

# CONCESIÓN DE COMODATO: OPCIÓN PARA EL DESARROLLO PÚBLICO EN ESMERALDAS-ECUADOR

## COMODATO CONCESSION: OPTION FOR PUBLIC DEVELOPMENT IN ESMERALDAS-ECUADOR

## CONCESSÃO DE COMODATO: OPÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO PÚBLICO EM ESMERALDAS-EQUADOR

**Jacinto Gregorio Navas Coveña**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9796-1427>

Universidad Técnica "Luis Vargas Torres" de Esmeraldas

[jacinto.navas@utelvt.edu.ec](mailto:jacinto.navas@utelvt.edu.ec)

Esmeraldas - Ecuador

**Raúl Alfonso Camacho-Marín**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8386-4039>

Universidad Técnica "Luis Vargas Torres" de Esmeraldas

[rcamacho2475@gmail.com](mailto:rcamacho2475@gmail.com)

Esmeraldas - Ecuador

---

Diagramación e ilustración portada

Sindy Catherine Charcas Ibarra

---

Encuentre este artículo en:

<http://revistas.uniminuto.edu/index.php/IYD>

Para citar este artículo / To cite this article

Navas-Coveña, G. & Camacho-Marín, R. (2021). Concesión de comodato: opción para el desarrollo público en esmeraldas-ecuador. *Inclusión y Desarrollo*, 8 (2), pp 77-89

Fecha de recepción: 14 de diciembre de 2020

Fecha de aceptación: 18 de mayo de 2021

Fecha de publicación: 1 de julio de 2021

## RESUMEN

El presente estudio tiene como fin proponer la concesión de comodato como opción para el desarrollo turístico en la ciudad de Esmeraldas de Ecuador para favorecer la planificación urbana y territorial, como estrategia de solución a la imperante necesidad de una planificación urbana que facilite los espacios públicos, asegurando la dinámica económica y fortaleciendo la seguridad al brindar servicios de calidad. En este sentido, se presenta un análisis financiero donde se consideraron las políticas de conservación de áreas patrimoniales, aprobación técnica, económica y social según la norma (NTE INEN 2248, 2015) y la (Ordenanza 3746, 2008) las cuales determinan los procedimientos de contratación de bienes y/o servicios con carácter de licitación; los beneficios obtenidos se encuentran relacionados directamente con el uso de las plazas de parqueo público, manteniendo tendencias lineales en los ingresos, lo que se refleja en las utilidades obtenidas, que se encuentran relacionadas con los costos operativos, gastos administrativos y los gastos financieros aplicados para la generación de ventas. En base de los resultados obtenidos se tiene una factibilidad financiera y económica con beneficios para los inversionistas, el contratante, el oferente y la comunidad. Tomando en cuenta que la concepción de un proyecto puede tener diferentes fuentes de capital, como son los sistemas financieros o para el caso el uso de un comodato como un elemento que permita disminuir los costos de inversión requeridos como capital propio para la implementación de un negocio.

**Palabras clave:** concesión, planificación urbana, espacios públicos, comodato.

## ABSTRACT

The purpose of this study is to propose the granting of a loan as an option for tourism development in the city of Esmeraldas in Ecuador to promote urban and territorial planning, as a solution strategy to the prevailing need for urban planning that facilitates public spaces, ensuring economic dynamics and strengthening security by providing quality services. In this sense, a financial analysis is presented where the policies for the conservation of heritage areas, technical, economic and social approval were considered according to the standard (NTE INEN 2248, 2015) and (Ordinance 3746, 2008) which determine the procedures for contracting of goods and / or services as a tender; The benefits obtained are directly related to the use of public parking spaces, maintaining linear trends in income, which is reflected in the profits obtained, which are related to operating costs, administrative expenses and financial expenses applied to generating sales. Based on the results obtained, there is financial and economic feasibility with benefits for investors, the contractor, the offeror and the community. Taking into account that the conception of a project may have different sources of capital, such as financial systems or, for that matter, the use of a loan as an element that allows to reduce the investment costs required as own capital for the implementation of a business.

**Keywords:** concession, urban planning, public spaces, loan.

## SUMARIO

O presente estudo tem como finalidade propor a concessão de comodato como opção para o desenvolvimento turístico na cidade de Esmeraldas do Equador para favorecer o planejamento urbano e territorial, como estratégia de solução para a necessidade imperiosa de um planejamento urbano que facilite os espaços públicos, assegurando a dinâmica econômica e reforçando a segurança através da prestação de serviços de qualidade. Neste sentido, apresenta-se uma análise financeira onde foram consideradas as políticas de conservação de áreas patrimoniais, aprovação técnica, econômica e social segundo a norma (NTE INEN 2248, 2015) e a (Portaria 3746, 2008) as quais determinam os procedimentos de contratação de bens e/ou serviços a título de concurso; os lucros obtidos estão diretamente relacionados com a utilização dos lugares de estacionamento público, mantendo tendências lineares nas receitas, o que se reflete nos lucros obtidos, que se encontram relacionados com os custos operacionais, gastos administrativos e os gastos financeiros aplicados para a geração de vendas. Com base nos resultados obtidos se tem uma viabilidade financeira e econômica com benefícios para os investidores, o contratante, o oferente e a comunidade. Considerando que a concepção de um projecto pode ter diferentes fontes de capital, como são os sistemas financeiros ou para o caso o uso de um comodato como um elemento que permita diminuir os custos de investimento requeridos como capital próprio para a implementação de um negócio.

**Palavras chave:** concessão, planejamento urbano, espaços públicos, comodato.

## Introducción

En la actualidad se está implementando una nueva forma de hacer gestión pública, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2018) mediante la transparencia y la participación de los ciudadanos en la creación de políticas públicas y mecanismos de acción donde las personas pongan en práctica las capacidades y el conocimiento para proponer soluciones a los problemas de la sociedad. Lo que implica la búsqueda, por parte de los gobiernos, de canales adecuados y posibles para que los ciudadanos se involucren de forma responsable a trabajar en conjunto para ir en la búsqueda del bienestar social.

En ese sentido, las políticas públicas según Cuervo (2007), acordes con el desarrollo y bienestar ciudadano, requieren ser diseñadas e implementadas de forma coherente y sostenibles a corto, mediano y largo plazo. Sen (2010), plantea la vinculación e identificación de las políticas públicas y desarrollo con base en variables económicas como son, el crecimiento del producto interno bruto (PIB), procesos de industrialización unidos a la innovación tecnológica y social. Desde este contexto, la economía local desarrollada con base en el aprovechamiento de los recursos, capacidades territoriales y en cooperación con los actores sociales, públicos y privados, se configura en una ventaja competitiva para la región y da paso al surgimiento de nuevos emprendimientos (Calvo, 2011).

