# PRÓLOGO

Al año 2009, el comercio mundial a pesar de la crisis económica que se arrastra desde hace algunos años y que explotó en el 2008, servido por los millones de naves que integran el transporte marítimo internacional; se mantiene en constante crecimiento más que todo por las nuevas economías que se integran a este escenario, en especial los países de Asia y unos pocos de América Latina. El comercio total mundial entre continentes y países en más del 80%, se hace por la vía acuática; es decir que el transporte marítimo internacional nutre o sirve a cerca de la totalidad del comercio de todo este planeta.

En el Ecuador hasta 1970, nuestro comercio era servido solo por empresas navieras extranjeras, el País no tenía naves de su bandera para el transporte de sus productos; solo existía la Flota Bananera Ecuatoriana, que administraba dos naves en forma deficiente; con problemas de mantenimiento y deudas en casi todos los astilleros del mundo donde recibía estos servicios; incluso no transportaba ni el banano ecuatoriano y lo único que sus ejecutivos burócratas del Estado hacían era: arrendarlas a cualquier interesado, pues desconocían las complicadas normas de juego del transporte naviero.

En ese año 1970 justamente, se inició el nacimiento del Ecuador a lo que significaba su desarrollo marítimo; que en algo había iniciado en 1958, cuando se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Con este propósito la Armada del Ecuador, había emprendido un plan agresivo de formación de sus oficiales **en las ciencias del mar** en importantes universidades del mundo, en especial en el Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT); habiendo yo sido enviado a este Instituto. En estas circunstancias, mi participación fue muy activa en la emisión de las leyes marítimas a partir de 1970 y en la creación de la infraestructura naviera del País incluyendo además, gran parte del desarrollo pesquero y portuario. Las leyes que se emitieron fueron: la Ley de Reserva de Carga, la Ley de Fomento a la Marina Mercante, la Ley General de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario, la Ley de Pesca y Fomento Pesquero y otras relacionadas con lo marítimo.

En especial la Ley de Reserva de Carga, era producto de una recomendación de las Naciones Unidas, por medio de su agencia especializada la UNCTAD, que emitió su Código de Conducta en 1964. Este Código recomendaba y recomienda a los países productores de materia prima, los del

Tercer Mundo: **"Reservar hasta el 40% de su carga de importación y exportación, para el transporte en** naves de su bandera"

Soy profesor en la ESPOL de Desarrollo Marítimo, en el texto escrito para esta materia, lo divido en tres fases:

- La Primera o el Nada, que va desde la Colonia hasta 1958; cuando se crea la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

- La Segunda o Despertar, que va desde 1958 a 1970; cuando en el conocimiento de lo que es usar el mar y por las circunstancias especiales del momento, se dictan las Leyes Portuarias y Marítimas; y

- La Tercera desde 1970 hasta casi estos días, época en la que constituye un desarrollo sostenido de los cuatro capítulos importantes que integran el desarrollo marítimo nacional: lo portuario, lo naviero, lo pesquero y la construcción naval; pero ignorando el sistema fluvial de ríos y esteros del país, que se hizo nada y muy poco por su mantenimiento como vías navegables y sistema de recolección y desfogue de las aguas para prevenir las inundaciones durante las estaciones lluviosas, en especial durante las continuas presencias de "El Niño", **constituyéndose más bien en un buen negocio hacer "contratos de dragado".**

- La etapa anterior termina parcialmente en 1990, solo dura 20 años por una mezcla de ingenuidad, ignorancia e intereses creados; el gobierno de turno procedió a eliminar la flota mercante ecuatoriana, que 6 años más tarde en 1996 desaparece totalmente, como brevemente lo relato más adelante.

De esta forma el País se desarrolló en lo marítimo, luego se crearon las Autoridades Portuarias de Manta, Puerto Bolívar y de Esmeraldas; y las Superintendencias de los terminales petroleros de: Balao en Esmeraldas, La Libertad en Santa Elena y El Salitral en Guayaquil.

Del mismo modo se desarrolló una gran industria atunera ya que para 1970, solo existían unas pocas naves de la empresa norteamericana INEPACA, una empresa que producía poco; para hoy el Ecuador tener una gran industria atunera a nivel mundial, asentada en Manta, Posorja y la ciudad de Guayaquil.

