



ECUADOR – NOVIEMBRE 2016 - ISSN: 1696-8352

## **ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LA MICROEMPRESA DE SERVICIOS AUTOMOTRICES Y SU IMPACTO EN EL EMPLEO DE GUAYAQUIL**

**Wladimir Alberto del Rosario Alvarado**

Facultad de Administración  
Docente-Coordinadora de Carrera Carrera de Ingeniería Comercial  
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil  
wada744@hotmail.com

**Vanessa Lissete Loaiza Palma**

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil  
loaizapalma@hotmail.com  
Estudiante

**Fausto Francisco Gómez Ramos**

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil  
[frans3737@hotmail.com](mailto:frans3737@hotmail.com)

Estudiante

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Wladimir Alberto del Rosario Alvarado, Vanessa Lissete Loaiza Palma y Fausto Francisco Gómez Ramos (2016): "Análisis del crecimiento de la microempresa de servicios automotrices y su impacto en el empleo de Guayaquil", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, (noviembre 2016). En línea:  
<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2016/automotriz.html>

### **RESUMEN**

Una de las tareas primordiales de los gobiernos, es el de fomentar un ambiente propicio para el desarrollo de los emprendimientos económicos, tanto privados como públicos, ya que esta expansión tiene un positivo efecto desencadenante en la economía; el crecimiento empresarial conlleva al empleo de importantes segmentos demográficos, quienes al contar con ingresos impulsan la expansión de la Demanda Agregada de bienes y servicios; la disponibilidad de plazas de trabajo y el nivel de ocupación de los individuos tiene una relación directamente

proporcional con el ingreso y la satisfacción de necesidades, y por ende al acceso a una mejor calidad de vida, el cual es uno de los objetivos primordiales de toda comunidad

El presente estudio propone investigar la incidencia que tiene la microempresa de servicios automotrices en la generación de empleo en Guayaquil, ya que ésta es una de las ramas de la producción más dinámicas de la urbe.

El desarrollo del presente análisis propone una metodología con un planteamiento mixto, en el que se conjugue un enfoque cualitativo y cuantitativo, aplicando la metodología exploratoria y descriptiva y documental. La revisión documental será enfocada principalmente en los indicadores de empleo global y sectorial dentro de la delimitación geográfica propuesta, las estadísticas de crecimiento empresarial del sector, el desempeño del sector de las ventas automotrices en el mercado nacional y local, así como la periodicidad del mantenimiento requerido, para establecer el volumen de la carga de trabajo producida y su impacto final en los niveles de empleo locales.

Palabras clave: Microempresa de servicios automotrices, generación de empleo en Guayaquil, Políticas económicas.

## **ABSTRACT**

One of the primary tasks of governments is to foster an environment conducive to the development of economic enterprises, both private and public environment as this expansion has a positive knock-on effect on the economy; business growth involves the use of significant demographic segments who have income to drive the expansion of aggregate demand for goods and services; availability of jobs and the level of employment of individuals has a direct relationship with income and satisfaction of needs, and thus access to a better quality of life, which is one of the primary objectives of all community

This study intends to investigate the impact has microenterprise automotive services in employment generation in Guayaquil, since this is one of the most dynamic branches of production of the city.

The development of this analysis proposes a methodology with a mixed approach, in which a qualitative and quantitative approach is conjugue, using exploratory and descriptive and documentary methodology. The document review will be focused primarily on indicators of global and sectoral employment within the proposed geographical boundaries, statistics for business growth in the sector, the performance of automotive sales in the domestic and local market sector and the maintenance intervals required to establish the volume of the workload produced and its final impact on local employment levels.

Keywords: Microenterprise automotive services, employment generation in Guayaquil, Economic Policies.

## **INTRODUCCIÓN**

Uno de los principales indicadores del bienestar material de las naciones es el ingreso obtenido por sus habitantes, el cual en líneas generales se encuentra determinado por el empleo; desde esta perspectiva se puede colegir que la disponibilidad de plazas de trabajo y el nivel de ocupación de los individuos tiene una relación directamente proporcional con el ingreso y la satisfacción de necesidades, y por ende al acceso a una mejor calidad de vida, el cual es uno de los objetivos primordiales de toda comunidad.

