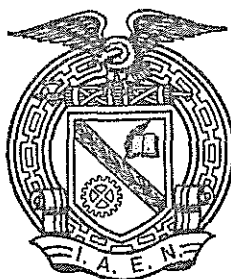


REPUBLICA DEL ECUADOR
SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO
DE SEGURIDAD NACIONAL
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES



XI Curso Superior de Seguridad Nacional y
Desarrollo

TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

IMPLEMENTACION DE UNA ZONA FRANCA PORTUARIA EN ESME
RALDAS COMO POLO DE DESARROLLO DEL AREA Y SOLUCION
ECONOMICA PARA EL PUERTO.

CPNV.E.M. Nelson San Miguel

1983 - 1984

INTRODUCCION

Zonas Francas, Zonas Libres y Puertos Libres, de diversas características y dimensiones, se han incrementado notablemente en los últimos años. Así tenemos en 75 países desarrollados y en vías de desarrollo están operando más de 350, de las cuales en el Continente Americano, están funcionando o en proceso de planificación e instalación, 130 zonas bajo diferentes modalidades.

El Ecuador es el único país, en el ámbito latinoamericano, que no se ha acogido a los beneficios que genera una Zona Franca, ante el infundado temor que sea perjudicial para su economía. En el presente trabajo de investigación se demuestra que las citadas Zonas Francas son verdaderos polos de desarrollo y que su instalación es conveniente a los intereses del país.

Los Puertos, son la base para el intercambio comercial entre los estados, en nuestro caso y en la mayoría de los países del mundo, más del 90% del comercio internacional se realiza por vía marítima. Siendo ésta la principal razón por la que casi todas las Zonas Francas y Zonas Libres del mundo se encuentran localizadas en puertos marítimos y fluviales.

Se ha escogido el Puerto de Esmeraldas para el proyecto de instalar una Zona Franca, por ser la provincia más pobre y atrasada del Litoral ecuatoriano, con una gran masa humana desocupada o empleada en actividades marginales de escaso rendimiento, por lo que se necesita crear

polos de desarrollo para solucionar los agobiantes problemas que atraviesa esta provincia. Cuenta además, con un puerto moderno, de primer orden, que está siendo utilizado en una escala muy pequeña, requiriéndose por tanto dinamizarlo para que sea autofinanciable y no una carga para el Gobierno Nacional.

I N D I C E

<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
<u>CAPITULO I</u>	
<u>ZONAS FRANCAS, ZONAS LIBRES Y PUERTOS LIBRES</u>	
A. <u>GENERALIDADES</u>	1
B. <u>VENTAJAS QUE GENERAN LAS ZONAS</u>	3
C. <u>OBJECIONES A LAS ZONAS</u>	4
D. <u>TIPOS DE ZONAS</u>	6
1. ZONAS COMERCIALES	7
2. ZONAS INDUSTRIALES	7
3. ZONAS MIXTAS (COMERCIALES E INDUSTRIALES)	8
E. <u>REQUISITOS PARA ESTABLECER UNA ZONA FRANCA O LIBRE</u>	9
F. <u>ZONAS FRANCAS Y ZONAS LIBRES EXISTENTES EN AMERICA</u>	10
1. ZONA LIBRE DE COLON	14
2. ZONA FRANCA DE MANAOS	18
3. ZONA LIBRE DE IQUIQUE	19
4. ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA	21
<u>CAPITULO II</u>	
<u>UNA ZONA FRANCA EN EL LITORAL ECUATORIANO</u>	
A. <u>VENTAJAS QUE SE OBTENDRIAN DE UNA ZONA FRANCA EN EL LITORAL</u>	26
1. VENTAJAS PARA EL PAIS	26
2. VENTAJAS PARA EL PUERTO	27
3. VENTAJAS PARA LOS USUARIOS	28
B. <u>DESVENTAJAS QUE SE ADUCEN Y POSIBLES SOLUCIONES</u>	29
C. <u>FACILIDADES REQUERIDAS PARA LAS ZONAS FRANCAS</u>	32
D. <u>EL PROYECTO DE LA ZONA FRANCA EN SAN LORENZO</u>	33
E. <u>ANALISIS DE LOS PUERTOS ECUATORIANOS PARA DETERMINAR LA FACTIBILIDAD DE INSTALAR ZONAS FRANCAS</u>	35

<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
1. PUERTO NUEVO	36
2. PUERTO DE MANTA	37
3. PUERTO BOLIVAR	39
4. PUERTO DE ESMERALDAS	40
F. <u>SELECCION DEL TIPO DE ZONA FRANCA A INSTALARSE</u>	41

CAPITULO III

EL PUERTO DE ESMERALDAS

A. <u>ORGANIZACION</u>	44
B. <u>UBICACION DEL PUERTO CON RELACION A LAS RUTAS MARITIMAS INTERNACIONALES</u>	45
C. <u>FACILIDADES PORTUARIAS</u>	47
D. <u>PROBLEMAS ACTUALES DEL PUERTO</u>	49
E. <u>MOVIMIENTO PORTUARIO</u>	51
F. <u>AREA DE INFLUENCIA DEL PUERTO</u>	52

CAPITULO IV

COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS

A. <u>GENERALIDADES</u>	54
B. <u>EXPORTACIONES</u>	55
C. <u>IMPORTACIONES</u>	58
D. <u>INFLUENCIAS DE UNA ZONA FRANCA EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS</u>	62

CAPITULO V

ASPECTOS SOCIO-ECONOMICOS DE LA PROVINCIA DE ESMERALDAS

A. <u>ANTECEDENTES</u>	64
B. <u>ASPECTO SOCIAL</u>	65

<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
C. <u>ASPECTO ECONOMICO</u>	66
D. <u>LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL Y COMERCIAL COMO POLO DE DESARROLLO DEL AREA</u>	67

CAPITULO VI

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL Y COMERCIAL A INSTALARSE EN ESMERALDAS

A. <u>ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA FRANCA</u>	69
B. <u>APOORTE DEL ESTADO Y FINANCIAMIENTO</u>	69
C. <u>PATRIMONIO</u>	70
D. <u>ADMINISTRACION DE LA ZONA FRANCA</u>	70
E. <u>OPERACIONES PERMITIDAS EN LA ZONA FRANCA</u>	71
F. <u>ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA IMPORTACION Y EXPORTACION</u>	72
G. <u>DISPOSICIONES GENERALES</u>	73
H. <u>SEGURIDAD Y CONTROL</u>	75

CAPITULO I

ZONAS FRANCAS, ZONAS LIBRES Y PUERTOS LIBRES

A. GENERALIDADES

Las zonas francas o zonas libres tienen igual concepción, estos términos lo utilizan indistintamente los países para hacer referencia a una determinada área muy pequeña del territorio nacional que no está sometida a los controles de aduana y que han sido creadas para generar polos de desarrollo en la región.

Los puertos libres tienen la misma concepción de las zonas francas o zonas libres, generalmente se utiliza este término para un área mayor del territorio nacional que inclusive puede abarcar un puerto, una ciudad o una isla. También "el uso del término Puerto Libre, implica que los elementos esenciales del puerto, muelles y bodegas de tránsito están incluidos en la zona"¹.

Las palabras "franca o libre" en los términos de zona franca, zona libre y puerto libre se utilizan únicamente para indicar libertad de controles, derechos e impuestos. Los valores por servicios prestados tales como manejo, almacenamiento, manipulación y utilización de las facilidades portuarias deben ser pagados.

Una zona franca o zona libre es una pequeña parte del territorio nacional que permanece bajo completa soberanía del Estado, pero está libre de los requisitos aduaneros y de los impuestos de importación mientras la mercancía permanezca almacenada en la citada zona, ya que desde el

1. Bohdan Nagorski, Los problemas portuarios en los países en desarrollo (Méjico, D.C.: Editorial Temas Marítimos, 1974), Pág. 265.

punto de vista comercial se considera que aún está en el exterior, pero sujetas a las leyes y reglamentos relativos a la seguridad, requisitos sanitarios o por cualquier transacción ilegal. Dentro de esta zona están en vigor las leyes civiles y penales del país. Toda mercancía doméstica que ingrese a la zona franca o zona libre, es considerada como que ha sido exportada y por lo cual debe cumplir con todos los requisitos legales y comerciales que se requieren para la exportación.

La mercancía importada mientras permanezca en la zona, puede ser almacenada, exhibida, empacada, desempacada, embasada, montada, ensamblada, refinada, purificada, mezclada y transformada. Para reexportarla al exterior no necesita ningún trámite de aduana, ni permiso de exportación. Cuando es requerida para el consumo local, debe cumplir con todos los trámites de importación exigidos por el país.

Las ventas al menudeo generalmente no se permiten dentro de las zonas francas o zonas libres, pero en cambio se permite y se fomenta la exhibición de los artículos en venta como un medio de promover las actividades de la zona.

Las zonas francas o zonas libres establecidas en los puertos constituyen un excelente medio para atraer tráfico adicional al darse facilidades a los usuarios y eliminar los trámites de importación y reexportación, fomenta el intercambio comercial, principalmente, con los países vecinos y constituyen verdaderos polos de desarrollo para el área.

Para su creación no requieren ninguna inversión importante de capital, sino principalmente medidas legales y administrativas. Ningún riesgo grande involucra el establecimiento de una zona franca o zona libre y puede fácilmente ser liquidada sino da resultados satisfactorios.

B. VENTAJAS QUE GENERAN LAS ZONAS

Las ventajas y beneficios que genera una zona franca o zona libre para un puerto son evidentes. El procedimiento de carga y descarga del barco a la zona y viceversa se simplifica al eliminarse los trámites de aduana. El tráfico de mercancías en tránsito puede ser manejado sin controles administrativos, a excepción de los requisitos de seguridad e higiene. Las empresas comerciales que operan en la zona franca o zona libre tienen grandes existencias de mercancías almacenadas para vender a países extranjeros o para abastecimiento gradual del mercado doméstico. Las mercancías importadas pueden ser modificadas, transformadas y empacadadas según convenga a las necesidades de los países o de los consumidores particulares.

Se generan fuentes de trabajo para varios miles de nacionales en los establecimientos comerciales e industriales instalados en la zona franca o zona libre, aumentan las recaudaciones portuarias al incrementarse el tráfico marítimo internacional y por arriendo de locales y almacenes en el área de jurisdicción del puerto. Propende a crear polos de desarrollo en la ciudad y región ante la necesidad de atender los requerimientos de la citada zona y de los nuevos habitantes asentados y transeuntes que requieren sus servicios.

También hay que indicar que los comerciantes locales pueden surtirse con oportunidad y en las cantidades requeridas al tener sitios de reaprovicionamiento en su propio país. Por otro lado, tanto el comerciante como el industrial local pueden tener en sus almacenes de la zona franca o zona libre, grandes cantidades de mercancías extranjeras para de acuerdo a sus necesidades ir nacionalizando paulatinamente los artículos requeridos, ahorrando sumas importantes de dinero al no efectuar importaciones glo

bales, que tendría que realizar en caso de no disponer de una zona franca o zona libre en su país; asegurando además, el abastecimiento continuo y evitando las contingencias que pueden ocurrir en el mercado internacional. De esta manera se ejerce una fuerte influencia moderadora sobre las fluctuaciones de los precios dentro del país y se previene de la escasez súbita de ciertos artículos.

Las zonas francas y zonas libres, tanto en los países desarrollados como en los países en vías de desarrollo han sido claramente ventajosas para sus respectivas economías. Así, tenemos, que las zonas libres de Hamburgo y Bremen han contribuido a la estabilidad de los precios en Alemania Occidental al canalizar gran parte del comercio de importación del país. En los Estados Unidos, en los últimos años, han aumentado considerablemente las zonas libres de diversos tipos; de un movimiento comercial de importación y exportación de "245 millones de dólares en 1972"², se incrementó a "4 billones de dólares en 1980"³. En Latinoamérica existen numerosas zonas francas y zonas libres de todo tipo, siendo la más importante la zona libre de Colón en la República de Panamá, que en 1978, tuvo un movimiento comercial de "2.279.494.000 balboas"⁴.

C. OBJECIONES A LAS ZONAS

Una de las mayores y más frecuentes objeciones esgrimidas contra las zonas francas o zonas libres es el supuesto peligro del aumento del contrabando. Autoridades de ciertos países también han expresado su te

2/ Martín Barolski, "Zonas de comercio, incentivos para el desarrollo", zona franca N° 1 (agosto 5, 1981), Pág. 19.

3/ Ibid.

4/ Zona Libre de Colón, Compendio estadístico de la zona libre de Colón 1970-1978, (Panamá-1980), Pág. 43.

mor de que comerciantes locales inescrupulosos pudieran adquirir para almacenar en la zona franca o zona libre mercancías de importación prohibida con el pretendido propósito de obtener posteriormente los permisos de importación requeridos para introducir, la citada mercancía, en el país.

Las objeciones mencionadas y otras similares podrían reducirse substancialmente o eliminarse por completo con la implementación de leyes y precauciones de seguridad adecuadas.

Con relación al contrabando se puede indicar que: "La introducción ilegal hacia el país de artículos que no han sido despachados a través de las Aduanas no será más fácil desde una zona libre que desde una bodega de tránsito ordinaria"⁵.

Si bien, el control de aduana dentro de la zona es muy limitado, en cambio dicha zona se encuentra rodeada por altas paredes con precauciones de seguridades especiales y con guardia permanente las 24 horas del día. Las leyes drásticas que se establecen para combatir el contrabando constituyen una de las mejores armas para neutralizarlo.

Los manifiestos de todas las mercancías que los comerciantes importen para la zona franca o zona libre deben ser presentados a la administración de la zona franca o zona libre y a la aduana. Si existe una razón válida para creer que un importador ha introducido alguna mercancía al país sin pagar los derechos correspondientes, las autoridades de aduana pueden exigir una demostración de la forma en que se dispuso de los artículos que figuran en el manifiesto en duda.

