

FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO
DE BOGOTÁ - UNIEMPRESARIAL

PROGRAMA DE MARKETING Y LOGÍSTICA

INFRAESTRUCTURA COMPETITIVA ENTRE LOS PUERTOS DE PANAMÁ Y
COLOMBIA. ANÁLISIS COMPARATIVO: COSTA PACÍFICA

AUTOR:

MARYI NATALI TEUTA DUARTE

DIRECTOR:

JUAN CARLOS RODRIGUEZ

BOGOTÁ, D.C., 21 DE SEPTIEMBRE DE 2018

Contenido

RESUMEN.....	3
ABSTRACT.....	4
INTRODUCCIÓN.....	5
CANAL DE PANAMÁ.....	6
AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ.....	6
CONECTIVIDAD PORTUARIA EN COLOMBIA.....	9
UBICACIÓN ESTRATÉGICA.....	9
RANKING DE PUERTOS A NIVEL MUNDIAL.....	11
PUERTO DE BUENAVENTURA.....	12
DIFICULTADES DEL PUERTO DE BUENAVENTURA.....	13
LA CORRUPCIÓN.....	14
BIBLIOGRAFÍA.....	16

RESUMEN

En este artículo hacemos un análisis acerca de las ventajas competitivas encontradas en los puertos de Panamá Vs los de Colombia, tomando como punto de comparación la costa pacífica y atlántica, tomamos casos de éxito y los aplicamos a las condiciones actuales de nuestros puertos de Sociedad portuaria de Buenaventura y sociedad portuaria de Cartagena, adicionalmente hicimos una reflexión acerca de la oportunidad de mejora de los puertos colombianos relacionados con mejores condiciones económicas y sociales de los trabajadores, logrando con ello mejor posicionamiento a nivel mundial, a través de la implementación de procesos de automatización y mecanización en el ámbito operativo.

De igual forma hablamos de nuestras desventajas, dando énfasis al tema de la corrupción como una de las principales razones de la falta de evolución y desarrollo en el puerto de Buenaventura, dejándonos fuera de competencia frente a la posibilidad de generar centros logísticos de vanguardia en la región.

Palabras clave:

Competitividad, oportunidades de mejora, fortalezas, canal de Panamá, Infraestructura, centro logístico, hub, economía, globalización.

ABSTRACT

In this article we make an analysis about the competitive advantages found in the ports of Panama Vs those of Colombia, taking as a point of comparison the Pacific and Atlantic coast, we take success cases and apply them to the current conditions of our ports of the Port Society of Buenaventura and the port society of Cartagena, we also made a reflection about the opportunity to improve Colombian ports related to better economic and social conditions of workers, thereby achieving better positioning at the global level, through the implementation of automation and mechanization in the operational field.

Similarly, we talk about our disadvantages, emphasizing the issue of corruption as one of the main reasons for the lack of evolution and development in the port of Buenaventura, leaving us out of competition in the face of the possibility of generating cutting-edge logistics centers in the region.

Key Words:

Competitiveness, opportunities for improvement, strengths, Panama Canal, Infrastructure, logistics center, hub, economy, globalization.

INTRODUCCIÓN

Colombia sin duda es uno de los países con más posibilidades de mostrarse ante el mundo como un país no sólo rico en fauna y flora, sino podría llegar hacer un pionero que apuesta por grandes inversiones en infraestructura logística y con ello lograr una economía sólida, estable, y un reconocimiento ante el mundo por el aprovechamiento de sus recursos de la manera correcta, éste trabajo tiene como objetivo hacer un contraste entre lo que ha logrado Panamá y lo que ha dejado pasar por alto Colombia, añadiendo el tinte que todos conocemos y que ha afectado por largos años nuestro desarrollo como país“ La corrupción”.

Mencionamos características similares respecto a las bondades geográficas que tenemos por contar con puertos tanto en la costa atlántica como pacífica, conexiones aéreas marítimas y terrestres, y demás ventajas competitivas que nos hacen pares para lograr ser un centro logístico importante en la región, sin embargo no entendemos la razón que un país tan pequeño como Panamá haya logrado lo que nosotros aun no, hacemos énfasis en las inversiones que trajo la construcción del canal de Panamá y el volumen de contenedores que se mueven a diario trayendo consigo múltiples beneficios para los panameños e incluso siendo el ancla para atraer cada vez más turistas, considerándose al canal como una de las mega construcciones más importantes de los últimos años.