Al respecto, se destaca que el desarrollo económico local favorece las actividades emprendedoras, las nuevas iniciativas empresariales, que además de generar rentabilidad y oportunidades de empleo, inciden en el crecimiento económico de la localidad y en la calidad de vida de los ciudadanos, como lo refiere Cruz (2020), quien considera que el emprendimiento dinamiza los factores económicos, sociales y culturales de una región o localidad donde se asiente, conformado como estrategia para mejorar la realidad de las localidades.

La política de planificación en América Latina, hasta mediados de los años ochenta, fue determinada por la puesta en práctica del modelo de ampliación de producción nacional, como instrumento de protección a las industrias domésticas ante la competencia internacional. (Vizueta, 2007). Como lo plantea Pico (2020), a lo largo de la crisis en Ecuador, que deriva en procesos migratorios, adquieren protagonismo diferentes formas heterodoxas de ocupación del suelo, que responden en buena medida a necesidades acuciantes de ingreso y desencadenan un proceso de expansión urbana incontrolada en distintas ciudades. De este modo, se ha venido produciendo un crecimiento urbanístico sin planificación y respondiendo a la necesidad de ocupación para la generación de ingresos.

De acuerdo al documento de la CEPAL (2019), en América Latina el 80 por ciento de la población es urbana, por lo tanto, la aplicación estratégica en el desarrollo de planes urbanísticos promueve la compacidad y conectividad mediante patrones y formas sostenibles, reduciendo la explotación de recursos naturales, al buscar beneficios en términos de proximidad, fortaleciendo las relaciones físicas y sociales, al unir centros de producción y consumo, mediante la movilidad de un área.

En ese orden de ideas, el propósito de este artículo es mostrar un análisis sobre la posibilidad de implementar una concesión en comodato para el desarrollo de un parqueo público en la ciudad de Esmeraldas, Ecuador. Cabe destacar que esta investigación se encuentra enmarcada en el proyecto de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Técnica “Luis Vargas Torres” de Esmeraldas titulado “Procedimientos para el fortalecimiento y sostenimiento de los emprendimientos del Cantón Esmeraldas”. El proceso de aplicación de la política ambiental del Municipio de Esmeraldas, en los últimos cuatro años, se ha caracterizado por asumir los programas, proyectos y acciones desde una visión integral, además, desde la promoción a la participación activa de la población, los diversos actores han sido determinantes para definir una propuesta de desarrollo sustentable y construir una cultura ambiental que mejore las condiciones de vida de todos los esmeraldeños (UNEP, 2006).

La Provincia de Esmeraldas, se ubica al extremo noroeste del territorio nacional, conocida como la provincia verde del Ecuador por su vegetación exuberante. Aproximadamente el 70% de su territorio es plano con pequeñas colinas que alcanzan hasta los 300msnm. Su territorio es atravesado por las estribaciones de Cayapas y Toisán, mientras que al oeste, se eleva un cordón montañoso, conocido como Montañas de Cojimíes, Montañas de Muisne y Atacames (GADPE, s/f).

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, en los últimos años el parque automotor de la ciudad de Esmeraldas ha incrementado los requerimientos de zonas de parqueo público a un promedio anual del 12.27% (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2017), por cuanto obliga a la búsqueda de una solución, que permita un tráfico fluido dentro de las zonas pobladas y zonas comerciales con el fin de generar un mejor estilo de vida para la población con un adecuado sistema de transporte y movilidad.

De manera que la planificación urbana y territorial se encuentra dirigida a la búsqueda del desarrollo de programas que cumplan con los objetivos económicos, sociales, culturales y ambientales de una región mediante

el desarrollo de una visión espacial, estratégica, y el cumplimiento de políticas. La Constitución del Ecuador, como marco nacional, establece en sus artículos 263 al 267 las competencias de planificación para los Gobiernos Autónomos Descentralizados de los niveles provincia, cantonal y parroquial, entre las cuales se destaca planificar el desarrollo y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial, cantonal y parroquial (GADPE, 2015).

Por consiguiente, el presente artículo abre una posibilidad a los beneficios económicos que pueda favorecer el aumento del valor del suelo, mejorando la productividad y permitiendo atraer inversiones, mediante la planificación urbana, la cual brinda, según Ramírez et al. (2020) un mejor acceso a espacios públicos, infraestructuras y transporte público, optimizando la integración, inclusión y seguridad, en contraste con una planificación e infraestructura deficiente que reduce la productividad económica hasta en un 40%, así como también en casos de riesgo busca integrar estrategias que permitan adaptar los cambios climáticos que contribuyan a crear ciudades más resistentes.

Para Ortíz (2021), es de vital relevancia asegurar la participación ciudadana en los procesos de planificación con el objetivo de incorporar las necesidades de diversos grupos sociales y minoritarios, el proceso de Planificación de la Movilidad, el cual es un elemento clave en la planificación urbana, al reconocer su importancia en el desarrollo de la ciudad, se apoya la integración y la conexión fortaleciendo beneficios sociales y económicos. Tal como señalan Guerrero et al. (2020), la planificación estratégica es una herramienta relevante para el desarrollo local del territorio, a pesar del contexto de las ciudades de Esmeraldas en Ecuador, esta signado por índices de desempleo, desarticulación y multiplicidad de funciones entre las instituciones públicas, con responsabilidades en la planificación del desarrollo, objetivos institucionales individuales, no apegados a un plan provincial de desarrollo.

Desde esta perspectiva teórica, la planificación urbanística no es un ente material objetivo, sino una elaboración, una construcción intelectual de los miembros de la sociedad que se presta particularmente para llevar a cabo evaluaciones sociales de probabilidades y de valores (García, 2005). Es por esta razón, que se presenta la importancia de estudiar la figura de concesión de comodato como una opción para el desarrollo público en la ciudad de Esmeraldas, Ecuador, haciendo énfasis en el sector de los parqueaderos automotrices.

Para realizar la investigación se siguió una metodología con enfoque cualitativo, bajo la modalidad de una revisión documental, proceso mediante el cual se indaga sobre un tema en particular, en este caso se revisaron documentos

oficiales, normas y reglamentos para analizar sobre la posibilidad de implementar una concesión en comodato para el desarrollo de un parqueo público en la ciudad de Esmeraldas, Ecuador. Este tipo de investigación, permite la evaluación de información relacionada con el objeto de estudio, para conocerlo y así realizar inferencias acerca de su comportamiento, y tomar decisiones en cuanto al objetivo planteado.

