Guayaquil, en el top del crecimiento portuario. El Telégrafo. Recuperado de <https://www.expreso.ec/economia/puertos-cepal-terminales-portuarias-HB2740900>.

18. López, K. CAMAE. (2018). Guayaquil, ciudad puerto por excelencia. Guayaquil, Ecu. Recuperado de <http://www.camae.org/actividades/guayaquil-ciudad-puerto-por-excelencia/>
19. López, K. CAMAE. (2019). Aumentan inversiones, movimiento de TEUs y competidores en puertos del Ecuador. Guayaquil, Ecu. Recuperado de <http://www.camae.org/gruas-2/aumentan-inversiones-movimiento-de-teus-y-competidores-en-puertos-del-ecuador/>
20. López, K. CAMAE. (2019). Jan de Nul inicia dragado para eliminar rocas en los Goles. Guayaquil, Ecu. Recuperado de <http://www.camae.org/canal-de-acceso/jan-de-nul-inicia-dragado-para-eliminar-rocas-en-los-goles/>.
21. Oliveira, J. (2015). CSCL Globe: el (penúltimo) mayor portacontenedores del mundo. Recuperado de <https://vadebarcos.net/2015/01/17/cscl-globe-por-ahora-mayor-portacontenedores-mundo/>
22. Rodrigue, J. (2017). Evolution of Containerships [Figura 2]. Recuperado de https://transportgeography.org/?page_id=2232
23. Se firmó el contrato para el dragado del canal de acceso al puerto de Guayaquil. 5 de diciembre de 2018. El Universo. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/12/05/nota/7083819/enero-se-iniciara-dragado-canal-acceso-puerto-guayaquil>.