5/ Bohdan Nagorski, Los problemas portuarios en los países en desarrollo (Méjico, D.C.: Editorial Temas Marítimos, 1974), Pág. 270.

Otra de las objeciones que se indica es que la balanza de pagos podría verse afectada negativamente, lo cual no es consecuente con la realidad, ya que como se mencionó anteriormente los comerciantes locales al tener una zona franca o zona libre en el país, irán comprando paulatinamente las mercancías extranjeras de acuerdo a sus necesidades, sin tener que recurrir a adquisiciones de grandes cantidades que es la política que por lo general se sigue cuando se efectúan dichas adquisiciones en los mercados internacionales. También hay que considerar que la creciente actividad del puerto permite un mayor ingreso de divisas extranjeras provenientes de derechos portuarios, pagos de servicios y gastos ordinarios de las empresas que operan en la zona. Además, habrán entradas adicionales de divisas por cuanto comerciantes de países vecinos visitarían la zona y representantes de empresas extranjeras se radicarían en la ciudad.

El continuo incremento de las zonas francas y zonas libres en el mundo demuestran que los beneficios económicos superan en mucho a las desventajas, si es que realmente tales desventajas llegan a ocurrir.

D. TIPOS DE ZONAS

No hay un modelo uniforme para las zonas francas y zonas libres, en las diversas partes del mundo, ellas varían de un país a otro, según la finalidad con que fueron creadas. De acuerdo a sus propósitos se las puede clasificar en las tres categorías siguientes:

Zonas Comerciales

Zonas Industriales

Zonas Mixtas (Comerciales e Industriales)

A pesar de que hay un criterio mayoritario en que Zona Franca y Zona Libre tienen igual concepción; por motivo del presente estudio y en consideración a la forma en que están siendo utilizados estos términos en los últimos años en algunos países, consideraré como Zona Libre cuando sus instalaciones vayan a ser empleadas para proyectos de las zonas comerciales o zonas mixtas pero con predominancia del sector comercial y Zonas Francas cuando sus instalaciones vayan a ser empleadas para proyectos de zonas industriales o zonas mixtas con predominancia del sector industrial.

1. ZONAS COMERCIALES

La gran mayoría de estas zonas en el mundo, operan principalmente como almacenamiento en tránsito y como base de distribución para el comercio de exportación; este tipo de zonas funcionan en puntos geográficos de alta concentración de tráfico marítimo; por lo general las mercancías importadas provienen de países que tienen mano de obra barata y las exportaciones se las realiza indistintamente por mar y por aire.

Otras zonas comerciales que tienen tráfico marítimo limitado son más diversificadas operando como almacenamiento en tránsito y para abastecer el mercado nacional. Las zonas de este tipo tienen un carácter básicamente comercial, pero se pueden llevar a cabo una variedad de procesamientos de mercancías pero en escala muy reducida.

2. ZONAS INDUSTRIALES

Estas zonas, han sido construídas en muchos países en desarrollo con el propósito de atraer capitales extranjeros para la instalación de industrias y también para incentivar las exportaciones.

Las empresas industriales que operan en este recinto importan los materiales requeridos libre de impuestos y reciben incentivos especiales tales como, reducción o eliminación de los impuestos sobre las utilidades por un período determinado, con la condición de que utilicen mano de obra local y exporten toda su producción o la mayor parte de ella, dependiendo de la política del país donde se instalen.

Actualmente existe una gran competencia entre las zonas industriales para atraer inversionistas extranjeros, lo cual se ve compensado por cuanto hay numerosas empresas de países desarrollados que están buscando lugares apropiados para efectuar sus inversiones.

3. ZONAS MIXTAS (COMERCIALES E INDUSTRIALES)

Zonas de este tipo de diversas características y dimensiones se han establecido en muchos países en desarrollo con gran éxito. Para las actividades que desarrolla se proporciona, por lo general, espacios separados para las industrias y el comercio. La Zona Libre de Colón en la República de Panamá, puede considerarse como un ejemplo clásico de este tipo de zona de tamaño medio altamente exitosa, con énfasis principal en el procesamiento, armado, empaquetado y distribución de diversos productos en América del Sur, área del Caribe y parcialmente en los Estados Unidos. La Zona Libre de Barranquilla también pertenece a este tipo, ya que fue creada para actividades comerciales e industriales.

Merecen citarse aparte las Zonas Libres que funcionan en los Estados Unidos y que se las conoce con el nombre de Zona de Libre Comercio.

Las dos terceras partes de los productos que pasan por estas zonas son para atender al mercado de ese país.

Estas Zonas de Libre Comercio, han sido creadas en los Estados Unidos para permitir la importación de productos liberados de impuestos mientras la mercancía permanezca en sus instalaciones.

Hay varios tipos de estas Zonas de Libre Comercio; unas se dedican a la importación de mercancías para abastecer al mercado local; otras importan materias primas y productos semielaborados, para con mano de obra norteamericana transformarlos en productos elaborados, pagando los impuestos correspondientes a lo importado, cuando el producto elaborado salga del recinto para venderlo en el mercado local; pero la gran mayoría de estas zonas funcionan bajo el sistema mixto o sea con fines comerciales e industriales para atender principalmente las necesidades del país.

Ciertas Zonas de Libre Comercio, en cambio, han orientado sus actividades prioritariamente a la exportación, así tenemos que más del 70 % de los productos que arriban a las zonas de New York y San Francisco son exportados al exterior y en la zona de Miami el 95 % es enviado a los mercados internacionales, principalmente a los países de América Latina, en muchas ocasiones ilegalmente perjudicando las economías de nuestros países.

E. REQUISITOS PARA ESTABLECER UNA ZONA FRANCA O LIBRE

Para asegurar el éxito de una zona franca o zona libre se requiere efectuar un estudio detallado para la selección del tipo de zona más conveniente al país, para lo cual se debe realizar un análisis exhaustivo sobre los siguientes puntos principales:

- Situación geográfica del área

- Comercio exterior nacional
- Comercio exterior de los países vecinos
- Disponibilidades existentes en la región para atender los requerimientos de la zona
- Facilidades que ofrece el puerto
- Extensión del área disponible contigua al puerto
- Tráfico marítimo internacional
- Vías de comunicaciones terrestres y aéreas
- Competencias de otras zonas francas o zonas libres existentes en la región

Se deben analizar también, los resultados obtenidos en otros países en zonas de tipo similar, dando especial énfasis a los medios para prevenir el contrabando y para solucionar cualquier dificultad.

Luego que se ha determinado la conveniencia de instalar la zona franca o zona libre se debe preparar el proyecto con la promulgación de la ley y reglamentos respectivos; se puede tomar como referencia proyectos elaborados para otras zonas similares, pero adaptándolas a las necesidades del país. Es aconsejable que las leyes y reglamentos que regulen las actividades de la zona sean razonables y por lo cual debe evitarse limitaciones excesivas que perjudiquen al desarrollo de la futura zona.

Una vez aprobado el establecimiento de una zona franca o zona libre, se debe emprender una vigorosa campaña de promoción y publicidad para explicar los beneficios de la zona a todos los usuarios en perspectiva, dentro del país y en el exterior.

F. ZONAS FRANCAS Y ZONAS LIBRES EXISTENTES EN AMERICA

En los últimos años las zonas francas y zonas libres se han increme

mentado notablemente, así tenemos que en 75 países desarrollados y en vías de desarrollo operan más de 350, de las cuales en el Continente Americano, están funcionando o en proceso de planificación e instalación 130 zonas bajo diferentes modalidades.

En Norte América hay 67 zonas, de las cuales 60 están localizadas en los Estados Unidos y 7 en Méjico. La mitad de las zonas existentes en los Estados Unidos, fueron establecidas a partir de 1975 y se las conoce con el nombre de Zonas de Libre Comercio, dan trabajo alrededor de un millón de personas y tienen un movimiento comercial de aproximadamente 4.000 millones de dólares.

En América Central, existen 7 zonas libres, distribuidas en la siguiente forma: Costa Rica 1; El Salvador 1; Guatemala 1; Honduras 2; Nicaragua 1, y Panamá 1.

En América del Sur, funcionan o están en proceso de planificación e instalación 56 zonas libres y zonas francas, distribuidas en la siguiente manera: Argentina 18; Brasil 6; Chile 7; Colombia 10; Perú 6; Paraguay 4; Uruguay 2; Venezuela 2, y Bolivia 1.

En Latinoamérica, el Ecuador es el único país que no se ha acogido a los beneficios que genera una zona franca o zona libre; principalmente por la resistencia de los comerciantes e industriales que al no conocer el funcionamiento de estas zonas temen una infundada competencia desleal; por otro lado hay el recelo en las autoridades de gobierno de que se incremente el contrabando en el país, sobre este punto considero que el contrabando es generalizado y no se puede incrementar más de lo que está, por cuanto el mismo es introducido por mar, aire y tierra.

Las zonas francas y las zonas libres, son recintos aislados completamente resguardados las 24 horas del día y sólo con la complicidad de las autoridades aduaneras se puede introducir contrabando o evadir el pago de impuestos.

Por considerarlo de interés para el presente trabajo a continuación indicaré las zonas libres y zonas francas que bajo diferentes modalidades están funcionando o en proceso de planificación e instalación en América del Sur. La presente información es extraída de la guía "Tax-Free zones of the world"⁶.

ARGENTINA: Barranqueras
 Buenos Aires
 Concordia
 Empedrado
 Jujuy
 La Quiaca
 Mendoza
 Monte Caseros
 Paso de los Libres
 Pocitos
 Rosario
 Salta
 San Juan
 Area del Fuego

Depósitos francos (Buenos Aires y Rosario)

6/ "Free Trade Zones Listed by Región", The Journal of Commerce, New York (octubre 20-1980), Pág. 18.

Puerto Libre (Rosario)

Ezeiza Aeropuerto Internacional

BOLIVIA:Rosario

BRASIL: Manaus

Belem

Corumba

Paranagua

Porto Velho

Santos

CHILE: Iquique

Punta Arenas

Zona Libre del Norte (Arica)

Zona Libre del Sur (Chiloé/Aysen/Magallanes)

Antofagasta

COLOMBIA:Barranquilla

Buenaventura

Palmasca

Cartagena

Cúcuta

Santa Martha

Isla San Andrés

Isla de Providencia

Amazonas

Calí

PARAGUAY:Concepción

Encarnación

Asunción

Villeta

PERU: Este del Perú (Departamento de Loreto, Madre de Dios, San Martín y Amazonas)

Matarani

Mollendo

URUGUAY: Colonia

Nueva Palmira

VENEZUELA: Isla Margarita

Paraguaná

De las zonas libres y zonas francas indicadas, a continuación describiré muy someramente las más importantes que de una u otra forma tienen relación con el proyecto de instalar una zona franca en el territorio nacional:

1. ZONA LIBRE DE COLON

La Zona Libre de Colón está localizada en el Océano Atlántico a cinco kilómetros de la ciudad del mismo nombre; fue creada el 17 de junio de 1948, como una Institución autónoma dependiente del Gobierno de Panamá, iniciando sus actividades en 1953 con diez empresas en un área de seis hectáreas. En 1980, encontramos operando en un área de cuarenta y nueve hectáreas, a trescientas once compañías nacionales y extranjeras, que a su vez representan a más de seiscientas compañías de todo el mundo, dando empleo directo a aproximadamente ocho mil quinientas personas.

Todas las mercancías y demás artículos que ingresen, a la zona libre durante su permanencia en ella están exentos, en todo momento, del pago de impuestos, gravámenes y demás contribuciones de cualquier naturaleza

inclusive derechos consulares o de otra denominación. Salvo el pago de arrendamiento de locales o de servicios de almacenaje, custodia, etc., que se preste dentro de la zona libre.

En la Zona Libre de Colón, están permitidas las siguientes operaciones: almacenar, exhibir, empacar, desempacar, manufacturar, embasar, montar, ensamblar, refinar, purificar, mezclar, transformar y en general operar y manipular toda clase de bienes, productos, materias primas y otros artículos de comercio, exceptuando únicamente aquellos artículos cuya importación está prohibida por las leyes de la República de Panamá.

Cualquier persona natural o jurídica puede operar en la zona libre de Colón, pero debe garantizar puestos de trabajo por lo menos a diez ciudadanos panameños y reexportar como mínimo el 60% de los bienes manejados.

El organismo que administra la Zona Libre de Colón tiene autoridad y responsabilidad sobre todas las actividades que allí se realicen y sobre las mercancías almacenadas o manufacturadas en la zona. Su autoridad y responsabilidad se inicia desde el momento en que la mercancía es recibida a la entrada de la zona y termina cuando la documentación y mercancía han sido chequeadas y entregadas a las autoridades de aduana para su transporte y custodia hacia su embarque en el puerto de salida.

El movimiento comercial total ha aumentado de 440 millones de balboas en 1970 a 2.280 millones de balboas en 1978; de la última cantidad indicada corresponde al rubro de importación 1.083 millones de balboas y a reexportación 1.197 millones de balboas.

Las importaciones efectuadas en 1978 (última información disponible), provienen principalmente de las áreas que se indican en la tabla N° 1.

T A B L A N° 1
IMPORTACION REGISTRADA EN LA ZONA LIBRE DE COLON

AREA DEL MUNDO	IMPORTACION REGISTRADA (en millones de balboas)	PORCENTAJE
Asia	622	57 %
Europa	199	18 %
América del Norte	164	15 %
América del Sur	36	3 %
América Central e Indias Occidentales	23	2 %

FUENTE: Compendio estadístico de la Zona Libre de Colón (1970-1978)

Las reexportaciones generadas se envían principalmente a las áreas que se indican en la tabla N° 2.