Como indiqué, nuestros gobernantes no pudieron mantener el ritmo del acelerado crecimiento que tuvo en especial nuestra Marina Mercante; así de casi CERO toneladas de registro bruto en 1970, llegamos a tener 408.000 toneladas en 1985. En 1990, las compañías navieras extranjeras que por siglos habían explotado sin ningún beneficio para el País el comercio marítimo del Ecuador, armaron una gran confabulación usando a una supuesta "asociación de exportadores e importadores" y convencieron al inocente Gobierno de ese entonces y se inició un ladino y fatal proceso para la eliminación de la Ley de Reserva de Carga, que fue el motor fundamental del crecimiento de nuestra Marina Mercante; que incluía a varias empresas navieras nacionales; incluyendo:

-TRANSNAVE de la Armada Nacional.
-NAPACA,
-SERVIOCEAN,
-FLUVIASA,
-TRAMESA,
-ECUANAVE,
-TRANLIGRA,
-FLARE,
-GALÁPAGOS LINE
- AGMARESA; etc.

Así en una reunión en Bolivia del grupo de Cartagena, se decidió eliminar la Ley de Reserva de Carga sin hacer caso de mis protestas; que en el Diario "El Telégrafo" alerté de que esta eliminación traería el fin de nuestra Flota Mercante Nacional conseguida con tanto esfuerzo. Mi defensa fue presentada en varios artículos en el Diario "El Telégrafo" como sigue:

- ¿Por qué la Ley de Reserva de Carga (I)?- (Antecedentes, Historia). Martes 6 de agosto de 1991

- ¿Por qué la Ley de Reserva de Carga (II)?- (Consecuencias de las Leyes Marítimas). Miércoles 7 de agosto de 1991

- ¿Por qué la Ley de Reserva de Carga (III)?- (Necesidad de una Flota Mercante propia). Septiembre 7 de 1991

Haciendo caso omiso a mis planteamientos y eludiendo debates públicos por mi pedidos con insistencia; y por la ingenuidad y ceguera de los navieros nacionales, incluso un Contralmirante en servicio pasivo, gerente de TRANSNAVE declaró a la prensa: "**La eliminación de la Reserva de Carga no me preocupa; nos hará más competitivos"… ¡ qué inocente!**

Resulta que las navieras brasileras, argentinas y chilenas que tenían una ruta de navegación en el Pacífico similar a las nuestras; decidieron al paso por Guayaquil llenar sus bodegas con la carga que generaba el Ecuador, e iniciaron esta confabulación con sus agentes y representantes "nacionales," para luego de eliminada LA RESERVA DE CARGA, negar toda participación a las flotas nacionales en sus puertos, pero si transportan la carga ecuatoriana con fletes más bajos haciendo el "**dumping"**; es decir bajando fletes a niveles que por volumen era imposible de competir con estos países de economías mucho más grandes que la ecuatoriana.

Esto se produjo por la malhadada acción del Congreso Nacional, a pedido del Gobierno del Dr. Borja de acuerdo a la Directriz No. 8 de la reunión del Grupo Andino Nacional en la Paz de Bolivia, que recomienda la eliminación de la Reserva de Carga; aprueba la Ley de Facilitación de las Exportaciones y Transporte Acuático, Ley No. 149 del 23 de marzo de 1992, que en el Capítulo II del Transporte Acuático, en el artículo 13, dice:

**"En el transporte acuático internacional desde y hacia el Ecuador, se cumplirá el principio de reciprocidad efectiva y se atenderá a lo establecido en las convenciones del transporte por agua y de las que Ecuador sea parte".**Añade más adelante:

**"Reciprocidad efectiva, es el acceso que las naves extranjeras tienen para el transporte de carga de importación y exportación que el Ecuador genera, en las mismas condiciones de acceso que se conceda a naves de bandera ecuatoriana**".

Pasaron pocos años y todas las navieras nacionales empezaron a desaparecer, así es noticia en los diarios el 15 de octubre de 1996: **"La más grande de nuestras flotas navieras TRANSNAVE administrada por la Armada, anunció su desaparición". C**on dolor mezclado con rabia me sentí defraudado pero no derrotado y en el Diario "El Telégrafo" publiqué los siguientes artículos:

- Desaparece la Flota Mercante… ¡Nos Pasa por Tercermundistas Come Cuentos! Miércoles 6 de noviembre de 1996.