## Marco teórico

### El Comodato

El comodato se remonta al derecho romano, en el que se presentó con similares características con las que hoy se conoce, es decir, como un contrato real, recaído en principio sólo sobre bienes inmuebles y más tarde también sobre los bienes muebles. Para Flores (2014), el comodato es un contrato donde se otorga el derecho a usar o usufructuar un bien a título gratuito, de suerte que quien recibe un bien en comodato por parte de una entidad estatal, no debe pagar nada, sólo disfrutarlo a sus anchas con la supuesta obligación de restituirlo en el futuro en las mismas condiciones Y aunque en principio sólo se puede entregar un bien en comodato a un particular sin ánimo de lucro.

El art. 2077 del Código Civil dispone que el comodato es un contrato en que una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie, mueble o raíz, para que haga uso de ella, con cargo de restituir la misma especie después de terminado el uso. Este contrato no se perfecciona sino por la tradición de la. Por su parte, Gómez (2021), indica que el comodato constituye una institución jurídica de Derecho Civil, que comprende la cesión graciosa de una cosa. Sin embargo, la jurisprudencia construido distintas categorías, desbordando su sentido genuino, ampliando su contenido y sobrepasando sus límites conceptuales.

Señalan Pazmiño y Torres (2013), es un contrato principal, real, unilateral y gratuito, por el cual una persona cede a otra el uso de una cosa no fungible por un tiempo fijo o sin él, o para un fin determinado o sin determinar, y el que la recibe contrae la obligación de devolverla tal como la recibió, terminado que sea el uso para el cual fue cedida. Supone un préstamo gratuito. Así mismo, indica Domínguez (2020), si interviene algún emolumento el contrato dejar de ser comodato, quedaría transformado el contrato en otro de naturaleza diferente, que sería probablemente un arrendamiento, igualmente se debe tener en cuenta que la cesión del uso del comodato tiene una duración temporal (Narváez, 2017).

### Parqueaderos

El turismo se ha convertido en el eje de la actividad económica y social de varios países en el mundo, siendo

este un instrumento para el desarrollo integral e inclusivo, la generación de empleo y la mejora en la calidad de vida de la población de los territorios turísticos, emprendimientos, infraestructura e ingreso de divisas. De acuerdo a cifras de la Organización Mundial de Turismo (OMT), en la actualidad el turismo contribuye al 10.3% del PIB mundial, además genera uno de cada diez empleos en el mundo (Kondukov y Kaptyug, 2021). Durante el período 2007-2016 señala Cabanilla (2016), el sector turístico, medido por la participación porcentual del consumo del turismo receptor en el Producto Interno Bruto (PIB), para 2016 el consumo fue de 1.449,3 millones de dólares que corresponde a una participación del 1,48% del PIB. Para el período en mención el consumo del turismo receptor tuvo un incremento acumulado de 131,44%.

Como lo explica Loor et al. (2021), en Ecuador, el Ministerio de Turismo, identifica la necesidad de desarrollar varias herramientas enfocadas a la planificación turística territorial, que sirvan de apoyo a los actores de la industria involucrados y/o beneficiados de la actividad en sí, herramientas que presentan oferta alguna en el territorio ecuatoriano, y así permitir una adecuada planificación turística territorial para gestión y desarrollo de destinos sostenibles y competitivos.

Bajo la ordenanza que regula y controla el funcionamiento del sistema de estacionamiento tarifado y parqueo indebido, se otorga la competencia para que las municipalidades de Ecuador, dentro de su jurisdicción, asuman la planificación, regulación y control, estableciendo la jerarquía normativa, en el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (2010), se reconoce la competencia de los municipios para ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo; así como planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, definiendo el modelo de gestión, de conformidad con la ley, además de señalar las tasas que regulan (Ordenanza de ocupación pública para vehículos motorizados, 2013).

La Ordenanza incluye las atribuciones para la concesión y autorización para el desarrollo de estacionamientos de vehículos en vías públicas y en áreas administradas por la Municipalidad; precautelando la seguridad y protegiendo al peatón, la movilidad y el transporte público, recuperando el espacio público en beneficio de los peatones y transportes (Ordenanza de ocupación pública para vehículos motorizados, 2013).

El sistema de gestión de estacionamiento rotativo tarifado y parqueo indebido busca el uso adecuado del suelo, facilitando la circulación peatonal y las condiciones de seguridad, el cual se encuentra concebido como un sistema jerarquizado y funcional, buscando satisfacer las necesidades de movilidad al coexistir con otras zonas

de parqueo tarifadas, en distintos horarios y con normas particulares. Una zona de estacionamiento rotativo tarifado corresponde al espacio público destinado al aparcamiento vehicular por un tiempo determinado, previa la cancelación de una tasa, mismas que se encuentran señalizadas de manera horizontal y vertical, indicando el horario y el tiempo máximo permitido (Ordenanza de ocupación pública para vehículos motorizados, 2013).

La aprobación de las zonas tarifadas es emitida por la municipal de planificación de tránsito según las políticas de conservación de áreas patrimoniales, mediante la aprobación técnica, económica y social, con horarios de operación, tiempo máximo permitido y tasas según los definan los medios de comunicación de circulación (Ordenanza de ocupación pública para vehículos motorizados, 2013).

La ocupación de un espacio de parqueo tarifado contempla una tasa aceptada por la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad, mantiene una base de 0,25 centavos por el uso de una plaza, por hora o fracción, se podrá fijar tasas mayores, en función de las políticas de movilidad, áreas históricas patrimoniales y horarios, las tasas especiales podrán superar el 800% del valor fijado para tasa base, La tasa mensual por arrendamiento podrá ser del 50% de un salario básico unificado (Ordenanza de ocupación pública para vehículos motorizados, 2013).

El cobro de las tasas se realizará mediante el mecanismo definido por la UMTTTSVE, mediante la venta de tarjetas u otro medio de funcionamiento garantizando el acceso a los usuarios en distintas zonas y horarios. Están exentos del pago los vehículos de las siguientes entidades: Corporación Municipal, Policía Nacional, Cuerpo de Bomberos, Cruz Roja, Ejército Nacional, Empresa Eléctrica, ambulancias públicas o privadas (Ordenanza de ocupación pública para vehículos motorizados, 2013).

La norma correspondiente a la accesibilidad de las personas al medio físico y estacionamientos, fue elaborada con el objetivo de establecer las dimensiones y características que deben tener los estacionamientos vehiculares (NTE INEN 2248, 2015).

La plaza de estacionamiento debe tener una anchura mínima de 3.9 m y una longitud mínima de 5.4 m, en el caso de vehículos para personas discapacitadas se debe incluir el área de transferencia, con una anchura mínima de 1.5 m, lo que implicaría una anchura mínima de 6.3 m (NTE INEN 2248, 2015).

