

CAPÍTULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. RESUMEN EJECUTIVO

La necesidad de la ampliación y modernización de la infraestructura y servicios portuarios en el Ecuador, es evidente. Existen iniciativas tanto de carácter público, como de carácter privado, que tienden a la ejecución de proyectos portuarios de diferente índole y escala, con el objetivo unívoco y común de posicionar al Ecuador, como un destino portuario a nivel regional y mundial y generar rentabilidad para quien decide invertir.

El desarrollo portuario, sin duda, trae consigo el desarrollo económico de las sociedades, es bajo esa premisa, donde nace la necesidad de analizar las obras y proyectos que se planea ejecutar en el futuro, que se están ejecutando, y que entrarán en funcionamiento al corto y mediano plazo en el ámbito portuario nacional; para así poder dilucidar y conocer al detalle, cuáles serán los resultados económicos y financieros de la implementación de estas obras, y así mismo, es trascendental estudiar y profundizar en cuáles son las problemáticas que afectan el desarrollo y ejecución de estos proyectos, para encontrar las soluciones que permitan la correcta ejecución y operatividad de los mismos, para conseguir el óptimo y tan anhelado desarrollo portuario en el Ecuador.

El presente trabajo investigativo, a través del desarrollo de tres capítulos claramente definidos; se enfoca en el análisis profundo y pormenorizado, de las problemáticas que han afectado a la correcta ejecución, desarrollo y funcionamiento del proyecto del Puerto de Aguas Profundas de Posorja; como una obra de larga escala y de alto impacto. Problemas que van desde desastres naturales, hasta crisis económicas, y conflictos de índole ideológico, políticos y legales; análisis retrospectivo, que tiene como objetivo proponer soluciones para dichas problemáticas; en búsqueda de un modelo de gestión portuario, que permita correcto desarrollo de proyectos futuros de características similares.

1.1. ABSTRACT

The need for the expansion and modernization of the ports' infrastructure and services in Ecuador; is evident. There are initiatives both public and private; which tend to the execution of projects in the port sector, of different nature and scale; with the univocal and common goal of positioning Ecuador as a regional and global port destination; towards the generation of profitability for the investors.

Certainly; the ports' development brings economic growth for the society; it is under this premise; where the need to analyze the projects to be run in the future; and those which are currently being executed; and are expected to be functioning in the short and mid term; regarding the national ports' industry; is essential. Consequently, we would be able to explain and be informed in detail; what will be the economic and financial results of the implementation of these projects; therefore, it is crucial to perform a profound analysis of the problems affecting the development and implementation of these projects; towards the achievement of solutions that will enable the proper implementation and operation thereof; with the main goal of achieving an optimum and long-awaited ports' development in Ecuador.

This research, through the development of three chapters; focuses primarily on the detailed analysis of the problems and issues that have affected the proper development and implementation of the Deepwater Port of Posorja; as a high impact, large-scale project. Issues ranging from natural disasters, economic crisis; to ideological, political and legal conflicts; retrospective analysis which aims to propose solutions to these problems; in search of a port management model that would allow the proper development of similar future projects.

1.2. PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.2.1. Planteamiento del problema

En la actualidad, el Puerto de Aguas Profundas de Posorja, aún en proyecto, no se encuentra operativo, dicho proyecto lleva casi diez años en planificación y ha sido desarrollado de manera lenta, siendo la realidad que hasta el momento no entra en fase operativa, estando fuera de funcionamiento y sin generar los réditos económicos y financieros inicialmente planificados, habiendo excedido en demasía los plazos planteados para el inicio de sus actividades. Los factores que han incidido en dicha demora y falta de ejecutividad del proyecto son varios, desde aspectos meramente técnicos portuarios, pasando por la situación financiera local e internacional y finalmente por las decisiones y pugnas políticas en relación al tema. Situaciones que serán analizadas a profundidad en el trabajo investigativo que se pretende ejecutar.

Como información reciente y relevante al problema de investigación, el día 15 de Febrero del 2016, el estado ecuatoriano, oficializó públicamente, la inversión de US\$1.200 millones por parte de la empresa dubaití DP World, para la construcción y concesión por 50 años del Puerto de Posorja. Esta empresa del medio oriente es representada en nuestro país por el consorcio Nobis y dicha oficialización se instrumentó en un primero momento, por medio de la suscripción de un llamado “*memorando de entendimiento*” entre el ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO), en la persona del ministro actual de esa cartera de estado, Walter Solís; y Roberto Dunn, en su calidad de apoderado de la transnacional con sede en Dubái y director ejecutivo de Nobis. Según declaraciones de Dunn, el contrato definitivo se firmaría a finales de marzo (EL UNIVERSO). Finalmente y de manera oficial, el contrato de concesión del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, se suscribió el 06 de Junio del 2016, con la presencia del presidente de DP World Investments BV, el Sultán Ahmed Bin Sulayen; la representante del Consorcio Nobis, Isabel Noboa; Jorge Vera, Gerente de la Autoridad Portuaria de Guayaquil; el Presidente de la República, Rafael Correa y el vicepresidente Jorge Glas; quienes procedieron a suscribir y

ser testigos de dicho acto, llevado a cabo en el salón amarillo del Palacio de Carondelet. Este acuerdo se constituyó en el primero suscrito bajo la modalidad de alianza público privada, teniendo una vigencia de 50 años, hasta el 2066, asumiendo el gestor privado DP World Posorja S.A., como concesionario, y como parte del conglomerado empresarial DP World de Dubái.

Sin embargo, el hecho de que este acuerdo comercial sea un hecho, y sin duda constituya buenas nuevas para la operación portuaria nacional, no desvanece toda la problemática previa a este hecho, que debe ser analizada para la consecución de soluciones y que este tipo de demoras no se repliquen en proyectos similares.

1.2.2. Formulación del problema de investigación

Existen limitados estudios la problemática que rodea la falta de ejecución de este Proyecto tan relevante para el sistema portuario ecuatoriano, y por ende, escasez de soluciones prácticas y técnicas. El análisis e investigación de las situaciones económicas, técnicas y socio-políticas que han afectado el correcto desarrollo de este puerto, nos permitirá obtener información relevante que, en base a los conocimientos obtenidos en la presente maestría, otros programas de cuarto nivel y la experiencia diaria en el trabajo en el sector portuario, nos habilitará para ofrecer soluciones de carácter práctico y preventivo para obras futuras de desarrollo portuario en el Ecuador.

1.2.3. Sistematización del problema de investigación

- Limitado conocimiento de la problemática que afecta a la ejecución de este tipo de proyectos portuarios.
- Desconocimiento de las posibles soluciones a las problemáticas existentes.
- Falta de difusión de los problemas relacionados al desarrollo portuario.
- Falta de aprovechamiento de tan importantes obras portuarias.

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Objetivo General

Determinar las problemáticas que afectan la plena ejecución del Proyecto del Puerto de Aguas profundas de Posorja y sugerir los mecanismos de solución de las mismas.

1.3.2. Objetivo Específico

- Establecer e individualizar cada problemática, en su ámbito propio.
- Establecer con claridad, los problemas inherentes a cada aspecto.
- Identificar y analizar las soluciones sugeridas a cada problema.

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Para posicionar al Ecuador, como un destino portuario y de comercio exterior a nivel mundial, es relevante identificar cuáles son los problemas que afectan al desarrollo portuario nacional, profundizando en el análisis de los mismos, para de esa manera diseñar soluciones estratégicas que permiten superar esos obstáculos y coadyuvar al pleno desarrollo portuario del Ecuador. Es por eso que este estudio se justifica ampliamente, en particular con el Puerto de Aguas Profundas de Posorja, que ocupa un rol fundamental, en el amplio paradigma de desarrollo portuario del Ecuador, por encontrarse geográficamente ubicado en una zona estratégicamente ventajosa, entre otras bondades, sobre las cuales profundizaremos en el presente estudio. Los resultados obtenidos y las estrategias planteadas para la solución de los problemas, servirán como base y modelo para su aplicación en otros futuros problemas coyunturales relacionados y que es probable que ocurran por

la potencial implementación de proyectos similares, en otras regiones del país, a escala nacional. Además esta exhaustiva investigación, a nivel personal, constituirá una herramienta profesional aplicable al trabajo diario de su autor y derivará a la vez en el cumplimiento óptimo del requisito académico esencial, para la obtención de la titulación en magister en Comercio Exterior, cumpliendo con lo instituido en los reglamentos de educación superior nacionales, acatados y aplicados por la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil (UTEG), motivos por los cuales el interés en su desarrollo, ejecución y finalización de manera destacada, es superlativo. No menos importante, es la relevancia que implica aportar este tipo de documentos científicos a la comunidad portuaria ecuatoriana, siendo potencialmente esta investigación, una herramienta técnica y práctica para todos los involucrados en el sector del comercio exterior en el Ecuador.

Para la ejecución de ésta investigación se plantea llevar a cabo un amplio y pormenorizado estudio de documentos relevantes al tema, tomando como base conocimientos científicos obtenidos en libros, revistas especializadas, páginas web y todo tipo de información científica y fáctica relacionada con el tema investigativo, esto se suma a una detallada investigación en campo, conociendo las problemáticas de primera mano, en reuniones personales con los funcionarios y ciudadanos involucrados en la ejecución del proyecto en estudio, quienes desde un punto de vista interno y a diferente nivel de responsabilidades, podrán entregarnos información valiosa, que no se encuentra en fuentes científicas de carácter formal y que nos harán ver el problema y sus soluciones, desde un punto de vista personal y pragmático.

EL ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA EN LA EJECUCIÓN, DESARROLLO Y FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE POSORJA, se llevará a cabo con ejecución de todos los parámetros investigativos aplicables y será respaldada por el aval académico de este autor, en base a los conocimientos obtenidos en el transcurso de la maestría en Derecho Marítimo (LL.M. In Maritime Law) obtenida en la Ciudad de Londres, Inglaterra en el año 2013, donde la tratativa de estos temas fue profunda y permite tener a este autor, un enfoque más global de lo que se estudia y desarrollar de forma más efectiva la investigación y sus conclusiones a nivel teórico y práctico.

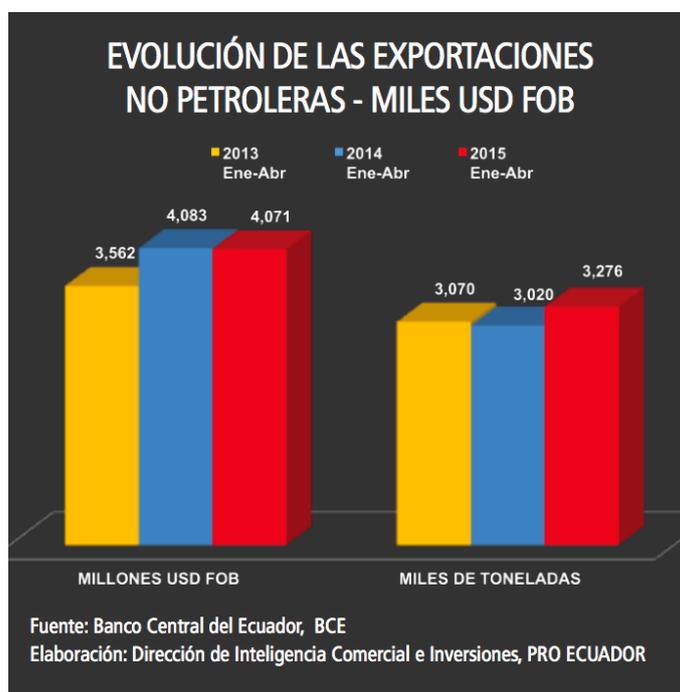
1.5. MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. Marco Teórico

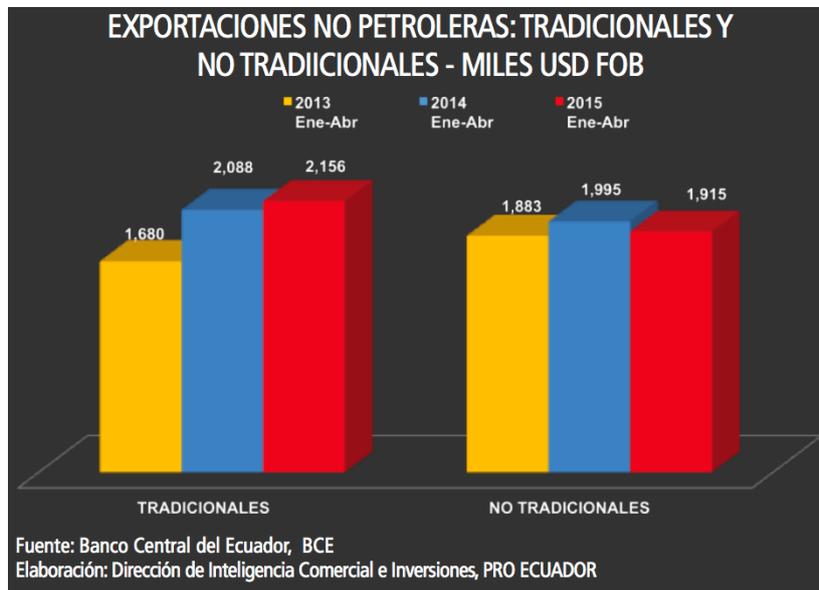
1.5.1.1. GENERALIDADES

A través de Guayaquil, la Perla del Pacífico, conocida también como “El puerto principal” del Ecuador (llamado así con sobra de merecimientos) se mueve el setenta por ciento (70%) de la carga del Sistema Portuario Nacional. Sin duda, la ventaja principal del Puerto de Guayaquil, es su ubicación geográfica privilegiada teniendo una alta relevancia para el tráfico marítimo proveniente del lejano oriente, de norte América y también de Latinoamérica, especialmente la carga que planea ser transportada hacía el continente europeo y africano, por medio del tránsito por el Canal de Panamá, teniendo el Puerto de Guayaquil, todas las características para ser un puerto de transferencia, pero adoleciendo de impedimentos técnicos, que limitan las naves que pueden atracar en sus muelles, que no le permite ejercer este papel, el de puerto de transferencia.

En materia de cifras y productos que se mueven a través del Puerto de Guayaquil, por un lado, al año 2015, las exportaciones petroleras de Ecuador, teniendo en cuenta el contexto de crisis mundial que vive este *commodity* su decrecimiento, estas alcanzaron entre enero y abril del 2015 los USD 2,353 millones de dólares, representando 7,353 miles de toneladas (Banco Central del Ecuador).



Por otro lado, sobre las exportaciones no petroleras, el Ecuador exportó USD 4,071 millones, que representaron 3,276 miles de toneladas. (Banco Central del Ecuador). La exportación de productos no petroleros tradicionales, que son el Banano y plátano, café y sus elaborados, camarón, cacao y sus elaborados, atún y pescado, entre enero y abril del 2015 creció un 3.24% en comparación al mismo periodo del año precedente, mientras que la exportación de productos no petroleros, no tradicionales, que acorde a la normativa del Banco Central del Ecuador, son todos los productos no petroleros que no constan en la lista de tradicionales, decreció un 4.02% (Banco Central del Ecuador –Pro Ecuador).

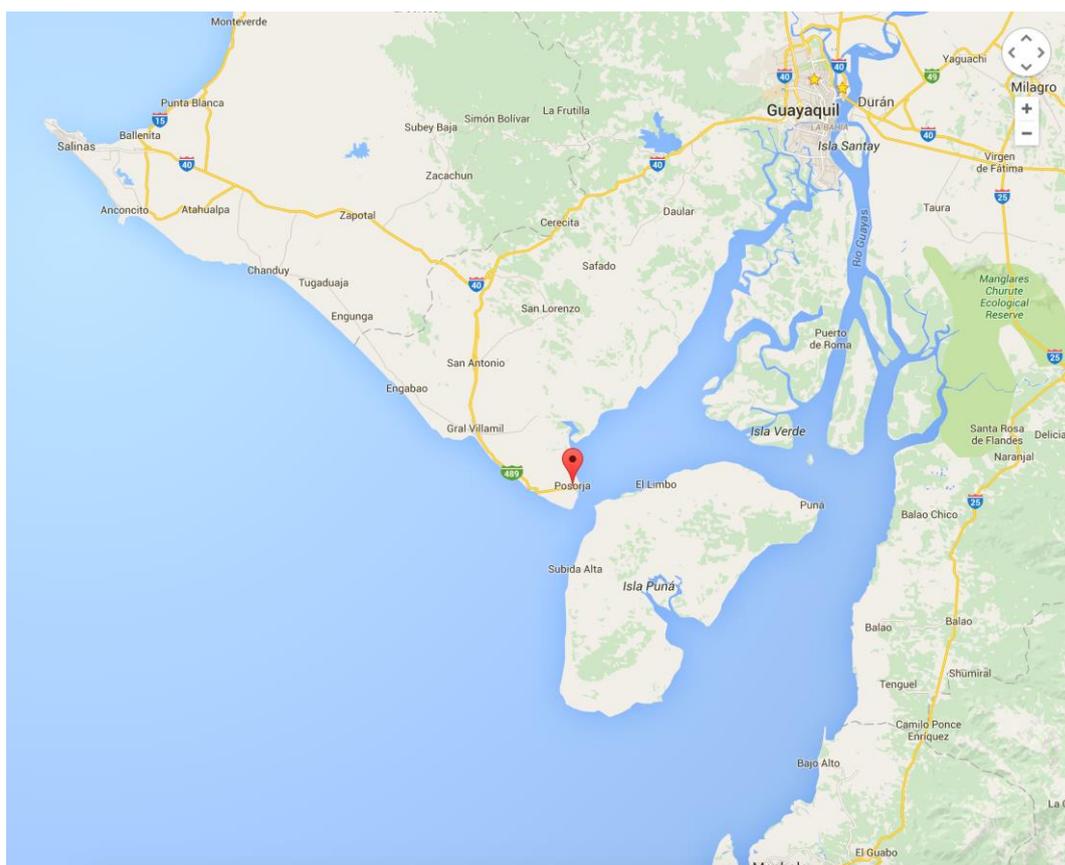


En atención a los sectores según el tipo de producto, a abril del 2015, el sector bananero se constituyó como el principal sector de exportación con un 24.63% de participación total del sector no petrolero. En segundo lugar, se encuentra los productos provenientes de la acuicultura con una participación del 18.23% y en tercer y cuarto puesto se ubican la pesca y las flores con el 11.91% y 8.32% respectivamente del total del sector no petrolero. Sumando estos 4 grupos de productos, ellos ocupan el 63.09% de la masa total de exportaciones no petroleras.