En este artículo hago un recuento de las razones y los actores que me hicieron eliminar la reserva de carga y desaparecer la flota.

- Desaparece la Flota… Sus Consecuencias; sus Sepultureros. Viernes 13 de diciembre de 1996

En este artículo presento las consecuencias funestas para nuestro País que se vendrán en el futuro. Así a inicios de 1995, en nuestra guerra con el Perú; nuestra Flota TRANSNAVE nos sirvió de mucho para el transporte estratégico, en este conflicto bélico. Además casi con nombres y apellidos señalo a sus sepultureros.

Para que las generaciones futuras conozcan de cómo se logró iniciar un gran desarrollo marítimo para el País en lo pesquero, portuario y naviero; y tengan como ejemplo como se inició este magnífico proceso y como se dejó perder la presencia de nuestra bandera en nuestros mares; escribí en 1998 el libro: **¿PARA QUÉ LAS 200 MILLAS?**. La carátula presenta un inmenso mar vacío; por cuanto la doctrina de las 200 millas de mar territorial el Ecuador lo convenció e impuso al mundo, como lo relato en el Capitulo I de esa obra.

Además, en el Capítulo 5, por mi conocimiento como ex funcionario de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, relato el absurdo de los contratos de dragado del canal de acceso al Puerto Marítimo, realizados en 1962 y en 1968, ya que el canal se sedimentaba a los seis meses de dragado; siendo su solución hacer este dragado permanente con equipo propio. Así se adquirió la draga Tiputini, que mantuvo el canal expedito desde 1974 a 1981. Luego por inoperancia, ignorancia e intereses propios, no pudieron y no quisieron mantener esta draga y la remataron; para nuevamente realizar un **"tercer contrato en 1989",** que también duró solo seis meses**".**

En 1994 luego del tercer contrato, el Directorio de Portuaria ajeno a la historia, realidad y las recomendaciones de sus técnicos de adquirir equipo propio, inició nuevamente el proceso para un **"cuarto contrato de dragado"** del canal de acceso; convocando a los estudios de impacto ambiental, que finaliza el 18 de diciembre del año 2002, luego de un procedimiento dudoso y controversial; cuando en este lapso de casi nueve años, se suscitaron una serie de actos ilegales, que culminaron con la suscripción del cuarto contrato.

Durante gran parte de este trayecto, desde el 8 de julio de 1997 hasta el 4 de enero del año 2003, escribí 29 artículos en "El Telégrafo"; expresando mi raciocinio de este absurdo contrato por mi experiencia vivida por los resultados concretos de la inutilidad de los tres contratos anteriores. Las recomendaciones y experiencia presentadas en estos artículos, no tuvieron eco en las autoridades para entrar en razón y crear un organismo nacional similar al Cuerpo de Ingenieros, para que haga el dragado de mantenimiento continuo no solo del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil; sino de los canales de acceso a los otros puertos del país y "también" de los ríos de las cuencas fluviales del país: Esmeraldas, Chone, Daule, Babahoyo, Guayas y Jubones; que casi nunca se han dragado y se encuentran sedimentados, que por su consiguiente falta de capacidad portante de agua cuando se producen fuertes lluvias, se inundan y causan destrucción en la infraestructura y la vida de la gente de todo el litoral ecuatoriano; en especial cuando se presenta"El Niño".

Este es uno de los hechos de los más insólitos ocurridos en el País, a más de no hacer caso la recomendación de la Armada y rompiendo la Ley de Régimen Administrativo Portuario, la única norma vigente sobre esta materia, de adquirir su equipo para hacer nuestro propio dragado, como desde 1974 a 1981 Portuaria ya lo hizo; **por un Decreto Ejecutivo se creó una Comisión de Dragado en el Municipio de Guayaquil,** usurpando las funciones de la Autoridad Portuaria; pero con su aprobación y autorización. Luego en una gestión similar, se creó una **"fundación de dragado de carácter privado con personería jurídica",** totalmente ilegal para realizar este cuarto desperdicio;

Para culminar este infausto suceso para el País, el 18 de diciembre del 2002; por decisión del Cuerpo de Ingenieros con la presencia del Presidente de la República, firmaron el contrato para dragar este canal, con una compañía que había sido rechazada en la serie de procesos viciosos iniciados en 1999; en un acto de colonialismo y pérdida de la soberanía y dignidad nacional por parte de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, que entregó su responsabilidad otorgada por la ley a esa "fundación" y al Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos.