En este sentido, se considera que una de las tareas primordiales de los gobiernos, es el de fomentar un ambiente propicio e ideal para el desarrollo y expansión de los emprendimientos económicos, tanto privados como públicos, ya que esta expansión tiene un efecto desencadenante en la economía, produciendo el efecto de un círculo virtuoso; el crecimiento empresarial conlleva a la ocupación de importantes segmentos demográficos, quienes al contar con ingresos empujan la Demanda Agregada de bienes y servicios; estos nuevos niveles de demanda, bajo la ley de la oferta y la demanda en el mercado libre establecerían un nuevo punto de equilibrio impulsando la expansión en la oferta; nuevamente se tiene un mayor porcentaje de la población empleada, la cual al contar con nuevos ingresos expanden la demanda de bienes y servicios, lo que nuevamente activa los mecanismos de ajuste automático de mercado, repitiendo el ciclo del mercado en

una espiral ascendente, en un claro ejemplo de la aplicación de la ley de Say, que establece que “la oferta genera su propia demanda” (Say, s.f.)

En países como Ecuador, la mayor parte de la demografía corporativa se encuentra en el segmento de las microempresas, las que según información proporcionada por el INEC constituyen el 90% de la demografía corporativa del Ecuador, contribuyendo con el 44% de las plazas de trabajo, por lo cual se las considera como el principal motor económico del aparato productivo nacional. Este segmento merece una especial atención, particularmente en las áreas de mayor dinámica económica como la del sector automotriz y sus derivados, entre las que se cuenta al sector de servicios automotrices, gran generador de plazas de trabajo directo e indirecto.

Con estos antecedentes, se estima necesaria la conducción de un análisis de los efectos del crecimiento de la microempresa de servicios automotrices y su impacto en el empleo de Guayaquil.

## **METODOLOGÍA**

El desarrollo del presente análisis propone una metodología con un planteamiento mixto, en el que se conjugue un enfoque cualitativo y cuantitativo (Hernández Sampieri, 2010), dependiendo de los requerimientos específicos de cada segmento de estudio; el tratamiento de las fuentes primarias será abordado a través de la técnica etnográfica de observación directa no participativa, mientras que las fuentes secundarias serán revisadas a través de técnicas que incluyen fichas bibliográficas y hemerográficas, el internet y las redes del saber. La caracterización de los escenarios en los que se desenvuelve la problemática deberá ser abordada a través de una metodología exploratoria y descriptiva y documental.

Dentro de los criterios empleados para la búsqueda y selección de material documental, se consideran fundamentales los indicadores de empleo global y sectorial dentro de la delimitación geográfica propuesta, las estadísticas de crecimiento empresarial del sector, el desempeño del sector de las ventas automotrices en el mercado nacional y local ya que el tamaño del parque automotor existente es uno de los factores de incidencia directa en la problemática en estudio. Por otro lado, se estimó conveniente establecer un los requerimientos de los automotores en términos de periodicidad y rubros de mantenimiento, así como el

número de operarios requeridos para realizar estas actividades, ya que éste es otro de los factores de mayor incidencia para efectos del presente estudio.

La tabulación, análisis y procesamiento de los datos empleados será realizado a través de diferentes metodologías de la investigación, entre las que se destaca el método analítico con la desagregación y estudio de los datos obtenidos, el método inductivo-deductivo a través de la construcción de las hipótesis del estudio partiendo de lo particular a lo general y viceversa, y el método dialéctico, que permite establecer varias tesis, que al ser contrastadas con las antítesis permitirán alcanzar la síntesis que serán entregadas al final del proceso.

## **IMPACTOS ESPERADOS**

La presente investigación plantea un esquema investigativo formal, en el que los objetivos o impactos esperados se encuentran claramente definidos; de manera primaria, se espera determinar si existe una relación entre el crecimiento de la microempresa de servicios automotrices y su impacto en el empleo de Guayaquil.

Con el fin de establecer los fundamentos necesarios para poder identificar con certeza la existencia de una relación entre las dos variables presentadas, se requiere responder paulatinamente varias interrogantes previas, que se presentan en la forma de objetivos específicos que plantean la pertinencia de establecer la tendencia de crecimiento o decrecimiento del parque automotor de la Provincia del Guayas, siendo este el target primario de la microindustria de servicios automotrices; establecer los requerimientos de mantenimiento automotriz en términos de periodicidad y rubros de mantenimiento, para establecer una base cuantitativa de los requerimientos de servicio automotriz; determinar la carga de trabajo que implican estas actividades y así establecer las necesidades de horas-hombre por vehículo; finalmente, analizar si existe una relación entre la evolución de la microempresa de servicios automotrices y la evolución del nivel de empleo en la ciudad de Guayaquil.