T A B L A N° 2
REEXPORTACION GENERADA EN LA ZONA LIBRE DE COLON

AREA DEL MUNDO	REEXPORTACION GENERADA (en millones de balboas)	PORCENTAJE
América del Sur	668	51 %
América Central e Indias Occidentales	447	37 %
América del Norte	99	8 %
Asia	21	2 %

FUENTE: Compendio estadístico de la Zona Libre de Colón (1970-1978).

Del valor total de la mercadería importada, el 73% llega por vía marí-

tima y el 24% por vía aérea; para las reexportaciones, el 50% utiliza el medio aéreo, el 38% el medio marítimo y el 11% el medio terrestre.

El mayor proveedor de la Zona Libre de Colón es el Continente Asiático que utiliza, casi en su totalidad barcos mercantes que al cruzar el Canal de Panamá encarecen el producto para los países de América Latina que tienen sus costas en el Océano Pacífico, ya que al efectuar la adquisición de mercancías en la citada Zona Libre, los barcos nuevamente tienen que cruzar el Canal de Panamá.

Cabe indicar que aproximadamente el 45% de los bienes reexportados son vendidos a cinco países cercanos: Venezuela, Colombia, Ecuador, Chile, e Islas del Caribe.

Siendo América del Sur el mayor comprador y por convenir al presente trabajo de investigación, a continuación en la Tabla N° 3, citaré los principales países que efectúan sus adquisiciones en la Zona Libre de Colón.

T A B L A N° 3

ADQUISICIONES EFECTUADAS POR LOS PAISES DE AMERICA
DEL SUR

PAIS	ADQUISICION REGISTRADA (en millones de balboas)
Venezuela	119
Ecuador	98
Colombia	97
Chile	63
Brasil	61
Argentina	19
Perú	11

FUENTE: Compendio estadístico de la Zona Libre de Colón (1970-1978).

Cabe destacar que en la reexportación por países, en el registro de la Zona Libre de Colón consta un rubro de "otros" muy elevado (233 millones de dólares) que corresponden al 22% del total reexportado, lo cual es muy probable que en su mayor parte llegue a América Latina ilegalmente y en gran escala, ya que no se investiga el destino final de la mercancía, lo que constituye un freno para el desarrollo de nuestros países. Lógicamente el Ecuador es uno de los más afectados por la forma de operar de esta Zona Libre.

2. ZONA FRANCA DE MANAOS

La Zona Franca de Manaus se encuentra a orillas del río Amazonas a 1600 kilómetros del Océano Atlántico, fue creada por decreto el 6 de junio de 1957 como lugar de almacenamiento, depósito y venta de mercancías de cualquier naturaleza proveniente del extranjero para consumo interno de la amazonía, así como de los países interesados que forman parte de la hoya amazónica.

Esta ley general fue reformada el 28 de agosto de 1967, asignándole a la Zona Franca de Manaus una extensión de 10.000 kilómetros cuadrados como área de libre comercio de importación y exportación, dándole incentivos fiscales especiales con la finalidad de crear en el interior de la amazonía un centro comercial, industrial y agropecuario que permita el desarrollo del sector.

Para su administración el Gobierno de Brasil, creó la superintendencia de la Zona Franca de Manaus, SUFRAMA, entidad autónoma, con personería jurídica y patrimonio propio, autonomía administrativa y financiera, con sede en la ciudad de Manaus, capital del Estado de la amazonía.

La Zona Franca comenzó a operar en 1968, con un movimiento comercial,

de importación y exportación, de 164 millones de dólares; en 1979 el movimiento comercial superó los 560 millones de dólares, correspondiendo el 86% a las importaciones y el 14% a las exportaciones.

Las importaciones están controladas por cupo, así tenemos que en 1980, el cupo total de las importaciones fue de 446 millones de dólares, de los cuales el 72% correspondió a los productos requeridos para la industria, el 23% a productos comerciales y el 5% a otros rubros.

El sector industrial es el que mayor auge ha tenido, básicamente se ha desarrollado para abastecer al mercado interno; 189 industrias están en pleno funcionamiento, proporcionando trabajo aproximadamente a 50.000 personas. Del número de industrias indicadas, 39 de ellas pertenecen al sector electrónico que es uno de los mayores y más promisorios polos de desarrollo de la región; gran parte de los televisores, equipos de sonido, calculadoras, grabadoras, etc., que existen en el Brasil son construidos en la Zona Franca de Manaus; así tenemos que en 1980 se construyeron alrededor de: 1'260.000 televisores a colores, 460.000 televisores blanco y negro, 1'800.000 calculadoras portátiles, 580.000 calculadoras de mesa, 2'900.000 radios en general, 1'300.000 grabadoras portátiles, 350.000 toca cassette, etc.

Para promocionar la construcción de los componentes de los equipos en la Zona Franca de Manaus, se está dando incentivos especiales, tales como disminuir el impuesto sobre los productos terminados que salen de la zona, en forma proporcional al aumento de los componentes de los equipos construidos en dicha zona.

3. ZONA LIBRE DE IQUIQUE

La Zona Libre de Iquique, está situada en en puerto del mismo nombre,

al norte de la República de Chile, se estableció en 1975 para estimular el desarrollo de la región; su actividad principal es comercial para abastecer en parte el mercado del país y para reexportar a los países del área.

Su modo de operación es similar al de la Zona Libre de Colón, en la República de Panamá, ambas conceden grandes facilidades para que los inversionistas, principalmente extranjeros, se establezcan en sus respectivas Zonas Libres, sin ninguna restricción para la importación y reexportación. También hay que indicar que en ninguna de las dos zonas se averigua el destino final de la mercancía, esto ha dado origen a que gran parte de ella llegue en forma ilícita a los demás países del área.

En 1980, existían unas 400 empresas comerciales operando, dando empleo directo a cerca de 4.000 personas. Además 25 empresas habían presentado sus solicitudes para dedicarse a diversas actividades de procesamiento industrial.

Esta Zona Libre, en sólo cinco años, ha tenido un elevado crecimiento ya que sus ventas representan el 40% de las efectuadas por la Zona Libre de Colón que, en 1980, tenía 27 años de actividad.

Tenemos que en 1980 las ventas efectuadas fueron de 485 millones de dólares distribuidos en la siguiente manera:

Zona de Tarapacá :	285.000.000 dólares
Resto de Chile :	140.000.000 dólares
Exterior :	60.000.000 dólares

La Zona de Tarapacá tiene apenas 245.000 habitantes y recibe mensualmente más de 90.000 visitantes que en gran parte efectúan adquisiciones al por menor en la Zona Libre de Iquique. Por otro lado, cabe mencionar,

que hay comerciantes inescrupulosos que apoyan y se dedican al contrabando hacia los países vecinos ya que, esta actividad ilícita les da excelentes beneficios, lo cual se consigue con relativa facilidad al no averiguarse el destino final de la mercancía. Por esta razón se considera que parte de la mercancía vendida en la Zona de Tarapacá, va a parar al Perú y otros países, entre ellos nuestra Patria. En idéntica forma se estima que en algún porcentaje la mercancía que consta en el rubro, "resto de Chile," también llega ilegalmente a los países del área.

Por estar permitida la venta de mercancías al por menor, parte de ella llega a poder de los residentes locales, quienes la revenden ilegalmente en las calles.

La casi totalidad de la mercancía llega por vía marítima, habiendo arribado en 1980 aproximadamente 390 barcos mercantes que transportaron cerca de 145.000 toneladas.

El éxito de esta Zona Libre radica, en la gran promoción efectuada en el exterior, habiendo dirigido gran parte de su esfuerzo a los países proveedores del Continente Asiático.

4. ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Por ser un país vecino, con nuestra misma idiosincracia, iguales problemas y con un ferviente deseo de superación para alcanzar lo más pronto posible su desarrollo, a continuación, en forma muy somera, me referiré a las Zonas Francas de esa hermana República, las mismas que han funcionado con éxito y han sido factor preponderante para el desarrollo económico y social de la región donde se han establecido, dando además vitalidad al resto del país.

Las Zonas Francas, industriales y comerciales son entidades de derecho público, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa.

Las operaciones que se desarrollan dentro de las Zonas Francas, están exentas del pago de impuestos, contribuciones y gravámenes de cualquier naturaleza. Se pueden introducir toda clase de artículos, productos, materias primas, etc., con excepción de explosivos, material inflamable y armas en general y las prohibidas por la ley.

En las Zonas Francas se realizan actividades comerciales e industriales cuyos propósitos son:

a. Promover y facilitar el comercio internacional de artículos producidos dentro o fuera del territorio nacional para lo cual se pueden efectuar, entre otras las operaciones siguientes: importar y almacenar mercancías para el mercado interno y almacenar y exportar mercancías de origen nacional o extranjera.

b. Promover y facilitar el proceso de industrialización de insumos y materias primas y la fabricación de productos terminados, los mismos que pueden destinarse a la exportación o consumo dentro del país. Al introducir al territorio nacional artículos que han sido elaborados o manufacturados dentro de las Zonas Francas sólo cancelarán los derechos arancelarios correspondiente al porcentaje de materia prima extranjera utilizada en su elaboración.

En las Zonas Francas pueden instalar empresas, las personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras, domiciliadas en el país o en el exterior.

Para efectos del régimen aplicable al capital y sistema cambiario, las empresas que se instalen en las Zonas Francas se clasifican en :

- a. Empresas nacionales cuando los inversionistas del país aporten con un capital superior al 80 %.
- b. Empresas mixtas cuando el capital aportado por los nacionales fluctúa entre el 51 % y el 80 %.
- c. Empresas extranjeras cuando los inversionistas locales tengan un capital inferior al 51 %.

Para la administración de cada una de las Zonas Francas existe una Junta Directiva y el Gerente General que es su representante legal.

Las Zonas Francas colombianas son entidades de servicio público sin ánimo de lucro establecidas para acelerar el desarrollo económico y social del país y en particular el de la región donde han sido creadas.

Según la ley 47 del 8 de mayo de 1981, las Zonas Francas que tengan doble carácter o sea industriales y comerciales, las áreas destinadas a atender cada una de esas actividades deberán estar físicamente separadas.

Las empresas que se instalen en las Zonas Francas tienen la obligación de transportar en naves de bandera colombiana o compañías asociadas, por lo menos el 50% de la carga que se introduzca a dichas zonas en cumplimiento a la ley de reserva de carga colombiana.

También hay que indicar que en todas las Zonas Francas está prohibida la venta de artículos al por menor.

En la República de Colombia, existen seis Zonas Francas establecidas para desarrollar actividades industriales y comerciales y dos puertos li

bres que son los siguientes:

a. Zona Franca de Barranquilla, creada por Ley 105, ex pedida el 31 de diciembre de 1958, empezó a funcionar en 1964 con fines netamente comerciales; posteriormente a fines de 1971, inició sus operaciones industriales, instalándose ocho empresas de esta clase. Está localizada en la ciudad de Barranquilla a orillas del río Magdalena en el Océano Atlántico, tiene un área disponible de aproximadamente 100 hectáreas; es la más antigua e importante tanto en el as pecto comercial como industrial. En 1977 contaba con más de tres mil quinientos empleados.

b. Zona Franca de Palmaseca, fue creada por Decreto 1095 del 7 de julio de 1970, empezando a funcionar en 1974. Está localizada en las inmediaciones del aeropuerto de Palmaseca, de la ciu dad de Palmira en el Departamento del Valle del Cauca. Opera como Zona Franca industrial y comercial. En 1977 tenía más de quinientos veinte y cinco trabajadores.

c. Zona Franca de Buenaventura, fue creada por Decreto 1095 del 7 de julio de 1970, iniciando sus operaciones en 1973. Está localizada en la isla Carvajal, de la Bahía de Buenaventura, en el Océano Pacífico, tiene una extensión de 31 hectáreas. Opera únicamente como zona comercial.

d. Zona Franca de Cartagena, fue creada por Decreto 2077, del 11 de octubre de 1973, iniciando sus operaciones en 1976 con actividades comerciales, también están previstas actividades indus triales, está localizada en el puerto de Cartagena en el Océano Atlán- tico. Tiene una extensión de 45 hectáreas, de las cuales 38 están reser vadas para actividades industriales.

e. Zona Franca de Cúcuta, fue creada por Decreto 584 del 14 de abril de 1972, está desarrollando actividades comerciales, se tiene programado instalar un parque industrial.

f. Zona Franca de Santa Martha, creada por Decreto 1144 del 19 de junio de 1974. La zona comercial se encuentra contigua al puerto y está en parte habilitada. La zona industrial está localizada a 6 minutos del terminal marítimo, a inicio de 1982, estaban listas 7 hectáreas de las 34 hectáreas que contempla el proyecto.

Los puertos libres que existen en Colombia corresponden a las islas San Andrés y Providencia, en ellas gran parte del comercio es al por menor, habiéndose incrementado el turismo hacia las citadas islas.

CAPITULO II

UNA ZONA FRANCA EN EL LITORAL ECUATORIANO

A. VENTAJAS QUE SE OBTENDRIAN DE UNA ZONA FRANCA EN EL LITORAL

El continuo incremento de las Zonas Francas en los países desarrollados y en vías de desarrollo nos hace ver claramente lo ventajoso de su creación, nosotros en cambio, hemos permanecido como una isla en el ámbito latinoamericano al dudar de los beneficios que generarían.