Bajo este marco teórico, la investigación profundizará en que productos se especializa el puerto de Guayaquil y el volumen de los mismos, para así conocer la relevancia del Puerto de Aguas Profundas en la ampliación de dichos volúmenes, para que el Ecuador y Guayaquil, se consoliden como destino portuario a nivel mundial, así mismo bajo este marco, analizaremos la problemática que existe, para la falta de plena ejecución y entrada en vigor de este proyecto.

1.5.1.2. POSORJA, CANTÓN GUAYAQUIL, PROVINCIA DEL GUAYAS.

Siendo Posorja la población que acogerá el Puerto de Aguas Profundas, materia del presente estudio, es relevante conocer sobre dicho poblado, sus detalles y su entorno en general. Posorja es una parroquia rural del cantón Guayaquil, ubicada en la Provincia del Guayas. Al norte, limita con la Parroquia “El Morro”; al sur, limita con el Golfo de Guayaquil; al este, con el “Canal del Morro”; y al oeste, con el cantón Playas “General Villamil”. Según los historiadores, el nombre de esta parroquia rural proviene de una princesa aborigen, llamada precisamente “*Posorjá*”, quien lideraba una tribu asentada en esa zona geográfica; nombre que en lengua aborigen significaba “*Espuma de Mar*”, siendo esta una de las varias hipótesis que se manejan en torno al nombre y su origen.



Mapa de Localización GPS de Posorja¹

¹Maps, G. (2016, 06). Mapa de Localización GPS. Google Maps. Obtenido 06, 2016, de www.google.com/maps

Posorja, esta ubicada a una distancia de 120 km de la ciudad de Guayaquil, precisamente donde confluyen el río Guayas y el Océano Pacífico, en una zona donde la condición climática es mayormente árida. En cuanto a su demografía, en la actualidad cuenta con aproximadamente 24.000 habitantes, dedicándose al menos el 50% de ellos, a la actividad camaronera, en específico a la comercialización, procesamiento, pelado, del camarón de la especie "*Protrachypene Precipua*", conocido coloquialmente como "*camarón pomada amarillo del Golfo*"; los demás habitantes comparten sus labores entre la actividad pesquera en sentido general y turística.

Profundizando más sobre el desenvolvimiento económico de este poblado, cabe exponer que en épocas pasadas Posorja era en principio un balneario, que se transformó paulatinamente en una población netamente pesquera. En la actualidad existen tres empresas que ejercen sus actividades relacionadas con la pesca en Posorja, siendo estas Negocios Industriales Reales S.A. (NIRSA), Sálida del Ecuador S.A. (SALICA) y la Empresa Pesquera Ecuatoriana S.A. (EMPESEC), quienes son las sociedades mercantiles que proveen trabajo a los nativos, residentes de la zona y personas de otros sitios del país, constituyéndose estas sociedades mercantiles en el motor económico de este polo de desarrollo nacional. Se estima que el 80% de la población en Posorja se dedica a las actividades pesqueras, sean estas enfocadas en el atún, el camarón u otros productos pesqueros, teniendo como referencia de que solamente NIRSA emplea 3.200 ciudadanos, en sus diferentes plantas, diversificadas en el procesamiento y empaque de camarón, atún y sardinas. Por el lado de SALICA, empresa perteneciente al conglomerado empresarial de origen español "Albacora", genera aproximadamente 2.000 puestos de trabajo, operando en el Ecuador desde hace 15 años, y enfocando su actividad en la exportación de pescado congelado y atún en conserva. SALICA, en particular, ha manifestado sus intereses de inversión en el nuevo Puerto de Aguas Profundas de Posorja, siendo el monto ofrecido de dicha inversión 400 millones de dólares. Ignacio Lachaga, presidente del grupo empresarial "Albacora" ha

Manifestado: *“Vamos a seguir ampliando las inversiones en Sábica y en el Puerto de Aguas Profundas”*.²

En adición a la actividad pesquera en Posorja, que convierte al sitio en unos de los principales puertos pesqueros de la Provincia del Guayas, existe el desarrollo de una importante industria turística, en base a los atractivos que existen. La mayor atracción para los turistas tanto locales, como extranjeros, son los paseos en lancha cuyo destino es el Islote de *“Los Farallones”* conocido también como *“La Isla de los Pájaros”*, que se encuentra localizado aproximadamente a 30 minutos de navegación en mar abierto desde el actual puerto de Posorja; lugar que obtiene su especial encanto por motivo de la rica fauna que posee, siendo posible divisar, en su estado natural, aves como garzas, piqueros, fragatas, pelícanos, entre otras especies. Este recorrido se ve complementado, con la constante aparición de los delfines *“Nariz de Botella”* en el trayecto, quienes son los acompañantes estelares para los turistas, durante la expedición.



Malecón de Posorja³

²(2012, 01). Posorja Capital Atunera del País. El Costanero. Obtenido 07, 2016, de <http://elcostanero.blogspot.com/2012/01/posorja-capital-atunera-del-pais.html>

³(2016, 07). Pasorja Turismo. Guayaquil es mi Destino. Obtenido 07, 2016, de <http://www.guayaquilesmidestino.com/>.

1.5.1.3. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE POSORJA

La iniciativa de construir un puerto de aguas profundas en Posorja, tuvo inyección hace casi 13 años, precisamente a finales del año 2003, cuando representantes del grupo empresarial español “Albacora”, grupo operativo de los negocios de su filial SALICA en Ecuador, como se detalló en el acápite precedente, plantearon su intención de construir este puerto de aguas profundas; esto es corroborado por José Dávila, quien desempeñaba el cargo de gerente de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) en esos días, quien confirmó lo antedicho, y a su vez manifestó públicamente que: *“En esa época se hablaba de una inversión de unos \$200 y \$300 millones”* para el puerto de aguas profundas de Posorja. Sin embargo, la propuesta concreta y real, llegó en el último semestre del año 2006, cuando exactamente el 02 de Agosto de dicho año, el Municipio de Guayaquil, recibió una carta de intención por parte del grupo español “Alianza Internacional Portuaria” ALINPORT, relacionado con el Grupo “Albacora” y “Sálica”, por medio de su representante de nacionalidad española Ignacio Lachaga, conocido como *“El rey mundial del atún”*, quien en conjunto con los inversionistas ecuatorianos, Juan José Vilaseca de FACUNDO y el Consorcio Noboa⁴, manifestaron su serio interés en realizar inversiones para construir esta terminal portuaria en Posorja; interés que se plasmó en la elaboración y presentación de un proyecto que preveía una inversión total de 450 millones de dólares y que fue públicamente anunciado por el alcalde de Guayaquil en el Palacio de Cristal. Dicha propuesta formal, incluía la construcción de un terminal de contenedores de envergadura internacional, que facilitaría el comercio con el mercado de Asia, tan relevante en la época, como en los actuales momentos.⁵ En un principio el burgomaestre de Guayaquil, el abogado Jaime Nebot Saadi, mostró apertura sobre la idea e incluso señaló, que dicho proyecto no se contraponía con los procesos de concesión que se llevaban a cabo en ese momento en el Puerto de Guayaquil.

⁴(2016, 02). Dubaities se alistan para construir Puerto de Posorja. Diario Expreso Web. Obtenido 07, 2016, de http://expreso.ec/economia/dubaities-se-alistan-para-construir-puerto-en-posorja-IYGR_8888864

⁵(2006, 07). 450 Millones cuesta puerto en Posorja. Diario El Universo Web. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/2006/07/26/0001/9/3DEE5723F7BF.html>

Por su parte DP World, presentó formalmente su propuesta sobre la concesión del Puerto de Posorja, el 29 de Enero del 2016 por medio el abogado Juan Manuel Merchán, quien es el apoderado de dicho grupo empresarial en el Ecuador, ante la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) en la persona de su gerente Jorge Vera. Posteriormente, el día 15 de Febrero del 2016, el Estado ecuatoriano, oficializó y comunicó públicamente, la inversión de US\$1.200 millones por parte de la empresa dubaití DP World, para la construcción y concesión por 50 años del Puerto de Posorja. Esta empresa del medio oriente es representada en nuestro país por el consorcio Nobis y dicha oficialización se derivó de la suscripción de un llamado "*Memorando de Entendimiento*" entre el ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO), en la persona del ministro actual de esa cartera de estado, Walter Solís; y Roberto Dunn, en su calidad de apoderado de la transnacional con sede en Dubái y director ejecutivo de Nobis. Según declaraciones de Dunn, al momento de la suscripción de dicho memorando, el contrato definitivo se firmaría a finales de marzo; hecho que finalmente se dio el 06 de Junio del 2016, con la suscripción oficial del contrato de concesión, cuyo plazo es de 50 años y, como se mencionó antes, constituye el primero en haberse suscrito en la modalidad alianza público privadas, que serán materia de análisis en lo posterior de este trabajo de investigación. Este proyecto de inversión tendría un flujo aproximado de divisas que se estima en 1.200 millones de dólares (1.2 billones), en los próximos años y generaría aproximadamente 3.500 millones de dólares (3.5 billones), de ingresos.



Momento de la suscripción del contrato de concesión del Puerto de Posorja⁶

Sobre los detalles del contrato, hasta la fecha de elaboración de este estudio, existe información no oficial, que se ha divulgado en distintos medios de prensa, manteniéndose el texto íntegro del contrato bajo un estricto sigilo, por ende siendo por el momento imposible hacer un análisis detallado, en base a información oficial, del mismo. Este autor, contactó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, vía correo electrónico, solicitando una copia de dicho contrato, sin obtener respuesta alguna a dicho requerimiento.⁷ Por un lado, portales electrónicos especializados en negocios internacionales como “*Vértice*”⁸ han realizado investigaciones y obtenido cierta información, que se presume real, pero como insiste este autor no se ha corroborado formalmente, por la falta de acceso al texto íntegro del contrato de concesión. Según este portal⁹, el consorcio dubaití se afirmó en una posición bastante estricta en las negociaciones, proponiendo la reserva del derecho de ejercer control absoluto sobre todos los ingresos y egresos del puerto, además de controlar especialmente los servicios marítimos relacionados con las actividades

⁶(2006, 06). Se firmó la concesión del Puerto de Posorja hasta el año 2066. Diario El Universo Web. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/06/06/nota/5621181/se-firmo-concesionpuerto-posorja-hasta-ano-2066>

⁷Anexo 1 – Comunicación vía correo electrónico con el MTOP, realizada el día 19 de Julio del 2016.

⁸(2016, 06). Vertice News. *Vertice News Online*. Obtenido 07, 2016, de www.verticenews.com

⁹(2016, 05). Portal de Miami revela negociaciones para concesión de puerto en Posorja. La República. Obtenido 07, 2016, de <http://www.larepublica.ec/blog/politica/2016/05/07/portal-miami-revela-negociaciones-concesion-puerto-posorja/>

portuarias, canales y enfoques del puerto, en general, asumiendo todas las funcionalidades principales del puerto de Posorja. Además de ello, el reporte enfatiza que DP World establece restricciones colaterales, para otros puertos cercanos. Entre dichas restricciones, estaría la prohibición expresa al Puerto de Guayaquil, de ampliar la profundidad de los canales de acceso al puerto, es decir que dicha profundidad no podría superar los 9,75 metros actuales; argumentando para ello, la estrategia de manejo exclusivo de buques de gran calado por parte del Puerto de Posorja. La posición contractual del grupo dubaití también incluiría el compromiso de la construcción y mantenimiento de un nuevo canal de acceso al puerto, con una profundidad de hasta 15 metros, que constituiría incluso una profundidad mayor a la que posee uno de los puertos más operativos del mundo, el de Nueva York, cuya profundidad del canal de acceso sería 1,2 metros menor, a lo que se alega establece el mencionado contrato; esta situación colocaría directamente al futuro Puerto de Posorja, como un puerto de clase mundial. Sobre el desarrollo del proyecto impulsado por DP World y el gobierno ecuatoriano, se prevé que este tendrá dos fases de construcción. La primera fase, costaría \$530 millones; fase en la que se planea construir 2.4 kilómetros de muelles, patios de almacenamiento, instalaciones administrativas y para el debido tratamiento y procesamiento de cargas, una zona especializada para el manejo del banano y cuatro grúas para contenedores.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) por intermedio de Jorge Vera Armijos, su Gerente General, en carta dirigida al Diario Expreso¹⁰, confirmó lo manifestado por el portal “Vértice” sobre la propuesta dubaití de prohibir el dragado del canal de acceso al puerto de Guayaquil, para evitar el ingreso de buques de alto calado a este puerto, a lo que el funcionario de APG se refirió en los siguientes términos: *“Se ha hecho conocer a DP World que el dragado del canal interior, a una profundidad mayor de 9,75 metros, después de la concesión, es potestad del Estado ecuatoriano y lo decidirá en función de los intereses de nuestro país”*; podemos concluir de este enunciado, que a pesar de la confirmación de la propuesta de DP World en torno al calado del

¹⁰(2016, 04). Portuaria todavía negocia el acuerdo con DP World. Diario Expreso Web. Obtenido 07, 2016, de <http://expreso.ec/economia/portuaria-todavia-negocia-el-acuerdo-con-dp-world-CA255073>

canal de acceso al Puerto de Guayaquil existe, pero que dicha exigencia no fue acatada por el gobierno ecuatoriano, por cuestiones de soberanía e intereses de carácter económico.

Por su lado, el Presidente de la República, economista Rafael Correa Delgado, informó durante el acto de suscripción del contrato¹¹, que el Estado dará garantías a la libre competencia de los puertos y que no existirá exclusividad; así mismo, el mandatario manifestó que el puerto estará listo en tres años; declaraciones que nos permiten concluir, que para el mes de Junio del año 2019, se haría realidad tan anhelado puerto. El primer mandatario, además manifestó en su intervención, que los barcos que deban navegar por Posorja, con destino el puerto de Guayaquil, no pagarán por ese tránsito; enfatizando que solo pagarán por dicho servicio, los buques que se dirijan directamente a Posorja; esta problemática surgió por la denuncia de CONTECON, que manifestaba que DP World, haría este cobro a dichas embarcaciones; problemática que será tratada con detalle, en lo posterior, dentro del presente trabajo investigativo. Rafael Correa también manifestó que el Proyecto de Aguas Profundas se volvió urgente – siempre lo ha sido – por motivo de la ampliación del Canal de Panamá, debido a que a este nuevo puerto podrían acceder naves Post-Panamax, que utilizan para la navegación 15 metros de profundidad; siendo claramente imposible que esto ocurra en el puerto de Guayaquil, que cuenta con 9,5 metros de calado.

En sentido general, desde el punto de vista estatal, criterio con el que coincide este autor; la suscripción de este contrato de concesión, es una excelente y alentadora noticia, tras la crisis por la caída del petróleo, la consecuente apreciación del dólar, el terremoto y otros factores, que también serán motivo de análisis más adelante, dentro del presente estudio investigativo. En general, acorde a lo expresado por el Presidente de la República, en su elocución el día de la suscripción del contrato; generaría aproximadamente dos mil plazas de trabajo en el proyecto, debido a que este incluye el desarrollo, construcción y mantenimiento de las instalaciones, en adición a la operación del servicio del puerto, dragado, construcción, operación y mantenimiento, del canal de acceso

¹¹(2016, 06). Intervención del Presidente Correa en la firma de la concesión del Puerto de Posorja. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de https://www.youtube.com/watch?time_continue=1&v=fJ4omSsJlL0

al puerto; entre otras actividades que requerirán de mano de obra calificada y preferentemente nacional; además, la construcción de la carretera, vía El Morro, que conectará Playas con Posorja. Es criterio de este autor, que sin duda este es un mega proyecto, que abundará en beneficios para nuestro país, a corto, mediano y largo plazo.