Estas obras de dragado se iniciaron el 29 de julio y culminaron el 30 de diciembre del 2003. Pero para octubre del 2004, el canal de acceso ya estaba sedimentado al mismo nivel como ya sucedió en los anteriores tres contratos;

quienes impulsaron y realizaron esta contratación si sabían que esto sucedería, como insistentemente lo advertí.

Me sentí nuevamente impotente pero no vencido, por no haber sido escuchado y como respuesta me dediqué por entero a escribir el libro; **"¡EL DESPERDICIO DEL SIGLO!...Portuaria y su Cuarto Contrato de Dragado"**; con el único afán de ltimo os la verdad documentada (no mi verdad) de lo que sucedió; como cuando colapsó nuestra flota mercante que tampoco escucharon mis comentarios en "El Telégrafo" y escribí el libro **¿Para qué las doscientas millas?;** sentí la misma obligación moral, para que los ecuatorianos y ciudadanos del mundo, puedan apreciar la ltimo os de este despropósito.

En esta obra publicada por la ESPOL en marzo del 2005; pido que también se cree el: **"Instituto Nacional de Vías Navegables",** para que tome a cargo el mantenimiento y administración de estas vías, que nadie se preocupa; su sedimentación es causa fundamental de las inundaciones y se las cierra construyendo puentes bajos que impiden y eliminan la navegación y más que todo el paso de naves dragas para su mantenimiento como ha sucedido con los ríos y esteros de todo el País**…¡de que conciencia ltimo o hablan!**

Por esta razón en la portada y contraportada de esta obra, presento ltimo o de cómo en paises verdaderamente marítimos, se protege el acceso y circulación por las vías y canales navegables construyendo puentes altos o del tipo levadizo o basculante; y más adelante señalo un caso típico de cómo se atentó con los ríos y esteros de Guayaquil.

Pero aquï no termina este absurdo, esa ltimo fundación de dragado tres años más tarde en el 2006, ante el asombro de todos estaba tratando pronto realizar el **"quinto contrato", porque el canal desde el 2003… ¡Si el canal, ya estaba nuevamente sedimentado**! Felizmente la Autoridad Portuaria de Guayaquil, con nuevos funcionarios de que habían leído mi libro, con resolución del 21 de mayo del 2007 resolvió:

**Disolver la Fundación APG-Dragado y ordenar su liquidación.**

Como complemento a mis recomendaciones, se inició un proceso para adquirir equipo de dragado propio, como se lo había hecho ya en 1973**… ¡pero las vías navegables todavía no tienen quien se apiade de ellas!**

Con estos ltimo os ahora presento los otros ltimo y ltimo de esta obra:

Por mi experiencia ltimo os s ya como: Gerente y Jefe del Departamento Técnico de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Gerente de Astilleros Navales Ecuatorianos, como Oficial en servicio activo de la Armada, como representante en el Ecuador de las sociedades clasificadoras de naves: American Bureau of Shipping y Bureau Veritas de Francia y como Asesor Técnico en varios asuntos puntuales de TRANSNAVE; instituciones y elementos que constituyen el entorno ltimo o y en especial del transporte; también lti contacto con muchas organizaciones internacionales incluyendo la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, (UNCTAD) con quienes hasta ahora mantengo ltimo os relaciones, la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), la Organización Marítima Internacional (IMO), etc..

Como indiqué, he tenido formación en ciencias del mar lo que incluye todos los aspectos marítimos ya en la Universidad de Delft en Holanda y principalmente en el Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT), en el lti que se conoce como "**el análisis y administración de sistemas marítimos"**; que incluyen los aspectos de: construcción naval, transporte ltimo o, infraestructura portuaria, la administración de astilleros y todo lo relacionado al mar. En el libro que publiqué en septiembre del pasado año 2008: "**Los Orígenes Paralelos de la Ingeniería Marítima y de la ESPOL",** relato como se inició esta ciencia en el País y en especial presento con documentos que el ltimo de la ESPOL estuvo relacionado justamente con el mar y el litoral como lo indica su decreto de creación.