A continuación indicaré las ventajas y beneficios que se puedan obtener para el país, para el puerto y para los usuarios con la creación de una Zona Franca en nuestro Litoral:

1. VENTAJAS PARA EL PAIS

Las principales ventajas y beneficios que el país puede obtener con la creación de una Zona Franca son las siguientes:

- a. Generación de fuentes de trabajo para varios miles de ecuatorianos.
- b. Mayores ingresos de divisas extranjeras por concepto de tasas generadas directa o indirectamente por la Zona Franca.
- c. Se forman verdaderos polos de desarrollo para atender las actividades comerciales e industriales de la Zona Franca y para los nuevos habitantes asentados y transeúntes que requieren sus servicios.
- d. Se ejerce influencia moderadora de los precios dentro del

país y se previene de la escasez súbita de ciertos artículos ya que los comerciantes e industriales locales pueden ir adquiriendo paulatinamente los artículos requeridos, ahorrando sumas importantes de dinero al no efectuar importaciones globales que tendrían que realizar si no disponen de una Zona Franca en el país, asegurando además el abastecimiento continuo y evitando las contingencias que pueden ocurrir en el mercado internacional.

e. Mayores ingresos de divisas extranjeras por concepto de exportaciones, por cuanto está probado que toda Zona Franca estimula el comercio de exportación del país.

f. Aumenta la capacitación técnica del personal nacional al formarse empresas con nuevas tecnologías industriales.

g. Fomenta el desarrollo industrial del país, principalmente de productos para la exportación.

Por parte del gobierno se requiere una legislación adecuada y ágil que atraiga a los inversionistas extranjeros, dándoles la mayor facilidad posible durante el período de promoción de la Zona Franca, caso contrario, su desarrollo sería demasiado lento y no se alcanzarían los objetivos deseados.

2. VENTAJAS PARA EL PUERTO

Las ventajas principales para el puerto donde se instale una Zona Franca pueden resumirse en las siguientes:

a. Mejor aprovechamiento de las instalaciones y muelles del puerto que tenga capacidad operativa disponible.

- b. Mejor utilización de los terrenos contiguos al puerto que se encuentren disponibles.
- c. Aumenta la capacidad operativa del puerto al simplificarse los trámites administrativos.
- d. Se incrementan las recaudaciones portuarias al aumentar el tráfico marítimo internacional y por arriendo de locales y almacenes en la Zona Franca.
- e. Permite el descongestionamiento de las áreas de almacenamiento del puerto.
- f. Existen mayores disponibilidades económicas, para efectuar mejoras a las instalaciones portuarias y para las ampliaciones requeridas para atender el incremento del tráfico marítimo.

3. VENTAJAS PARA LOS USUARIOS

Los usuarios pueden tener en la Zona Franca los beneficios y ventajas que se indican a continuación:

- a. Permite introducir libremente a la Zona Franca toda clase de artículos, productos, materias primas, etc., libre de gravámenes aduaneros y fiscales, con las limitaciones que las leyes del país dispongan para determinados items.
- b. Se pueden introducir al país mercancías o productos elaborados al cumplir con todos los requisitos de importación, con excepción de aquellos que por ley estén prohibidos.
- c. Facilidad para exhibir artículos de venta con fines promocionales.

- d. Facilidad para reexportar las mercancías que arriben a la Zona Franca.
- e. Libertad para efectuar dentro de la Zona Franca todos los tipos de operaciones que se indiquen en la ley de creación de la citada Zona Franca.
- f. Facilidad para la exportación de los productos elaborados o semielaborados.
- g. No existe ninguna restricción para el almacenaje a largo tiempo de las mercancías y productos que tengan los usuarios en la Zona Franca.

B. DESVENTAJAS QUE SE ADUCEN Y POSIBLES SOLUCIONES

El temor del aumento del contrabando es la más seria objeción que se esgrime en contra de la implementación de una Zona Franca en nuestro país, lo cual ocurre por el desconocimiento que tenemos de su funcionamiento y de los controles que se ejercen.

Para reducir al mínimo el peligro del contrabando, a más de las leyes drásticas que se establecerían y de la prohibición de ventas al por menor, se deben tomar las siguientes precauciones:

1. Rodear la Zona Franca con paredes altas y dotarla de una buena iluminación.
2. Reducir al mínimo las entradas a la Zona Franca.
3. Fijar las horas de apertura y cierre de la Zona Franca.
4. Mantener vigilancia las 24 horas del día, en forma permanente en los sitios más vulnerables e intermitentes en los esta

pacios que ofrezcan mayor seguridad.

5. Efectuar el control de las personas que entren y salgan de la Zona Franca.
6. Verificar las mercancías que entren a la Zona Franca, para evitar se introduzcan otras no autorizadas.
7. Efectuar los controles necesarios sobre las mercancías que salgan de la Zona Franca para constatar que han sido sometidas solamente a las operaciones autorizadas.
8. Realizar controles sobre los movimientos que se efectúen con las mercancías en la Zona Franca y exigir se lleven registro y contabilidad de las mismas, de acuerdo con las instrucciones que se dicten al respecto.

La presunción de que el contrabando podría incrementarse en el Ecuador con el establecimiento de una Zona Franca, nace del criterio que nos hemos formado al considerar que gran parte del contrabando arriba a nuestra patria de la Zona Libre de Colón, también tiene vigencia la idea de que en la Bahía de Guayaquil y la calle Ipiales en Quito, son puntos donde se venden artículos de contrabando cuando en realidad la mayoría de ellos son fabricados en nuestro país.

De lo que se conoce los países donde se han instalado Zonas Francas tienen menos problemas de contrabando, ya que los comerciantes e industriales que operan en dicha zona cuidan su prestigio por cuanto el volumen masivo de ventas que efectúan y las ganancias que obtienen los alejan de la tentación de un riesgo que podrían significarles su exclusión definitiva de la Zona Franca.

También se ha dicho que la creación de una Zona Franca sería una competencia desleal a la industria y comercio locales, lo cual no es correcto, por cuanto los productos y artículos elaborados que salgan de la Zona Franca para venderse en el país tienen que cumplir con todos los requisitos legales de importación y pagar los impuestos fiscales y gravámenes correspondientes. Además es obligación de los comerciantes e industriales que operan en la citada Zona Franca, vender en el exterior parte de los artículos y productos elaborados allí, según el porcentaje que determine la ley que se establecería para regular las actividades de la indicada Zona Franca.

Otra desventaja que se aduce es que en su gran mayoría son capitales extranjeros y que la mayor parte de las utilidades la envían al exterior, lo cual es correcto. Sobre este punto hay que hacer una reflexión y preguntarnos ¿dónde compramos los artículos y productos elaborados que se venden en el Ecuador?, naturalmente que en el exterior, en las Zonas Libres de Colón, Miami, entre otras o en los países asiáticos, europeos y Estados Unidos, sin obtener ningún beneficio para nuestro país; en cambio, con una Zona Franca tendríamos fuentes de trabajo para miles de ecuatorianos, mayores ingresos de divisas extranjeras y fomentaríamos el desarrollo comercial e industrial del área, con las consecuentes ventajas que se generarían.

Se indica además, que la balanza de pagos podría verse afectada negativamente, lo cual es muy relativo ya que los comerciantes e industriales locales, al tener una Zona Franca en el país, comprarían sus mercancías conforme las vayan requiriendo para atender sus necesidades, sin tener que almacenar grandes stocks de mercancías como actualmente se realiza, por cuanto las importaciones de los mercados internacionales de Asia,

Europa y Estados Unidos demoran por lo general algunos meses en arribar al país. También hay que considerar que por la creciente actividad del puerto hay mayores ingresos de divisas extranjeras provenientes de los derechos portuarios, pago de servicios y gastos ordinarios de las empresas que operan en la zona. También habrán entradas adicionales de divisas por cuanto comerciantes de países vecinos visitarían la Zona Franca y representantes de empresas extranjeras se radicarían en la ciudad. Además las divisas que cambiarían en el país para pagar a miles de trabajadores ecuatorianos que desarrollarían sus actividades en la citada Zona Franca, es una contribución a la balanza de pagos.

A pesar de que en el capítulo anterior se indicó, ahora que estamos analizando la conveniencia de instalar una Zona Franca en el país vale la pena recalcar que el continuo incremento de las Zonas Francas en el mundo y en especial en los países en desarrollo demuestran que los beneficios económicos superan en mucho a las desventajas, si es que realmente tales desventajas llegan a ocurrir.

C. FACILIDADES REQUERIDAS PARA LAS ZONAS FRANCAS

Al analizar los puertos ecuatorianos donde se proyecte instalar una Zona Franca se debe verificar que tengan las facilidades siguientes:

1. Un área adecuada y suficientemente amplia que esté contigua al puerto. En su etapa inicial requiere como mínimo entre 10 y 30 hectáreas de acuerdo a las actividades que se desea desarrollar, ya sean comerciales, industriales o mixtas. Como ejemplo se puede indicar que la Zona Libre de Colón inició sus operaciones con 6 hectáreas, en 1980, tenía 49 hectáreas y estaba habilitando 20 hectáreas adicionales.

2. El área seleccionada, en lo posible, debe estar alejada de los

centros urbanos o áreas pobladas.

3. Servicios de energía eléctrica, agua potable, alcantarillado, teléfonos e instalaciones contra incendios.
4. Muelles disponibles para el atraque inmediato de los barcos mercantes que efectúan el tráfico marítimo internacional.
5. Maquinarias y equipos adecuados que permitan las operaciones de carga y descarga en forma rápida y eficiente, así como su traslado a la Zona Franca.
6. Vías de acceso de primer orden y facilidad de transporte a la ciudad.

D. EL PROYECTO DE LA ZONA FRANCA EN SAN LORENZO

La Zona Franca de San Lorenzo nació como reciprocidad al Brasil que creó en 1957 la Zona Franca de Manaus para activar el comercio con los países de la Hoya Amazónica, del cual forma parte el Ecuador.

El 16 de diciembre de 1958, por Decreto Legislativo, se creó la Zona Franca de San Lorenzo, en la provincia de Esmeraldas, publicándose en el Registro Oficial N° 711 de enero de 1957. En el decreto de creación se indicaba que se establecería la citada Zona Franca en favor de Brasil para que pueda utilizar sus instalaciones para la importación y exportación de los productos de la Zona Franca de Manaus.

Su establecimiento tal como fue concebido era ilógico, sin ningún sentido de la realidad, ya que para activarla se requería como mínimo cuquiera de las dos alternativas siguientes:

1. Construir un aeropuerto de primer orden para los aviones de carga que cubrirían la ruta de Manaus a San Lorenzo, lo cual no era

Justificable para la finalidad de servir a un tercer país, con escasos beneficios para nuestra patria.

2. Terminar la carretera en nuestro Oriente, como mínimo hasta la población Francisco de Orellana, para de allí en barcas de poco calado surcar el río Napo, luego el Amazonas hasta la ciudad de Manaos. Al no haberse efectivado ninguna de las alternativas citadas, su creación se quedó en el papel como letra muerta.

Actualmente, existe una carretera de tercer orden hasta Francisco de Orellana, pero lamentablemente el río Napo en ese sector sólo es navegable por embarcaciones de poco calado, las cuales no son adecuadas para servir eficientemente a una Zona Franca que requiere movilizar grandes volúmenes de carga de importación y exportación.

Por otro lado, el Puerto de San Lorenzo no disponía, ni dispone aún de los servicios indispensables que requiere una Zona Franca, tales como: agua potable, energía eléctrica adecuada, teléfonos, alcantarillado, vías de circulación pavimentadas, etc.

Querer resucitar la idea de llevar adelante, en los actuales momentos, el proyecto de la Zona Franca en San Lorenzo sería algo utópico, por cuanto habría que invertir varios cientos de millones de sucres, empezando con la rehabilitación del ferrocarril, para continuar luego con la infraestructura portuaria, incluyendo el muelle que está en malas condiciones.

Aún realizando lo indicado, hay otro inconveniente aún más grave, ya que el Canal Bolívar que es el acceso principal al puerto tiene un sector donde la profundidad se reduce a 3.5 metros, según los estudios realizados no se obtendría ningún beneficio dragándolo por cuanto después

de poco tiempo volvería a sus condiciones originales, por esta razón, los barcos mercantes que podrían entrar a San Lorenzo, estarían limita dos a un calado máximo de 15 pies con media marea, lo cual reduce substan cialmente la importancia de este puerto, ya que la mayoría de los barcos mercantes que efectúan el tráfico marítimo internacional, tienen un calado superior a 15 pies.

E. ANÁLISIS DE LOS PUERTOS ECUATORIANOS PARA DETERMINAR LA FACTIBILIDAD DE INSTALAR ZONAS FRANCAS

Los puertos son la base para el intercambio comercial entre los es tados, en nuestro caso y en la mayoría de los países del mundo, más del 90% del comercio internacional se realiza por vía marítima. Siendo esta la principal razón por la que casi todas las Zonas Francas y Zonas Li bres del globo se encuentran localizadas en puertos marítimos y fluvia les.

Algunos países tienen puertos privilegiados por su posición geográfica, que constituyen puntos focales por donde obligatoriamente tienen que pa sar o hacer escala los barcos que se dedican al tráfico marítimo inter nacional y por lo cual han instalado Zonas Libres, principalmente, para actividades comerciales de reexportación.

Otros países en cambio, no gozan de esta ventaja por lo cual su objeti vo prioritario ha sido crear Zonas Francas para desarrollar actividades industriales y comerciales con el fin de atender sus necesidades inter nas y aumentar el intercambio comercial con los países del área.

En esta parte del estudio, la intención es determinar las facilidades que podrían prestar los puertos ecuatorianos para instalar en ellos

Zonas Francas ya que las mismas están íntimamente relacionadas con las actividades portuarias, dando a su vez a los puertos mayor impulso para su desarrollo, principalmente a aquellos que teniendo una infraestructura adecuada tienen capacidad disponible que debería ser aprovechada.

A continuación en forma muy breve analizaré cada uno de los cuatro puertos principales que tenemos:

1. PUERTO NUEVO

Es el puerto marítimo de Guayaquil, se encuentra localizado en el Estero del Muerto, frente a la isla Trinitaria, se comunica con el Océano Pacífico por un canal de navegación que tiene una longitud de 46 millas.