1.5.1.4. PROPUESTAS Y CONTRAPROPUESTAS

Para analizar de forma directa y eficiente, la situación actual del Proyecto planteado por DP World, y en fin, la tan anhelada y anticipada concesión del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, se debe realizar un análisis comparativo, en base a la información existente y aportada por funcionarios y medios oficiales, un contraste, entre las propuestas realizadas por la firma dubaití y la respuesta a las mismas por parte del gobierno ecuatoriano; como en efecto, en adición a lo ya estudiado con anterioridad, se realiza en las líneas siguientes.

a) Desarrollo del nuevo canal y cierre del actual.- Se ha manifestado que el Estado ecuatoriano, no desembolsará ningún monto para el desarrollo y dragado para el nuevo canal de acceso al puerto. Así mismo, se manifiesta que la APG, se encuentra estudiando la viabilidad técnica, económica y jurídica de dicha situación, análisis que se centra en la conveniencia para el Ecuador, de mantener o no el actual canal de acceso, por ende no existe aún decisión sobre su cierre.

b) Nueva carretera Posorja – Playas.- Otra de las exigencias de DP World, es la concesión para la construcción de una nueva carretera desde Posorja hasta Playas y que los estudios pertinentes para dicha obra, sean costeados por el Estado ecuatoriano. A esta exigencia, el Estado ecuatoriano responde que la construcción de dicha vía, está incluida dentro del contrato principal, y que dicha obra será coordinada en conjunción con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO); siendo los gastos incluidos como inversión dentro de la misma concesión del Puerto; podemos concluir entonces, que el estado ecuatoriano no los planea costear.

c) Tasas mayores.- Como exigencia, la firma dubaití manifestó que las tasas cobradas por los servicios portuarios, se deben incrementar un 20% en relación a las aprobadas por CONTECON, operador del puerto de Guayaquil, en el año 2015, sin determinarse específicamente ningún costo. En respuesta el Ecuador, ha establecido que las tarifas del puerto, aun no son definidas, por motivo de que el contrato de concesión se encuentra, como ya se ha mencionado antes, en un periodo de análisis económico, jurídico y financiero, por lo que por el momento se hace imposible afirmar si las tasas superaran o estarán por debajo de las actuales, manejadas por CONTECON.

d) Regalías para el Ecuador.- Siendo este un tema sumamente sensible, por constituirse en el ingreso nominal que debe percibir el Estado ecuatoriano, por el ejercicio del contrato de concesión, es un asunto sobre el cual las autoridades ecuatorianas prefieren ser cautos y remitirse al estado de negociaciones del contrato y al estado prematuro de la situación, sin dar definiciones tajantes; refiriéndose así únicamente a que el Estado ecuatoriano, siempre será el mayor beneficiado. En otro sentido, DP World es más directa, y plantea en su propuesta que el Estado ecuatoriano reciba el 1% bruto derivado de las operaciones portuarias, por los primeros 10 años del ejecución del contrato; sin definir nada sobre los derechos de concesión.

e) Acuerdo bilateral de inversiones.- El deseo de DP World es que el Estado ecuatoriano asuma el compromiso de suscribir un acuerdo bilateral de inversiones, encaminado a la protección de la inversión que se planea realizar. Sobre este particular, las autoridades han manifestado que el contrato de concesión en negociaciones, no esta sujeto a ningún acuerdo bilateral de inversiones; por ende, no existe compromiso alguno que verse sobre la suscripción de un acuerdo sobre esos términos.

1.5.4. PROBLEMÁTICAS EN TORNO A LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.-

1.5.4.1. DISPUTA POLÍTICA POR EL TRASLADO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL.-

Para los ecuatorianos, es ampliamente conocida, la disputa ideológica y política entre el Estado central ecuatoriano y el municipio de Guayaquil, ambos estamentos representados en la actualidad, y en los últimos años, por el presidente de la República, el economista Rafael Correa Delgado, y el alcalde de Guayaquil, el abogado Jaime Nebot Saadi, respectivamente.

Por un lado el burgomaestre de Guayaquil, Jaime Nebot, el 07 de Agosto del 2013, por medio de una intervención televisada¹², hizo una denuncia pública donde alegó que el presidente Correa, pretendía “sacar” el puerto marítimo de la ciudad de Guayaquil y construir uno en la provincia del Santa Elena, hecho que según lo que manifestó textualmente *“destruiría o afectaría el empleo, el movimiento económico y el bienestar social de los habitantes”* del puerto principal. El alcalde enfatizó además en su elocución pública, que una de las intenciones del gobierno era limitar las operaciones portuarias en Guayaquil e impedir la construcción, con capitales privados, del nuevo puerto de Posorja. También Nebot se refirió, dentro de su elocución, a frases textuales dichas por el presidente Correa en el enlace ciudadano del sábado 27 de julio¹³ y del 03 de agosto del 2013¹⁴; que fueron interpretadas por el alcalde como una firme intención de construir el nuevo puerto entre la zona de Posorja, limítrofe con Guayaquil y la provincia de Santa Elena, diciendo textualmente que *“evidentemente sale de Guayaquil y del Guayas (...) ya no estará ubicado en nuestro cantón sino en otro cantón en la Provincia de Santa Elena”*. Lógicamente, el alcalde de Guayaquil, en su intervención, reafirmando la relación discordante y tensa que lleva desde hace varios años con el Presidente de la República, no desaprovechó la oportunidad para emitir un comentario en tono sarcástico, seguramente dirigido a *“remover la fibra”* de su audiencia, expresando que:

¹²(2013, 08). Jaime Nebot - Puerto Marítimo Guayaquil. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de https://www.youtube.com/watch?v=L7kiQPZNY_M&feature=youtu.be

¹³(2013, 07). Enlace Ciudadano Nro. 332 desde Colonche, Santa Elena. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de <https://www.youtube.com/watch?v=8YOIML37pyI&feature=youtu.be>

¹⁴(2013, 08). Enlace Ciudadano Nro. 333 desde La Maná, Cotopaxi. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de https://www.youtube.com/watch?v=K_s308MF-sc&feature=youtu.be

“Si el joven de 50 años que preside el Ecuador todavía no ha aprendido geografía o afirma cosas confusas, ese es su problema, pero lo claro es que sus afirmaciones implican sacar de Guayaquil el nuevo puerto marítimo”.

Además dentro de su comunicado público, Nebot, realizó una severa crítica a la idea de la especialización portuaria en Ecuador; crítica derivada de las expresiones del Presidente Correa, en su Enlace Ciudadano del 27 de Julio del 2013, quien anunció dicha iniciativa de la siguiente forma: *“Puerto Bolívar especializarlo en frutas, Esmeraldas especializarlo en automóviles”*, lo que a criterio del alcalde de Guayaquil, significaba la prohibición de importar autos, o exportar banano, por el puerto de Guayaquil, argumentando que dichos *“commodities”*¹⁵son el sustento del Puerto y en general, de la economía de la ciudad; concluyendo así mismo, a manera de reclamo, que: *“Según el estudio del gobierno, la actividad portuaria de Guayaquil quedaría reducida al cabotaje¹⁶ con Galápagos y al turismo”*. Otro asunto relevante abordado por Nebot, fue el anuncio del presidente de la *“intervención urgente”* en el Puerto de Manta, donde el gobierno, según se manifestó en ese momento, pretendía invertir 70 millones de dólares, con el objetivo de aumentar el calado de dicho puerto manabita a 15 metros; el reclamo llegó por parte del Alcalde debido a la comparación por él realizada, en torno a la urgencia de dragar el canal del acceso al puerto de Guayaquil, ciudad y puerto donde se maneja alrededor del 70% de la carga no petrolera a nivel nacional, versus la mencionada urgencia de intervención en el puerto de Manta, enfatizando lógicamente, desde su punto de vista, la importancia superior de la obra en el puerto de Guayaquil, a la del puerto manabita.

La posición del alcalde de Guayaquil se ve resumida, en estas expresiones:

“Jamás permitiremos que la identidad y actividad portuaria de Guayaquil sean reducidas prácticamente a la nada y que burócratas

¹⁵Artículo, Producto, mercadería.

¹⁶m. Mar. Navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa. (2016, 01). Diccionario de la Lengua Española. RAE. Obtenido 07, 2016, de <http://dle.rae.es/>

centralistas decidan que es lo que se exporta o importa por Guayaquil y perjudiquen a sus habitantes en materia de empleo, calidad de vida y desarrollo (...) Nos corresponde ahora, honrando nuestra historia y nuestra tradición, hacer lo necesario no solo para sobrevivir, sino para seguir progresando en libertad”

Por otro lado, como era de esperarse la réplica del Gobierno, a los enunciados antes descritos y expresados por el Alcalde de Guayaquil, no se hizo esperar. La en ese entonces Ministra de Transporte y Obras Públicas (MTO), María de los Ángeles Duarte, mediante comunicado transmitido por televisión abierta, el día 08 de Agosto del 2013¹⁷, respondió oficialmente a las afirmaciones hechas desde la Alcaldía de Guayaquil. En primera instancia, dicha transmisión inició con un texto narrado, que detallaba textualmente lo siguiente:

“La noche de ayer los televidentes de este canal pudieron ver y escuchar al alcalde Jaime Nebot, refiriéndose al Puerto de Guayaquil y los planes del gobierno para mejorar su operatividad. En vista de que se ha querido distorsionar el mensaje y la verdadera planificación gubernamental, nos vemos en la necesidad de aclarar los puntos mencionados por el Alcalde de Guayaquil y para ello escuchemos a la Ministra guayaquileña María de los Ángeles Duarte”

Con este texto narrado introductorio, se tornó fácil deducir cual era el sentido de la elocución de la otrora ministra Duarte, desmentir o desvirtuar las radicales exposiciones hechas por el alcalde de Guayaquil. A rasgos generales la Ministra guayaquileña fue clara al enfatizar, en referencia a la supuesta intención de “sacar el puerto de Guayaquil” que manifestó el abogado Jaime Nebot, el hecho de que el puerto marítimo de Guayaquil, se mantendría en el golfo, pero en una ubicación nueva, donde no se presenten los problemas logísticos, generados por el actual calado, del canal de acceso. La funcionaria al inicio a su elocución detallando que la reubicación del puerto, era sin duda

¹⁷(2013, 08). Respuesta Oficial a falsedades de Jaime Nebot sobre el Puerto de Guayaquil. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de <https://www.youtube.com/watch?v=ouwJ8C9hXrg&feature=youtu.be>

necesaria, porque en esos momentos, y en los actuales, el puerto se encuentra “al final de un largo canal de 93 kilómetros, que los lleva a aguas muy tranquilas, que son un estuario” afirmación graficada por una animación que exponía a un buque y su trayecto desde el mar abierto hasta el puerto de Guayaquil. (Imagen 1) Además la ministra justificó esta necesidad de traslado en el hecho de que los buques actuales son tan grandes que el mantener el calado a la profundidad requerida era “*inmanejable económicamente*” siendo el costo aproximado de esta tarea, según la ministra, mil millones de dólares.



Imagen 1. Gráfico utilizado por la Ministra Duarte, en su elocución a la nación en respuesta al alcalde Nebot, sobre el canal de acceso al puerto de Guayaquil.

Sobre la afirmación del alcalde de Guayaquil, en relación a un supuesto incumplimiento contractual por parte del Estado ecuatoriano, para con el concesionario CONTECON, la ministra Duarte fue enfática y dijo que el Alcalde “*mentía*” negando que dicho incumplimiento contractual existiese, especificando que el convenio indica que el dragado debe ejecutarse en 9,60 metros de profundidad, y que el Estado ha cumplido con dicha estipulación, ya que el dragado constante mantiene en esa profundidad el calado del puerto; trasladando de esa forma la responsabilidad al concesionario, quien como se manifestó en líneas anteriores, según la funcionaria, debería ejecutarlo y no lo hace por razones económicas y financieras; además mencionó, que si el puerto se expandiese más, estos problemas logísticos también aumentarían. Estos

enunciados fueron respaldados por la ministra, haciendo referencia directa a la elocución pertinente del Presidente Rafael Correa, en los enlaces ciudadanos antes mencionados.

Sobre lo concerniente a la especialización portuaria, por lo que el alcalde Nebot denunciaba que se quería limitar la actividad en el Puerto de Guayaquil exclusivamente al turismo y al cabotaje con Galápagos, la ministra Duarte hizo hincapié en el hecho de que el alcalde, *“al nunca haber manejado el Puerto”*, según ella, por ser competencia exclusiva del Estado central, le *“recordó”* a Jaime Nebot, que:

“El puerto de Guayaquil es multipropósito y lo seguirá siendo. Lo que se está es tratando de especializar a los demás puertos del país con instalaciones modernas, en el caso de frutas frigoríficos, instrumentos y medios de transportar la fruta para que sea bien empacada y pueda distribuirla competitivamente a nivel mundial (...) siempre a favor del comercio exterior del Ecuador. No mienta.”

Aclarando de esa manera la inexistente intención de quitarle carga al puerto de Guayaquil, y más bien la clara intención de tecnificar ciertos puertos, para distintos tipos de carga en específico.

Otro tópico, sumamente relevante para la presente investigación, que fue tocado por la ex ministra Duarte, fue la confirmación de que el Gobierno, hasta esa fecha no había recibido propuestas para financiar el Proyecto de Aguas Profundas, haciendo mención a que *“En el año 2006 vino la empresa privada, antes cuando el país estaba totalmente en manos de la empresa privada, antes, ahora no es así y firmó y solicitó la autorización para desarrollar un puerto, tenía la obligación de tener construido hasta el 2013 el muelle de 400 metros y el patio de contenedores para que pueda en realidad hablarse de que pueda llegar un buque y descargar 4.000 teus en cada uno de sus viajes. No hizo nada la empresa, absolutamente nada y como país soberano tenemos todo el derecho de revocar la autorización a una empresa que no cumple con lo que le ha prometido a Guayaquil”* Refiriéndose así al acercamiento antes expuesto, de *“Alianza Internacional Portuaria”* ALINPORT, y el nulo avance de lo propuesto por dicha empresa de origen español. En la parte final de su

intervención, la ex ministra María de los Ángeles Duarte, se pronunció sobre la posible intención (en ese momento) de invertir por parte de DP World, enfatizando que hasta ese momento dicha empresa no había buscado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o a la Presidencia, a través de sus funcionarios, sin embargo, abrió la puerta a dicha posibilidad, de la siguiente manera:

“Bienvenida la empresa privada. Si la empresa DP World está interesada, converse conmigo. La inversión privada es necesaria para la construcción de grandes infraestructuras. Pero siempre manteniendo la soberanía del país ojo ya no somos el viejo país en que se entrega a los privados hasta los terminales portuarios”

La ministra finalizó su elocución resaltando obras de infraestructura adicionales ejecutadas por el Gobierno hasta ese entonces y cerró su comunicado con el siguiente enunciado:

“Ahora si guayaquileños, ahora si tienen presidente, ahora si tienen gobierno, ahora si tienen Ministerio de Transporte, el puerto e Guayaquil, se hará en Guayaquil, y nadie pretende quitárselo , jamás, es imposible, Guayaquil es una ciudad puerto y seguirá siéndolo, con la inversión privada si viene o con la inversión del gobierno nacional”

Acorde a lo expresado, es fácil entonces deducir, las claras confrontaciones que existen entre el municipio de Guayaquil y el Estado ecuatoriano sobre la ejecución del Puerto de Posorja; es criterio de este autor que esta situación política, sin duda alguna, ha afectado el correcto desenvolvimiento del proyecto, debido a que sin una fluida coordinación entre estos estamentos públicos, la decisión política en torno a esta obra se dificulta. Mucho se pierde en “*dimes y diretes*” en confrontaciones ideológicas impidiendo estas que los proyectos se puedan ejecutar de manera coordinada y eficaz. Si bien es cierto, cada parte tiene argumentos válidos y claramente cada uno de ellos se cree asistido por la verdad, es también cierto que existe un objetivo, que no se ha cumplido en parte, por estas rencillas y frenos de carácter político. A *contrario sensu* de no haber existido este tipo de confrontaciones políticas, es posible

que a este momento ya estuviéramos gozando de los beneficios del Puerto de Posorja en pleno funcionamiento.

1.5.4.2. CRISIS PETROLERA EN EL ECUADOR Y EL PUERTO DE POSORJA.-

1.5.4.2.1. Generalidades de la Crisis.

Es ampliamente conocido por los ecuatorianos, y en general por todos los ciudadanos de la región, la crisis petrolera que el Ecuador y países de todo el mundo, vienen experimentando desde al año 2015; crisis que se relaciona directamente con la caída de los precios del crudo del petróleo en los mercados internacionales. Es conocido también que la economía ecuatoriana aun se considera dependiente del petróleo y su comercialización, representando las exportaciones de esta índole, entre el 53% y 57% del total de exportaciones, siendo los ingresos que se generan por el petróleo el 11,5% del Producto Interno Bruto (PIB), lo que significaría, según la proforma 2015 aprobada por la Asamblea Nacional, que el rubro petrolero aporta el 15% del Presupuesto General del Estado. Por estos motivos una afectación en el negocio hidrocarburífero, lógicamente logrará afectar gravemente el desenvolvimiento económico y financiero del Estado, como de hecho ha ocurrido en nuestro país. Este autor considera relevante analizar a grandes rasgos esta crisis, debido a que ella ha sido otro de los obstáculos que se han presentado para la ejecución del Puerto de Aguas Profundas en Posorja y entre otro mega proyectos a escala nacional e internacional, proyecto en particular que se ha visto relegado, debido a la atención prioritaria de otras situaciones que requieren tratamiento más urgente, o al menos considerados de esa manera, por las autoridades gubernamentales correspondientes.