Por último ésta reflexión es una muestra más de todo el potencial que tenemos como país, pero que tristemente por falta de control y quizá de mejores gobernantes no logramos mostrar al mundo.

CANAL DE PANAMÁ

En el siglo XVI empezó la idea de construir un lugar donde fuera posible pasar por el mar Atlántico y el mar Pacífico, el sitio más ideal para llevar a cabo esta idea era en Panamá; sin embargo pasaron varios años para que éste proyecto se hiciera realidad.

Fue después de la construcción del canal de Suez en Egipto (que uniría el mar mediterráneo con el mar rojo, lo que representaría beneficios comerciales para Europa), gracias a Ferdinand de Lesseps se hizo realidad la construcción del canal de Panamá, mediante la creación de la empresa: Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá en 1882. La construcción del canal, inicia el 1 de Enero de 1882, sin embargo las excavaciones no empezaron hasta el 22 de Enero del mismo año.

LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE EN PANAMÁ

La conectividad del canal de Panamá permite sistemas más económicos y eficientes, con una participación de más del 5% del comercio mundial.

Provee acceso a 140 rutas marítimas con destinos a más de 80 países. Más de 14.000 naves al año transitan el canal, de los cuales 350 son cruceros.

Tiene un movimiento de carga de 192 millones de toneladas por año y de pasajeros y tripulación 700.000

LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CANAL

<https://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/components>

ESCLUSAS

Las esclusas que posee el canal de Panamá tienen tres diferentes niveles; La esclusa de Miraflores (en el Pacífico) se compone de dos niveles que permiten el levantamiento de los buques hacia el lago, por otro lado la otra esclusa que da al Pacífico, Pedro Miguel, tiene un solo nivel que se dirige al lago Gatún, en el cual se encuentra la esclusa más grande que es la que da al mar Atlántico, la cual posee tres niveles. Estas están organizadas de forma de dos carriles, las cuales presentan diferentes dimensiones, lo cual afecta el modo de operación y el modo de tránsito de los diferentes buques.

En el momento de la expansión del canal de Panamá se adicionaron; estas 2 esclusas que cuentan con mayor capacidad, lo que permite que pasen buques con mayor nivel de carga.



CANALES DE NAVEGACIÓN

Los canales varían según su ubicación, tienen diferentes medidas respecto a su profundidad y ancho, estos tienen una medida de 72 km entre las aras de anclaje del mar pacífico y el mar atlántico. Dado que cada canal tiene diferentes dimensiones, tienen diferentes costos de mantenimiento y operación, además de tener estrictas restricciones en cuanto su operación, lo cual permite un tránsito seguro.

Los canales que se encuentran son los siguientes: Entrada del atlántico, Lago Gatún, Corte Culebra, Lago Miraflores, Entrada del pacífico.

EMBALSES

En el canal de Panamá existen tres embalses, EL Gatún, El Alhajuela y el embalse de Miraflores, En el momento inicial de la construcción del canal de represo el río Chagres y fue así como se formaron los lagos Miraflores y Gatún, posteriormente para aumentar la capacidad de almacenamiento de agua del canal para lograr la movilización de barcos durante la época de sequía, se crea el lago Alhajuela cerca de Gamboa.

AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

La inauguración de las nuevas estructuras del canal se realizó, el 26 de Junio de 2016, después de 20 meses de demora, debido a los constantes conflictos entre la ACP (Autoridad del Canal de Panamá), la GUPC (Consortio Grupos Unidos por el Canal) y el principal contratista. La ampliación constó de la construcción de un tercer carril, que se unen a las dos que ya estaban, lo que permite el ingreso de barcos de

tres veces el tamaño de los otros dos carriles, este carril consta de dos instalaciones hidráulicas (en el pacífico y en el mar caribe, respectivamente), estas nuevas esclusas miden 55 metros de ancho, 18,3 metros de ancho, lo que permite una más fácil navegación de todo tipos de barcos, hasta de 366 metros de eslora, 49 metros de manga y con una calado de 15.2 metros, adicionalmente en las embarcaciones de carga seca tiene una capacidad máxima de 13.000 a 14.000 contenedores. El costo total de la ampliación del canal es de 5.250 millones de dólares, con un sobre costo de del 75%, debido que el presupuesto inicial fue de 3.192 millones, aprobado mediante un referendo; el gobierno panameño es quien debe asumir los sobre costos de 2.400 millones debido a las condiciones que se pusieron al inicio de la obra no correspondían a la realidad.