Con las últimas ampliaciones efectuadas tiene muelles para recibir 10 barcos mercantes a la vez de hasta 20.000 toneladas y 33 pies de calado. Cuenta con la infraestructura requerida para atender el movimiento de carga de importación y exportación de todo tipo. Es el puerto más completo y de mayor movimiento comercial que disponemos. Tiene amplias bodegas cerradas y espacios de almacenamiento al aire libre y los equipos y maquinarias requeridos para la carga y descarga de los barcos y el traslado hacia las bodegas. También dispone de terrenos en reserva para futuras ampliaciones.

En 1982, Puerto Nuevo, recibió 1.141 barcos mercantes, movilizando una carga de importación de 2.280.000 toneladas y de exportación 770.000 toneladas; lo que en porcentaje representa el 61% del total de las naves que arribaron a los puertos ecuatorianos, el 88% de la carga total de importación y el 47% del total de exportación que generamos (excluyendo petróleo y sus derivados, que no interesan para el presente estudio).

En 1982, atracaron a sus muelles 22 barcos como promedio semanal, si con sideramos que existen muelles para 10 naves mercantes a la vez y que ellos permanecen en puerto, en la gran mayoría de los casos, como máximo dos días observamos que hay espacio de muelle disponible para recibir más embarcaciones.

Puerto Nuevo, tiene las condiciones requeridas para instalar una Zona Franca, ya que cuenta con muelles disponibles, terrenos de reserva para futuras ampliaciones, la infraestructura portuaria necesaria y el mayor movimiento comercial marítimo del país.

El único inconveniente que se presenta es que se encuentra alejado de la ruta del tráfico marítimo internacional y los barcos que necesiten dejar mercancías en tránsito para ser exportadas nuevamente, tendrían que alejarse de su ruta y entrar al puerto, pero esto se presentaría en raras ocasiones ya que siempre se utilizan las embarcaciones que tienen tráfico al puerto para traer la mercancía en mención.

2. PUERTO DE MANTA

El Puerto de Manta, está localizado en la parte central de la Costa ecuatoriana, es el puerto que más cerca se encuentra de la ruta directa del tráfico marítimo internacional de los países del Pacífico Sur hacia el Canal de Panamá, aproximadamente 25 millas.

El acceso al puerto es directo por encontrarse en la costa, tiene un rompeolas de alrededor de 1.600 metros de longitud y 7 metros de ancho que da protección a los muelles de tráfico internacional que están ubicados cerca de la parte final del mismo; el rompeola sirve además para el trán sito vehicular.

Tiene dos muelles en espigón que permiten el atraque de 4 barcos mer
cantes a la vez de hasta 20.000 toneladas y 33 pies de calado.

Cuenta con la infraestructura necesaria para movilizar principalmente carga general, contenedores y carga de exportación, tiene bodegas cubier
tas y espacios de almacenamiento cerca de los muelles y al inicio del rompeola. También cuenta con los equipos y maquinarias requeridos para las operaciones de carga y descarga de los barcos y para el traslado ha
cia los lugares de almacenamiento.

En 1982, al Puerto de Manta entraron 239 naves, con un movimiento comer
cial de importación de 134.000 toneladas y de exportación de 78.000 to
neladas, lo que en porcentajes representa el 13% del total de naves que arribaron a los puertos comerciales del Ecuador y el 5% de la carga to
tal de importación y exportación.

A este puerto arribaron casi 5 barcos como promedio semanal, consideran
do que hay muelles para recibir 4 embarcaciones a la vez y al efectuar el mismo análisis realizado para Puerto Nuevo, notaremos que hay dispo
nibilidad de muelles para recibir más naves mercantes.

El Puerto de Manta, tiene muelles disponibles, una adecuada infraestruc
tura portuaria, se encuentra en el sector central de la Costa ecuatoria
na, pero en los actuales momentos no dispone de un área de terreno con
tigua al puerto para instalar una Zona Franca; este inconveniente se po
dría solucionar rellorando un pequeño sector al inicio del rompeola pa
ra que sirva como zona comercial y la zona industrial se construiría, en las afueras de la ciudad de Manta, lo que sería un caso similar a la Zona Franca de Santa Martha, en Colombia.

3. PUERTO BOLIVAR

El puerto está localizado en la población del mismo nombre en el borde Este del Estero Santa Rosa, frente a la isla Jambelí. Se comunica con el Océano Pacífico por el Canal de Jambelí que es una entrada de mar y tiene una extensión de 30 millas desde la boya de mar hasta el puerto.

En sus instalaciones portuarias tiene muelles disponibles para 3 naves mercantes a la vez de hasta 20.000 toneladas y 32 pies de calado, cuenta con bodegas cubiertas y espacios de almacenamiento al aire libre, también tiene los equipos y maquinarias requeridos para las operaciones portuarias. Es un puerto dedicado fundamentalmente a la exportación bananera.

En 1982, el puerto recibió, 414 embarcaciones movilizando una carga de exportación de 775.000 toneladas y de importación de 85.000 toneladas; lo que en porcentajes representa el 22% del total de naves que arribaron a los puertos comerciales ecuatorianos, el 47% de la carga total de exportación que generamos y el 3% de la carga total de importación que ingresaron por nuestros puertos comerciales.

Este puerto está sujeto al vaivén del mercado internacional del banano, ya que, de sus exportaciones, el 97.5% corresponde a este producto.

En 1982, atracaron a sus muelles 8 naves como promedio semanal, si consideramos que tiene muelles para 3 embarcaciones a la vez, notaremos que está trabajando casi al límite de su capacidad, por lo cual tiene programado construir en el futuro instalaciones adicionales.

Por ser un puerto dedicado a la exportación bananera que da ocupación directa a varios miles de trabajadores y por tener un área de influen-

cia limitada, creo que no es aconsejable establecer una Zona Franca en sus instalaciones.

4. PUERTO DE ESMERALDAS

El Puerto de Esmeraldas se encuentra localizado en la costa norte del país, fue construido en una extensa área ganada al mar con relleno hidráulico.

El muelle principal permite atracar 2 naves mercantes a la vez de hasta 20.000 toneladas y 33 pies de calado, tiene otro muelle para embarcaciones de menor tonelaje, sus instalaciones son modernas, amplias y cuenta con espacios de reserva para futuras instalaciones. El puerto está sobredimensionado para el movimiento comercial existente.

En 1982, arribaron al puerto 92 barcos mercantes, con un movimiento comercial de importación de 102.000 toneladas y de exportación de 18.000 toneladas, lo que en porcentajes representa el 4% del total de naves que arribaron a los puertos comerciales ecuatorianos, el 4% del total de importación y el 1% del total de exportación generada por el país.

En ese mismo año, arribaron al puerto menos de 2 barcos como promedio semanal, lo cual es completamente reducido en comparación con la facilidades portuarias que dispone, por tanto se considera que debe estimularse el comercio marítimo internacional para darle vida, generando así entradas adicionales para que pueda autofinanciarse.

El Puerto de Esmeraldas, tiene todas las características requeridas para instalar una Zona Franca, ya que se encuentra en la costa, frente a la ruta internacional marítima hacia el Canal de Panamá, cuenta con amplias y modernas instalaciones, espacios de muelles disponibles, áreas ganadas al mar que están sin utilizar y una gran zona de influencia ha

cia el interior de la República.

F. SELECCION DEL TIPO DE ZONA FRANCA A INSTALARSE

En nuestro país existen dudas sobre la conveniencia de instalar una Zona Franca, por el temor siempre lógico hacia lo desconocido, ya que muchos creen que en lugar de ser beneficioso, resultaría perjudicial para los intereses del Estado y del sector empresarial.

Ciertos países han tenido las mismas dudas, pero las han superado y el resultado siempre ha sido positivo, ésta es la razón por la que se continúan incrementando las Zonas Francas, bajo diversas modalidades, tanto en los países desarrollados, como en los países en desarrollo.

Para vencer la desconfianza natural con realidades evidentes, en el capítulo anterior, he descrito brevemente las principales Zonas Francas del área, que de una u otra forma, tienen relación con nuestro proyecto, ninguna de ellas ha cesado en sus funciones, por el contrario, se están incrementando muchas otras.

A continuación analizaré en forma muy ligera cada una de las principales zonas comerciales e industriales, para determinar el tipo de zona que nos conviene instalar en el Puerto de Esmeraldas:

En primer lugar, indicaré que las zonas comerciales se han establecido en sectores geográficos de intenso tráfico marítimo o sea en puertos localizados en canales, estrechos, puntos de confluencia, etc., que son lugares de tránsito obligado para las naves mercantes, como ejemplo tenemos, la Zona Libre de Colón, en la República de Panamá. Este no es nuestro caso, por tanto se descarta la posibilidad de instalar una zona con fines netamente comerciales de reexportación hacia los países del área.

Hay zonas comerciales que no se encuentran en sectores geográficos privilegiados, que han sido creadas para atender las necesidades del país y para reexportar hacia los países que requieran sus servicios, tal es el caso de la Zona Libre de Iquique, en la República de Chile, que ha tenido gran éxito, pero lamentablemente por política gubernamental, (igual que en la Zona Libre de Colón) no se averigua a los comerciantes nacionales el destino final de la mercancía, lo que ocasiona que parte de dicha mercancía se quede en el país en forma ilegal, pero el mayor porcentaje es reexportado ilícitamente hacia los otros países de la zona perjudicándolos en su desarrollo, en beneficio de Chile que, tiene mayores ingresos de divisas extranjeras. Considero que esta forma de actuar no es conveniente para los intereses de nuestro país y por tanto también debe ser descartada para no perjudicar al comercio e industria nacional.

En muchos países en desarrollo han sido creadas Zonas Francas industriales para fomentar las exportaciones y el desarrollo de la localidad, para lo cual han tenido que efectuar una intensa promoción y dar grandes facilidades a las subsidiarias de empresas industriales extranjeras para que se establezcan en la Zona Franca, lo cual han conseguido por cuanto las citadas subsidiarias aprovechan la mano de obra barata de los países donde se instalen para poder competir con ventajas en el mercado internacional. Estas Zonas Francas han tenido éxito en el Continente Asiático. En América Latina, no han sido creadas zonas con fines netamente industriales de exportación. Su establecimiento en el país podría tener éxito si el gobierno lleva a cabo una intensa promoción sobre las ventajas que tendrían los usuarios al instalarse en la proyectada Zona Franca industrial.

Las Zonas Francas comerciales e industriales son las que en mayor número se han establecido en América del Sur, para atender el mercado interno y exportar a los países del área, estas Zonas Francas tienen mayor flexibilidad por lo cual están funcionando con relativo éxito, lo que ha permitido que continúen incrementándose.

De las investigaciones realizadas se desprende que primero, han desarrollado actividades comerciales y luego conforme se han ido promocionando han iniciado paulatinamente actividades industriales, tal es el caso de las Zonas Francas colombianas, que según el Decreto de creación, se establecían para desarrollar actividades industriales y comerciales, pero hasta que las citadas Zonas Francas no estuvieron adecuadamente promocionadas no encontraron inversionistas industriales extranjeros, limitándose al inicio a actividades comerciales, principalmente para abastecer al mercado interno. Ahora incluso están desarrollando parques industriales.

Del análisis efectuado y de las experiencias recogidas de las Zonas Francas creadas en algunos países, considero que al Ecuador, definitivamente le conviene establecer una Zona Franca industrial y comercial, en el Puerto de Esmeraldas.

CAPITULO III

EL PUERTO DE ESMERALDAS

A. ORGANIZACION

Para su administración el puerto, cuenta con la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, que es un organismo de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios y que tiene como propósitos específicos: planear, construir, mejorar, financiar, administrar y manejar el terminal marítimo e instalaciones portuarias que estén dentro del área de su jurisdicción.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas tiene las siguientes atribuciones: utilizar y asignar el uso de los servicios y facilidades, regular las operaciones portuarias, establecer el régimen administrativo del puerto, aplicar las leyes y reglamentos, recaudar las tasas, administrar sus fondos, financiar sus operaciones y proyectos de desarrollo.

El Directorio de Autoridad Portuaria está integrado de la siguiente manera:

1. Un vocal designado por el Presidente de la República, que ejerce las funciones de Presidente del Directorio.
2. El Capitán de Puerto, el cual subrogará al Presidente en caso de ausencia.
3. Un vocal designado por el Ministro de Finanzas.
4. Un vocal designado por el Ministro de Industrias, Comercio e Integración.
5. Un vocal designado por el Ministro de Obras Públicas.

6. Dos vocales designados por los usuarios del Puerto.

El Directorio de Autoridad Portuaria sesionará con la concurrencia de por lo menos cuatro de sus miembros y las resoluciones deberán aprobarse por la mayoría de votos de los miembros que asistan a la sesión.

El Gerente es el principal ejecutivo de la Autoridad Portuaria y por lo tanto será el representante legal de la Entidad. Asiste obligatoriamente a las reuniones del Directorio con voz informativa pero no tiene derecho a voto.

B. UBICACION DEL PUERTO CON RELACION A LAS RUTAS MARITIMAS INTERNACIONALES

El Puerto de Esmeraldas se encuentra localizado en la costa norte del país, junto a la desembocadura del río Esmeraldas, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud: 00° 59' 40"N.

Longitud: 79° 38' 48"W.

El acceso desde el mar es directo, cuenta con las ayudas a la navegación adecuadas para las naves que arriben al puerto, tiene servicio de prácticos y remolcador para las maniobras de atraque a los muelles.