Los primeros ocho años del gobierno del economista Rafael Correa, tuvieron como punta de lanza un llamado “*segundo boom petrolero*” en alusión a lo ocurrido en el año 1972 durante el gobierno del General Guillermo Rodríguez Lara¹⁸ en relación a la alta productividad petrolera. Esta bonanza ecuatoriana

¹⁸(2016, 02). El Boom Petrolero Ecuatoriano. *Scribd*. Obtenido 07, 2016, de <https://es.scribd.com/doc/74917098/El-Boom-Petrolero-Ecuatoriano>

en los recientes años, se vio reflejada en un alto gasto público para la ejecución de amplia obra necesaria para el desarrollo nacional, generándose a la par mayor consumo y una consecuente recaudación de impuestos más efectiva, entre otros aspectos que exceden el tema central de la presente investigación. Esta bonanza o “segundo boom petrolero” vio su finalización en el ocaso del año 2014 e inicios del año 2015; según los analistas especializados, debido a la baja del precio del petróleo, generada a su vez por una sobreoferta de los socios principales de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP)¹⁹ siendo estos países Arabia, Emiratos Árabes, Kuwait, Catar y Libia; quienes manifestaron su negativa al hecho de disminuir su nivel de producción; decisión motivada según el analista económico Walter Spurrier²⁰, por la estrategia de este grupo de países de detener el desarrollo y explotación de los campos de esquisto de los cuales se extrae petróleo a partir de las rocas, lo que a nivel internacional se conoce como “Shale Oil”²¹ ubicados en los Estados Unidos, con el objetivo de hacer colapsar el precio de este tipo de producto y que las compañías dedicadas a esta actividad se declaren en quiebra o abandonen sus proyectos. En ese mismo sentido, otro analista petrolero, Augusto Tandazo, expresa que en el petróleo no existe libre oferta y demanda, debido a que se manipulan los precios con la influencia de los productores y consumidores a larga escala; siendo una muestra clara de esto, dice el analista, que en el 2014 la OPEP experimentó una sobreoferta de producción de 1,8 millones de barriles diarios, lo que incidió en la caída de los precios.

1.5.4.2.2. Impacto directo en la economía ecuatoriana.

¹⁹(2016, 01). Países Exportadores de Petróleo. *Organización de Países Exportadores de Petróleo*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.opec.org/>

²⁰(2015, 01). El petróleo cae y complica la economía de Ecuador este 2015. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/04/nota/4396261/petroleo-cae-complica-economia-este-2015>

²¹(2013, 01). Petróleo de esquisto, el nuevo fenómeno energético. *BBC Mundo*. Obtenido 07, 2016, de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/01/130107_eeuu_petroleo_y_creimiento_mj

En el escenario precedentemente descrito, para efectos de las repercusiones en el Ecuador, el precio del barril de crudo ecuatoriano, se tornó “escalofriante” en el último trimestre del año 2014 (Imagen 2), llegando a ubicarse el precio del barril de crudo nacional (Oriente y Napo) a \$48.00, habiendo sido el precio del mismo, en el primer trimestre de dicho año, \$92.00²²; hecho que sin duda puede ser considerado como el inicio formal de la llamada “crisis petrolera”, que venimos enfrentando como país desde ese año, hasta la actualidad. Dicha baja se ha mantenido constante hasta estos momentos, siendo el precio actual del barril de crudo, a mayo 15 del 2016, \$46.21, según cifras del Banco Central del Ecuador²³ en base al marcador referencial estadounidense West Texas Intermediate (WTI)²⁴.

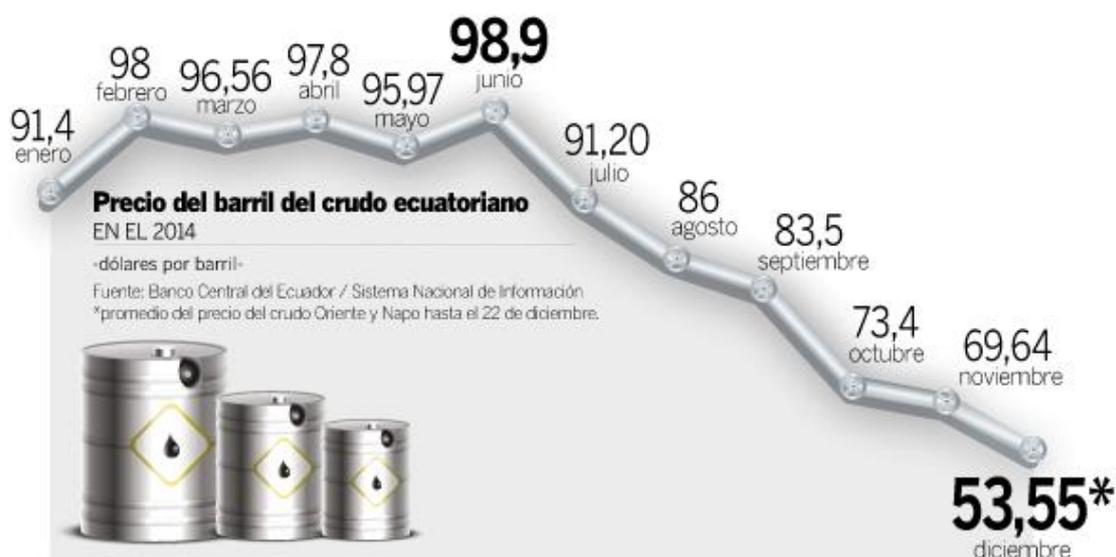


Imagen 2. Decrecimiento del valor del barril de crudo, año 2014, inicio de la crisis petrolera.

El Gobierno ecuatoriano, en la proforma presupuestaria del año 2015, fijó en \$79,7 el precio del barril. Según los analistas consultados y antes citados, si el precio caía por debajo de esa cifra, Ecuador iba a sufrir un impacto doble, en el sector fiscal referente a los ingresos del presupuesto y en el comercio exterior en general. El peligro de la afectación del sector del comercio exterior, era y aun es sin duda evidente, por la importancia para el Ecuador de las

²²(2014, 01). Sistema Nacional de Información. *SNI*. Obtenido 07, 2016, de <http://sni.gob.ec/>

²³(2015, 01). Precio del Petróleo. *Banco Central del Ecuador*. Obtenido 07, 2016, de https://contenido.bce.fin.ec/resumen_ticker.php?ticker_value=petroleo

²⁴Es la mezcla del petróleo crudo ligero que se cotiza en el “New York Mercantile Exchange” y sirve de referencia en los mercados de derivados de los EE.UU.

exportaciones petroleras y el intercambio comercial. A manera de ilustración entre los meses de enero y octubre del 2014, acorde a cifras oficiales del Banco Central del Ecuador, las exportaciones petroleras produjeron \$111.716 millones, obteniendo el país como saldo a favor \$6.386 millones, una diferencia que generó equilibrio en la balanza comercial total, como se expresa en el gráfico a continuación (Imagen 3).

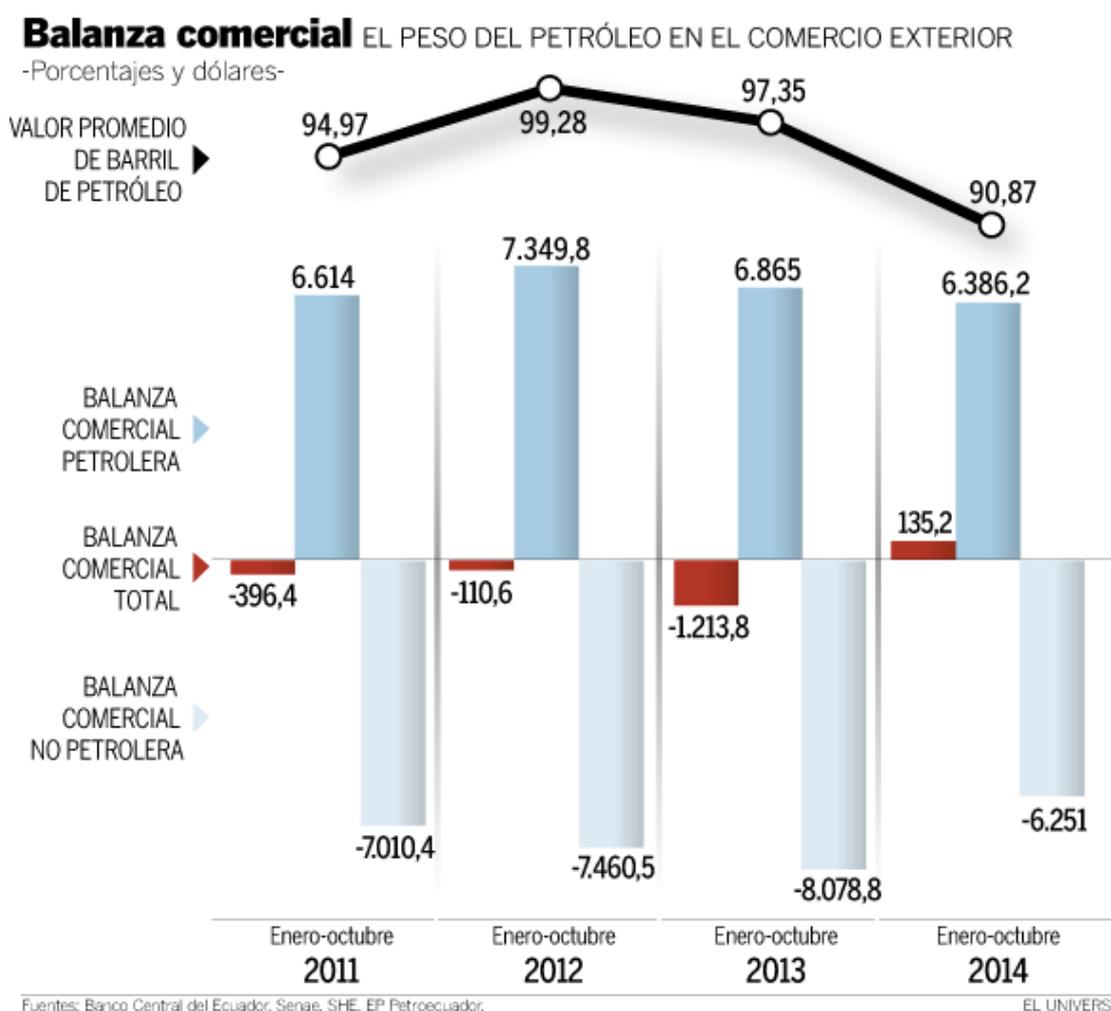


Imagen 3. Saldo positivo en la balanza comercial, previo a la crisis petrolera.

La realidad antes planteada, en los meses consecuentes se modificó de forma negativa y radical, por los motivos anteriormente expuestos, afectando gravemente la balanza comercial y la salud financiera en términos generales del Estado ecuatoriano; problemática que sin duda es materia de análisis a profundidad, que excede el enfoque del presente trabajo de investigación. Sin

embargo, es relevante para los presentes fines investigativos definir la relación que esta profunda crisis petrolera, tiene con la ejecución del Proyecto de Aguas Profundas de Posorja y otros mega proyectos a escala mundial.

1.5.4.2.3. Relación de la crisis petrolera y el Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Si bien es cierto que el Puerto de Aguas Profundas de Posorja, obviamente no es un proyecto dirigido a la explotación petrolera “*per sé*” y según lo investigado y expuesto en el presente trabajo investigativo, va a ser financiado con capital privado, no público, específicamente el capital que ha propuesto invertir DP World; no es menos cierto, a criterio de este autor, que las realidades en el sector petrolero y la información relevante sobre el estado de las finanzas públicas, nos dan un punto de comparación relevante con lo estudiado en el presente trabajo, no estando desvinculadas ambas situaciones de la presente investigación. Es criterio del suscrito, que la crisis petrolera, ha distraído el enfoque estatal en la ejecución y desarrollo óptimo de los mega proyectos en general, y en específico el del puerto de Posorja, hecho que se puede evidenciar, con los fallidos intentos previos de inversión y la aún falta de entrada en operatividad del Puerto. Esta realidad, a pesar de evidenciarse claramente a nivel local, se ve replicada en casos análogos en otros Estados y proyectos. La agencia de noticias BBC Mundo, en su artículo titulado “*Los mega proyectos que se esfumaron por la crisis del petróleo*”²⁵ evidencia esta realidad, especificando que cerca de US\$380.000 millones han dejado de ser invertidos, por motivo de proyectos cancelados o aplazados en todo el mundo, haciendo una comparación de que dicho monto de inversiones truncadas constituiría, por ejemplo, toda la economía de Colombia o de Sudáfrica.

Acorde a una respetada firma consultora internacional sobre esta materia “*Wood Mackenzie*”²⁶ mediante informe publicado en el mes de Enero del presente año; 68 mega proyectos petroleros están detenidos, por efecto de las nuevas condiciones del mercado petrolero a nivel mundial, resumiendo las

²⁵(2016, 01). Los mega proyectos que se esfumaron por la crisis del petróleo. *BBC Mundo*. Obtenido 07, 2016, de

http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/01/160114_economia_proyectos_cancelados_petroleo_if

²⁶(2016, 01). Análisis de Negocios. *Wood Mackenzie*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.woodmac.com/>

cifras a US\$380.000 millones, en proyectos aplazados, a 27.000 millones de barriles en reservas de crudo, que no van a ser desarrollados y 2,9 millones de barriles diarios de producción aplazada. De igual manera, esta firma identifica que la problemática también involucra a América Latina; en declaraciones a BBC Mundo, el director de investigación de Wood Mackenzie para el Cono Sur, Horacio Cuenca, menciona: *“Muchos yacimientos en funcionamiento están viendo reducida su operación”* incluyendo por ejemplo los yacimientos de aguas profundas en Brasil, que previo a la caída del precio del petróleo, ya venían sufriendo demoras y retrasos por razones técnicas, situaciones que se ven empeoradas por la crisis del precio del crudo. El analista menciona también que el desplome en las cotizaciones del crudo, ha influido en la demora a la hora de tomar decisiones frente a otros proyectos nuevos; y sin irse muy lejos de nuestra realidad y el presente trabajo de investigación, el mencionado analista de Wood Mackenzie, cita al Ecuador, en relación al proyecto de explotación petrolera del campo *“Pungarayacu”* ubicado en la Provincia de Napo, en la Amazonia Ecuatoriana, de la siguiente forma:

“En Ecuador por ejemplo, se postergó el desarrollo del proyecto de Pungarayacu, que tiene un crudo muy pesado. Empezó a negociarse un contrato con operadores en 2013 y 2014, se iba a tomar una decisión, cayeron los precios y se ha postergado indefinidamente”

Este proyecto en relación al del campo, de 113.520 hectáreas, denominado *“Pungarayacu”* fue inicialmente formalizado en el año 2008²⁷, por medio de la suscripción de un contrato de explotación entre Petroecuador y la empresa de origen canadiense *“Ivanhoe Energy Ecuador”*, mediante el cual el Estado Ecuatoriano recibiría 40 mil millones de dólares por concepto de las utilidades que se planeaba generaría dicho acuerdo en 30 años, por medio de la explotación técnica y conjunta de este campo, en base a tecnología de punta, amigable con el medio ambiente. Sin embargo, y desafortunadamente, en enero del 2015 (punto en el que estalló la crisis petrolera) las partes terminaron técnicamente y de forma anticipada, de mutuo acuerdo, el contrato

²⁷(2008, 10). Se firmó contrato para explotar campo petrolero de Pungarayacu. *Ecuador Inmediato*. Obtenido 07, 2016, de http://www.ecuadorinmediato.com/Noticias/news_user_view/ecuadorinmediato_noticias--89193

mencionado, entregando así la empresa canadiense el área referente al contrato y sus instalaciones; luego de haber invertido aproximadamente 62 millones de dólares en el periodo 2008-2013.²⁸

El reporte de Wood Mackenzie, enfatiza que no es sorprendente que los proyectos más caros, sean los primeros que se vean suspendidos y que los cambios de planes en dichos proyectos representarían un aplazamiento en la explotación de aproximadamente 2,9 millones de barriles por día, hasta el próximo decenio. Resumiendo que los proyectos aplazados requerían de un precio internacional de petróleo a \$62 el barril, para generar renta suficiente; haciendo lógico, que con las cotizaciones debajo de la mitad de lo esperado la industria petrolera haya tocado fondo: *“El impacto de los menores precios en los planes de las compañías ha sido brutal”* manifestó en una declaración el analista principal de la firma consultora Wood Mackenzie, Angus Rodger; quien amplió a su vez, su opinión sobre dicha problemática, de la siguiente forma: *“Lo que empezó a finales de 2014 como una disminución de gasto discrecional en proyectos de exploración y de pre-desarrollo se ha convertido en una operación quirúrgica integral para cortar todos los gastos operativos y de capital no esenciales”*

Acorde a lo establecido como introducción a este acápite, la para, demora y falta de ejecución de los proyectos netamente petroleros, a causa de la crisis antes mencionada, nos permite evidenciar un escenario real y tangible, que se encuentra directamente relacionado con la tesis de este autor en el presente estudio investigativo. Cuando una economía se encuentra en crisis, las prioridades estatales se desplazan, se transforman, lo que ha ocurrido en los casos petroleros antes citados, y también consecuentemente en el caso del Puerto de Posorja. Las situaciones que dieron origen a la paralización de proyectos de carácter petrolero a causa de la crisis de este sector, son sin duda las mismas que causan el detenimiento de grandes proyectos en diferentes áreas; como la portuaria, lo que se aplica en concreto a este estudio, en torno a la demora y falta de existencia del tan anhelado Puerto de Aguas Profundas Posorja. Es decir, es criterio de este autor, que la crisis generada por la caída

²⁸(2014, 01). Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero . ARCH. Obtenido 07, 2016, de <http://www.controlhidrocarburos.gob.ec/>

de los precios del petróleo, se relaciona directamente y se puede comparar analógicamente con los factores que han determinado la falta de ejecución del Puerto de Posorja, ya que el escenario de crisis mundial, regional y local, ha influenciado importantemente en la ejecución de tan relevante proyecto, por los motivos antes expuestos, que se resumen a falta de seguridad para la inversión extranjera por la debilidad y fragilidad actual de nuestra economía y la priorización de atención a los proyectos más urgentes, en momentos donde salir de forma emergente de la crisis es la prioridad principal y el desarrollo de grandes proyectos pasa a segundo plano. Es evidente entonces, que la crisis petrolera mundial y local, ha influenciado importantemente en el detenimiento y falta de ejecución del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, siendo esta, otra de las problemáticas relevantes.