## **DESARROLLO Y RESULTADOS**

El presente estudio propone investigar la incidencia que tiene la industria de los servicios automotrices en la generación de empleo en la provincia del Guayas. La industria automotriz es una de las ramas de la producción más relevantes de la

economía nacional, tanto a nivel del ensamblaje o producción, así como de servicios de mantenimiento, aun cuando este sector está sufriendo una severa contracción en la oferta hacia el mercado nacional, debido a la aplicación de varias normativas entre las que destacan la resolución 066-2012 y 050-2015 (COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR (COMEX), Resolución 050-2015, 2015) por parte del Gobierno Central, destinadas a reducir la nacionalización de unidades hacia el mercado interno a través de la imposición de cupos de importación y la aplicación de recargos arancelarios. Esto se hace, según informan las autoridades competentes con la finalidad de reducir los niveles de contaminación ambiental, lo cual incluso se especifica entre los considerandos de las resoluciones emitidas acerca de la problemática.

Los resultados obtenidos con su aplicación indican una contracción de la oferta automotriz del 6.29% en el 2013, del 5.20% en el 2014 y del 30% en el 2015 (ver imágenes adjuntas):

Figura 1. Ventas por provincia y participación

AÑO	AZUAY	%	EL ORO	%	GUAYAS	%	IMBABURA	%	LOJA	%	MANABI	%	MORONA	%	TUNGURAHUA	%	OTRAS	%	TOTAL
2007	6.780	7,39%	2.357	2,57%	23.438	25,54%	3.412	3,72%	2.252	2,45%	2.071	2,26%	39.310	42,83%	6.357	6,93%	5.801	6,32%	91.778
2008	7.497	6,65%	3.450	3,06%	29.315	26,02%	4.013	3,56%	2.719	2,41%	2.672	2,37%	46.947	41,66%	8.272	7,34%	7.799	6,92%	112.684
2009	6.620	7,14%	2.177	2,35%	22.991	24,78%	3.332	3,59%	2.009	2,17%	2.040	2,20%	39.403	42,48%	6.731	7,26%	7.461	8,04%	92.764
2010	9.069	6,86%	2.934	2,22%	33.838	25,60%	4.988	3,77%	3.039	2,30%	3.231	2,44%	53.394	40,40%	10.484	7,93%	11.195	8,47%	132.172
2011	8.999	6,43%	3.374	2,41%	36.916	26,39%	4.972	3,55%	3.213	2,30%	4.510	3,22%	54.905	39,25%	10.106	7,22%	12.898	9,22%	139.893
2012	7.380	6,08%	2.613	2,15%	32.621	26,86%	3.750	3,09%	2.410	1,98%	4.003	3,30%	48.715	40,11%	8.739	7,20%	11.215	9,23%	121.446
2013	6.461	5,68%	2.229	1,96%	30.824	27,08%	3.439	3,02%	2.091	1,84%	3.956	3,48%	46.478	40,84%	8.016	7,04%	10.318	9,07%	113.812
2014	7.114	5,93%	2.752	2,29%	32.373	26,96%	3.360	2,80%	2.281	1,90%	4.078	3,40%	49.702	41,40%	8.235	6,86%	10.165	8,47%	120.060

Fuente: AEADE (Asociación de Empresas automotrices del Ecuador).

Figura 2. Relación de ventas de vehículos en Ecuador, 2014-2015



Fuente: AEADE (Asociación de Empresas automotrices del Ecuador).

El decrecimiento expuesto, si bien es cierto refleja un efecto positivo en términos de la desaceleración de la polución ambiental producto del control sobre el crecimiento de fuentes de contaminación, no es menos cierto que se estima que existe un impacto negativo sobre la generación de fuentes de empleo, ya que todos los automotores, sean nuevos o usados requieren de mantenimiento periódico para mantener óptimos niveles de operación.

Un automotor promedio requiere de 4 revisiones para mantenimiento por cada 20.000 km, que es el promedio de rodamiento de un vehículo particular por año según indica el sitio especializado patio tuerca, lo cual implica que tan solo en el año 2014 se debieron realizar 1'285.416 revisiones para mantenimiento solo en la provincia del Guayas.

Tabla 1: Estadísticas del parque automotor de la provincia del Guayas

<b>Año</b>	<b># Automóviles</b>	<b># Mantenimientos por año *</b>	<b>Total</b>
<b>2.012</b>	399.516	4	1.598.064
<b>2.013</b>	437.138	4	1.748.552
<b>2.014</b>	321.354	4	1.285.416
<b>2.015</b>	000**	4	-

\*Estimados sobre un promedio de rodamiento de 20.000km por año

\*\* Información no disponible

Fuente: Anuarios del estado del transporte. Elaboración: La autora

Esta carga de trabajo se reparte por ejemplo en el año 2014 en la ciudad de Guayaquil entre 1.716 microempresas de servicios de mantenimiento automotriz, que generan 21.081 plazas de trabajo (ver tabla adjunta).