Con relación a la ruta directa del tráfico marítimo internacional, desde los países de Chile, Perú y centro y sur del Ecuador, se encuentra situado a 65 millas de la misma, esta ruta directa que pasa un poco alejada del Puerto de Esmeraldas, se utiliza actualmente en una escala relativamente pequeña. Chile, Perú, Ecuador y Colombia (Costa Oeste) forman parte de los países del Pacífico Sur y los barcos de las líneas comerciales marítimas hacen escala en

los principales Puertos que son: Buenaventura, Guayaquil, Callao y Valparaiso. Buenaventura, es el puerto de mayor movimiento comercial de la República de Colombia y la mayoría de las naves recalán en este puerto, por lo cual la ruta marítima que cubre los cuatro puertos citados, es la más importante de los países del Pacífico Sur. Esta ruta pasa a proximadamente a 28 millas del Puerto de Esmeraldas.

Cabe destacar que las naves que vienen del Canal de Panamá, como las que arriban de la costa Oeste de los Estados Unidos y del Continente Asiático, en su gran mayoría, utilizan esta ruta marítima.

Las empresas que se dedican al tráfico marítimo internacional, están agrupadas en conferencias para cubrir determinadas rutas. Las empresas navieras de los países del Pacífico Sur (Colombia, Ecuador, Perú y Chile) se han asociado con sus similares de los Estados Unidos, Europa y Asia para cubrir la ruta antes mencionada.

Las principales conferencias, de las cuales el Ecuador forma parte y que utilizan la ruta marítima que pasa aproximadamente a 28 millas del Puerto de Esmeraldas son las siguientes:

1. Europa-Pacífico Sur-Magallanes.
2. Japón-Lejano Oriente-Costa Oeste de América del Sur.
3. Mediterráneo-Costa Oeste de Sudamérica.
4. Costa Atlántica de Canadá y Estados Unidos-Costa Oeste de América del Sur.
5. Costa del Pacífico de Canadá y Estados Unidos-Costa Oeste de América del Sur.

Hay otras conferencias de las cuales no está asociado el Ecuador y que

cubren la ruta que abarca los cuatro países del Pacífico Sur.

El Puerto de Esmeraldas está en una situación ventajosa con relación a la ruta marítima citada, la misma que es cubierta por la mayoría de las naves que comercian con nuestros países y al establecerse una Zona Franca en este puerto, los barcos tendrían que desviarse muy poco, de su ruta normal, para dejar su carga.

C. FACILIDADES PORTUARIAS

La dársena del Puerto de Esmeraldas está protegida por rompeolas para contrarrestar el oleaje y la mayor parte de la sedimentación del río Esmeraldas, su extensión es de 42 hectáreas. Las instalaciones portuarias y las áreas de reserva se encuentran en terrenos que fueron ganados al mar con relleno hidráulico. El costo de las obras portuarias ascendió a la suma de 1.292 millones de sucres, cifra desproporcionada con relación al movimiento comercial existente.

Este Puerto, tiene tres secciones para atender diferentes actividades: puerto comercial, puerto artesanal pesquero y terminal de derivados de petróleo.

El puerto comercial que es utilizado para el tráfico marítimo internacional cuenta con las facilidades siguientes:

1. Un muelle de 350 metros de longitud, con una profundidad mínima de 11.5 metros que permite atracarse dos naves a la vez de hasta 20.000 toneladas.
2. Una plataforma para el sistema intermodal de transporte marítimo.
3. Un muelle de 120 metros de longitud con una profundidad mínima de 11.5 metros.

4. Una bodega cubierta de mercadería en tránsito con un área de 6.000 metros cuadrados.
5. Una bodega para carga peligrosa.
6. Espacios al aire libre: áreas pavimentadas 66.000 metros cuadrados, áreas reservadas para carga general 110.000 metros cuadrados.
7. Equipos completos para manejo de contenedores.
8. Equipos y maquinarias para las maniobras de carga y descarga de las naves.
9. Remolcador para la maniobra de atraque de las embarcaciones.
10. Una planta eléctrica de 1.000 KWA con un tanque de reserva de 10.000 galones de diesel.
11. Talleres para mantenimiento de equipos marinos y equipos terres tres adecuadamente implementados.
12. Edificios administrativos para: Autoridad Portuaria, Estación Na val de Esmeraldas, Capitanía de Puerto, Aduanas, entre otros.
13. Servicios generales: agua potable, canalización de aguas lluvias y servidas, luz, teléfonos, equipos contra incendios, etc.
14. Areas de reserva sin pavimentar, con una extensión de 22 hectáreas para la proyectada Zona Franca.
15. Vías de acceso a la ciudad pavimentadas.

Como se observa, el Puerto de Esmeraldas tiene una infraestructura de primer orden para el tráfico marítimo internacional y en su dársena exis te disponibilidad para construir, en el futuro, muelles para varias na ves adicionales, cuando el movimiento portuario lo exija.

Es muy importante tener presente que el Puerto de Esmeraldas cuenta con todas las facilidades para atender los requerimientos de una Zona Franca, ojalá este proyecto sea una realidad en un futuro cercano, para lo cual es indispensable que ciertas autoridades del gobierno se despojen del prejuicio negativo que se han formado y con sentido realista apoyen esta obra que tanto necesita el puerto, la provincia de Esmeraldas y el país en general.

D. PROBLEMAS ACTUALES DEL PUERTO

El Puerto de Esmeraldas tiene problemas graves que requieren soluciones para la marcha normal de sus actividades y ellos son:

1. Sedimentación de la dársena. El río Esmeraldas es el que más sedimento vierte en el Océano Pacífico, contando para ello con el aporte de los ríos Guayllabamba, Toachi y Quinindé. Vierte al mar un promedio de 13.000 toneladas al día de sedimento en suspensión, especialmente de tipo limo arcilloso. Los valores más altos se encuentran al Oeste de la desembocadura del río Esmeraldas, precisamente en el sector donde está construido el puerto. Parece que este problema no se lo consideró en toda su magnitud en el diseño original. En este año, con motivo del fuerte invierno, la sedimentación se ha hecho presente con mayor intensidad.

De los análisis efectuados se ha llegado a la conclusión, que como mínimo cada cinco años, hay que dragar la dársena del puerto para mantenerlo operativo, lo cual representa un rubro fuerte para Autoridad Portuaria de Esmeraldas y si no se incrementa el movimiento portuario, no habrán los valores requeridos para realizar estos trabajos.

2. Mantenimiento de los rompeolas. Desde su construcción no se han efectuado los imprescindibles trabajos de mantenimiento en los rompeolas que protegen la dársena contra los fuertes oleajes y las mareas que este año se han presentado con mayor intensidad por motivo del fuerte invierno, lo que ha ocasionado el deterioro de algunos sectores, requiriéndose, por tanto, efectuar con urgencia la reposición del material pétreo, pero por la falta de recursos económicos de Autoridad Portuaria no ha sido posible realizar estos trabajos, cuyo valor es de aproximadamente 20 millones de sucres.

También es necesario contruir el jetti previsto en el diseño original para evitar que avance la arena de la playa a lo largo del rompeola principal, hasta el extremo del mismo. Este trabajo tiene un valor aproximado de 25 millones de sucres y no existen los fondos para realizarlo.

3. Deuda al Banco de Desarrollo. En 1982, las tasas portuarias recaudadas, alcanzaron a cubrir sólo el presupuesto de operación de la entidad, en el presente año, la crisis se agudizará, por cuanto ha disminuído el movimiento portuario por las medidas tomadas por el gobierno.

Por la construcción del puerto, Autoridad Portuaria, tiene una deuda con el Banco de Desarrollo de 650 millones de sucres al 10% de interés anual, no disponiendo de recursos ni siquiera para pagar los intereses, peor para amortizar el capital.

Autoridad Portuaria, requiere urgente mayores ingresos para atender sus obligaciones económicas y para mantener operativo al puerto, la solución a corto plazo la tiene el Gobierno Nacional y a largo plazo sería la creación de la Zona Franca que le daría al puerto, los recursos económicos necesarios para solventar todos sus problemas.

E. MOVIMIENTO PORTUARIO

Hasta hace dos décadas, Esmeraldas era una provincia próspera, con un gran auge comercial, principalmente por la exportación bananera, lo cual se reflejaba en el gran movimiento portuario existente.

Poco a poco la exportación bananera fue decayendo hasta reducirse a cero, varios fueron los factores que contribuyeron negativamente, ahora la provincia se debate en la más absoluta pobreza y como consecuencia de ello, el movimiento portuario ha disminuído notablemente.

En los últimos años, el tráfico de naves y la movilización de carga tanto de importación como de exportación, ha sido muy pequeño con relación a los otros puertos comerciales del Ecuador.

En la tabla que se indica a continuación se puede visualizar la reali-
dad de este puerto, al efectuar la comparación con el movimiento total de carga generada y las naves que arribaron al país en los últimos seis años.

TABLA N° 4
NAVES QUE ARRIBARON Y CARGA MOVILIZADA

AÑO	<u>NAVES</u>			<u>CARGA (TONS)</u>		
	TOTAL	ESM.	%	TOTAL	ESM.	%
1977	2.261	52	2	4.015.417	68.404	2
1978	2.337	50	2	3.920.525	134.318	3
1979	2.373	50	2	3.828.418	51.437	1
1980	2.136	97	5	4.256.204	100.492	2
1981	2.100	103	5	4.403.485	125.208	3
1982	2.051	92	4	4.241.193	119.749	3

FUENTE: Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Como se observa el movimiento portuario de Esmeraldas, es completamente reducido en porcentajes de naves y carga con relación al movimiento total efectuado por los puertos comerciales del país.

De las naves que arribaron a este puerto en 1982, 31 fueron de bandera panameña, 10 ecuatoriana, 8 noruega y 6 liberiana, entre otras. De la carga de importación correspondió, casi en su totalidad, al rubro hierro, acero, y otros metales con 86.981 toneladas que representó el 90%.

Con relación a la exportación, el rubro productos manufacturados alcanzó a 13.835 toneladas y representó el 78% del total enviado al exterior por el Puerto de Esmeraldas.

Hasta 1979, los barcos tenían que fondear en una fosa frente a las instalaciones que se estaban construyendo, a fines de ese mismo año, se inauguraron las obras portuarias y entró en funcionamiento el puerto con sus instalaciones de primer orden, pero el movimiento portuario sólo se incrementó muy poco por los intereses tradicionales de las agencias y compañías navieras, a pesar de ser el puerto natural de las provincias del norte del país.

F. AREA DE INFLUENCIA DEL PUERTO

La construcción del Puerto de Esmeraldas constituyó una esperanza para la provincia, ya que se tenía la firme convicción que parte de sus agobiantes problemas sociales y económicos se iban a solucionar con el incremento del tráfico marítimo, generando fuentes de trabajo, para varios cientos de empleados y obreros y dando dinamismo a muchas empresas que tienen relación directa e indirecta con las actividades portuarias, todo se quedó en ilusión, por cuanto hasta la presente fecha, el puerto no ha alcanzado el desarrollo esperado, ya que sólo ha obtenido muy

poca carga de las provincias que pertenecen a su área de influencia: Pichincha, Imbabura, Carchi y Napo.

La carretera Esmeraldas-Santo Domingo-Quito, que une este Puerto con la Capital de la República, tiene aproximadamente 100 kilómetros menos con relación a las vías que enlazan los Puertos de Manta y Guayaquil con Quito, en idéntica situación están Ibarra y Tulcán. Esta menor distancia, representa menos gasto en transporte para los comerciantes e industriales de esas ciudades y por lo cual deberían efectuar su intercambio comercial internacional por el Puerto de Esmeraldas.

En 1982, la provincia de Pichincha, generó carga de importación por 681.000 toneladas, que representó el 26% del total del país, pero sólo una pequeña parte fue movilizada por este puerto.

Autoridad Portuaria ha realizado grandes esfuerzos para que los comerciantes e industriales de la Capital de la República, utilicen este puerto, pero siempre se han encontrado con las barreras que representan, por un lado las relaciones existentes entre el comercio importador y exportador de Quito y Guayaquil y por otro lado los intereses particulares de las agencias y empresas navieras que operan en el puerto principal.

A pesar que resulta más económico para las provincias del norte del país utilizar este puerto, el apego a lo tradicional ha detenido su desarrollo, pero se espera que en el futuro cambien su mentalidad las empresas privadas, las agencias y compañías navieras para que el puerto tenga el movimiento que le corresponde con relación a su área de influencia.

CAPITULO IV

COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS

A. GENERALIDADES

El intercambio comercial del Ecuador, ha crecido substancialmente en la última década, principalmente por la exportación petrolera que ha dado impulso a las actividades comerciales e industriales, ya que al existir mayores disponibilidades de divisas se incrementaron las importaciones, permitiendo el desarrollo industrial del país aunque no en la proporción deseada, pero de todas maneras se acortó la brecha que había con el resto de países de América del Sur, principalmente con los que forman parte del Pacto Andino.

Las industrias existentes, con pocas excepciones, son todavía incipientes y en gran parte dependen de las materias primas y productos semielaborados de los países desarrollados. En su mayoría están concentradas en las ciudades de Quito y Guayaquil, lo que no ha permitido el desarrollo armónico del país, requiriéndose por tanto, polos de desarrollo en las diferentes provincias para evitar que continúe agravándose el problema social de las dos ciudades citadas.

Se analizará brevemente el comercio exterior con relación a la proyectada Zona Franca en Esmeraldas, para determinar el impacto que tendría en las actividades comerciales e industriales que se desarrollan en el país.

Se considera conveniente recordar que las Zonas Francas industriales y comerciales colombianas, han sido creadas para promover el intercambio

comercial internacional y para abastecer al mercado interno.

B. EXPORTACIONES

Del análisis efectuado de la tabla N^o 5, se desprende que en 1970, nuestras exportaciones dependían principalmente de los productos agrícolas: banano, café, cacao y azúcar, que representaban el 84% del total exportado, el 6% le correspondía al resto de productos primarios y el 10% a los productos industrializados.