En esta obra que tiene los siguientes capítulos:
1. – La Construcción Naval
2. – Orígenes de la Ingeniería Marítima
3. – Los Inicios de la ESPOL
4. – El Departamento de Ingeniería Naval

Relato mi participación de casi el inicio en el desarrollo de la ESPOL y en especial, del renacimiento del Departamento de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar que estuvo a punto de desaparecer, habiéndolo transformado en un departamento de vital importancia para el desarrollo del País por su contribución a lo que ha sido las ciencias del mar incluyendo el transporte ltimo o, la acuicultura, la oceanografía, la ingeniería de costas, la biología marina, etc.

Soy ltimo os de la ESPOL desde 1962, y desde 1971 directamente relacionado con el Departamento de Ingeniería Naval y luego de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar; cuando fui nombrado Director de este departamento que estaba a punto de desaparecer. En este contexto hasta el año 2001; entre otras materias tenía a cargo **Transporte Marítimo Internacional**, ltimo o fundamental para los ingenieros navales. Hasta esa fecha tenía un adecuado acceso por medio del Internet a toda la información que existía sobre esta ltimo o; en especial a las estadísticas específicas del comercio mundial, crecimiento y características de las flotas, participación de los países, etc.

Las ltimo a las que acudía normalmente para obtener las estadísticas e información para el dictado de mi ltimo o eran muchas y así en el año 2001, publiqué mi primer texto de esta ltimo o, basado en la colaboración que había conseguido por relación directa con la Comisión de las Naciones Unidas para Comercio y el Desarrollo (UNCTAD); con quienes había iniciado una ltimo os relación personal, incluso visité su sede en la ciudad de Ginebra Suiza; así me ltimo permanentemente con estadísticas del comercio mundial, del transporte, etc., en especial con la Sra. Isabel Berclaz.

Por un tiempo fui asignado para el dictado de otras materias, para ingeniería naval, ingeniería de acuicultura; hasta que para el ltimo periodo del pasado año lectivo 2008 – 2009, fui nuevamente asignado la ltimo o de transporte ltimo o y ltimo actualizar mi texto escrito en el 2001. Nuevamente intenté acudir a las ltimo que a continuación las presento que me sirvieron de base anteriormente y estas son las siguientes:

1. Shipping Statistics Yearbook
2. UNCTAD
3. Clarkson Research Studies
4. The Containership Register
5. The Tanker Register
6. The Bulk Carrier
7. Container Intelligence Monthly
8. Ocean Shipping Consultants Limited
9. U.S. Army Corps of Engineers

10. AAPA Advisory
11. Baltic International Maritime Commission (BIMCO)

Con la mayor sorpresa encontré que muchas de estas instituciones habían cambiado su política de información, exigían la "asociación como miembro" con un trato preferente para universidades; que con un módico costo toda la ESPOL, tendría derecho de acceso a su información año a año.

Hay una institución fundamental en el transporte marítimo que es la cuna de la navegación por los mares del mundo para las naves que sirven al comercio mundial, justamente donde nació el transporte por el mar; que es la **Comisión Internacional Marítima del Báltico, BIMCO.** Esta organización ha estandarizado para todo el mundo la información sobre: los documentos de navegación, los contratos de arrendamientos de naves, contratos de construcción naval, los contratos de compra de naves y de desguace, los conocimientos de embarque, etc.; aspectos fundamentales del manejo y conducción de las empresas navieras, del comercio mundial y del transporte marítimo.

Omé contacto con esta organización quienes me informaron muy agenciosamente de que estarían gustosos de que la ESPOL sea uno de sus miembros y así obtener toda la información estadística, los documentos marítimos y más información.

En agosto del 2007, hice la solicitud para esta inscripción pero a pesar de haber tenido buena acogida en los directivos, por motivos que desconozco: **nunca se concretó esta inscripción;** que estaría disponible para todo el personal docente y estudiantes de la ESPOL. Las comunicaciones al respecto se presenta al final en el Anexo 5.

Por los motivos expuestos mucha información estadística no ha podido ser actualizada en esta obra que ahora la presento; de todos modos, se hizo un gran esfuerzo con la ayuda de la UNCTAD para actualizar la mayor parte de la información, de quienes quedo muy agradecido y por otra parte se ha recurrido a varios portales de información de Internet.