Tabla 2: Estadísticas de microempresas de servicios de mantenimiento automotriz, empleados y PEA, en Guayaquil

<b>GUAYAQUIL</b>				
<b>Año</b>	<b># Microempresas *</b>	<b># Empleados Microempresas *</b>	<b>PEA</b>	<b>Relación %</b>
<b>2.012</b>	1.425	000**	-	-

<b>2.013</b>	1.645	26.342	1.195.290	2,20%
<b>2.014</b>	1.716	21.081	1.090.000	1,93%
<b>2.015</b>	1.885***	19.661	1.075.000	1,83%

\*4520 Mantenimiento y reparación de vehículos y automotores (ENEMDU)

\*\* Información no disponible

\*\*\* Proyectado

Fuente: ENEMDU, Elaboración: La autora

Como se puede apreciar, según datos del BCE (Banco Central del Ecuador, Reportes trimestrales de mercado laboral urbano, 2014), del INEC (Indicadores de Empleo (Población - 15 años y más) NACIONAL, 2015) el personal empleado en este sector productivo tiene un peso específico dentro de los componentes de la PEA de la ciudad de Guayaquil, y que en el trienio comprendido en el período 2013-2015 disminuye de manera sensible y continua.

## ANÁLISIS Y CONSECUENCIAS

Las normativas impuestas por el Gobierno Central a través del Comité de Comercio exterior para desincentivar las importaciones de automotores hacia el mercado interno, han tenido un impacto negativo en los niveles de empleo en la ciudad de Guayaquil, lo cual es una consecuencia lógica y previsible, ya que al existir una disminución en el crecimiento del parque automotor, existirá una desaceleración en el crecimiento de la demanda agregada correspondiente a sus servicios de mantenimiento.

Esto se puede explicar si se analizan los postulados de la economía keynesiana, que explica que al existir una insuficiencia en la Demanda Agregada en la economía, los niveles de ventas se contraen y los indicadores de empleo se deterioran; en este contexto, es evidente el rol del efecto multiplicador de la economía como un factor de alta incidencia en el empleo y el ingreso, siendo este efecto multiplicador la correlación entre la variación de la inversión y la variación de los ingresos producido.



Complementariamente a lo antes expuesto, se estima que el modelo DMP (Diamond–Mortensen–Pissarides) (Pissarides, 2011) contribuye a una explicación complementaria a la coyuntura laboral existente en este sector; los autores de este modelo sostienen que la asignación de mayores beneficios o subsidios por desempleo por parte del gobierno, conllevan mayores tasa de desempleo, o a que los períodos de búsqueda de plazas de trabajo se extiendan, lo cual presenta una lógica impecable, ya que ante la existencia de fuentes alternativas de ingresos la búsqueda de trabajo no resulta tan urgente.

Con estos antecedentes, se puede concluir que la suma de las políticas económicas aplicadas en el cuatrienio 2012-2015, si bien es cierto puede haber aportado con importantes logros en otras áreas geográficas y de la economía, en el sector de servicios automotrices de la ciudad de Guayaquil ha tenido resultados negativos

## **GLOSARIO**

Multiplicador económico (Gran diccionario de la economía, 2016)

El multiplicador es la relación existente entre un aumento de la inversión (de exportación, de consumo...) y el aumento de ingresos así provocado. El principio de multiplicación puede ilustrarse con la siguiente fórmula: "La reacción supera a la acción". Así, el aumento de la inversión no acrecentará el ingreso nacional en razón de un importe múltiple y, en consecuencia, superior al acrecentamiento inicial.

Demanda agregada (Gran diccionario de la economía, 2016)

Es la suma de los gastos en bienes y servicios que los consumidores, las empresas y el Estado están dispuestos a comprar a un determinado nivel de precios y depende tanto de la política monetaria y fiscal, así como de otros factores.

Medidas arancelarias (PRO ECUADOR, Medidas arancelarias, 2016)

Las barreras arancelarias son tarifas oficiales que se fijan y cobran a los importadores y exportadores en las aduanas de un país, por la entrada o salida de las mercancías. En el caso de Ecuador no se cobra ninguna tarifa para cualquier producto que sea exportado, es decir por la salida del territorio nacional.