Con esta ampliación del canal, Panamá ofrece nuevas oportunidades para el comercio mundial, incrementando el comercio específicamente para estados unidos y Asia, lo que le permitirá ser más competitivo, ya que se están minimizando costos en transporte.

Según Juan Carlos Varela, presidente de Panamá “para el país, la ampliación significa el fortalecimiento de sus ventajas competitivas como **“centro logístico”**

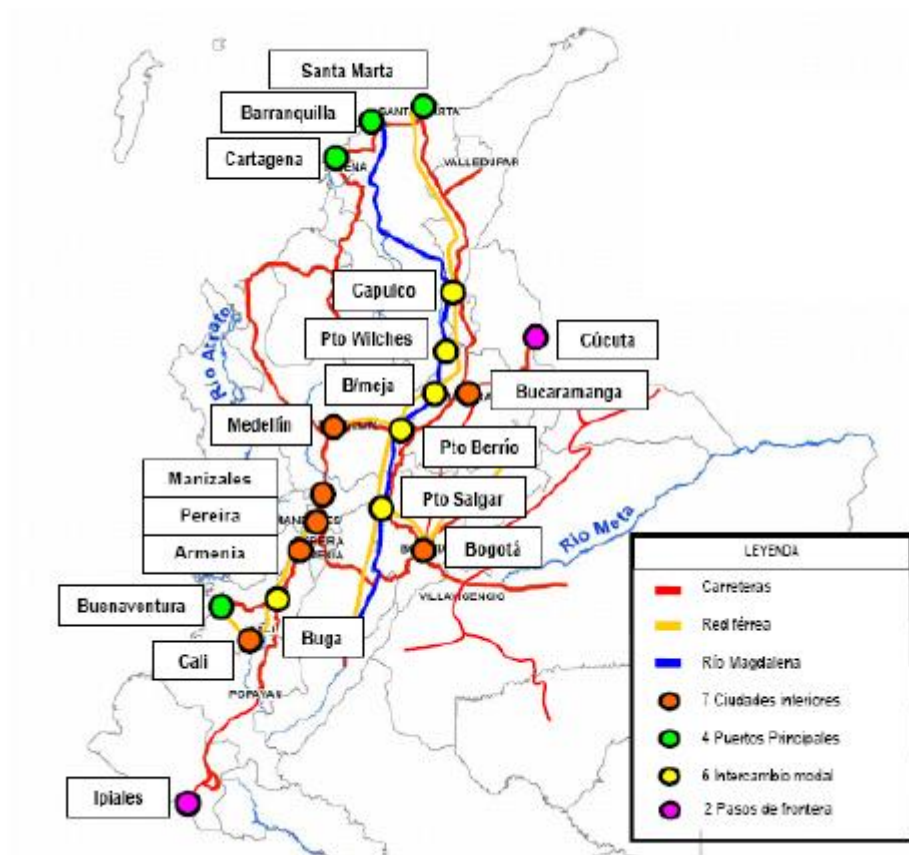
Su infraestructura es considerada una de las más modernas debido al gran desarrollo tecnológico que involucró, lo que ha convertido al canal de panamá en un gran lugar turístico beneficiando la economía de dicho país; de hecho el turismo se ha convertido en el principal sector de la economía panameña, siendo de interés para el público visitar la mega construcción que trajo consigo las esclusas de Miraflores y Gatún.

La Oficina Económica y Comercial de España en Panamá, en su Informe Económico y Comercial del 2016 indica que: *“Panamá aprovecha las ventajas comparativas que tiene para diferenciarse estructuralmente del resto de las economías iberoamericanas, basándose en una economía de servicios. El sector terciario tiene tres pilares: a) la actividad comercial de la Zona Libre de Colón, b) el sector marítimo y logístico con el área del Canal, y c) el sector financiero con su Centro Bancario Internacional”*.