En el año 1972, que se inició la era petrolera, pasó a ser este producto el principal rubro de exportación del país, así tenemos que en 1975 le correspondió el 60% del total, a los productos agrícolas tradicionales el 26%, al resto de productos primarios el 4% y a los industrializados el 10%. Cabe destacar que los productos industrializados en el lapso de 1970 a 1975 crecieron en un 539%.

En 1980, tenemos que los productos agrícolas representaban el 15% del total exportado, el petróleo el 55%, y los industrializados el 25%. Los productos industrializados continuaron con su ritmo ascendente, incrementándose en un 624% entre los años 1975 y 1980.

La Zona Franca proyectada no debe interferir con el desarrollo industrial, debe en cambio estimularlo y ser un complemento para que aumenten las exportaciones del país.

De lo indicado en la tabla N^o 6, se deduce que la mayor parte de nuestras exportaciones se comercializan en el Continente Americano, en 1970 fue del 54% del total, en 1975 y 1980 este porcentaje se incrementó con las exportaciones de petróleo, y representó el 85% y el 76% respectivamente.

TABLA N° 5

EXPORTACIONES POR PRODUCTO PRINCIPAL MILES DE U.S. DOLARES FOB
AÑOS: 1970-1975-1980

PRODUCTOS	1970	1975	1980
Total General	189.929	973.882	2'480.804
1. PRODUCTOS PRIMARIOS	170.949	873.403	1'853.239
a. Agrícolas	159.420	252.530	372.291
b. Silvícolas	2.900	8.836	13.796
c. Pecuarios	2.702	39	428
d. Piscícolas	4.046	24.841	91.823
e. Productos mineros	1.881	587.157	1'374.901
2. PRODUCTOS INDUSTRIALIZADOS	18.609	100.247	625.968
a. Químicos y Farmacéuticos	1.457	2.988	3.533
b. Alimenticios	13.908	65.225	323.487
c. Otros productos ma- nufacturados	3.244	32.034	298.948
3. OTROS	371	232	1.597

FUENTE: Boletín-Anuario del Banco Central-1983.

TABLA N° 6
EXPORTACIONES POR CONTINENTE Y AREA ECONOMICA
MILES DE U.S.DOLARES FOB
AÑOS: 1970-1975-1980

CONTINENTE/AREA ECONOMICA	1970	1975	1980
TOTAL GENERAL	189.929	973.882	2'480.804
1. TOTAL AMERICA	103.219	824.692	1'880.077
a. Estados Unidos	80.826	396.002	805.934
b. América Central e Islas Oc- cidentales	926	136.936	28.484
c. Asociación Latinoamericana de Integración	20.136	230.966	448.475
d. Grupo Andino	14.533	209.285	147.247
e. Otros países	1.260	4.605	1.535
2. TOTAL EUROPA	51.270	123.424	267.895
3. TOTAL ASIA	34.006	20.071	322.243
4. TOTAL AFRICA	369	2.321	1.621
5. TOTAL OCEANIA	1.065	3.374	8.968

FUENTE: Boletín-Anuario del Banco Central-1983.

Estados Unidos es nuestro mayor comprador, así tenemos que en 1970 lo exportado a ese país fue del 43% del total, en 1975 el 41%, habiendo de caído al 32% en 1980. Las exportaciones a los países del Grupo Andino se incrementaron notablemente con relación a 1970, pero últimamente han disminuído debido a las restricciones impuestas, por Venezuela y Colombia, a nuestros productos industrializados.

Las exportaciones a Europa se han ido incrementando paulatinamente, en cambio con los países asiáticos se ha mantenido en niveles muy bajos, sólo en 1980 hubo un aumento bastante significativo.

C. IMPORTACIONES

El Ecuador por su incipiente industria es dependiente de los países desarrollados, por lo cual tiene que importar gran parte de los productos que requiere para satisfacer sus necesidades. En la década del 70, se emprendió con dinamismo programas para sustituir parte de las importaciones pero los resultados fueron parcialmente exitosos, por falta de una infraestructura adecuada.

En la Tabla N° 7, se puede observar como aumentaron las importaciones, con la era petrolera que se inició en la década pasada, así tenemos que en 1970, el país efectuó adquisiciones por 238 millones de dólares, incrementándose a 1.416 millones de dólares el año 1979. Los dos rubros más importantes fueron: materias primas para la industria y bienes de capital para la industria, que representaron en la mencionada década aproximadamente el 58% del total importado, manteniendo un porcentaje casi igual durante todo este período, así tenemos que en 1970 fue del 57%, en 1975 de 55% y 1979 de

59% del total.

De lo indicado se deduce que una Zona Franca en Esmeraldas, sería conveniente para la industria, ya que parte de sus requerimientos los podría adquirir en la citada Zona Franca, ahorrando tiempo y dinero que son vitales para la buena marcha de una empresa.

Del análisis de la tabla N° 8, se puede visualizar que más del 55% se importó de los países del Continente; siendo Estados Unidos nuestro principal abastecedor, a pesar de que en valores reales ha aumentado considerablemente sus ventas, en porcentajes ha decaído del 43% en 1970 al 36% del total general en 1980. Con la Asociación Latinoamericana de Integración y el Grupo Andino el porcentaje de importación se ha mantenido casi estable en el 12% y 7% respectivamente.

Con relación a las importaciones efectuadas de Europa, el porcentaje ha disminuído paulatinamente del 31% en 1970 al 26% en 1980. De la República Federal de Alemania, Italia y Reino Unido, adquirimos aproximadamente el 50% del total de ese Continente.

Las adquisiciones de Asia han aumentado del 10% en 1970 hasta el 15% del total general en 1980. Las importaciones del Japón han ido siempre en aumento, así tenemos que en 1980, representaban el 77% del total del Continente Asiático.

Estados Unidos, Japón, República Federal de Alemania, Italia y Reino Unido en el orden respectivo, son los principales proveedores del Ecuador. En 1980, las importaciones globales de esos países representaban el 60% del total general.

Cabe señalar que en 1978, Japón efectuó ventas por 1.083 millones de dólares a la Zona Libre de Colón, representando el 48% del total.

TABLA N° 7

IMPORTACIONES POR USO O DESTINO ECONOMICO

MILES DE U.S.DOLARES FOB

AÑOS: 1970-1975-1979

DENOMINACIONES	1970	1975	1979
TOTAL	238.317	863.778	1'416.846
1. BIENES DE CONSUMO NO DURADERO	20.358	61.550	101.768
2. BIENES DE CONSUMO DURADERO	11.594	50.257	78.911
3. COMBUSTIBLES,LUBRICANTES Y CONEXOS	15.337	16.823	10.106
4. MATERIAS PRIMAS PARA LA A- GRICULTURA	4.617	39.593	26.890
5. MATERIAS PRIMAS PARA LA <u>IN</u> DUSTRIA	98.414	259.116	438.245
6. MATERIALES DE CONSTRUCCION	12.983	61.529	57.761
7. BIENES DE CAPITAL PARA LA AGRICULTURA	6.542	30.582	27.307
8. BIENES DE CAPITAL PARA LA INDUSTRIA	38.519	212.628	403.485
9. EQUIPOS DE TRANSPORTE	28.725	127.015	248.016
10. DIVERSOS	1.228	4.685	24.357

FUENTE: Boletín-Anuario del Banco Central-1983.

TABLA N° 8
IMPORTACIONES POR CONTINENTE Y AREA ECONOMICA
MILES DE U.S.DOLARES FOB
AÑOS: 1970-1975-1980

CONTINENTE/AREA ECONOMICA	1970	1975	1980
TOTAL GENERAL	238.317	863.778	1'989.822
1. TOTAL AMERICA	139.259	468.508	1'145.027
a. Estados Unidos	103.284	340.596	708.063
b. América Central e Islas Oc- cidentales	625	8.235	12.525
c. Asociación Latinoamericana de Integración	30.817	107.582	237.111
d. Grupo Andino	19.532	63.600	129.881
e. Otros países	4.533	12.095	187.328
2. TOTAL EUROPA	73.699	248.280	518.945
3. TOTAL ASIA	23.495	136.472	293.873
4. TOTAL AFRICA	289	3.690	25.955
5. TOTAL OCEANIA	1.273	4.936	5.930
6. PAISES NO DECLARADOS	302	1.892	92

FUENTE: Boletín-Anuario del Banco Central-1983

Gran parte de esa cantidad fue vendida posteriormente a los países de la costa oeste del Pacífico. Si se considera que las naves tienen que cruzar dos veces el Canal de Panamá, por estar situada la citada Zona Franca en la costa Atlántica, el producto se encarece para nuestros países.

Al establecer una Zona Franca en Esmeraldas, los productos se abaratarían con las consecuentes ventajas para los países de la costa oeste del Pacífico. También hay que indicar que en 1980, Ecuador efectuó adquisiciones en la Zona Libre de Colón por 120 millones de dólares, que en su mayoría eran productos japoneses. Con la Zona Franca de Esmeraldas, los industriales y comerciantes nacionales podrían efectuar sus adquisiciones en menor tiempo y a precios más convenientes.

D. INFLUENCIA DE UNA ZONA FRANCA EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS

En el capítulo II se indicaron los beneficios que se generarían al establecer una Zona Franca en el país, ahora vamos a analizar la influencia en el comercio exterior.

Como es conocido una Zona Franca, incentiva el intercambio comercial con los países del área, estimula la inversión extranjera, favorece a la industria y comercio nacional y sirve como polo de desarrollo de la región donde es instalada.

Las actividades comerciales e industriales que se desarrollan en la Zona Franca, aumentan el movimiento portuario, generando divisas para el país y permiten a la industria nacional canalizar parte de sus ventas al exterior, por medio de las empresas especializadas establecidas en la citada Zona Franca.

Actualmente el Ecuador, efectúa sus adquisiciones en los países desarrollados sin obtener ningún beneficio, en cambio con una Zona Franca en Esmeraldas se cambiaría parte de ese esquema, ya que muchas empresas extranjeras se instalarían en la citada Zona Franca con las consecuentes ventajas para el país. También hay que considerar que las empresas nacionales se abastecerían paulatinamente y de acuerdo a sus necesidades ahorrando tiempo y dinero, lo que favorecería principalmente al desarrollo de la industria, dándole dinamismo para que pueda incursionar en los mercados internacionales.

Es conveniente recalcar que toda mercancía que salga de la Zona Franca para internarse en el país debe cumplir con todos los requisitos exigidos por la ley para las importaciones, en cambio, no debe existir ninguna restricción para las exportaciones legales a los países del área.

Una Zona Franca, debe ser un complemento para el desarrollo industrial del país y no un obstáculo, por lo cual las autoridades competentes deben, con sentido realista, limitar las actividades que se desarrollarían para abastecer al mercado local, pero se debe estimular las actividades que se realizarían para el comercio internacional por ser conveniente a los intereses del país.

CAPITULO V

ASPECTOS SOCIO-ECONOMICOS DE LA PROVINCIA DE ESMERALDAS

A. ANTECEDENTES

La provincia de Esmeraldas permaneció aislada al resto del país hasta el año de 1948, que se inauguró la carretera Quinindé-Santo Domingo. En esta época se inicia la explotación bananera que dió prosperidad y dinamismo a esta provincia, habiendo tenido su mayor apogeo en la década del 50, perdurando esta floreciente actividad hasta la mitad de la década del 60, en que decae radicalmente, dejando en la desocupación a varias decenas de miles de trabajadores; desde esa época Esmeraldas se debate en la pobreza, por cuanto no ha habido otra actividad que la reemplace con igual dinamismo y por lo cual se han ido agudizando paulatinamente los conflictos sociales.

Esta provincia rica en recursos naturales, tiene extensas reservas madereras y tierras sumamente fértiles para el desarrollo agropecuario, pero en su mayor parte han permanecido abandonadas por falta de una infraestructura vial que permita su explotación racional para abastecer al mercado nacional e internacional.

Existe por tanto una contradicción evidente entre la pobreza que vive la mayor parte de la población y los abundantes recursos naturales que dispone y que no han podido ser aprovechados.

En este capítulo sólo se trata de dar una visión muy general del aspecto socio-económico de esta provincia, en lo relacionado con el proyecto de la Zona Franca, como parte de la solución que necesita Esmeraldas para vincularla económicamente al resto del país.

B. ASPECTO SOCIAL

El grado de tecnificación y desarrollo económico de la provincia es muy limitado, gran parte de la población se caracteriza por ser agricultores y artesanos, estando la mayoría clasificados dentro de la categoría cuenta propia. Entre las diversas actividades que se realizan podemos citar; la agricultura de subsistencia, la pesca artesanal, el pequeño comercio y la prestación de servicios para el que no se requiere mayor capacitación. El empleo industrial no es significativo ya que ocupa poca mano de obra, tanto por el reducido número de empresas, como por el bajo nivel tecnológico de la población.

La actividad petrolera despertó grandes expectativas ocupacionales pero sólo ha incidido en el área de servicios y muy poco en los niveles superiores.

Los habitantes de esta provincia, tienen un carácter inconforme, resultado del aislamiento en que han permanecido por la desatención del Gobierno Central y por la herencia de las revoluciones de antaño, entre las que se destaca la cruenta lucha sostenida a raíz del asesinato del General Eloy Alfaro y que se la conoce con el nombre de la Revolución de Concha que duró tres largos años (1913-1916).

También hay que mencionar que producto de su aislamiento fue el caciquismo, en el que predominó el abuso de los terratenientes que mantuvieron en la miseria y opresión a los habitantes de esta región de la patria. Como reacción lógica ha ido en aumento el inconformismo que ha sido aprovechado por personas interesadas que han causado intranquilidad principalmente en la capital provincial.