Las barreras legales que más se utilizan son las arancelarias y tienen como fin impedir o desalentar el ingreso de determinadas mercancías y/o servicios a un país, dado por medio del establecimiento de derechos a la importación. Cuanto más alto sea el monto de los aranceles de una mercancía, más difícil será que ingresen y compitan contra la producción local en otro país, ya que ese arancel incidirá en los precios de los productos importados; elevándolos.

COMEX. (Comité de Comercio Exterior del Ecuador (COMEX), 2016)

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) es el organismo que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia.

Microempresa. (Definición.de, 2016)

Una micro empresa o microempresa es una empresa de tamaño pequeño. Su definición varía de acuerdo a cada país, aunque, en general, puede decirse que una microempresa cuenta con un máximo de diez empleados y una facturación acotada. Por otra parte, el dueño de la microempresa suele trabajar en la misma. Se estima que no tiene más de 10 empleados.

## BIBLIOGRAFÍA

- (2015). Obtenido de INEC, Ecuador en cifras. Desempleo diciembre 2015:  
<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/ecuador-registra-un-desempleo-de-477-en-diciembre-de-2015>
- (2015). Obtenido de INEC, Ecuador en cifras. Desempleo junio 2015:  
<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/ecuador-cierra-junio-con-un-desempleo-de-447/>
- Anuario de estadísticas de transporte 2012.* (2012). Obtenido de  
[http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario\\_de\\_Estad\\_de\\_Transporte\\_2012.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2012.pdf)
- Anuario de estadísticas de transporte 2013.* (2013). Obtenido de  
[http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario\\_de\\_Estad\\_de\\_Transporte\\_2013.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2013.pdf)
- Anuario de estadísticas de transporte 2014.* (2014). Obtenido de  
[http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario\\_de\\_Estad\\_de\\_Transporte\\_2014.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2014.pdf)
- Banco Central del Ecuador, Reportes trimestrales de mercado laboral urbano.* (2014). Obtenido de  
<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/Empleo/imle201403.pdf>
- BCM del Ecuador, Evolución del sector automotriz ecuatoriano 2011-15.* (2015). Obtenido de <http://www.bcmecuador.com/#!Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015/c7a5/568c19af0cf276c4b01f0703>
- COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR (COMEX), Resolución 050-2015.* (2015). Obtenido de  
<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjXwNO6dvNAhUBbiYKHZuPAZMQFggeMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.comercioexterior.gob.ec%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F01%2FResolucion-Nro-050.pdf&usg=AFQjCNH2JhC3GraP2tlnVn>
- COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR DEL ECUADOR (COMEX).* (2016). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- Definición.de.* (2016). Obtenido de <http://definicion.de/micro-empresa/>
- Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo 2012.* (2012). Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/enemdu-2012/>
- Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo 2013.* (2013). Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/enemdu-2013/>

- Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo 2014.* (2014). Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/enemdu-2014/>
- Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo 2015.* (2015). Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/enemdu-2015/>
- Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo Indicadores Laborales Marzo 2015.* (2015). Obtenido de [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2015/Marzo-2015/Presentacion\\_Empleo\\_Marzo\\_2015.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2015/Marzo-2015/Presentacion_Empleo_Marzo_2015.pdf)
- Gran diccionario de la economía.* (2016). Obtenido de <http://www.economia48.com/>
- Hernández Sampieri, e. a. (2010). *Metodología de la investigación. V Edición.* México D.F.: McGraw-Hill Interamericana.
- Indicadores de Empleo (Población - 15 años y más) NACIONAL.* (2015). Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2015/Marzo-2015/Tabulados%20Marco%20Oficial.xlsx>
- INEC, Indicadores Laborales Septiembre 2015.* (2015). Obtenido de [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2015/Septiembre-2015/Informe%20de%20Economia%20Laboral\\_septiembre2015%20\(final\).pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2015/Septiembre-2015/Informe%20de%20Economia%20Laboral_septiembre2015%20(final).pdf)
- Keynes, J. M. (1936). *Teoría general del empleo, el interés y el dinero.*
- Pissarides, C. A. (2011). "Equilibrium in the Labor Market with Search Frictions." *American Economic Review*, 101(4): 1092-1105. *American Economic Association.*
- Plan De Desarrollo De La Provincia Del Guayas Versión 003 2012-2021.* (2012). Obtenido de <http://www.guayas.gob.ec/dmddocuments/ley-de-transparencia/literal-k/PLAN%20DE%20DESARROLLO%20-V-3-SENPLADES.pdf>
- PRO ECUADOR, Medidas arancelarias.* (2016). Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- Say, J. B. (s.f.). *Tratado de Economía Política.*