Los requisitos correspondientes a las plazas de parqueo comprenden:

**Tabla 1**

Áreas Reservadas por número de plazas

Plazas de estacionamiento	Áreas Reservadas
1 - 10 plazas	Un área reservada
10 - 50 plazas	Dos áreas reservadas
50 - 100 plazas	Cuatro áreas reservadas
100 - 200 plazas	Seis áreas reservadas
200 - mas	Seis áreas reservadas, más una por cada 100 plazas adicionales

Fuente: (NTE INEN 2248, 2015).

En cumplimiento de los requerimientos de orden arquitectónico se requiere: exigencias sobre las rampas, semisótanos, plataformas, empates, aislamientos, estableciendo las condiciones de las construcciones de cerramientos y fachada, con una entrada y salida, con un ancho mínimo de 5.00 metros, una caseta de control, locales comerciales en los parqueaderos, con una calzada de servicio, en la Tabla 2 se presentan las dimensiones de los parqueaderos públicos (Ordenanza 3746, 2008).

**Tabla 2**

Dimensiones de parqueaderos públicos

TIPO	DIMENSIONES
Largo	4,8 metros
Ancho	3,5 metros
Pared	2,5 metros
Carriles de entrada y salida	5,4 metros
Radio mínimo de curvatura	4,5 metros
Anchura de áreas laterales	0,5 metros
Caseta de control	5 metros cuadrados
Pendiente	18% antideslizante
Acera	1.2 metros

Fuente: (Ordenanza 3746, 2008).

Con respecto al orden paisajístico, debe estar diseñado y ejecutado de acuerdo a las normas vigentes, con un árbol cada 5.00 metros de fachada, o fracción (Ordenanza 3746, 2008).

En el orden funcional se establece que el cerramiento sea transparente, fijando el horario Tarifas y horario vigente en zonas visibles, con una ventanilla de cobro, con muros de cerramiento con una franja de 0.20 metros y una pared a 2.00 metros del piso, con dimensiones de 0.70 por 0.50 metros. El número de vehículos no debe exceder el número de cupos autorizados, donde los puestos de pueden ser cubiertos o descubiertos (Ordenanza 3746, 2008).

En la tabla 3, se observa un aumento considerable en el parque automotor con un 40,49% de participación en los últimos cinco años, en comparación con un 22,39% obtenido en el año 2003 y anteriores, generando la necesidad de construir un edificio de parqueadero ya

que hasta la actualidad no existe ninguno en la ciudad de Esmeraldas, siendo esta una zona comercial y turística de alta afluencia durante todo el año con la necesidad de inversión en este tipo de proyectos.

**Tabla 3**

Parque Automotriz de Esmeraldas

	Esmeraldas	Participación Esmeraldas	TOTAL	Participación Total
2003 y Anteriores	9.937	22,39%	494.500	25,68%
2004	816	1,84%	47.187	2,45%
2005	1.168	2,63%	65.282	3,39%
2006	1.559	3,51%	80.406	4,18%
2007	1.766	3,98%	88.551	4,60%
2008	2.064	4,65%	90.033	4,68%
2009	2.510	5,66%	115.195	5,98%
2010	2.726	6,14%	113.925	5,92%
2011	3.866	8,71%	157.338	8,17%
2012	4.204	9,47%	161.345	8,38%
2013	3.864	8,71%	161.434	8,38%
2014	4.544	10,24%	159.247	8,27%
2015	4.904	11,05%	167.327	8,69%
2016	451	1,02%	23.598	1,23%
TOTAL	44.379	100,00%	1.925.368	100,00%

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017; Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2017).

**Análisis de los pliegos**

Según Bravo y Ramírez (2021), existen tres fases que deben contener los pliegos en el momento de contratación de un comodato o arriendo en uso para la implementación de un parqueadero vehicular, al establecer las normativas y reglas que se deben tener al ofertar, según la normativa vigente ecuatoriana. En los procesos especiales de contratación desarrollado por la Entidades Públicas, fomenta el Sistema Nacional de Contratación Pública.

- **Fase inicial:** El alcance abarca los procesos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública para el Arriendo de Bienes Inmuebles mediante un procedimiento de contratación a precio fijo.
- **Fase de construcción:** esta fase incluye el periodo de construcción dado en el proceso realizado para la inversión en comodato o uso arriendo, dependiendo de las condiciones establecidas en los pliegos.
- **Fase de explotación:** la fase de explotación en base a los pliegos tendrá un tiempo de uso o arriendo de los bienes inmuebles por un tiempo de 25 años en el que se tiene que amortizar la inversión y realizar el servicio contratado.

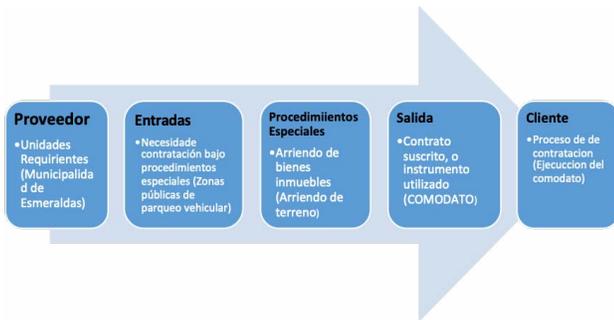
Puede ser que la fase de construcción y uso o arriendo según el comodato (por ejemplo, en el uso o arriendo de bienes inmuebles para el funcionamiento de centros comerciales).

## Parque Automotor

Según Piguañas y Huertas (2021), El comodato de bienes inmuebles a precio fijo, se define la ejecución y proceso que se deben utilizar:

**Figura 1**

Proceso de Contratación del Comodato en Procedimientos Especiales de Contratación Pública



Fuente: Subsecretaría de Gestión Estratégica e Innovación, 2011, en Piguañas y Huertas, 2021.

## Objetivos

Tomando en cuenta que la información presentada en los pliegos es genérica para la contratación uso o arriendo de bienes inmuebles a precio fijo, lo que importa es el manejo adecuado de la información para la presentación con características técnicas y económicas que cumplan con los requerimientos de la institución requirente.