Pero en general, se puede considerar al esmeraldeño, como una persona

hospitalaria, sencilla y amigable y su población morena tiene un carácter alegre, fácilmente moldeable, que aspira a un trabajo estable para llevar el sustento diario a su angustiada familia.

C. ASPECTO ECONOMICO

La provincia de Esmeraldas, es una de las más ricas del país por sus recursos naturales, cuenta con abundantes reservas madereras que se están explotando en forma irracional, grandes extensiones de tierras cultivables en su mayor parte abandonadas por falta de caminos vecinales y vías asfaltadas, ricos recursos ictiológicos en sus aguas adyacentes que son aprovechados inadecuadamente por falta de recursos económicos, extensas zonas ideales para fomentar el turismo y minerales que yacen en el subsuelo.

De las pocas industrias particulares que existen en Esmeraldas, merecen citarse las relacionadas con la rama maderera que dan trabajo directo a más de un millar de personas.

En los últimos años, se ha tratado de dar impulso a esta zona, para lo cual se construyó el terminal petrolero de Balao, para la exportación petrolera, la refinería con capacidad de 55.600 barriles diarios, el moderno puerto comercial que sólo es aprovechado en un mínima parte, la planta termoeléctrica de 125.000 KW. y se reacondicionó el aeropuerto para que aviones comerciales de mayor capacidad puedan operar con seguridad. Todas estas obras de interés nacional, representan una inversión de varios miles de millones de sucres, pero sólo dan trabajo directo a varios cientos de empleados y obreros de esta zona.

En los actuales momentos el aparato productivo local es incapaz de ab-

servir la mano de obra desempleada o desaprovechada en actividades marginales, por lo que se requiere crear polos de desarrollo como solución a los graves problemas sociales que atravieza esta provincia.

D. LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL Y COMERCIAL COMO POLO DE DESARROLLO DEL AREA

Con la creación de la Zona Franca Industrial y Comercial en Esmeraldas, cuya inversión por parte del Estado es relativamente pequeña, se generarían fuentes de trabajo directo para varios cientos o miles de personas cuando esté adecuadamente implementada, el tráfico marítimo se incrementaría con el consecuente aumento de plazas de trabajo en el puerto, el transporte terrestre hacia el interior de la República adquiriría mayor dinamismo, muchos empresarios extranjeros visitarían la zona y algunos se radicarían en la ciudad en beneficio del negocio hotelero y turístico, otras actividades conexas se desarrollarían para atender los requerimientos de la Zona Franca, generando fuentes adicionales de trabajo, todo lo cual redundaría en beneficio de la provincia, aumentando el standar de vida de la población.

El Puerto de Esmeraldas, que atravieza por una crítica situación económica se vería beneficiado con el aumento de las recaudaciones portuarias, lo que le permitiría hacer frente a sus necesidades actuales y futuras.

El nivel tecnológico de la población que es baja, por la carencia de industrias se elevaría paulatinamente y estaría en capacidad de atender los requerimientos futuros, ya que en toda Zona Franca, las industrias que se instalan al inicio son sencillas y conforme avanza el tiempo se vuelven más complejas.

La mayor parte de las plazas generadas pueden ser ocupadas por esmeraldeños, con excepción de ciertos cargos técnicos para los que no exista al inicio personal preparado.

Por prestigio de la Zona Franca que necesita confianza para desarrollar sus actividades, el personal debe ser adecuadamente seleccionado, para evitar conflictos laborales, ya que, las empresas allí instaladas tienen que cumplir contratos a largo plazo y entregas en fechas determinadas, por lo que las actividades de importación, producción y exportación, no pueden ser paralizadas por huelgas con fines políticos que detendrían el desarrollo de la zona y la llevarían al fracaso.

En resumen podemos decir que la Zona Franca bien administrada constituiría un verdadero polo de desarrollo para esta provincia, que tiene una gran masa humana desocupada o empleada en actividades marginales de escaso rendimiento, incentivando además a muchas actividades conexas y dando solución a los problemas económicos que atraviesa el puerto, dinamizándolo para que pueda completar las obras de desarrollo que tiene programado realizarlas en el futuro.

CAPITULO VI

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL Y COMERCIAL A INSTALARSE EN ESMERALDAS

A. ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA FRANCA

La Zona Franca Industrial y Comercial de Esmeraldas, se establecerá en las 22 hectáreas que tiene disponible Autoridad Portuaria.

Esta Zona Franca, debe ser considerada como entidad de derecho público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio. Tendrá por objeto la prestación de un servicio público, sin ánimo de lucro y estará exenta de pago de impuestos, contribuciones y gravámenes de cualquier naturaleza.

Cuando al término de cada período fiscal exista superávit, éste se destinará a constituir un fondo de reserva para el desarrollo de la zona.

Si a juicio de la Junta Directiva de la Zona Franca, la cuantía del fondo de reserva fuera suficiente y persistiera un exceso de superávit, se entregará a Autoridad Portuaria para desarrollo del puerto.

B. APOORTE DEL ESTADO Y FINANCIAMIENTO

Para promoción, adecuación del área, construcción de instalaciones iniciales, pago de salarios, el Consejo Nacional de Desarrollo, debe aportar con 30 millones de sucres anuales por el tiempo de tres años.

Para complementar su desarrollo, la Junta Directiva de la Zona Franca, debe financiarlo con préstamos internos y externos.

C. PATRIMONIO

El patrimonio de la Zona Franca, estará constituido por los recursos siguientes:

1. Los derechos de propiedad o usufructo sobre los terrenos que el Estado le entregue con base a la ley de creación.
2. Los recursos económicos que le fueren asignados en su creación o que se les asignare en el futuro.
3. Los bienes muebles e inmuebles que adquiriera a cualquier título.
4. Los derechos, tasas y arriendos que perciba en pago a los servi
cios que preste.
5. Los aportes y contribuciones que reciba de otras entidades públi
cas o privadas.
6. Todos los demás bienes y derechos que adquiriera de acuerdo con las leyes.

D. ADMINISTRACION DE LA ZONA FRANCA

Para asegurar el éxito de la Zona Franca, se requiere que tenga una relativa independencia administrativa, que cuente con los recursos financieros necesarios para cumplir con sus fines específicos, que su cuer
po directivo gerencial y el personal que conforman sus mandos superiores, sean idóneos y especializados y que sus nombramientos respondan a los méritos de las personas y no a fines políticos o influencias de cual
quier orden.

Considerando que la Zona Franca se establecerá como polo de desarrollo, que efectuará actividades industriales y comerciales, que funcionará en los predios de Autoridad Portuaria y que tendrá ingerencia primordial las actividades del puerto, se recomienda que la Junta Directiva, esté conformada de la siguiente forma:

1. Un representante nombrado por el Presidente del Consejo Nacional de Desarrollo, quien lo presidirá.
2. El Capitán de Puerto de Esmeraldas.
3. El Gerente de Autoridad Portuaria de Esmeraldas.
4. Un representante nombrado por el Ministro de Industrias, Comercio e Integración.
5. Un representante nombrado por el Ministro de Finanzas.
6. El Gerente del Banco Central de Esmeraldas.
7. Un representante nombrado por los usuarios de la Zona Franca.

El Gerente General de la Zona Franca, será su representante legal y será nombrado por el Vicepresidente de la República, de una terna que ponga a su consideración la Junta Directiva.

E. OPERACIONES PERMITIDAS EN LA ZONA FRANCA

Las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, domiciliadas o no en el país, podrán realizar dentro de la Zona Franca, las operaciones siguientes:

1. Introducir toda clase de materias primas, insumos, productos, mercancías y otros artículos de comercio, exceptuando únicamente aquellos cuya importación esté prohibida por las leyes de la República.
2. Almacenar, exhibir, empacar, manufacturar, embasar, montar, ensamblar, refinar, purificar, mezclar, transformar y en general operar con ellos o manipularlos en cualquier forma.
3. Realizar, en general, todo tipo de operaciones, transacciones y demás actividades que autorice el reglamento de la Zona Franca a crearse.
4. Efectuar ventas única y exclusivamente al por mayor.

F. ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA IMPORTACION Y EXPORTACION

La Zona Franca industrial y comercial a establecerse en Esmeraldas desarrollaría las actividades siguientes:

1. Sector Comercial.- Promover y facilitar el comercio internacional de mercancías dentro o fuera del país, para lo cual realizaría, entre otras, las operaciones que se indican:
 - a. Introducir y almacenar artículos de origen nacional o extranjero para su posterior venta dentro o fuera del territorio nacional.
 - b. Adquirir artículos en el exterior para abastecer al mercado nacional, la internación al país debe efectuarse cumpliendo con todos los requisitos establecidos por ley para la importación.
 - c. Sector Industrial.- Promover y facilitar el proceso de indus

trialización de insumos y materias primas y la fabricación de productos terminados. Las industrias que se instalen podrán destinar sus productos a la exportación o venta dentro del territorio nacional. Para su internación en el país, los impuestos se pagarán sólo sobre los insumos y materias primas importadas, utilizadas en su fabricación.

Toda mercancía adquirida en el exterior, que ingrese a la Zona Franca y durante su permanencia en ella, estará exenta de impuestos, contribuciones y gravámenes de cualquier naturaleza.

El sector comercial y el sector industrial que se establezcan dentro de la Zona Franca, sería conveniente que funcionen separados y lleven contabilidad independiente.

Las actividades indicadas son similares a las efectuadas en las Zonas Francas industriales y comerciales colombianas.

A pesar que las actividades descritas para los sectores comerciales e industriales se consideran convenientes, las autoridades competentes y los especialistas en la materia, despues de un detenido estudio de la realidad económica nacional y de los países del área, pueden determinar un porcentaje mínimo de exportación que deben efectuar las empresas establecidas en la Zona Franca antes de abastecer al mercado local. También se puede prohibir la importación de ciertos artículos por convenir al interés del país.

G. DISPOSICIONES GENERALES

1. Toda entidad que se establezca en la Zona Franca deberá someter se en sus operaciones a las leyes, regulaciones aduaneras y reglamentos que rigen la actividad comercial e industrial del país.

2. Las personas naturales o jurídicas que efectúen adquisiciones en la Zona Franca deberán certificar el destino final de la mercancía, para evitar que parte de ella se quede ilegalmente en el país.
3. Al mercado nacional sólo podrán abastecerlo de los artículos, productos semielaborados o elaborados cuya importación al país no esté prohibida por ley.
4. Se debe incentivar y dar facilidades para la exportación de los productos nacionales o extranjeros que se encuentren en la Zona Franca.
5. Las ventas al por menor deberán estar terminantemente prohibidas.
6. Los usuarios de la Zona Franca deberán pagar los arriendos por locales, bodegas, terrenos, etc., de acuerdo a la tarifa que fije la Junta Directiva y para lo cual celebrarán los contratos correspondientes.
7. En caso que algún usuario, tuviera que ser despedido por contravención a las disposiciones aduaneras o a las que rijan en el reglamento de la Zona Franca, estará obligado al pago del arrendamiento hasta el término del contrato.
8. Todos los servicios que preste la Zona Franca como movilización de carga, agua, luz, teléfonos, etc., serán cancelados por los usuarios.
9. En cumplimiento a la Ley de Reserva de Carga se exigirá a las empresas nacionales o extranjeras, establecidas en la Zona Franca, que por lo menos el 50% de la carga sea transportada por naves de ban-

dera ecuatoriana.

10. A la Zona Franca sólo se permitirá el acceso a personas que tengan relación con las actividades que en ella se realicen.
11. La entrada o salida de mercancías de la Zona Franca será efectuada bajo vigilancia de las autoridades aduaneras.
12. Se deben establecer sanciones para los infractores al reglamento, que se establezca para el funcionamiento de la Zona Franca.

H. SEGURIDAD Y CONTROL

Para reducir al mínimo el peligro de contrabando se deben tomar las precauciones de seguridad siguientes:

1. Rodear la Zona Franca de cercas, murallas o vallas infranqueables y dotarla de una buena iluminación.
2. Reducir al mínimo las entradas a la Zona Franca.
3. Fijar las horas de apertura y cierre de la Zona Franca.
4. Mantener vigilancia las 24 horas del día, en forma permanente en los sitios más vulnerables e intermitentes en los espacios que o frezcan mayor seguridad.
5. Efectuar el control de las personas y vehículos que salgan de la Zona Franca.
6. Verificar las mercancías que entren a la Zona Franca para evitar se introduzcan otras no autorizadas.

7. Efectuar los controles necesarios sobre las mercancías que salgan de la Zona Franca, para constatar que han sido sometidas solamente a las operaciones autorizadas.

8. Realizar controles sobre los movimientos que se efectúen con las mercancías en la Zona Franca y exigir se lleven registro y contabilidad de las mismas, de acuerdo con las instrucciones que se dicten al respecto.

BIBLIOGRAFIA

A. LIBROS

CARRERA Mario. Zonas Libres, Puertos Libres, Quito, 1977

NAGORSKI Bohdan. Los problemas portuarios en los países en desarrollo, Méjico D.F.: Editorial Temas Marítimos, 1974.

B. ESTUDIOS

SALAZAR Carlos, Zonas Francas portuarias, Guayaquil: Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, 1978.

RYAN P.F. Comentarios sobre Esmeraldas y otros sitios para un posible parque industrial para exportación o Zona Franca para exportación, Quito: CENDES, 1982

C. OTROS

LEGIS Editores S.A., Régimen de importaciones, exportaciones y cambios, (Cap. 30, Zonas Francas Industriales y Comerciales), Bogotá, 1971.

AUTORIZACION DE PUBLICACION

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la publicación de este Trabajo, de su bibliografía y anexos, como artículo de la Revista o como artículo para lectura recomendada.

Quito, diciembre, 1983



CPNV.E.M. Nelson San Miguel
CURSANTE