CONECTIVIDAD PORTUARIA EN COLOMBIA

UBICACIÓN ESTRATÉGICA

Colombia cuenta con una posición geográfica estratégica en el hemisferio americano. Por una parte, es un punto de enlace entre los países del norte y del sur en el hemisferio y, por otra, posee amplias costas sobre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicha ubicación le permite ser la puerta de entrada a América del Sur y disponer de puertos hacia el resto de América,



Los principales puertos en Colombia son Buenaventura, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Tumaco. En el año 2007 se movilizaron por estos puertos más de 25 millones de toneladas (MT) de carga de comercio exterior, de las cuales 10 MT (9.5%) corresponden a carga en contenedor (excluye carbón, petróleo y otra carga general no contenerizada).

El 90% de esta carga se movilizó por los puertos de Cartagena y Buenaventura, siendo los principales puertos de Colombia para este segmento, seguidos por Barranquilla, Santa Marta.

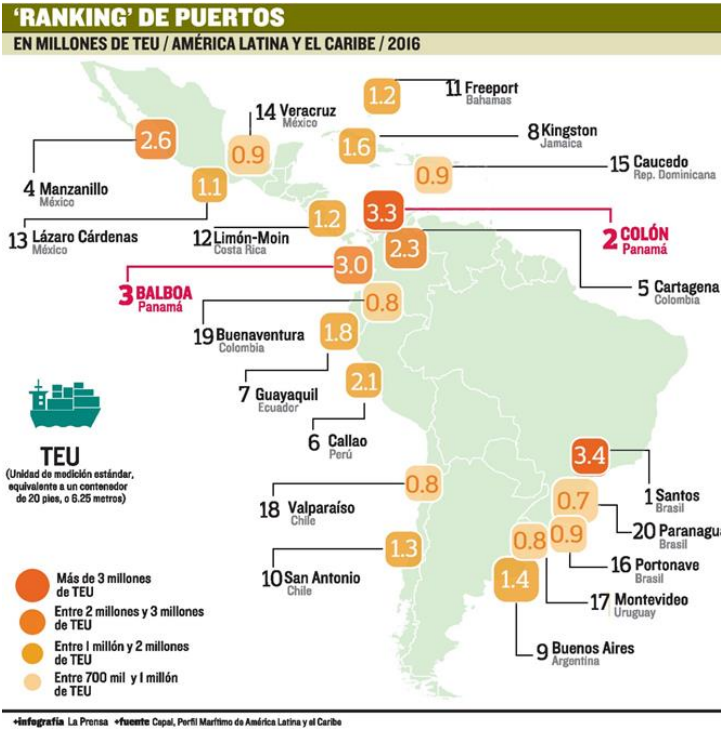
El movimiento de carga de comercio exterior en millones de toneladas (MT) en los principales puertos de Latinoamérica es el siguiente:

- Manzanillo / Panamá 104 MT
- Santos / Brasil 80 MT
- Cartagena / Colombia 12 MT
- Buenaventura/Colombia 11 MT
- San Antonio /Chile 10 MT
- Callao / Perú 10 MT
- Puerto Limón/Costa Rica 8 MT
- Progreso / México 4 MT
- Balboa / Panamá 3 MT

El nivel de carga que movilizan Cartagena y Buenaventura es comparable al que se maneja en Callao y San Antonio, sin duda en ese aspecto el análisis comparativo entre los volúmenes de carga que movilizan nuestros principales puertos (Buenaventura y Cartagena) no es comparable con el volumen de Panamá y es precisamente la reflexión que deberíamos hacernos considerando que Panamá es un país más pequeño que el nuestro, pero con una ventaja altísima en infraestructura portuaria la cual ha contribuido enormemente a su crecimiento económico y bienestar social.