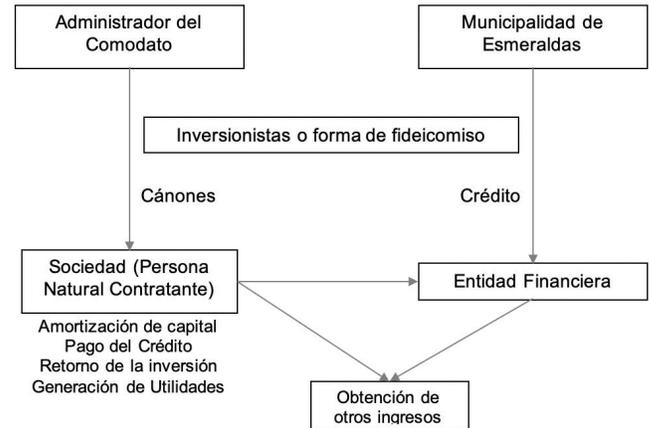
La búsqueda de beneficios extraordinarios y reducciones de costo, correspondería al valor de uso del terreno tomando en cuenta que el coste del mismo sería de 225.000 dólares y el valor de arrendamiento y uso en 25 años a un promedio de 3.255,84 dólares durante 25 años que equivaldría a un valor total de 81.396 dólares, generando un ahorro en la inversión inicial de 143.604 dólares.

## Agentes

La entidad promotora de la concesión es La Municipalidad de Esmeraldas, entidad que pertenece al Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Esmeraldas, tiene su sede en el Simón Bolívar y el mismo representará al organismo que este encargado de la adjudicación y control de la ejecución del parqueadero público vehicular.

**Figura 2**

Agentes que Intervienen



## Construcción del Estudio Financiero

El análisis del modelo económico financiero del proyecto, permitirá ofrecer una información oportuna para la toma de decisiones, dando a conocer la situación real y propuesta en la que desarrollará sus operaciones, constituyéndose en una base para la planeación, que disminuya los riesgos encontrados, aprovechando las debilidades y deficiencias existentes.

El uso del modelo proyectivo económico financiero, permite obtener variados resultados según los escenarios que han sido aplicados, básicos para el desarrollo de proyectos de infraestructura y la obtención de un rendimiento.

- Planificación Económica Financiera - Evaluación de proyectos.
- Análisis de decisiones de inversión.
- Valoración de Empresas.

El desarrollo de proyectos económicos financieros pretende trabajar de forma eficiente en ámbito de contratación pública para el manejo de comodatos o uso y arriendo de bienes inmuebles en la construcción de infraestructuras es importante para una obtención de rendimientos y beneficios sociales por parte de los diferentes implicados en un proyecto, mediante la aplicación de herramientas de gestión y análisis, que pueden ser llevados a la práctica, adaptándose a las necesidades de un patio para el estacionamiento de vehículos.

Hay que tomar en cuenta las condiciones introductorias, que buscan plantear diferentes esquemas en la

elaboración de modelos que identifiquen la capacidad, ingresos y egresos, como un punto de partida para elaborar proyectos complejos.

Al armar un modelo económico financiero para un proyecto inmobiliaria en comodato, es importante establecer los costos y beneficios que se pueden obtener al pagar un valor fijo a largo plazo, que pueda ser un instrumento para el desarrollo de un negocio, considerando pautas generales y específicas que pueden establecerse en pliegos por parte de una institución pública, y que pueden ser requeridas por implicados en el proyecto como son:

- **Flujos esperados:** Correspondientes a los posibles ingresos por el uso de una plaza de parqueo con una alta frecuencia de rotación por parte de los usuarios, y los costos y gastos que se encuentran implicados, así como también por la inversión requerida para el inmueble el cual de un resultado de las operaciones del negocio.
- **Flujos sostenibles:** La proyección de resultados permiten establecer resultados futuros, que pueden definir negocios sostenibles en el tiempo, considerando una inversión que debe ser recuperada a largo plazo y generar rendimientos positivos para los inversionistas, a fin de garantizar una gestión operativa rentable en el manejo de un parqueo.
- **Variables significativas:** Corresponde a elementos que pueden afectar el adecuado proceso operativo del negocio y puede ser reflejado en los resultados financieras a corto, mediano y largo plazo, entre los que se puede tomar en cuenta las diferentes plazas de parqueo en los alrededores, incrementos en costos de construcción entre otros.
- **Manejabilidad,** corresponde a la capacidad administrativa y medición de resultados en base a indicadores financieros y operativos estimando la efectividad y eficiencia de las decisiones tomadas.
- **Claridad,** comprende la transparencia en la que se han desarrollado las actividades para la generación de la oferta que pueda ser transparentada a futuro en las acciones operativas ejecutadas.

Para el desarrollo de modelos económicos financieros es necesario entender las posibles relaciones que se pueden encontrar entre los diferentes estados financieros, como son los balances de resultados, el balance general, los cambios patrimoniales, y cualquier

otro instrumento financiero que pueda ser aplicado para la toma de decisiones.

La información generada por los movimientos contables debe ser registrada y analizada en cada periodo fiscal, además se puede establecer periodos especiales como pueden ser trimestralmente o semestralmente según sean los requerimientos administrativos y de los intereses presentados por los grupos interesados en el proyecto con el fin de reflejar los beneficios sociales o rendimientos financieros esperados.

De igual modo, se requiere tener los conocimientos contables claros y precisos, con el fin de elaborar diferentes instrumentos mediciones, que midan los diferentes impactos generados por los movimientos contables que pueden establecerse por los ingresos y egresos, por lo que se debe tener los conocimientos adecuados para la toma de decisiones oportunas.

Las condiciones de los movimientos salientes en los estados financieros deben constituir:

**Cuenta de resultados:** La evolución de un negocio esta medida por los rendimientos registrados a detalles durante un periodo de tiempo, desde un punto económico financiero, como son las cuentas de ingresos, egresos operaciones y administrativos, realizados a corto, mediano y largo plazo.

**El estado de situación patrimonial o balance:** Es una representación en el cambio de los activos, pasivos y patrimonio, de una empresa que han sufrido en un periodo fiscal. Presenta las variaciones generadas por el desarrollo de créditos, resultado por los ingresos ordinarios a largo plazo, generados por las actividades operacionales, y un adecuado sistema de cobranza.

**El origen y aplicación de fondos:** Permite establecer la fuente de los recursos con el fin de determinar la participación que se tiene del negocio y los cambios patrimoniales que se puede sufrir a largo plazo, obteniendo información para la toma de decisiones, mediante las variaciones de los capitales. Aquí es donde se registran los movimientos generados por los sistemas de cobranza ejercidas a las ventas a crédito en ejercicios anteriores, así como también el incremento de los créditos realizados que hayan apoyado la generación de ingresos a largo plazo.

Representa una base de información para la toma de decisiones, orientadas a los resultados económicos financieros, que permitan establecer actividades y estrategias de trabajo.