A pesar de todas las repercusiones negativas de la crisis mundial del petróleo, cabe mencionar que las esperanzas de recuperación de la industria petrolera a nivel mundial, son al momento alentadoras. Sobre este particular, en entrevista personal con este autor²⁹ el experto petrolero, ingeniero Rafael Bacigalupo Intriago, quien al momento es consultor de ingeniería para Occidental Petroleum Corporation (OXY), manifiesta que la industria petrolera siempre ha tenido estos altibajos, expresando que a mediados de la década de 1980, existió una crisis parecida, por un gran descubrimiento en el mar del norte, saturándose así el mercado del petróleo; lo que demuestra, haciendo una análisis retrospectivo, que los mercados siempre vuelven a balancearse por si solos, vislumbrando al día de hoy una recuperación lenta, pero segura, del mercado petrolero mundial. El experto, manifiesta que la creencia actual del mercado es que los precios seguramente se establecerán el próximo año a un tope máximo de \$60, por lo que los proyectos a largo plazo se planifican sobre dicha expectativa; sobre los proyectos el ingeniero Bacigalupo, nos expresa lo siguiente:

“La caída del precio del petróleo si afectó a muchos grandes proyectos de empresas privadas grandes. Actualmente no se puede

²⁹Anexo 2. Entrevista Ing. Rafael Bacigalupo Intriago.

planificar un proyecto que se pague con precios de \$100 como se pensaba antes”

Entonces, podemos deducir, que si bien el panorama de los mercados petroleros mundiales es alentador, los efectos ya causados por esta crisis, entre ellos el detenimiento de grandes proyectos como el Puerto de Aguas Profundas de Posorja, existen, son palpables y deben ser analizados para evitarlos en el futuro.

1.5.4.3. TERREMOTO DEVASTADOR Y EL PUERTO DE POSORJA.

Como se detalló en líneas anteriores, el estado actual del proyecto del Puerto de Posorja, es prometedor; esto por el motivo de que la empresa dubaití DP World, esta más cerca que nunca de convertirse en la concesionaria definitiva para la construcción de esta obra y su consecuente explotación financiera. Como se especificó en este documento investigativo, el proceso de negociación en referencia a este concesión, es intenso, y se encuentra en su fase más importante, donde se definen los términos y condiciones específicos, que serán reafirmados por los intervinientes una vez que se suscriba el contrato definitivo y se realicen los primeros desembolsos pactados.

Cuando la comunidad relacionada con actividades de comercio exterior en el Ecuador, comenzaba a hacer planificaciones estratégicas, relacionadas con la anhelada y cada vez más cercana, entrada en operatividad del Puerto de Posorja; la madre naturaleza nos recordó su fuerza, nos impuso sus designios y cambió el rumbo de cualquier otra planificación. Esta intervención de la naturaleza, echando al traste cualquier planificación estratégica, ocurrió el día sábado 16 de Abril, cuando a las 18H58, un movimiento sísmico de 7,8mw³⁰ sacudió al Ecuador; siendo el epicentro precisamente en las parroquias Perdernales y Cojimíes del cantón Pedernales, provincia de Manabí, y habiéndose sentido fuertemente en las provincias de Esmeraldas, Guayas, Santa Elena, Los Ríos, Santo Domingo, El Oro, Carchi, Imbabura, Pichincha,

³⁰(2016, 05). US Geological Service. *USGS*. Obtenido 07, 2016, de <https://www.usgs.gov/> “M7.8 – 27km *SEE of Muisne, Ecuador*” Servicio Geológico de los Estados Unidos.

Chimborazo, Cañar, Azuay y Loja. Constituyéndose este episodio, en el que más fuertemente se ha sentido desde el terremoto de Colombia en el año 1979 y el que más destrucción generó desde los terremotos ocurridos en el Ecuador, en el año 1987.³¹ Al momento de la ocurrencia de esta tragedia nacional, el presidente Rafael Correa se encontraba en la ciudad de Roma, por invitación del Vaticano, ciudad desde donde el mandatario declaró el estado de excepción a nivel nacional, y estado de emergencia en seis provincias de la costa ecuatoriana.

La provincia que más impacto recibió por el terremoto, fue Manabí; afectando específicamente a ciudades como Manta, Portoviejo, Bahía de Caráquez, Rocafuerte, Montecristi, Calceta, Puerto López, Pedernales y Jamamijó.³² Manta, cuyo puerto es considerado uno de los más importantes en el país, sufrió el colapso de varias edificaciones, entre ellas, la torre de control del Aeropuerto internacional Eloy Alfaro, la pérdida de vidas humanas, y cortes en el fluido eléctrico y de agua potable. Por el lado de la capital provincial, la ciudad de Portoviejo, se registraron daños catastróficos, tanto por la pérdida de vidas como por los daños en no menos de 684 infraestructuras civiles.³³ Jama, fue otro de los cantones gravemente afectados por el sismo en la provincia de Manabí, permaneciendo fuera de cualquier comunicación por varios días, por motivo de la destrucción de la infraestructura local. A pesar de las graves afectaciones de los poblados antes mencionados, la localidad que sufrió la mayor cantidad de efectos negativos y en consecuencia la mayor afectación, fue Pedernales, por haber sido el epicentro de este evento sísmico. Se estima que esta población fue destruida entre un 70 y 80%³⁴, habiendo sido imposible el acceso a dicha zona por vía terrestre, por varios días desde la ocurrencia del

³¹(2016, 04). Poderoso terremoto sacude Ecuador y deja muertos y heridos. *CNN en Español*. Obtenido 07, 2016, de <http://cnnespanol.cnn.com/2016/04/16/sismo-de-magnitud-74-sacude-ecuador/>

³²(2016, 04). Manta, Portoviejo y más localidades manabitas con graves daños tras terremoto. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/04/16/nota/5527542/manta-portoviejo-mas-localidades-manabitas-graves-danos>

³³(2016, 04). Portoviejo ha logrado levantarse de las cenizas y de los escombros” *Diario El Comercio*. *Diario El Comercio Web*. Obtenido 05, 2016, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/portoviejo-logrado-levantarse-cenizas-escombros.html>

³⁴(2016, 04). Locales comerciales fueron saqueados en Pedernales. *Diario El Universo Web*. Obtenido 06, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/04/17/nota/5531223/locales-comerciales-fueron-saqueados-pedernales>

sismo, por el hecho de la grave afectación del sistema de carreteras de acceso a dicha zona; lógica y lamentablemente se registró un número elevado de víctimas fatales en este sitio, llegando a ser prioritaria la donación de ataúdes y formol, por la cantidad de cadáveres en medio de las calles.³⁵

En lo que respecta a la provincia de Esmeraldas y su ciudad capital homónima, los daños fueron ingentes, habiéndose registrado la afectación de 152 edificaciones, entre ellas, el Palacio Municipal; además de ello se reportaron más de un centenar de viviendas afectadas en poblados vecinos, siendo la localidad de Muisne evacuada en un 95% de su población, estableciéndose dichos ciudadanos en albergues temporales, por la falta de servicios básicos y viviendas seguras a las que regresar. En el caso del Aeropuerto Internacional Carlos Concha Torres, este suspendió sus operaciones comerciales, por fallas estructurales y eléctricas, mientras que la Refinería de Esmeraldas, oleoductos y poliductos, detuvieron sus operaciones por motivos de seguridad.³⁶ En lo que respecta a los daños en las demás provincias, en Guayas, especialmente en la ciudad de Guayaquil, se registraron graves consecuencias, durante y después del movimiento telúrico; registrándose colapsos en las vías de circulación vehicular, daños en centros comerciales, incendios generados por electricidad, y la lamentable muerte de dos ciudadanos, por el colapso de un puente en una de sus arterias principales, la avenida de Las Américas. Las demás provincias presentaron afectaciones en menor escala, pero igualmente considerables.

Ante esta grave situación, los ecuatorianos reaccionaron masivamente, de manera solidaria, mediante el envío de ayuda humanitaria a las zonas afectadas, en coordinación privada y pública con las entidades estatales pertinentes. Así mismo, la comunidad internacional reaccionó de inmediato, haciéndose presente con ayuda financiera, envío de víveres y envío de escuadrones expertos en intervención y rescate en este tipo de desastres naturales. Finalmente, las consecuencias son detalladas en las cifras oficiales, que al 16 de Mayo del 2016, establecen que se registraron 661 fallecidos, 12

³⁵(2016, 04). La mitad de Pedernales, fue destruida por el terremoto. *Diario Metro Ecuador*. Obtenido 06, 2016, de <http://www.metroecuador.com.ec/noticias/la-mitad-de-pedernales-fue-destruida-por-el-terremoto/rUrpdr---OmBscBRP3jZBg/>

³⁶(2016, 04). No se registraron daños en las represas y la refinería de Esmeraldas se paralizó. *Diario El Telégrafo*. Obtenido 06, 2016, de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/3/no-se-registraron-danos-en-las-represas-y-la-refineria-de-esmeraldas-se-paralizo>

personas desaparecidas, 6.274 heridos, 28.678 albergados y 113 personas rescatadas aún con vida, bajo los escombros.³⁷ La gravedad de lo ocurrido, y sus repercusiones a corto, mediano y largo plazo, son evidentes.



Rescatista observa la devastación en Portoviejo - BBC³⁸

1.5.4.3. 1. Medidas públicas emergentes del terremoto.

Como es lógico, el gobierno ecuatoriano, para afrontar la grave crisis generada por el terremoto, siendo su obligación, actuó de inmediato, mediante la implementación de medidas urgentes, conducentes a remediación de los graves daños ocurridos, para así aliviar el impacto en la ciudadanía de tan grave incidente. El presidente Rafael Correa, mediante cadena nacional emitida la noche del 20 de abril del 2016³⁹, luego de una introducción con un mensaje de apoyo y fuerza en tiempos de crisis, anunció las decisiones tomadas en este sentido.

³⁷(2016, 04). Informe de situación N°65 -Terremoto 7.8 Pedernales. *Secretaría de Gestión de Riesgos de Ecuador*. Obtenido 05, 2016, de <http://www.gestionderiesgos.gob.ec/informes-de-situacion-actual-terremoto-magnitud-7-8/>

³⁸(2016, 04). Terremoto de magnitud 7,8 en la zona costera de Ecuador deja más de 600 muertos. BBC Mundo. Obtenido 07, 2016, de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160416_ecuador_terremoto_magnitud_colombia_peru_bm

³⁹(2016, 04). Rafael Correa sube el IVA al 14% y nuevos Impuestos. *YouTube*. Obtenido 06, 2016, de https://www.youtube.com/watch?v=_AqBxAn4MIM&feature=youtu.be

En primer lugar, el mandatario anunció el incremento de dos puntos porcentuales en el Impuesto al Valor Agregado (IVA), es decir, que el porcentaje de dicho impuesto se modificaría del 12 al 14 por ciento, anunciando así mismo que dicha medida tendría vigencia por un año. En adición, el presidente Correa comunicó que se establecería una contribución fijada en el 3% adicional sobre las utilidades de las sociedades mercantiles y una contribución del 0,9% sobre las personas naturales que posean un patrimonio superior a un millón de dólares, contribución que se cobrarían por una sola ocasión. Otra de las medidas implementadas, sería la contribución de un día de remuneración durante un solo mes, para las personas que perciban más de \$1.000; en el caso de las personas que perciben más de \$2.000, el aporte sería por dos meses, es decir, lo equivalente a dos días de remuneración en ese periodo; para las personas que ganan sueldos superior a los \$5.000, la contribución sería establecida con 5 días de sueldo, lo que significa una contribución de un día de sueldo, por el periodo de 5 meses. Finalmente, la última medida emergente anunciada, el mandatario anunció la venta de activos del Estado.

En atención al proceso legal y constitucional que se debe seguir para la creación normativa, la Asamblea Nacional recibió el viernes 22 de Abril del 2016, el proyecto urgente en materia económica denominado "*Ley Solidaria y de corresponsabilidad ciudadana por las afectaciones del terremoto*",⁴⁰ que contenía y formalizaba la estrategia económica propuesta inicialmente por el mandatario para la recuperación de los efectos devastadores del sismo. El proyecto contemplaba 3 capítulos, uno sobre la contribución solidaria sobre ingresos de personas naturales; otro sobre la contribución solidaria sobre patrimonio de personas naturales y el último sobre la contribución solidaria sobre las utilidades. En su exposición de motivos, el proyecto estableció que la entre los principales impactos a la economía del país, a consecuencia del terremoto, estaba la no exportación de \$ 4.000.000 diarios desde Manabí y de

⁴⁰(2016, 04). Ley Solidaria y de Corresponsabilidad Ciudadana por las afectaciones del terremoto. *Diario El Universo Web*. Obtenido 06, 2016, de http://www.eluniverso.com/sites/default/files/archivos/2016/04/rd_246241correa_246241_352528.pdf

100.00 dólares por día desde Esmeraldas.⁴¹ Posteriormente, casi un mes después de la recepción del mencionado proyecto por parte de la Asamblea Nacional, luego de intensos debates sobre su contenido y la acostumbrada oposición legislativa de los detractores del gobierno; el 20 de Mayo del 2016, se publicó la **“Ley de Solidaridad y Corresponsabilidad Ciudadana para la reconstrucción de las zonas afectadas por el terremoto”**, entrando en vigencia los mecanismos financieros para la recuperación del país, mencionados precedentemente. Esta ley entró en vigencia con sanción plena sin modificación alguna por parte del Ejecutivo. El director del Servicio de Rentas (SRI) Leonardo Orlando, informó a la ciudadanía que las contribuciones regirían desde el 01 de Junio del 2016.

La ley mencionada, finalmente contiene 19 artículos, cuatro disposiciones de carácter reformativo, ocho de carácter general, catorce disposiciones transitorias y una disposición final; estableciendo claramente como objetivo la recaudación aproximada de 1.090 millones de dólares. Las disposiciones legales más destacadas de esta normativa de emergencia, son el incremento del IVA del 12 al 14 por ciento, estableciendo que las compras que se realicen en Manabí, Muisne y otras circunscripciones de la provincia de Esmeraldas que sean establecidas como afectadas por decreto, obtendrán un descuento de dos puntos porcentuales, es decir, dichas compras pagan solo el 12% de IVA; estableciendo además que las compras que se realicen con dinero electrónico solo pagaran el 10% de IVA. También la ley confirmó el aporte de un día de sueldo, en los términos antes descritos, con un tope de ocho días de salario si la persona gana más de \$20.000; e incluyendo además a los extranjeros en el pago de esta contribución. Adicionalmente, la mencionada ley, realiza un ajuste a las empresas domiciliadas en los denominados **“paraísos fiscales”** que en el Ecuador, se encuentran enlistados en la resolución del SRI, NAC-DGERCGC15-00000053, publicada en el segundo suplemento del registro oficial No. 430 de fecha 3 de Febrero del 2015.⁴²Sobre este particular, los

⁴¹(2016, 04). Entregan en Asamblea el proyecto de Ley Solidaria por el terremoto de Manabí y Esmeraldas. *Diario El Universo Web*. Obtenido 06, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/04/22/nota/5538669/entregan-asamblea-proyecto-ley-solidaria-terremoto-manabi>

⁴²(2015, 02). ¿Qué son Paraísos Fiscales? *Servicio de Rentas Internas (SRI)*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/498>

bienes inmuebles en el Ecuador, que de manera directa sean propiedad de firmas “offshore” deberán pagar el 1,8% del valor catastral del año 2016; mientras que las empresas cuyas actividades sean ejercidas en el Ecuador, pero que se encuentren domiciliadas en otros países que no sean considerados como paraísos fiscales deberán pagar el 0,9% de los bienes y acciones que posean en el país.