RANKING DE PUERTOS A NIVEL MUNDIAL





RELEVANCIA DE LOS PUERTOS EN COLOMBIA

PUERTO DE BUENAVENTURA

HISTORIA

Según Collazos 2006, el puerto de Buenaventura está conformado por 12 muelles y se comparte con la Armada Nacional y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. El porcentaje de participación del sector público es del 17%, por medio de la Alcaldía municipal y el Ministerio de Transporte, mientras que el sector privado tiene una participación del 83%.

Dentro de los productos importados a través de este puerto se encuentran: trigo, maíz, productos químicos inorgánicos, láminas metálicas, soya, acero y otros productos químicos industriales

DIFICULTADES DEL PUERTO DE BUENAVENTURA

Con el pasar del tiempo, se ha identificado que el problema del acceso al puerto no es la única dificultad que presenta; en los inicios de operaciones del puerto una de los inconvenientes que tenía era la profundidad, pues en marea baja el nivel de profundidad que presenta es de 9.5 metros y en 11.3 en marea alta, esto representa una restricción severa al momento de recibir barcos de gran tamaño/ moderno; otro de los grandes problemas que afronta el puerto es su capacidad de almacenamiento, lo que conlleva a una ineficiencia y baja calidad. Sin embargo con el nuevo puerto de Agua dulce con capacidad de almacenar 550.000 contenedores se ha logrado solucionar estos inconvenientes. Los inversionistas que hicieron posible la ampliación del puerto fueron ICTSI (Filipinas) y PSA International (Singapur)

El presidente Juan Manuel Santos (2017): “Que bueno es decirle a los inversionistas que han puesto su fe en Colombia, con una inversión mayor a los 650 millones de dólares y la más grande que proviene de Asia, que escogieron el país correcto y en el momento correcto porque están sucediendo cosas positivas y se están haciendo realidad muchos sueños y este puerto es parte de este sueño”.

Alberto Jiménez Rojas, presidente de Compas, (2017) “la única red de puertos multipropósito de Colombia con terminales en el Atlántico y en el Pacífico, es motivo de orgullo presentar a la comunidad portuaria la más moderna instalación en el Pacífico para el manejo de carbón y materias primas a granel. Con una inversión superior a \$120 millones de dólares en este terminal, Compas reafirma su confianza en el crecimiento de la economía del país y en la mejora de la competitividad de nuestros productos al hacer posible la llegada a este nuevo puerto, de barcos de hasta 80 mil toneladas de carga y la salida al exterior del carbón metalúrgico en motonaves de igual tamaño, que representará un ahorro de ocho dólares por tonelada en el flete marítimo hacia los mercados asiáticos”.

Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, (2017) “este proyecto fue una muestra de que Buenaventura puede ser seguir atrayendo grandes inversiones a su territorio”.

Para el año 2017, según Hugo Niño (gerente de operaciones del puerto) indica que el puerto movilizó más de un millón de contenedores, lo cual posiciona al puerto de Buenaventura en uno de los 10 puertos más importantes en América Latina; adicionalmente del mes de abril hasta el mes de junio del 2017 se movilizaron más de cuatro millones de toneladas, lo cual representa un incremento del 46% respecto al mismo periodo del año 2016., este crecimiento se debe al crecimiento del nicho de mercado de productos refrigerados.

Sin embargo, según los datos del DANE la mayoría de la población de Buenaventura no tiene todas sus necesidades cubiertas; estos datos deberían preocuparnos como colombianos puesto que el 70% de la mercancía que entra y sale de Colombia entra por este puerto.

La sociedad portuaria de Buenaventura adquirió 8 plantas eléctricas, lo que le permite operar con calidad, eficiencia, cuando se va la luz en la zona y no tengan que detener las operaciones, lo cual conlleva a reducir costos.