## Evaluación de los riesgos

Busca establecer un análisis del impacto generado por los riesgos, para lo cual se ha utilizado un modelo económico financiero, que puedan afectar a largo plazo la administración del comodato, misma que se ha realizado bajo el análisis de las medidas de mitigación, para lo que se adjunta la matriz de riesgo.

**Tabla 4**

Matriz de Riesgo

	SIN MITIGACION					
	Probabilidad	Impacto	Peso	Responsable		
	%	\$	\$	A	P	C
<b>RIESGOS EN LA FASE DE DISEÑO</b>						
Equilibrio financiero, manteniendo un control de costos y ajustes de valores en caso de que se requiera.	33%	900.000	297.000		x	
<b>RIESGOS DE CONSTRUCCIÓN</b>						
Incremento de los costos de construcción que requiera de ajustes y aprobación por parte de la Municipalidad y el ente de control.	33%	900.000	297.000	x		
Riesgos de ejecución de obra civil, trabajos con materiales que no cumplen normas técnicas y la preparación del terreno para cumplimiento de obra y tiempos de trabajo.	33%	900.000	297.000	x		
<b>RIESGOS DE PUESTA EN MARCHA</b>						
Incremento de los costos, por variaciones de precios en materia prima e insumos por parte de los proveedores y transporte.	33%	900.000	297.000	x		

Fuente: Elaboración propia (2021).

**Tabla 5**

Matriz de Riesgo (cont.)

	SIN MITIGACION					
	Probabilidad	Impacto	Peso	Responsable		
	%	\$	\$	A	P	C
<b>RIESGO OPERACIONAL</b>						
Falta de ingresos por utilización de otro tipo de espacios viales para el parqueo de vehículo en zonas públicas, al no cumplir con la demanda mínima requerida para cubrir los costos de funcionamiento.	33%	900.000	297.000		x	

	SIN MITIGACION					
	Probabilidad	Impacto	Peso	Responsable		
	%	\$	\$	A	P	C
<b>RIESGO OPERACIONAL</b>						
Espacios físicos que no cumplen con normativas de seguridad, que puedan ser sancionados por entidades de control como los Bomberos, Ministerio de Trabajo o Instituto de Seguridad Social del Ecuador.	33%	900.000	297.000		x	
Cumplimientos en normas de responsabilidad civil, con la contratación de seguros e incorporación de elementos de seguridad física.	33%	900.000	297.000		x	
Terminación unilateral por parte del contratante, lo cual requiera de indemnizaciones por motivos de interés público o exigencias de grupos sociales, según la Ley de Contratación Pública.	33%	900.000	297.000		x	
Disminución de los ingresos, cumpliendo las necesidades de ocupación según las capacidades de parqueo.	33%	900.000	297.000		x	
Incumplimiento en las obras realizadas según las especificaciones del contrato, generando sanciones económicas o rescindir el contrato.	33%	900.000	297.000		x	
Cumplimientos en normas de responsabilidad civil, con la contratación de seguros e incorporación de elementos de seguridad física.	33%	900.000	297.000		x	
Terminación unilateral por parte del contratante, lo cual requiera de indemnizaciones por motivos de interés público o exigencias de grupos sociales, según la Ley de Contratación Pública.	33%	900.000	297.000		x	
Disminución de los ingresos, cumpliendo las necesidades de ocupación según las capacidades de parqueo.	33%	900.000	297.000		x	
Incumplimiento en las obras realizadas según las especificaciones del contrato, generando sanciones económicas o rescindir el contrato.	33%	900.000	297.000		x	

Fuente: Elaboración propia (2021).

El análisis de la matriz de riesgo, considera los aspectos en la gestión de contratación y puesta en ejecución del contrato, determinando las diferentes posibilidades de ocurrencia, así mismo los impactos económicos que se podrían sufrir si no son mitigados los riesgos propuestos, en caso de obtener el comodato, valorando los riesgos en dólares.

El peso es calculado mediante la multiplicación de la probabilidad de que exista el riesgo y el impacto económico que podría generarse, designando de esta manera quien podría ser quien asuma los resultados generados (A: administración, P: Proveedores, C: Contratante).

El color rojo establece una categorización en el riesgo, dando una mayor importancia al que mayor peso tiene que pueden afectar el adecuado funcionamiento del negocio, en la concesión del comodato, además de la fórmula de cálculo para la obtención de los diferentes resultados, en la medición del riesgo.

En este análisis se ha tomado en cuenta los riesgos que pueden ser propiciados por la toma de decisiones, con el fin de determinar el nivel de los diferentes riesgos.

## Análisis del impacto de los riesgos y de las medidas de mitigación

En este ítem se busca establecer elementos que puedan minimizar o eliminar los riesgos, aplicando estrategias que puedan minimizarlos en el tiempo, para lo que es importante resaltar que las medidas no deben generar egresos adicionales para la concesión del comodato.

La matriz de análisis de riesgo representada en el ítem anterior ha permitido estimar estrategias que los mitiguen, tomando en cuenta medidas que calculen los posibles costos que pueden estar implicados, mediante un análisis de las posibles máximas pérdidas en dólares y su probabilidad de ocurrencia.

Las mitigaciones de los riesgos tienen un peso máximo de \$270.000 para el caso de que no se cumplan las condiciones contractuales, teniendo la posibilidad de que el contratante de por terminado el contrato de forma unilateral por incumplimiento en las condiciones expuestas en los pliegos.

Las principales estrategias que se proponen para mitigar los riesgos son:

- Revisión de posibles seguros de fianzas con empresas a cargo, que permitan estimar los máximos riesgos laborales y contractuales que pueden surgir en el negocio y que sean obligados por la ley, como es el buen uso de anticipo, obra civil, accidentes personales, buen uso de materiales, responsabilidad civil, entre otros.
- Ajustes de precios establecidos en la propuesta por variaciones económicas o escasas en el mercado.
- Seguros para el funcionamiento operativo y puesta en marcha del negocio, cumpliendo con normativas y ordenanzas municipales en casos de accidentes o responsabilidad civil.
- Costos adicionales en la puesta en marcha por requisitos no expuestos anteriormente por las instituciones de control.
- Aumento en los costos administrativos por nueva tecnología requerida que no se encuentre en el mercado.

- Incremento de costos por cambios en políticas u ordenanzas municipales.
- Contratación de servicios adicionales o incremento de un 5% en presupuesto por otros imprevistos en la puesta en marcha y ejecución de obra.
- Incremento de costos financieros por cambios en las tasas por situaciones políticas, económicas o sociales, expuestas en los contratos.
- Cambios en la legislación laboral que exija la realización de obras adicionales con el fin de mitigar riesgos laborales.

Se estima que las ejecuciones de las estrategias expuestas para mitigación supondrían un 10% de los costos totales de inversión, como elemento presupuestario, lo que equivaldría a \$27.000 dólares.