Además de ello la *“Ley de Solidaridad y Corresponsabilidad Ciudadana para la reconstrucción de las zonas afectadas por el terremoto”*, confirma el impuesto al patrimonio, que aplica a las personas naturales que al 01 de Enero del 2016 posean un patrimonio individual igual o mayor a un millón de dólares, quienes pagaran una contribución del 0,9% de su patrimonio. Sobre las utilidades, se estableció que las personas naturales pagaran un monto equivalente al 3% de las utilidades que perciban, tomando la base imponible del año 2015 como referencia para el cálculo, excluyendo las utilidades y rentas si trabajan estas personas, además para alguna empresa. En relación a los combustibles, se establece la creación posterior de una norma secundaria, que definirá la forma de evitar que el precio de los combustibles aumente por motivo del alza de los dos puntos al IVA; por lo que para el consumidor final el IVA para la gasolina extra y gas licuado de petróleo (GLP) seguirá en 12%. En lo relacionado con el dinero electrónico, el Banco Central del Ecuador (BCE) implementará, sin costo alguno, el sistema de dinero electrónico en las entidades financieras de naturaleza privada, en particular las cooperativas de ahorro y crédito, en el transcurso de 12 meses posteriores a la publicación de la ley, por lo que el BCE no se sujetará a las restricciones establecidas en el Código Orgánico Monetario y Financiero. Sobre exoneraciones tributarias, se destaca el no pago de las cuotas del Régimen Impositivo Simplificado Ecuatoriano (RISE), que se hayan generado hasta el 31 de Diciembre del 2016, exoneración dirigida exclusivamente a los contribuyentes cuyo domicilio tributario principal se encuentre en Manabí, Muisne y otras circunscripciones, que por decreto, sean declaradas como afectadas; dichas cuotas se reducen a la mitad, en el año 2017. En lo que respecta al comercio exterior, la normativa establece exenciones tributarias aduaneras, y del impuesto a la salida de divisas (ISD),

para importaciones que se realicen en las zonas afectadas; así mismo, se establecen incentivos para nuevas inversiones en las zonas mencionadas, exonerando a dichas inversiones del pago del Impuesto a la Renta (IR) por cinco años.

La interrogante que surge es la siguiente: **¿De qué manera el terremoto y sus efectos influyen en el desarrollo del Proyecto del Puerto de Aguas Profundas de Posorja?** A criterio de este autor, la respuesta en primer lugar es básica, la afectación es de gran magnitud y la influencia es muy alta. Esto debido a que el país se encuentra fuertemente convulsionado por lo acontecido, y el enfoque de toda la maquinaria estatal es la reconstrucción de nuestro país. No solo la reconstrucción de carácter material y arquitectónico, sino la reconstrucción emocional de sus ciudadanos, el restablecimiento de la confianza de la inversión extranjera de carácter privado en el Ecuador, entre otros aspectos gravemente afectados. Es irracional pensar, que una catástrofe de tal magnitud no afecte el correcto funcionamiento del Estado central. El tema es evidente debido a que el tema prioritario, en el aspecto desarrollo, al día de hoy en el Ecuador, es la reconstrucción de las zonas más afectadas del país, dejando a un lado la atención prioritaria de proyectos tan importantes como el del puerto de Posorja. El terremoto y sus consecuencias, no pueden ser considerados de manera alguna como un incentivo a la suscripción definitiva del contrato con DP World, mas bien debe ser considerado como otro de los obstáculos que se debe superar. Desde la perspectiva de la empresa dubaití, es seguro creer que esta tendrá que revisar sus exigencias en torno a las negociaciones, teniendo como premisa la fragilidad financiera del Estado ecuatoriano a consecuencia del terremoto; tema que no se debe ignorar, porque el país se encuentra en la mira del escrutinio internacional, comunidad global que al tener intereses en el Ecuador, observan desde fuera, de manera expectante, como el Ecuador resurge de los escombros, y vuelve a brindar esa confianza al inversionista extranjero, que observa a nuestro país como un polo de desarrollo económico.

A pesar de lo manifestado por el suscrito, al ya existir la autorización otorgada por el Estado ecuatoriano a DP World, para iniciar el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, podemos concluir que se ha superado

inicialmente los efectos nocivos del terremoto y que nuestro país experimenta una buena noticia y un avance sustancial, en medio de la turbulenta situación que se atraviesa. Sin embargo, aun no podemos afirmar que los efectos del terremoto han dejado de influir en el desarrollo de este proyecto, ya que el mismo no ha iniciado formalmente y estará sujeto a las situaciones que se vayan presentando en el transcurso de la ejecución del mismo; por lo que al momento podemos concluir que se ha logrado la tan anhelada autorización al concesionario, pero es materia por revisar la ejecución práctica del proyecto, cuya efectividad la veremos en el transcurso de los años. Los efectos macroeconómicos del terremoto, seguirán influyendo en el desarrollo de este tipo de proyectos, a diferentes niveles, y en diferentes instancias; y por ende este estudio no puede hacer caso omiso de dicha realidad, por tal motivo se la identifica, analiza y contrasta; de forma que el lector obtenga un panorama amplio de todo lo que ha afectado y continuará afectando el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas en Posorja; estudio que no se hace con el fin de quejarse de la situación, o vaticinar de forma negativamente lo venidero; se hace mas bien con la intención de identificar la problemática existente hasta el momento, para evitar dichas situaciones en proyectos análogos, tal como se estableció en los objetivos del presente trabajo investigativo.

1.5.4.4. CONTECON VS. DP WORLD.-

Como es de conocimiento público, especialmente para los involucrados en actividades de comercio exterior, **CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)** suscribió un contrato de Concesión de servicio público, con la Autoridad

Portuaria de Guayaquil, el 31 de mayo del 2007 por un plazo de 20 años, con opción a renovación, en las terminales de contenedores y multipropósito del puerto de Guayaquil (TCM).⁴³ En dicho contrato, CGSA se compromete a prestar los servicios portuarios que venían siendo brindados en esta Terminal por los diversos operadores portuarios y empresas de servicios complementarios.



Logotipo de CONTECON Guayaquil.

Todas las actividades bajo la concesión a CGSA, se rigen en atención a las disposiciones legales expedidas por el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos (CNMMP), por la Subsecretaria de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), por la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), y por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y de los demás órganos de la Administración del Estado, así como de lo establecido en el marco regulatorio relacionado aplicable a la APG.

Por otro lado, **DUBAI PORTS WORLD (DP WORLD)**, acorde a su propia presentación corporativa,⁴⁴ es una de las grandes empresas de comercio internacional, siendo al año 2016, una parte integral de la cadena de suministros a nivel mundial. Esta empresa opera múltiples negocios relacionados al comercio internacional, desde terminales marítimos y

⁴³(2007, 05). Contrato de Concesión TCM. *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido 05, 2016, de http://www.apg.gob.ec/files/contratos_concesion.pdf

⁴⁴(2016, 01). Dubai Ports World - About. *Dubai Ports World DP World*. Obtenido 05, 2016, de <http://web.dpworld.com/about-dp-world/>

portuarios, servicios, logística y servicios auxiliares basados en la tecnología para entregar soluciones para el comercio. Esta transnacional posee en su portafolio, la operación de 77 terminales marítimos y portuarios, respaldados por 50 negocios relacionados en 40 países, en seis continentes, con una importante presencia en mercados en desarrollo y mercados ya maduros. Convirtiéndose a esta empresa, es una de las más importantes en el giro a nivel mundial.



Logotipo de Dubai Ports World “*DP WORLD*”

1.5.4.4.1. DEMANDA

CONTECON, el 11 de Abril del 2016, presentó una demanda ante la Superintendencia de Control del Poder de Mercado (SCPM) en contra de DP World y Dubái World Corporation (DWC), alegando la existencia de prácticas desleales dentro del proceso de concesión del Puerto de Aguas Profundas de Posorja. Al momento de presentación de dicha demanda, actuada bajo el patrocinio de la firma de abogados nacional “Consulegis”, quien patrocinó hace 9 años al consorcio filipino ICTSI, del que forma parte CONTECON; el contrato de concesión aun se encontraba en proceso de negociación con la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG). Esta demanda es tramitada por la Intendencia de Prácticas Desleales, de la mencionada Superintendencia; entidad que será la encargada de dirimir y determinar si la empresa de Dubái, ha ejecutado o no este tipo de prácticas.

Dentro de su demanda, CONTECON, solicitó medidas preventivas, con el fin de que el proceso de concesión sea transparentado; situación que la Comisión de Resolución de Primera instancia se encuentra a la fecha conociendo,

quienes dirimirán si cabe o no dicho pedido por parte del demandante. Según la denunciado por parte de CONTECON, DP World habría pedido a APG no dragar el canal entre Posorja y el puerto de Guayaquil a una profundidad mayor de 9,75 de calado; problemática que fue abordada anteriormente en el presente estudio investigativo. Según el demandante esta condición afectaría directamente el contrato entre APG y CONTECON, que admitía dragar el canal de acceso a mayor profundidad por parte de la entidad o el concesionario. Además CONTECON enfatizó en su demanda que DP World, solicitó que se le entregue una prima del 20% en su beneficio, y que a su vez se cree un costo adicional a CONTECON para igualar la tarifa, lo que a criterio de los demandantes, afectaría directamente al usuario. Otra de las pretensiones de los recurrentes, es que una vez que sea finalizado el nuevo canal de acceso, se inhabilite el antiguo y todo buque sea obligado a pasar por el nuevo, pagando una tarifa a la salida del puerto de Guayaquil. Gilberto Gutiérrez, abogado patrocinador de CONTECON, manifestó:

“En nuestra legislación no es necesario que las prácticas desleales se efectivicen o que el daño se materialice. Son un delito de peligro. El solo hecho de haberlas propuesto ya es ilegal”⁴⁵

La réplica de DP World a dicha demanda se desconoce, debido a que forma parte del proceso en desarrollo, y hasta el momento los representantes de dicha empresa en Ecuador, no se han manifestado públicamente sobre dicha situación. Lo que si se evidencia, es que este conflicto legal, que por el momento puede parecer minúsculo y sin afectación alguna a la ejecución del proyecto, puede constituir otra traba adicional al correcto funcionamiento del proyecto de Aguas Profundas de Posorja, debido a que de implementarse medidas preventivas o alguna sanción de tipo pecuniaria o administrativa, la concesionaria tendrá que afrontar dicha situación, lo que entorpecerá consecuentemente el correcto desarrollo del proyecto. Al ser esta situación, sumamente actual, todavía

⁴⁵(2016, 05). Contecon demanda ante Superintendencia a DPW. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/05/17/nota/5584947/contecon-demanda-ante-superintendencia-dpw>

no existe información amplia y clara sobre esta tratativa, por lo que este autor deja abierto el tema, estando este sujeto a las novedades procesales e incidentales que se vayan presentado en el natural recurrir del tiempo.

1.5.4.4.2. CONFLICTO SOBRE LA CONTRATACIÓN DIRECTA DE DP WORLD.

Dentro de la relación conflictiva, entre las dos empresas aquí citadas; una vez que el contrato de concesión fue suscrito; la empresa CONTECON, denunció públicamente una supuesta improcedencia de contratación directa entre el Estado ecuatoriano, representado por la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y DP World. Mediante publicación realizada en el Diario “EL Universo” el día 01 de junio del 2016⁴⁶, el gerente general de CONTECON, José Miguel Muñoz Jiménez, en representación de dicha compañía, concluyó luego de exponer sus motivos, textualmente, lo siguiente:

“(...) La contratación directa entre APG y DPWIBV es inconstitucional e ilegal, y, además violaría el contrato de concesión suscrito entre APG y Contecon Guayaquil S.A. En virtud de los vicios del procedimiento, el contrato que APG suscriba con DPWIBV será nulo, y tarde o temprano será declarado como tal por autoridad competente (...)”

Esta afirmación, fue sustentada en base a diversos argumentos; entre ellos, al considerar dicha empresa, que el Estado al estar facultado para delegar de forma excepcional, a la iniciativa privada, la posibilidad de prestar servicios públicos; esta delegación a DP World debió ser realizada por medio de un concurso público, mas no por contratación directa; y de haber sido ejecutada esta contratación de forma directa, debió ser con una empresa de propiedad estatal; esto según lo argumentado por Contecon, en base a las disposiciones de rango legal y constitucional vigentes. Contecon argumentó que DP World y sus filiales, no son de

⁴⁶Diario “El Universo” Sección Principal, página 07. Anexo 3.

propiedad estatal, mas bien son formadas por distintas empresas de carácter privado, siendo estas sus accionistas. Así mismo este comunicado, denuncia directamente que la compañía Alianza Internacional Portuaria ALINPORT S.A., como propietaria de los terrenos donde se construirá el puerto de Posorja, tiene como accionistas otras compañías extranjeras, domiciliadas en Panamá; lo que reafirma el criterio de Contecon, de que no existe delegación entre entidades estatales, sino contratación directa, sin concurso público, con la empresa privada.

Por su lado, sobre esta problemática, Isabel Noboa, representante del grupo Nobis, en el acto de suscripción del contrato sobre le Puerto de Posorja, entre el Estado ecuatoriano y DP World, manifestó que la concesionario si es estatal y que solo posee el 20% de acciones colocadas en bolsa; criterio con el que coincide el gobierno nacional, defendiendo la legitimidad del contrato, y priorizando el alto interés del grupo dubaití en invertir en el Puerto de Posorja, que se encuentra en plena conjunción con el ánimo y necesidad del Estado ecuatoriano, de ejecutar este proyecto de manera prioritaria y urgente.

Sería irresponsable, por parte de este autor, emitir un juicio de valor en referencia a las afirmaciones y argumentos jurídicos esgrimidos por CONTECON en su comunicado, por motivo que dicha misión le compete a los juzgadores, en caso de que esto tenga que ser revisado por el órgano jurisdiccional; sin embargo, y para los fines de esta investigación, es claro que estos conflictos empresariales están motivados por los intereses económicos de cada uno de los involucrados, y que el trasfondo de los argumentos que se presentan de ambos lados, es defender su posición de negocios, cada uno desde su propio punto de vista empresarial. En este sentido, el análisis pertinente que se debe hacer, y es el criterio de este autor, que este tipo de problemáticas devienen en un entorpecimiento del desarrollo del proyecto principal, en este caso el Puerto de Posorja, por lo que como operadores del comercio exterior, debemos mantenernos al margen y siempre inclinar nuestro trabajo y contingente al desarrollo nacional y portuario, mas no a la defensa de

intereses económicos de carácter particular, de una u otra parte, que si bien son importantes, no son los que persiguen este tipo de mega proyectos de carácter público; siendo el claro objetivo, el desarrollo nacional, no de ciertos grupos que ostentan el poder económico y que entorpecen a propósito toda iniciativa de desarrollo, única y exclusivamente si no les beneficia a ellos, como entes de carácter comercial.

1.5.2. MARCO CONCEPTUAL (GLOSARIO DE TÉRMINOS)

a. Puerto

El conjunto de obras e instalaciones que se encuentran dentro del recinto portuario, sus accesos y su zona de influencia, constituyendo un conjunto de facilidades en la costa o ribera habilitado para su funcionamiento por el CNMMP, teniendo 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. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

b. Recinto Portuario

Conjunto de espacios terrestres y acuáticos, cuya delimitación corresponde al CNMMP, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones y facilidades del puerto. Incluirá, en todo caso, la línea exterior de los diques de abrigo y las zonas exteriores determinadas para las maniobras del acceso, atraque y virada, donde los diques de abrigo no existan o no fueren suficientes para las

citadas maniobras. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

c. Área de Jurisdicción del puerto:

La delimitada por el CNMMP en la costa y aguas adyacentes, en la que se ejerce la jurisdicción de la Entidad Portuaria. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

d. Terminal

Unidad operativa portuaria dotada de una zona terrestre y marítima, infraestructuras, superestructuras, instalaciones, y equipos que, dentro o fuera de un puerto, tiene por objeto la atención de buques y mercaderías correspondientes a un tráfico predeterminado. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

e. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Es la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, dependiente de la Armada Nacional. A los efectos de las actividades portuarias, se la considera como la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y actúa como órgano asesor del CNMMP, en virtud de lo dispuesto en el literal k) del artículo 5 de la Ley General de Puertos. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

f. Autoridad Portuaria

Entidad Portuaria de derecho público que ejerce jurisdicción en un puerto comercial estatal y su zona correspondiente. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

g. Empresa Portuaria

Persona jurídica privada que, mediante los mecanismos de concesión de playa y bahía o los de delegación de actividades del sector público contemplados en las leyes vigentes, tiene a su cargo la administración, mantenimiento y desarrollo de un puerto o terminal habilitado por el CNMMP, pudiendo operarlo en forma directa. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

h. Operador Portuario (OP)

Persona jurídica privada que presta servicios portuarios por delegación de una EP. Para iniciar su actividad requiere de la autorización de la respectiva Entidad Portuaria. Su categorización y requisitos de matriculación y habilitación serán establecidos por el Reglamento de Servicios Portuarios (RSP), emitido por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

i. Sistema Portuario Nacional

Conjunto de los puertos públicos comerciales de la República.

j. Concesión:

Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada que se ejerce por una EP, a través del otorgamiento del derecho a personas jurídicas privadas para ocupar y explotar, en forma privativa y temporal y en condiciones de exclusividad regulada, en su caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley de Modernización, un recinto portuario o zonas terrestres o acuáticas e instalaciones de los recintos portuarios y de sus zonas de reserva o cuarentena, con el objeto de rehabilitar, mejorar y/o ampliar las áreas e instalaciones recibidas y usarlas para la prestación de servicios portuarios o conexos por delegación de la EP, durante un plazo superior a cinco (5) años. (REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR)

1.6. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS Y VARIABLES

1.6.1. Hipótesis Generales

Se deben determinar las razones y problemas en relación a la falta de ejecución y entrada en funcionamiento del Puerto de Aguas Profundas (PAP) y plantear soluciones directas y efectivas para las mismas, de manera que sean aplicables para la problemática en particular del puerto citado y para futuras aplicaciones en proyectos de similares características.