VIA DIRECTA AL COMERCIO CON ASIA

LA CORRUPCIÓN

Para Leonard Rentería, líder social y representante de la Asociación Rostros Urbanos “Si bien los corruptos han hecho fiesta con los recursos públicos, no existe tampoco una estrategia del Estado para hacerle seguimiento a la ejecución de esos recursos, al menos en Buenaventura, y mucho menos para perseguir y castigar a quienes se apropian de lo poco que llega. La sensación es que desde Bogotá ven esto como ‘un problema de negros allá y que lo resuelvan como puedan’”

Narcilo Rosero, miembro de la mesa de negociación del Comité del Paro Cívico “El problema de la corrupción existe y ha incidido para que no haya desarrollo en Buenaventura, pero no es ese el factor principal. El principal problema es que el Estado ha dejado de hacer obras esenciales y estructurales y lo poco que ha hecho lo ha dejado sin control a merced de dirigentes corruptos que se quedan con lo poco que llega”,

BIBLIOGRAFÍA

PUERTO DE BUENAVETURA CERCA DEL COMERCIO ASIATICO

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/4017/2/ColoradoLinaMarcela2010.pdf>

<https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/>

<https://www.elpais.com.co/500-empresas/buenaventura-frente-a-un-mar-de-oportunidades-y-desafios.html>

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/4017/2/ColoradoLinaMarcela2010.pdf>

INFORMACION GERAL DEL PUERTO

http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/lbr_econo_pacifico_col.pdf#page=56

<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.1+Colombia+Puerto+de+Buenaventura.jsessionid=99DAD972C78368F3EA55A5C90AEB40CE>

<http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4513/1026278425-2013.pdf;jsessionid=CD31C55B9AB7E6C2C18C8F294703A617?sequence=1>

<http://polux.unipiloto.edu.co:8080/00003745.pdf>

FINANZAS DEL PUERTO

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4044597>


http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-62762008000200010

IMPORTANCIA DEL PUERTO

<https://www.logimov.com/blog/nwarticle/15/1/puerto-maritimo-buenaventura-gran-importancia-para-el-pais>

<https://www.elpais.com.co/valle/el-nodo-portuario-de-buenaventura-segundo-mas-importante-del-pais.html>

http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/ESER/cali/2006_enero.pdf

 <p>Uniempresarial <small>FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ</small></p>	<p>OPCION DE GRADO</p> <p>FORMATO DE APROBACIÓN POR PARTE DEL ASESOR / TUTOR</p>	<p>DAE</p>
--	---	-------------------

Señores
Vicerrectoría
UNIEMPRESARIAL

Por medio de la presente, en mi condición de tutor temático metodológico manifesté mi **conocimiento y aprobación** la siguiente opción de grado:


<p>Título:</p>	<p>Infraestructura competitiva entre los puertos de Panamá y Colombia Análisis comparativo: Costa atlántica y pacífica.</p>
<p>Concepto:</p>	<p>En este artículo hacemos un análisis acerca de las ventajas competitivas encontradas en los puertos de Panamá Vs los de Colombia, tomando como punto de comparación la costa pacífica y atlántica, tomamos casos de éxito y los aplicamos a las condiciones actuales de nuestros puertos de Sociedad portuaria de Buenaventura y sociedad portuaria de Cartagena, adicionalmente hicimos una reflexión acerca de la oportunidad de mejora de los puertos colombianos relacionados con mejores condiciones económicas y sociales de los trabajadores, logrando con ello mejor posicionamiento a nivel mundial, a través de la implementación de procesos de automatización y mecanización en el ámbito operativo.</p>

Realizado bajo la opción de grado:

Trabajo de grado	Semillero	Misión Empresarial	Diplomado	Plan de Negocio
		XXXXXXXXXX		

Elaborado por el (los) estudiante (s):

Nombre	Programa	Promoción	Código del estudiante
Maryi Natali Teuta Duarte	Marketing y Logística	3	100006961

 Uniempresarial <small>FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ</small>	OPCION DE GRADO FORMATO DE APROBACIÓN POR PARTE DEL ASESOR / TUTOR	DAE
---	---	------------

Donde se garantiza su pertinencia, contenido y calidad; también se confirma que cumple con el **Régimen de Propiedad Intelectual** y que este no atenta contra los derechos de autor de terceros, de acuerdo al análisis anti plagio que he efectuado.

Agradezco su atención.