Costos adicionales que deben ser tomados en la generación presupuestaria de la oferta técnica y económica del negocio, y que se identifica como un listado de riesgos que deben ser mitigados como costes adicionales al proyecto.

## Propuestas de mitigación de riesgos

Se propone establecer las siguientes estrategias como medida para la mitigación de los riesgos que generan un sobrecoste al proyecto:

- Establecer una cuenta de costes varios dentro de la oferta económica que implique los \$27.000 dólares por acciones varias.
- Establecimientos de sobrecostos depreciables como parte formal del contrato en la fase de presentación de la oferta del proyecto.
- Existencia de riesgos que no exigen la programación de costes como son cumplimiento de manejo administrativo de validación de planos técnicos como parte formal del negocio.
- Costos por seguros que pueden ser previamente negociados con el fin de mantener tasas y cuotas fijas a fin de mitigar posibles incrementos por variaciones de riesgos potenciales futuros.
- Contratación de seguros que prevén posibles retrasos por elementos externos, y observaciones dentro de la propuesta que puedan mitigar impactos económicos.
- Se considera un sobrecosto en la obra por mal manejo de escombros por negligencia por parte de los obreros que requieran el pago de multas no presupuestadas.
- Incremento de gastos y costos al momento de ejecución de la obra y puesta en marcha por situaciones sociales o políticas económicas que puedan afectar directamente el negocio.

El valor total de las estrategias para la mitigación de riesgos proyectada corresponde a \$27.000 dólares.

## Conclusiones

Se puede mencionar que la implementación de un comodato permite a las empresas la implementación de proyectos de altos costos con la disminución del valor del bien que se ha planteado en uso o arrendamiento, mismo que puede llegar a ser un 50% de los costos totales de la inversión. La ejecución de un contrato de concesión en comodato debe cumplir requerimientos exigidos por el contratante y mismo que sigue un formato específico por parte del contratante reflejado en el sistema de contratación pública.

No obstante, los contratos en comodato se ajustan a la oferta técnica y a la descripción del mayor valor propuesto, aun cuando existen estándares para el pago reflejados por otras instituciones como son la Judicatura.

La concesionaria tiene la disposición y posibilidad de verificar el bien que se está dando en comodato, con el fin de verificar su posible utilización y verificar los estándares y requerimientos para la ejecución de obras de infraestructura, ajustándose siempre a las normativas de los pliegos.

Los pliegos, son un referente de las instituciones públicas para la adjudicación de bienes inmuebles al momento de darlos en uso o arriendo con el fin de obtener beneficios financieros y económicos pro mejora de las condiciones de una mejor vida para la comunidad y no solo como un beneficio dado para el contratante.

En tal sentido, no busca establecer mejores opciones para la disposición de un comodato, tan sólo busca que cumpla con normas técnicas y que los valores ofertados estén dentro de los cañones propuestos.

La generación de recursos no es parte deliberante por parte de la empresa que concede el bien para uso o arriendo, esto le compete al sistema financiero como un elemento que impulse la ejecución de proyectos.

En los agentes participantes de un comodato, están dispuestos la entidad ofertante que pone el bien para el uso o arriendo, la entidad contratante que será quien utilice el bien y los inversionistas que son los que participaran en la generación de fuentes de capital para la puesta y tolerabilidad del negocio o proyecto.

Finalmente, se puede concluir que el negocio de la utilización de un comodato para la implementación de

un proyecto de parques públicos, presenta un beneficio para el contratante ya que le permite utilizar el bien por un costo de aproximadamente \$3000 dólares anuales en comparación de que la adquisición del mismo habría llegado a un precio de \$225.000 dólares.

Además de los beneficios ya mencionados se puede determinar que el negocio presenta condiciones de factibilidad en su implementación debido a que la tasa interna de retorno del 16% es superior a la Tasa Mínima Requerida que corresponde al 11.51%; con relación al Valor Actual Neto, se pudo establecer que el negocio es viable con resultados positivos superiores a los \$180.00 dólares; además de presentar un retorno de inversión de 55 centavos por cada dólar invertido y un periodo de recuperación de 13 años menor al tiempo de uso o arriendo del bien que es de 25 años.

El análisis de los riesgos identifico que los valores llegan a un máximo de \$27.000 dólares para su mitigación, suponiendo que la única forma de perder el total de la inversión sería la terminación unilateral del contrato por parte del ente oferente del bien inmueble lo que equivaldría al valor de \$270.000 dólares que correspondería a la inversión total para la implementación de la obra civil.

Las principales medidas de mitigación que se deben implementar en el proyecto corresponden al control del desarrollo de la oferta, el correcto uso del bien y el cumplimiento de las normas y regulaciones expuestas en la oferta y los pliegos.

Se construyó un modelo financiero, con el fin de estimar la factibilidad del proyecto y establecer los posibles resultados futuros para los inversionistas y las entidades públicas con el fin de cubrir los requerimientos de la comunidad y las entidades participantes.

En base de los resultados expuestos se puede identificar la generación de un proyecto puede tener diferentes fuentes de capital, como son los sistemas financieros o para el caso el uso de un comodato como un elemento que permita disminuir los costos de inversión requeridos como capital propio para la implementación de un negocio.

Las normas aplicadas en los pliegos están dispuestas en cinco elementos entre los que se tienen principalmente para el análisis la que corresponde a la información general del oferente, y los requerimientos específicos como son las características técnicas de los planos arquitectónicos y planos adiciones requeridos para instalaciones.

## Referencias bibliográficas

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017). Publicaciones. Obtenido de Anuario 2017. <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/04/anuario%202017%20final%20web.pdf>

Bravo, K. y Ramírez, D. (2021). Estudio y diseño ecoturístico del parque lineal de la Ruta del Río, cantón Quevedo, año 2021. [Trabajo de Grado, Universidad de Guayaquil]. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/51400>

Cabanilla, A. (2016). Tendencias en la demanda laboral del sector turístico del Ecuador. Revista digital Siembra, 3 (2). <https://doi.org/10.29166/siembra.v3i1.278>

Calvo, R. (2011). AEDL (Agente de Empleo y Desarrollo Local): una aproximación sociológica al estudio de una profesión. [Tesis Doctoral, Universitat de València]. <https://www.tdx.cat/handle/10803/81337>

Código Orgánico Organización Territorial Autonomía Descentralización (2010). Presidencia De La Republica Del Ecuador. Quito, Ecuador. [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_org.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf)

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2018). Panorama de la Gestión Pública en América Latina y el Caribe. Un gobierno abierto centrado en el ciudadano. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES) [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/42396/S1701222\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/42396/S1701222_es.pdf)