En lo referente al los objetivos y razones de esta obra que como profesor politécnico me obligan, tengo que recordar que: "La misión fundamental de las Instituciones de Educación Superior Ecuatorianas, consiste en la búsqueda de la verdad y el desarrollo de la cultura, la ciencia y tecnología; mediante la docencia, la investigación y la vinculación con la colectividad".

Con estos ltimo o básicos para la actividad de los profesores, su deber fundamental para que su gestión sea efectiva; es la producción de los correspondientes textos y guías para la preparación de los profesionales que el País necesita.

Con estos ltimo os y ltimo o y para dar cumplimiento a este requerimiento, en mi caso en particular en esta ltimo o que se me ha asignado como ltimo os; hoy he producido este libro texto: TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL; en base a mi formación académica y experiencia por años en esta lti del conocimiento.

Por lo tanto esta obra, está dirigida principalmente a los estudiantes politécnicos cuyo interés fundamental es esta lti del conocimiento; de mucha importancia para el desarrollo del País, en su proceso de formación ltimo os s y personal; y en especial y con dedicatoria a los estudiantes del Programa de Construcción Naval, para entregarles los conocimientos e información fundamental de la industria naviera, como un complemento a sus actividades relacionadas con el propósito principal de su especialización.

Los ingenieros navales, son provistos de un programa de entrenamiento extensivo en el diseño y construcción de naves, también reciben un amplio conocimiento del horizonte ltimo o en general en el Ecuador y en todo el mundo; de tal forma que para obtener mejores y más ltimo os ingenieros, este curso se diseño para dar los conocimientos adicionales y ltimo os s de tal forma que puedan desempeñarse en la industria naviera y ltimo o en general como consultores técnicos; y que con más experiencia puedan alcanzar posiciones ltimo os y de administración; considerando que especialmente en Ecuador, la industria naviera es uno de los principales e importantes factores en la economía del País y con una extensa presencia comparada a lo que la sola "industria de construcción de naves" es pequeña y en desarrollo.

Por último esta obra que hoy presento a la ESPOL y la comunidad marítima del País; consta de los siguientes capítulos:

## Introducción

En esta parte del libro presento un resumen de las diferentes formas de transporte: la carga a grannel líquida, la carga a grannel sólida y la carga general y como punto saliente el desarrollo de la contenerización para el transporte de la carga general; por cuanto en 1955 se construye la primera nave para esta forma de transporte, que en la actualidad el 90% de este tipo de carga se la hace en contenedores, siendo este uno de los mayores avances en el transporte de productos por el mar.

Se presenta también las características de construcción de las naves de contenedores, ya que en la actualidad existen hasta de una capacidad de 15.200 unidades conocidas como TEUs .Más adelante se presentan los riesgos, las naves más grandes y los puertos de mayor tráfico.

Esta introducción tiene por objeto resaltar el más importante del actual sistema del transporte marítimo que es la **contenerización**.

## 1.- El Comercio Mundial

En este capítulo se presenta el comercio mundial clasificado por tipo de producto y tipo de carga, con estadísticas desde el año de 1975 hasta el 2003. Se presenta la globalización de la producción y el consumo especialmente a causa de los nuevos métodos de comunicación.

## 2.- El Sistema Mundial de Transporte

En este capítulo se presenta el intermoderanismo, la economía y la distribución de las naves y las características de las flotas de línea, de ltimo os, de graneleros y sus proyecciones.

## 3.- Características Operativas de la Flota

En este capítulo se hace una clasificación detallada de los tipos de productos transportados, y los tipos de operación naviera y su productividad, incluyendo el movimiento de carga por países.

**4.- Oferta, Demanda y Renovación de la Flota**

En este capítulo se presenta la oferta y demanda de la flota, la flota activa y en paro, la renovación, las nuevas construcciones y las naves en desguace, incluyendo las propiedades y registros de las naves. También se presenta el importante aspecto del arriendo de naves, incluyendo los tipos de contratos y el significado de los términos utilizados.

**5.- El Mercado Mundial de Fletes**

En este capítulo se presenta el mercado de fletes, el sistema de conferencias, el código de conducta de la UNITAD; las navieras más importantes. Se incluye también la comparación de flotas y las cargas en sus diferentes formas de transporte. Se incluye también información sobre las flotas mercantes por tipo de bandera y registro.