1.6.2. Hipótesis particulares

- Establecer el tipo de problemas coyunturales que ha enfrentado el proyecto.
- El no conocer las problemáticas deteniendo el correcto desarrollo del puerto de Posorja, no permite a los operadores portuarios vislumbrar las soluciones para los mismos.
- La falta de conocimiento de los problemas y sus soluciones, evitan el correcto desarrollo de los proyectos portuarios.
- La no implementación de proyectos portuarios, a larga escala y de alto impacto, ponen en desventaja al Ecuador, dentro del escenario portuario mundial, siendo menos competitivos por falta de herramientas portuarias.

1.6.2. Variables

Variables Independientes: Ejecución de Proyectos Portuarios de larga escala.

Variables dependientes: Problemas que afectan la ejecución de los proyectos portuarios a larga escala.

1.7. ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

De acuerdo a los componentes y características de la investigación que posee el fenómeno de la producción y demanda del camarón en

cautiverio en el Ecuador la cual se analizará por fuentes tomadas de las diferentes entidades relacionadas al sector camaronero como la Cámara Nacional de Acuicultura, Magap, MIPRO, Pro Ecuador, Banco Central del Ecuador, entre otros.

Además para recopilar datos actuales de la investigación se aplicarán encuestas y entrevistas a los productores camaroneros, así como también vía email y telefónica a los exportadores y empresarios del sector.

1.7.1. Tipo de investigación

El trabajo de tesis se orienta dentro de un tipo de investigación descriptiva, con un enfoque cuantitativo, los datos compilados serán examinados en base a documentales y estadísticas. Las encuestas y entrevistas efectuadas basadas en la muestra nos proveerán de información para conocer la producción de camarón en cautiverio con la que cuenta Ecuador en la actualidad, tomando en cuenta el criterio de expertos y entendidos en el área.

Investigación descriptiva.- Es la caracterización de un hecho o fenómeno con el objetivo de establecer su estructura o comportamiento.

Investigación explicativa.- Busca el porqué de los hechos mediante relación causa efecto, mediante la prueba de hipótesis.

1.7.2. Metodología.

El analítico sintético es el método a emplear debido a que descompondremos el fenómeno con el propósito de entender el funcionamiento de cada una de sus partes para integrarlo después en un todo para dar una explicación a la investigación.

1.7.3. Métodos y técnicas para recolectar información

- Entrevista.- Encuentro en el cuál el entrevistador intenta obtener información experiencias u opiniones de una o varias personas.
- Encuesta.- se utiliza para complementar la etapa de planeación, ejecución, análisis de los datos y presentación de la información del personal involucrado. Aquí se realiza la selección de una muestra para representar a la población definida para el estudio y se construye un cuestionario valido para la medición de las variables.
- Bibliográficas: Revisión de páginas webs, libros, revistas especializadas relacionadas a la investigación.
- Censos: Censos de las instituciones públicas y privadas concernidas a la investigación.

1.7.4. Universo y Muestra

Universo Geográfico:

Ecuador, Guayaquil, Posorja.

Universo Social:

Actores políticos, cuyas decisiones influyen en la toma de decisiones sobre la ejecución de proyectos portuarios, operadores portuarios, profesionales del ramo, emprendedores y actores del comercio exterior en general.

Datos:

Los oficiales sobre el Proyecto del Puerto de Aguas Profundas en Posorja.
Artículos de opinión y noticias en general.

1.8. RESULTADOS E IMPACTO ESPERADO

Se ha logrado determinar con detalle y profundidad, fáctica y académicamente, las problemáticas que afectaron a la plena ejecución del Proyecto del Puerto de Aguas profundas de Posorja; estableciéndose la base para sugerir con claridad, los mecanismos de solución de las mismas.

Las problemáticas fueron establecidas e individualizadas, en su ámbito propio y en el ámbito correlacionado con la situación en su todo; dicha identificación de las situaciones que devinieron en el entorpecimiento de la ejecución del Puerto de Posorja, y su inherente suscripción de contrato para dicho fin, nos permitieron conocer los problemas inherentes a cada situación, y como estos afectan al proyecto en general.

De esta manera, al haber identificado y cada una de las problemáticas, es posible delinear un plan de acción, para darle soluciones concretas a las mismas. El resultado alcanzado, radica básicamente en haberse alcanzado la identificación plena de las problemáticas que han afectado al correcto desarrollo y ejecución del proyecto del Puerto de Aguas Profundas de Posorja; habiéndose identificado las particularidades de cada problemática y su afectación directa a la ejecución del proyecto antes mencionado. El impacto alcanzado de estos resultados, es la correcta ejecución de proyectos similares en el futuro, evitando los problemas aquí identificados; todo esto en procura de la ejecución célere y efectiva de proyectos de similares características, sin la interrupción de su normal decurso por los problemas señalados en la presente investigación.

CAPITULO II

2. ANÁLISIS, PRESENTACIÓN DE RESULTADO Y DIAGNÓSTICO

2.1. RESULTADOS Y DIAGNÓSTICO

Como resultados de la investigación es congruente exponer que de la información recabada, se define que Posorja es sin duda el lugar ideal para la ejecución del Puerto de Aguas Profundas de Posorja; por sus características demográficas y geográficas. También como resultado se ha podido confirmar que el Puerto de Posorja aun no entra en funcionamiento, a pesar de todos los intentos fallidos de concesión y el transcurso de los años. Como resultado esencial de la investigación se ha podido confirmar, acorde a la información recabada, que la disputa política por el traslado del puerto de Guayaquil, y por la ejecución del proyecto del puerto de Posorja entre el municipio porteño y el gobierno central; la crisis petrolera a nivel mundial y en consecuencia la crisis económica generada por ella; el terremoto sufrido por el Ecuador y sus devastadores efectos a varios niveles; sumado a la disputa judicial que existe y se encuentra en desarrollo entre CONTECON como concesionaria del puerto de Guayaquil y DP World concesionaria del puerto de Posorja; en conjunto, han impedido, demorado, obstaculizado, la correcta ejecución del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

El diagnóstico es claro, existiendo estas problemáticas y habiendo sido claramente expuestas, sabemos que estamos frente a un verdadero problema, que afecta directamente a la ejecución del puerto en estudio y de proyectos similares, es por ello que, se necesitan crear medidas emergentes y de corto, mediano y largo plazo, para que esto no ocurra y proyectos de alta importancia para nuestro país no se vean afectados en lo venidero.

2.1.1. ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL.-

2.1.1.1. Antecedentes

La situación de la ejecución de este proyecto, se resumía a encontrarse en una etapa de negociación, entre la concesionaria DP World y el Estado Ecuatoriano, a través de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG); estado al que se había llegado luego de casi 15 años de propuestas, ideas y planificaciones; y también desacuerdos, interrupciones, conflictos políticos y situaciones exógenas, que serán analizadas en la sección siguiente dentro del presente estudio. Hasta hace poco, existía un memorando de entendimiento ya suscrito, sin que existiese hasta ese punto, la relación contractual en firme, que nos permitiese estudiar con exactitud los derechos y obligaciones emanados de este acuerdo, no siendo esta la materia central de este estudio. Lo que si nos era permitido concluir, hasta ese punto, era que la situación nos daba claras esperanzas de que la concesión del Puerto de Posorja, era eminente y solo se basa en *“darle tiempo al tiempo”* para que los representantes, en ambas orillas, se consideren satisfechos mutuamente en sus pretensiones de negocios.

2.1.1.2. Estado actualizado e inmediato

Afortunadamente para los intereses del país en general, del sector del comercio exterior en el Ecuador, y de la industria portuaria local y mundial; el día 25 de Mayo del 2016, el Gobierno del Ecuador, a través de su presidente, autorizó finalmente la construcción, mantenimiento y operación del nuevo puerto de Aguas Profundas a la firma DP World, esta autorización se dio por medio del **Decreto Ejecutivo No. 1060**⁴⁷ de la misma fecha, que en su Artículo Único manifiesta lo siguiente:

⁴⁷Anexo 4

“(…) RAFAEL CORREA DELGADO, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA. *En ejercicio de la atribución que le confieren el numeral 13 del Artículo 147 de la Constitución de la República, y el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, DECRETA:*

Artículo Único.-*Autorizar de manera excepcional el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción, mantenimiento y operación de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja, vía Morro, en la provincia del Guayas.*

Este Decreto Ejecutivo, de cuya ejecución se encarga al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Autoridad Portuaria de Guayaquil, entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial (...)”

Este Decreto Ejecutivo, formaliza y da paso al tan anhelado desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, y se constituye en el fin del proceso de negociaciones con DP World; sin embargo, este Decreto solo constituye el inicio de un largo proceso, que deberá ser seguido de cerca por las autoridades pertinentes y la opinión pública en general, para su correcto desenvolvimiento.

2.1.1.3. Base legal

Sobre la base legal invocada en el Decreto, cabe realizar el siguiente análisis. En primer lugar cabe revisar lo que establece la norma constitucional invocada:

“(…) Art. 147.- *Son atribuciones y deberes de la Presidenta o Presidente de la República, además de los que determine la ley:*

13. *Expedir los reglamentos necesarios para la aplicación de las leyes, sin contravenirlas ni alterarlas, así como los que convengan a la buena marcha de la administración (...)*⁴⁸

De esta manera el presidente legitima la orden que da por medio del Decreto Ejecutivo, considerando el otorgamiento de esta autorización, lógicamente como una decisión para la buena administración del Estado. Adicionalmente, la normativa invocada del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), manifiesta lo siguiente:

*“(...) **Art. 100.- Excepcionalidad.-** En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas publicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros.*

Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal.

*La modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa. (...)*⁴⁹

⁴⁸Constitución de la República

⁴⁹ Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)

Esta norma, va de la mano con lo que se manifiesta en los “*Considerando*” del Decreto 1060, que entre otras cosas establece la incapacidad de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, para satisfacer el interés público de construir y operar un puerto de aguas profundas y la consecuente viabilidad técnica, económica y jurídica, para realizar este emprendimiento en asociación con la empresa DP WORLD.

En resumidas cuentas, el estado actual del Puerto de Posorja, es que la concesionaria ha recibido ya la autorización por parte del Estado central, para la ejecución plena del proyecto, planificando una inversión de \$1.200 millones en la construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja; y como ya se mencionó el contrato de concesión, ya se suscribió y estará vigente por 50 años; remitiéndonos a todos los detalles antes mencionados sobre este particular.

2.1.1.4. ANÁLISIS F.O.D.A. DEL ESTUDIO REALIZADO, SOBRE LAS PROBLEMÁTICAS EN LA EJECUCIÓN DEL PUERTO DE POSORJA

FORTALEZAS

- La identificación plena de las problemáticas que han afectado la correcta ejecución del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.
- El conocimiento a profundidad de dichas problemáticas, sus detalles, orígenes y situación actual.
- El conocimiento de las particularidades derivadas de dichas problemáticas, en relación directa con la ejecución del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

OPORTUNIDADES

- Solucionar emergentemente los problemas que se puedan presentar en lo venidero, relacionado a lo estudiado, en la ejecución del proyecto del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.
- Usar lo investigado, como elementos para generar medidas preventivas, para evitar problemas similares en proyectos análogos.

- Utilizar los resultados investigativos, para informar a la comunidad, de manera eficiente, las problemáticas que han llevado a la demora y entorpecimiento de la ejecución del proyecto en estudio.

DEBILIDADES

- La transformación inmediata de las problemáticas estudiadas, que hagan débil los conceptos aquí expuestos y analizados.

AMENAZAS

- La aparición de nuevas problemáticas, distintas a las aquí analizadas, que impidan de igual forma la ejecución del proyecto en estudio.
- Por ser un tema de actualidad, la des actualización del estado de situación actual, por motivo de los cambios diarios que este tema conlleva.
- La transformación de las problemáticas, agregándose nuevos elementos y particularidades a cada una de ellas.

2.1.2. VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

Al ser un estudio de carácter descriptivo y analítico, no existe una hipótesis definida; por lo cual la verificación de la presente investigación, se desprende del análisis de las problemáticas estudiadas, verificándose su contenido y validez, según el grado de pertinencia para cada sección estudiada.

CAPITULO III

3. PROPUESTA

3.1. SOBRE LA DISPUTA POLÍTICA POR EL TRASLADO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL.-

La búsqueda de consensos, en base a principios éticos y de desarrollo nacional es lo que este autor propone en relación a esta problemática. Estos consensos deben ser alcanzados en base al dialogo directo entre los representantes de las entidades públicas en conflicto, en este caso en particular el Gobierno central en la persona del economista Rafael Correa Delgado como presidente del Ecuador y el alcalde Jaime Nebot Saadi, como Alcalde de Guayaquil; y en el futuro, las personas y entidades que entren en conflictos análogos. Este dialogo propuesto debe ser dirigido y conducido mediante entidades de carácter neutral, que posean profesionales negociadores en sus filas, entidades que pueden ser Organizaciones no Gubernamentales (ONG) de carácter local o internacional; de manera que las desavenencias políticas sean dejadas a un lado por unos momentos, y los esfuerzos y diálogos sean enfocados en los beneficios económicos y de desarrollo que se pueden obtener.

El Ecuador, como país necesita hacer una reflexión sobre su clase política, sobre los líderes que decidimos elegir para que sean nuestros mandatarios y los procesos cognitivos y analíticos que debemos implementar para dicha elección. Una vez que como país maduremos políticamente y sepamos elegir mejor a nuestros mandatarios, este tipo de conflictos serán cada vez menos frecuentes, ya que dichos ciudadanos actuarán con la simple premisa del bien mayor del país, olvidando la lucha ideológica o el mantener una ideología inamovible solamente por disentir con los modos de acción de la parte contraria. En este escenario, de suscitarse algún conflicto de carácter político e ideológico entre nuestros líderes, ellos sabrán sobrellevar la situación y anteponer el bienestar del país a sus intereses partidistas o de carácter particular.

El conflicto político evidenciado en referencia a la ejecución del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, es sin duda una reproducción de otros conflictos similares sobre diferentes asuntos; lo que nos lleva a reflexionar sobre la importancia de los acuerdos y consensos, en mundo donde el desarrollo es lo primordial. Además es criterio de este autor, que la ciudadanía debe cumplir un rol más activo en momentos de conflicto político, rol que puede ejecutarse de una forma sencilla, esto es no incentivando el conflicto y asumiendo un lado radical. Como ciudadanos tenemos el deber de exigir a nuestros líderes, basándonos en el ejemplo, es decir que esta propuesta incluye comenzar también a revisar nuestras propias actuaciones, siendo conscientes de que las opiniones que proferimos, tanto en nuestro círculo íntimo, profesional particular, como las que expresamos públicamente por medio de las redes sociales, o artículos escritos y publicados en medios digitales e impresos, incrementan o disminuyen el nivel global del conflicto. Es decir, debemos ser responsables al momento de expresar un criterio sobre esta problemática, usando también nosotros un tono de conciliación y acuerdo entre las partes, mas no sumándonos a la vorágine de “dimes y diretes”; forma de actuar que no hace más que contribuir al problema y alejarnos de la solución, que radica en tomar las decisiones y lograr los acuerdos políticos, que más beneficien al Ecuador, en este caso, dicho acuerdos contribuirán a la rápida ejecución de proyectos de alta importancia para el desarrollo del país, como el Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

3.2. SOBRE LA CRISIS PETROLERA EN EL ECUADOR Y EL PUERTO DE POSORJA.-

Como propuesta sobre esta problemática este autor considera que el Ecuador debe acelerar e intensificar el proceso de cambio de la matriz productiva, que se ha venido desarrollando en los últimos años de manera lenta. Esto en el sentido de que las políticas públicas deben comenzar a ser más efectivas y directas, teniendo como objetivo el migrar de una economía plenamente dependiente del petróleo, a una economía diversificada. Esta temática no es nueva en el Ecuador, siendo uno de los polos de desarrollo prioritarios de este gobierno. Esto se evidencia claramente en el Proyecto de Transformación de la

Matriz Productiva, ejecutado por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES)⁵⁰, que denomina además a este proceso como una revolución productiva a través del conocimiento y talento humano. Es claro que la economía del Ecuador, tradicionalmente se ha caracterizado por ser proveedora de materias primas en el mercado internacional y posteriormente importadora de bienes y servicios con valor agregado, obtenidos en base a la materia prima previamente exportada. Es decir, en el caso del petróleo, exportamos crudo y compramos gasolina en el exterior, por citar un ejemplo ilustrativo. Los cambios en los precios internacionales de las materias primas, específicamente la crisis de precios del petróleo para fines de esta investigación, así como la diferencia de precios frente a productos de mayor tecnología y valor agregado; han posicionado a la economía ecuatoriana en una situación de intercambio comercial desigual, sujeta a este tipo de crisis, que afectan gravemente el desarrollo de importantes productos en el Ecuador.