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2019). Cuarta Reunión de la Mesa Directiva de la Conferencia Regional sobre Población y Desarrollo de América Latina y el Caribe. <https://www.cepal.org/es/organos-subsidiarios/conferencia-regional-poblacion-desarrollo-america-latina-caribe>

Cruz, A. (2020). Emprendimiento para operaciones de turismo receptivo en la Parroquia Antonio de Ibarra. [Trabajo de Grado, Universidad Técnica del Norte]. <http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/10897/2/02%20TUR%20177%20TRABAJO%20GRADO.pdf>

Cuervo, J. (2007). Las políticas públicas: entre los modelos teóricos y la práctica gubernamental (Una revisión a los presupuestos teóricos de las políticas públicas en función de su aplicación a la gestión pública colombiana). En J. Cuervo, J. Jolly, A. Roth, C. Salazar, C. Tournier y G. Jaime G. (2007). Ensayos sobre Políticas Públicas. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Domínguez, M. (2020). Sobre el comodato o préstamo de uso. Revista Bolivariana de Derecho. 29: 54-97 <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7226106>

Flores, M. (2014). Falta de regulación para la entrega de comodato de bienes inmuebles del sector público en beneficio social. [Trabajo de Grado, Universidad Nacional de Loja]. <https://dspace.unl.edu.ec/bitstream/123456789/14907/1/TESIS.pdf>

GADPE (2015). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la Provincia de Esmeraldas 2015 - 2025. [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL\\_SNI/data\\_sigad\\_plus/sigadplusdocumentofinal/0860000160001\\_PDOT%20ACTUALIZACI%C3%93N%202015\\_18-08-2015\\_12-32-18.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/0860000160001_PDOT%20ACTUALIZACI%C3%93N%202015_18-08-2015_12-32-18.pdf)

GADPE (s/f). Diagnostico de la Provincia de Esmeraldas. [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL\\_SNI/data\\_sigad\\_plus/sigadplusdiagnostico/0860000160001\\_DIAGN%C3%93STICO%20-%20PDOT%20PROVINCIA%20DE%20ESMERALDAS%2019%20de%20Mayo%202015\\_19-05-2015\\_18-22-08.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/0860000160001_DIAGN%C3%93STICO%20-%20PDOT%20PROVINCIA%20DE%20ESMERALDAS%2019%20de%20Mayo%202015_19-05-2015_18-22-08.pdf)

García, V. (2005). El riesgo como construcción social y la construcción social de riesgos. Desacatos, 19:11-24. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1607-050X2005000300002&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1607-050X2005000300002&lng=es&tlng=es).

Gómez, (2021). Precario y comodato; diferencias y efectos frente a terceros del derecho de uso sobre la vivienda familiar cedida. Revista Actualidad Civil. 2, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7796801>

Guerrero, A. Rodríguez, J. y Quiñones, M. (2020). Planificación estratégica para el desarrollo territorial de la Provincia Esmeraldas en Ecuador. Revista de Ciencias Sociales (Ve), XXVI, (3). <https://www.redalyc.org/jatsRepo/280/28063519005/html/index.html>

- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2017). Ecuador en Cifras. Obtenido de Transporte. <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>
- Kondukov, K y A. Kapyug, A. (2021). La política estatal en materia de turismo: experiencia positiva de Ecuador. [http://edoc.bseu.by:8080/bitstream/edoc/87340/1/Kondukov\\_K..pdf](http://edoc.bseu.by:8080/bitstream/edoc/87340/1/Kondukov_K..pdf)
- Loor, L., Plaza, N. y Medina, Z. (2021). Turismo comunitario en Ecuador. *Revista de ciencias Sociales*.27 (1): 265-277 <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7817697>
- Narváez, L (2017). Control y registro contable de los bienes de larga duración en las instituciones del sector público no financiero del Ecuador. [Trabajo de Grado, Universidad Técnica de Machala]. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/10197>
- NTE INEN 2248. (2015). Norma Técnica Ecuatoriana. Quito: Instituto Ecuatoriano de Normalización. [https://www.ecp.ec/wp-content/uploads/2017/12/Norma\\_INEN\\_2248\\_ESTACIONAMIENTOS.pdf](https://www.ecp.ec/wp-content/uploads/2017/12/Norma_INEN_2248_ESTACIONAMIENTOS.pdf)
- Ordenanza 3746. (2008). Código Municipal. Quito: Municipio de Esmeraldas. [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES/MUNICIPAL%20\(171\)/MUNICIPAL\\_0171\\_512.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES/MUNICIPAL%20(171)/MUNICIPAL_0171_512.pdf)
- Ordenanza de ocupación pública para vehículos motorizados (2013) <https://esmeraldas.gob.ec/lotaip/2013/ORDENANZA-OCUPACION-VIAS-PUBLICA.pdf>
- Ortíz, M. (Dir.) (2021). Políticas públicas para fomentar una economía y sostenibilidad participativa. Editorial Tirant. <https://editorial.tirant.com/co/libro/politicas-publicas-para-fomentar-una-economia-y-sostenibilidad-participativa-9788413550060>
- Pazmiño, E. y Torres. K. (2013). Contrato de Comodato entre la Secretaría de Gestión Inmobiliaria del sector Público, Inmobiliar y la Defensoría Pública. Biblioteca de defensoría Pública. <https://biblioteca.defensoria.gob.ec/handle/37000/1311>
- Pico, K. (2020). La ciudad que crece entre fragmentos: forma e inserción de las barriadas informales en la ciudad de Manta, Ecuador. *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*. 10, <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/341372>
- Piguaña, G. y Huertas, W. (2021).Conos tradicionales de Guangopolo - Quito como elementos temáticos para la implementación de un restaurante en la localidad. [Trabajo de Grado, Universidad Técnica del Norte]. <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/10891>
- Ramírez, H., Rivas, C., Arce, P. y Martínez, D. (2020). Desarrollo Emprendedor y su contribución a la seguridad alimentaria en el sector rural. *Revista Venezolana de Gerencia*, 25(3), 545-562. <https://doi.org/10.37960/rvg.v25i3.33388>
- Sen, A. (2010). *Desarrollo y Libertad*. Bogotá: Planeta Colombiana, S. A.
- UNEP (2006). *Perspectivas del medio-ambiente urbano*. Geo-Esmeraldas. Quito: UNEP. <https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/9295>
- Vizuela, M. (2007). Análisis del régimen aduanero en Ecuador. [Trabajo de Grado, Instituto de Altos Estudios]. <https://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/24000/81/1/IAEN-049-2007.pdf>