**6.- El Sistema Portuario Mundial**

En este capítulo se detalla la clasificación de los puertos por volumen de carga, por tráfico de contenedores y de manera especial se presenta información sobre los puertos de Latinoamérica. Se trata también de la clasificación de los puertos por categoría y la evolución portuaria en el mundo. Se presenta además las funciones de organización de los puertos, las autoridades portuarias y sus tipos incluyendo la privatización y el gerenciamiento portuario.

**7.- Gestión Naviera**

En este capítulo se presenta en forma sucinta los detalles de la administración de empresas navieras incluyendo su organización.

**8.- El Marco Internacional del Transporte Marítimo**

En este capítulo se presenta la razón del desarrollo del transporte marítimo del mundo asociado con el dominio del mar y cómo función del sistema de la ley marítima. Se presentan los organismos para el registro de las naves y los tipos de registros.

**Además también los siguientes anexos:**

**1.- La Organización Marítima Internacional OMI**

Su documento editorial del 2008, que presenta es: El Transporte Marítimo Internacional – Vehículo Del Comercio Mundial. Este documento tiene los siguientes artículos:

a. La Globalización y el Comercio Internacional
b. El Transporte Marítimo y la Economía Global
c. La Flota Mundial y los Buques Modernos
d. Seguridad, Rendimiento y Sostenibilidad
e. La Gente de Mar de Nuestros Días
f. La Labor de la OMI
g. La Imagen Pública del Transporte Marítimo
h. Los Retos del Futuro
i. Conclusión

**2. El Contrato de Arriendo – Charter Party**

Se presenta un formato simple del contrato de arriendo de naves, que se pudo obtener del Internet, conocido en todo el mundo como Charter Party.

**3. El Conocimiento e Embarque – Bill Of Lading**

Se presenta un formato simple del conocimiento de embarque que se pudo obtener del Internet, el Bill of Lading.

**4. American Association of Port Authorities – AAPA Downloads**

Se presentan 26 documentos obtenidos de la página web de AAPA que como miembro desde 1971, tengo derecho de acceso. En estos documentos se presenta literatura, estadísticas que sirvieron para esta obra y figuras de naves modernas e instalaciones que integran el transporte marítimo mundial.

**5. Los Puentes de Guayaquil**

En este anexo, con fotografías se presenta el desastre de eliminación de las vías navegables en Guayaquil, con los absurdos puentes construidos a su alrededor, contrastando con las vías con puentes adecuados de las portadas, que se indica más adelante.

**6. Solicitud Inscripción ESPOL a BIMCO-Baltic International Maritime Comission**

Se presentan los siguientes documentos:

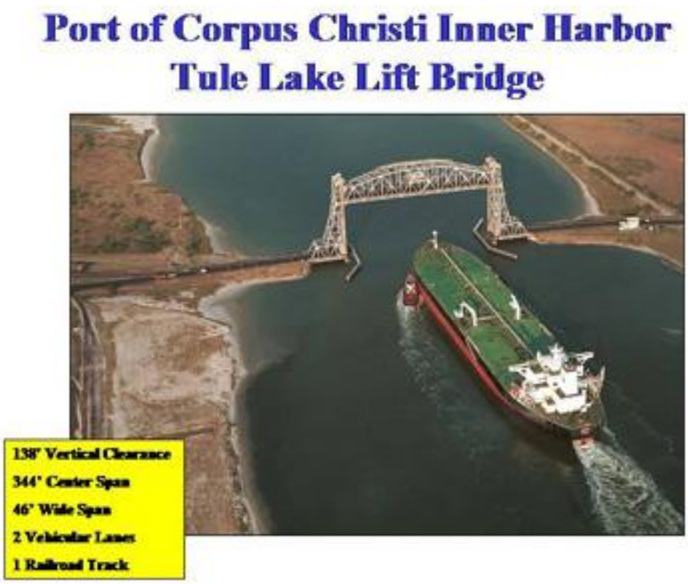
a. Mi oficio del 01 de agosto del 2007, solicitando la inscripción.
b. Mi e-mail a BIMCO, del 27 de ltim del 2007.
c. La respuesta de BIMCO del 30 de ltim del 2007, en tres instructivos, indicando el procedimiento para universidades y el costo.