Cordialmente,

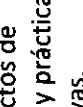
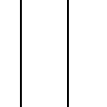
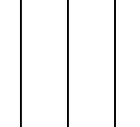
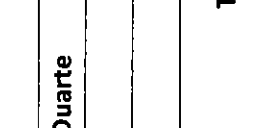
Juan Carlos Rodríguez

Nombre del tutor

Juan Carlos Rodríguez

Firma

Número de
identificación 72159430

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS						
ASISTENCIA TUTORIAS TRABAJOS DE GRADO						
2017 - I						
1. Natali Teuta Duarte						
PROGRAMA						
Marketing y Logística						
FIRMA TUTOR						
NOMBRES Y APELLIDOS ESTUDIANTES		HORA DE INICIO	HORA FINALIZACIÓN	TEMAS DE ASESORÍA	OBSERVACIONES	
12/03/18	4:30 pm	5:45 Pm	Enfocar mejor el alcance del artículo	Incluir aspectos de infraestructura y prácticas operativas.		
16/03/18	4:45 pm	6:00 pm	Hablar sobre el canal aspectos generales y hacer análisis comparativo sobre aspectos económicos y sociales.	Incluir un análisis sobre los aportes del canal de Panamá		
24/03/18				Mencionar las condiciones en infraestructura logística haciendo un comparativo con lo que tenemos en los puertos de Buenaventura y Colombia		
3/04/18	4:30 pm	5:30 pm	Hablar sobre las ventajas competitivas sobre la infraestructura y los procesos de automatización.	Incluir las ventajas competitivas frente a la internacionalización si tuviésemos una mejor infraestructura vial y férrea como punto de apoyo en el transporte marítimo		
	2:30 pm	3:30 pm	Revisión de redacción y varios ajustes sobre contenido			
NOMBRE DOCENTE				Juan Carlos Rodriguez	C.C	Faisy30

Bogotá D.C., Abril 03 de 2018

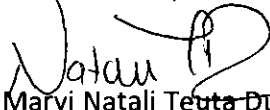
Señores
Dirección Académica y Empresarial
UNIEMPRESARIAL
Ciudad

Respetados Señores:

Por medio de la presente hago entrega del trabajo de grado para optar al título de:

PROFESIONAL EN MARKETING Y LOGISTICA

Cordialmente,


Maryi Natali Teuta Duarte
C.C. 52.90.583

**LICENCIA DE USO A FAVOR DE LA FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL
DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ – UNIEMPRESARIAL, POR PARTE DE
ESTUDIANTES.**

La suscrita

Maryi Natali Teuta Duarte con C.C. N° 52.906.683 de Bogotá actuando en calidad de autor del trabajo de grado, que lleva por título:

Infraestructura competitiva entre los puertos de Panamá y Colombia

Análisis comparativo costa atlántica y pacífica.

Elaborada para efectos de optar por el título profesional del programa académico Marketing y Logística.

Hago entrega a UNIEMPRESARIAL de una copia de dicho trabajo académico en formato digital o electrónico (CD-ROM, etc.) otorgando licencia o autorización de uso sobre la misma, para que en los términos de la Decisión Andina 351, la Ley 23 de 1982 y demás normas aplicables, realice los actos de explotación de los derechos patrimoniales y de manera especial, para que la divulgue, reproduzca, comunique al público y la ofrezca en préstamo al público. La presente licencia o autorización se extiende no solo a la fijación en medio o formato físico, analógico o material, sino también al medio virtual, electrónico, óptico, usos de red, Internet, extranet, intranet, repositorio institucional y demás formatos conocidos o por conocer.

El autor de la obra, manifiesta de igual manera que la obra objeto de esta licencia o autorización de uso es creación original y que se realizó sin infringir los derechos de autor que le correspondan a terceros.

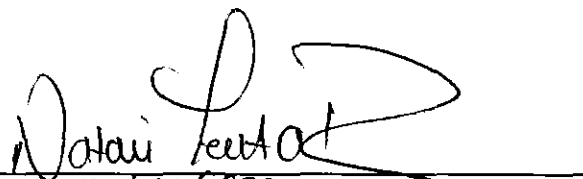
PARÁGRAFO: Si llegase a presentarse cualquier tipo de reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en mención, asumiré la responsabilidad, dejando indemne a UNIEMPRESARIAL y saliendo en defensa de los derechos aquí autorizados.

Para constancia se firma el presente documento en Bogotá, el año 2018 del mes Abril a los 03 días.

FIRMA

Firma

C.C.


52'906683