Es criterio de este autor, que este plan de cambio del patrón de especialización productiva debe ser aun más fortalecido, enfocando las políticas públicas para su plena ejecución y así disminuir el impacto que crisis de precios en los mercados internacionales del petróleo u otros productos. Este cambio de matriz productiva, permitirá al Ecuador contar con nuevos esquemas de generación, distribución y redistribución de la riqueza; reducirá la vulnerabilidad y fragilidad de la economía ecuatoriana; eliminará las inequidades territoriales e incorporará a los actores que han sido excluidos en los procesos de desarrollo del mercado, fomentando así el crecimiento de los pequeños y medianos generadores de riqueza. Una vez que la economía del Ecuador deje de depender del petróleo, tendremos solidez financiera e independiente, por medio de la cual podremos afrontar estas crisis internacionales de mejor manera, y consecuentemente no detener o desacelerar la ejecución de grandes proyectos que conlleven altos beneficios económicos y desarrollo para nuestro país.

⁵⁰http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf

3.3. SOBRE EL TERREMOTO DEVASTADOR Y EL PUERTO DE POSORJA.

Sin duda, una catástrofe de esta proporción es impredecible y consecuentemente inevitable; lo que si es posible disminuir es el impacto que un desastre de este tipo cause a la economía de un país. La propuesta inicia por generar conciencia en la ciudadanía en la construcción más técnica de las infraestructuras civiles; esto quiere decir que el ciudadano común sepa que al momento de construir una edificación, debe seguir con todos los procedimientos técnicos correctos, para así evitar que dicho inmueble colapse o se vea gravemente afectado en su estructura, en el evento de un episodio sísmico de similares proporciones. Esta toma de conciencia de los particulares, debe estar cotejada con la correcta intervención estatal y los órganos competentes de control; es decir, que los municipios deben controlar efectivamente el desarrollo urbano, para que este se realice de manera ordenada y técnica; otorgando los permisos de construcción sola y exclusivamente a los proyectos que cumplan con altos estándares de calidad, que permitan generar seguridad en las infraestructuras civiles existentes. De esta forma, a la ocurrencia de un desastre natural similar, el Estado intervendrá solamente en lo necesario y de forma excepcional, porque se entendería que la afectación es mucho menor, en una sociedad construida sobre bases estructurales más sólidas.

En segundo lugar, este autor plantea, como medida inmediata de recuperación el acatamiento fiel de las medidas tomadas por el gobierno para la reconstrucción del país; a través del respeto y acatamiento pleno de la Ley de Solidaridad y Corresponsabilidad ciudadana; evitando la generación de mecanismos ilegales para eludir impuestos y asumiendo la corresponsabilidad ciudadana. Así mismo, se plantea mantener de forma perenne a mediano y largo plazo algunas de estas medidas, cuya recaudación financien un fondo amplio de contingencia permanente, para que este fondo se encuentre disponible en lo venidero para catástrofes de este tipo. Este fondo, servirá como “colchón” en caso de otro desastre natural, lo que consecuentemente alivianará el impacto financiero y evitará la postergación distracción de los proyectos de gran escala, prioritarios para el desarrollo nacional, como el que

es materia del presente estudio investigativo, el puerto de Aguas Profundas de Posorja.

3.4. SOBRE EL CONFLICTO DE CONTECON VS. DP WORLD.-

Las disputas legales, en una sociedad donde los intereses económicos juegan un rol fundamental, son normales. Acorde al criterio de este autor, la única forma de evitar los conflictos legales que originen un detenimiento en el desarrollo de proyectos de alta importancia; es establecer una plataforma de dialogo entre las empresas o entidades que podrían tener conflictos encontrados, para de esta forma, de manera extrajudicial en aplicación plena de los métodos alternos de solución de conflictos, se resuelvan las disputas y se respete el orden jurídico y normativo instituido. El dialogo es la principal herramienta para evitar los conflictos de carácter judicial, que llevan al entorpecimiento de negocios o el detenimiento de proyectos en proceso de ejecución. Es lógico y legal, que si alguna persona sea natural o jurídica, considera se ha lesionado alguno de sus derechos; quiera acudir en tal situación al órgano jurisdiccional para que dicha afectación cese o se reparen los daños en caso de que dicho detrimento ya se haya ejecutado en su contra; sin embargo, para fines de los intereses nacionales, se debe fomentar una cultura empresarial de resolución amistosa de conflictos, dejando como medida de *ultima ratio* el acudir ante el órgano jurisdiccional, para que dirima el conflicto. Es la propuesta entonces, que se genere una plataforma efectiva de dialogo entre las partes en conflicto, en aplicación de los métodos alternos de solución de conflictos vigente en nuestro ordenamiento jurídico.

3.5. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA PROPUESTA

Es necesario mencionar que las propuestas antedichas, son aplicables al caso en particular en estudio; de la misma manera que pueden ser aplicadas a casos análogos que puedan presentarse en el futuro, donde existan proyectos de gran escala en ejecución y desarrollo , que se vean impedidos en su correcto desarrollo, por las razones antes expuestas y otras de similares características.

3.6. MATRIZ RESUMEN DE LA PROPUESTA

MATRIZ RESUMEN DE LA PROPUESTA	
PROBLEMÁTICA	PROPUESTA
DISPUTA POLÍTICA POR EL TRASLADO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL	Búsqueda y alcance de consensos políticos y ciudadanos, teniendo como premisa el desarrollo público
CRISIS PETROLERA EN EL ECUADOR Y EL PUERTO DE POSORJA	Generar políticas públicas que permitan la diversificación de nuestra matriz productiva, alejándonos de la dependencia del petróleo
EL TERREMOTO Y EL PUERTO DE POSORJA	Generar conciencia del desarrollo urbano responsable y técnico, para disminuir las consecuencias de un desastre natural; y el acatamiento del plan de contingencia para reactivar las zonas más afectadas
CONTECON VS DP WORLD	Creación de una plataforma de dialogo, en base a la aplicación de los métodos alternos de solución de conflictos, para evitar el desarrollo común y general del proyecto

3.6. CONCLUSIONES

3.6.2. PROBLEMÁTICAS EN LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.-

a) En primer lugar los conflictos de orden político impidieron que se ejecute el proyecto analizado; convirtiéndose estas desavenencias, principalmente entre el Municipio de Guayaquil y el Estado central, en un impedimento para el correcto y efectivo desarrollo del proyecto en estudio.

Se recomienda la búsqueda y afianzamiento de consensos, en base a principios éticos y de desarrollo nacional, entre las autoridades involucradas para priorizar el desarrollo nacional, por sobre el conflicto ideológico y político que no genera réditos positivos en relación el desarrollo económico.

b) La crisis petrolera a nivel mundial, ha logrado impactar en la correcta ejecución de grandes proyectos a nivel mundial y local; proyectos de índole petrolero y no petrolero. Esta crisis afectó directamente la ejecución del puerto de aguas profundas de Posorja.

Se recomienda acelerar e intensificar el proceso que ya se ha incidido de cambio y diversificación de la matriz productiva en el Ecuador, empujando todo proyecto o iniciativa pública para que esto se efectivice y como país cada día nos alejemos más de la dependencia del petróleo.

c) El terremoto del 16 de abril del 2016, nos dejó marcados a todos los ecuatorianos; es claro concluir la grave afectación a distintos niveles que se originó; viéndose el Puerto de Posorja también afectado, en su desarrollo y plena ejecución.

Se recomienda diseñar un plan de prevención de este tipo de catástrofes, generando una cultura de desarrollo urbano responsable, proveniente desde los mismos ciudadanos y pasando por el debido control de las autoridades competentes en la materia.

d) El problema suscitado entre CONTECON y DP WORLD, es motivado por los intereses económicos de cada parte y ha afectado, y en efecto lo sigue haciendo, al armónico y pacífico desarrollo del proyecto del Puerto de Posorja, pudiéndose prever la continuación de este conflicto.

Se recomienda, generar plataformas de dialogo, que en base a la aplicación de los métodos alternos de solución de conflictos, permitan alcanzar consensos empresariales, en búsqueda del correcto y efectivo desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

A manera de conclusión general, podemos decir que el Ecuador se encuentra en un momento complicado, en referencia a su economía, tanto por los factores internos y exógenos aquí estudiados; sin embargo, las esperanzas de desarrollo están intactas, y a pesar del trayecto lleno de obstáculos que el puerto de aguas profundas ha tenido que transitar para su ejecución, vemos con buenos ojos que de una vez por todas, este proyecto será una realidad en base a la cooperación del Estado central ecuatoriano y la transnacional DP World. Es nuestra esperanza, como involucrados en el comercio exterior, que este puerto entre en funcionamiento lo más pronto posible y que el modelo del anhelado éxito de esta concesión, sea emulado por puerto Bolívar, el puerto de Manta, el puerto de Esmeraldas y todos los demás, para que en general el Ecuador, ocupe el sitio que merece en el negocio del comercio mundial.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (2016, 05). Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador. *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.apg.gob.ec/files/reglamentogeneralde la actividad portuaria en el ecuador.pdf>
- Maps, Google. (2016, 06). Mapa de Localización GPS. Google Maps. Obtenido 06, 2016, de www.google.com/maps
- (2012, 01). Posorja Capital Atunera del País. *El Costanero*. Obtenido 07, 2016, de <http://elcostanero.blogspot.com/2012/01/posorja-capital-atunera-del-pais.html>
- (2016, 07). Pasorja Turismo. Guayaquil es mi Destino. Obtenido 07, 2016, de <http://www.guayaquilesmidestino.com/>.
- (2016, 02). Dubaities se alistan para construir Puerto de Posorja. *Diario Expreso Web*. Obtenido 07, 2016, de http://expreso.ec/economia/dubaities-se-alistan-para-construir-puerto-en-posorja-IYGR_8888864
- (2006, 07). 450 Millones cuesta puerto en Posorja. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/2006/07/26/0001/9/3DEE5723F7BF.html>
- (2006, 06). Se firmó la concesion del Puerto de Posorja hasta el año 2066. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/06/06/nota/5621181/se-firmo-concesionpuerto-posorja-hasta-ano-2066>
- (2016, 06). Vertice News. Vertice News Online. Obtenido 07, 2016, de www.verticenews.com
- (2016, 05). Portal de Miami revela negociaciones para concesión de puerto en Posorja. *La República*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.larepublica.ec/blog/politica/2016/05/07/portal-miami-revela-negociaciones-concesion-puerto-posorja/>

- (2016, 04). Portuaria todavía negocia el acuerdo con DP World. *Diario Expreso Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://expreso.ec/economia/portuaria-todavia-negocia-el-acuerdo-con-dp-world-CA255073>
- (2016, 06). Intervención del Presidente Correa en la firma de la concesión del Puerto de Posorja. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de https://www.youtube.com/watch?time_continue=1&v=fJ4omSsJIL0
- (2013, 08). Jaime Nebot - Puerto Marítimo Guayaquil. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de https://www.youtube.com/watch?v=L7kIQPZNY_M&feature=youtu.be
- (2013, 07). Enlace Ciudadano Nro. 332 desde Colonche, Santa Elena. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de <https://www.youtube.com/watch?v=8YOIML37pyl&feature=youtu.be>
- (2013, 08). Enlace Ciudadano Nro. 333 desde La Maná, Cotopaxi. *YouTube*. Obtenido 07, 2016, de https://www.youtube.com/watch?v=K_s308MF-sc&feature=youtu.be
- (2016, 02). El Boom Petrolero Ecuatoriano. *Scribd*. Obtenido 07, 2016, de <https://es.scribd.com/doc/74917098/El-Boom-Petrolero-Ecuatoriano>
- (2016, 01). Países Exportadores de Petróleo. *Organización de Países Exportadores de Petróleo*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.opec.org/>
- (2015, 01). El petróleo cae y complica la economía de Ecuador este 2015. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/04/nota/4396261/petroleo-cae-complica-economia-este-2015>
- (2013, 01). Petróleo de esquisto, el nuevo fenómeno energético. *BBC Mundo*. Obtenido 07, 2016, de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/01/130107_eeuu_petroleo_y_crecimiento_mj(2014, 01). Sistema Nacional de Información. *SNI*. Obtenido 07, 2016, de <http://sni.gob.ec/>
- (2015, 01). Precio del Petróleo. *Banco Central del Ecuador*. Obtenido 07, 2016, de https://contenido.bce.fin.ec/resumen_ticker.php?ticker_value=petroleo

- (2016, 01). Los mega proyectos que se esfumaron por la crisis del petróleo. *BBC Mundo*. Obtenido 07, 2016, de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/01/160114_economia_proyectos_cancelados_petroleo_lf
- (2016, 01). Análisis de Negocios. *Wood Mackenzie*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.woodmac.com/>
-
- (2008, 10). Se firmó contrato para explotar campo petrolero de Pungarayacu. *Ecuador Inmediato*. Obtenido 07, 2016, de http://www.ecuadorinmediato.com/Noticias/news_user_view/ecuadorinmediato_noticias--89193
- (2014, 01). Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero . *ARCH*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.controlhidrocarburos.gob.ec/>
- (2016, 05). US Geological Service. *USGS*. Obtenido 07, 2016, de <https://www.usgs.gov/> "M7.8 – 27km SEE of Muisne, Ecuador" Servicio Geológico de los Estados Unidos.
- (2016, 04). Poderoso terremoto sacude Ecuador y deja muertos y heridos. *CNN en Español*. Obtenido 07, 2016, de <http://cnnespanol.cnn.com/2016/04/16/sismo-de-magnitud-74-sacude-ecuador/>
- (2016, 04). Manta, Portoviejo y más localidades manabitas con graves daños tras terremoto. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/04/16/nota/5527542/manta-portoviejo-mas-localidades-manabitas-graves-danos>
- (2016, 04). Portoviejo ha logrado levantarse de las cenizas y de los escombros" Diario El Comercio. *Diario El Comercio Web*. Obtenido 05, 2016, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/portoviejo-logrado-levantarse-cenizas-escombros.html>
- (2016, 04). Locales comerciales fueron saqueados en Pedernales. *Diario El Universo Web*. Obtenido 06, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/04/17/nota/5531223/locales-comerciales-fueron-saqueados-pedernales>
- (2016, 04). La mitad de Pedernales, fue destruida por el terremoto. *Diario Metro Ecuador*. Obtenido 06, 2016, de

<http://www.metroecuador.com.ec/noticias/la-mitad-de-pedernales-fue-destruida-por-el-terremoto/rUrpdr---OmBscBRP3jZBg/>

- (2016, 04). No se registraron daños en las represas y la refinería de Esmeraldas se paralizó. *Diario El Telégrafo*. Obtenido 06, 2016, de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/3/no-se-registraron-danos-en-las-represas-y-la-refineria-de-esmeraldas-se-paralizo>
- (2016, 04). Informe de situación N°65 -Terremoto 7.8 Pedernales. *Secretaría de Gestión de Riesgos de Ecuador*. Obtenido 05, 2016, de <http://www.gestionderiesgos.gob.ec/informes-de-situacion-actual-terremoto-magnitud-7-8/>
- (2016, 04). Terremoto de magnitud 7,8 en la zona costera de Ecuador deja más de 600 muertos. *BBC Mundo*. Obtenido 07, 2016, de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160416_ecuador_terremoto_magnitud_colombia_peru_bm
- (2016, 04). Rafael Correa sube el IVA al 14% y nuevos Impuestos. *YouTube*. Obtenido 06, 2016, de https://www.youtube.com/watch?v=_AqBxAn4MIM&feature=youtu.be
- (2016, 04). Ley Solidaria y de Corresponsabilidad Ciudadana por las afectaciones del terremoto. *Diario El Universo Web*. Obtenido 06, 2016, de http://www.eluniverso.com/sites/default/files/archivos/2016/04/rd_246241_correa_246241_352528.pdf
- (2016, 04). Entregan en Asamblea el proyecto de Ley Solidaria por el terremoto de Manabí y Esmeraldas. *Diario El Universo Web*. Obtenido 06, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/04/22/nota/5538669/entregan-asamblea-proyecto-ley-solidaria-terremoto-manabi>
- (2015, 02). ¿Qué son Paraísos Fiscales? *Servicio de Rentas Internas (SRI)*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/498>
- (2007, 05). Contrato de Concesión TCM. *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido 05, 2016, de http://www.apg.gob.ec/files/contratos_concesion.pdf
- (2016, 01). Dubai Ports World - About. *Dubai Ports World DP World*. Obtenido 05, 2016, de <http://web.dpworld.com/about-dp-world/>

- (2016, 05). Conatec demanda ante Superintendencia a DPW. *Diario El Universo Web*. Obtenido 07, 2016, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/05/17/nota/5584947/conatec-demanda-ante-superintendencia-dpw>