**Atentamente**

**Hugo Tobar Vega**
**Profesor FIMCM**

**LA PORTADA**

La portada de este libro presenta al puente levadizo del puerto de Corpus Christi, en Texas Estados Unidos, se demuestra como se protege la circulación naviera en una importante vía navegable; sin construir puentes bajos y baratos que cierran vitales rutas de navegación y que impiden el acceso de naves y más que todo de naves dragas para su mantenimiento; como si ha ocurrido en el Ecuador con los ríos: Esmeraldas, Chone, Guayas, Daule y Babahoyo y los esteros alrededor de la ciudad de Guayaquil.



## LA CONTRAPORTADA

La contraportada presenta al puente basculante del puerto de Green Bay, en Wisconsin Estados Unidos, también protegiendo la circulación naviera en aguas interiores en la zona de los Grandes Lagos.

Este tipo de puentes estaban diseñados para ser construidos en Guayaquil, en el trayecto de la **Vía Perimetral** en sus cruces por el estero Salado y sus diferentes ramales; que por regalo de la naturaleza rodean esta gran ciudad.

Cuando en 1988 s licitó la construcción de esta vía la Unidad Ejecutora del Transporte Masivo para Guayaquil; el gobierno del Dr. Borja por celos con el anterior, eliminó esta Unidad y sus funciones posaron al MOP cuyos "ingenieros" desde Quito para hacer economías baratas; sin saber lo que era un puente basculante los eliminaron, y construyeron La Perimetral con puentes fijos bajitos que no fejan pasar ni una lancha.

Soy testigo total de este absurdo, por cuanto paralelo a La Perimetral, la Unidad también manejaba el proyecto del diseño definitivo del **Transporte Náutico**, **para Guayaquil**, proyecto que en licitación internacional mi empresa Consultores TACTI C.Ltda fue asignada en 1987. Este proyecto en 1988, también fue manejado por el MOP y defectuosamente construido con naves y terminales inadecuados; sin tomar en cuenta los diseños y especificaciones preparados con la mejor tecnología de la época por TACTI; a pesar de mis advertencias personales en la televisión y diarios de todo el País, lo que me ocasionó enfrentamientos con las autoridades, pero con todo el respaldo de la ciudad; por cuanto se había desarrollado una ilusión y expectativa general.

Se soñaba con un Guayaquil, con naves de pasajeros y de turismo navegando por sus ríos desde Los Samanes, pasando por Terminal Terrestre, Atarazana, Las Peñas, Calle Sucre, Mercado Sur, Caraguay, Pradera y hasta Guasmo Norte. También en los esteros desde el puente Cinco de Junio a calle 17, puente Portete, Batallón del Suburbio, Plan Piloto, Tres Bocas, Malvinas y hasta Fertisa.

Fue noticia en todos los medios, cuando sin temores ni tapujos afirme al País, que las lanchas construidas eran inadecuadas, construidas de acero, 90 toneladas de peso, lentas con solo 8 nudos de velocidad. Las naves de diseño eran los buses de agua que ya están probadas y se usan en lugares similares para este tipo de transporte en todo el mundo; eran de: aluminio, 30 toneladas y 20 nudos.

En esta controversia para desmentirme, fueron a navegar al Salado no pudieron pasar los bajitos puentes de La Perimetral; **¡y para mayor sorpresa se vararon!... gran noticia en los diarios.**

**PUENTE BASCULANTE EN GREEN BAY**

**DEDICATORIAS**

A la memoria
de mis padres
Delia y Abraham
que en el entorno puro y
cultural de Latacunga, me enseñaron
a ser un hombre de bien y de verdad.

A mi hermana Rebeca
por su soporte y lealtad
en especial cuando envidias
y agresiones rebotaban en mi mente.

Y por   ltimo, a la
persona que con su serenidad
y comprensión me ha acompañado
gran parte de mi vida… mi esposa Jenele.

*Hugo Tobar Vega*

## DEDICATORIA ESPECIAL

### A las vias naúticas del Ecuador

Como se presenta en las portadas de cómo se protege las vías navegables en un país considerado marítimo; y se demuestra y analiza en el anexo 5 de este libro, de cómo en el Ecuador y especialmente en Guayaquil se han destruido estas vías; esta obra les presenta una dedicatoria especial que trate de hacer verdadera conciencia para su recuperación; ya que la tan cacareada conciencia marítima que alguna vez si existió… **¡en verdad hoy ya no existe!**