

¿PARA QUE LAS DOSCIENTAS MILLAS?

**UN ANALISIS CRÍTICO DEL DESARROLLO
MARITIMO ECUATORIANO**

HUGO TOBAR VEGA

1998-Rev. 2006

PROLOGO

UN INFORME, un estudio, una investigación, y - en el último de los casos - un libro; se escriben en impersonal; esto es lo que indican las normas y métodos de redacción. En este caso, al tratar del "Desarrollo Marítimo Ecuatoriano", resulta impráctico usar en todos los pasajes de este análisis, el impersonal; por cuanto he participado activamente en el despertar del país al uso del mar.

Desarrollo marítimo significa, justamente usar el mar para el bienestar del pueblo... ¡digo todo el pueblo!.

Por las razones expuestas, en muchos de los pasajes tengo que usar la primera persona, ya sea en singular o plural, para relatar, describir, o explicar el proceso del desarrollo marítimo ecuatoriano en estos últimos veinte años, por mi participación personal.

Esto se debe a que, desde 1969 a 1977 en muchos pasajes de la vida y desarrollo de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, por mis funciones de Jefe del Departamento Técnico y luego como Gerente General; habiendo conseguido planificar y diseñar las obras de ampliación y - más tarde - suscribir los contratos de financiamiento y construcción de esas obras de ampliación, que constituyen el Terminal de Contenedores y Carga al Granel; facilidades modernas, que cuando llegué al Puerto en 1969 no se tenían pensadas, peor planificadas.

Mi participación también fue muy activa en la emisión de las leyes marítimas a partir de 1970 y en la creación de la infraestructura naviera del país incluyendo, además, gran parte del desarrollo pesquero.

Soy profesor de la ESPOL de esta materia y en las clases - de acuerdo a mi criterio - divido el desarrollo marítimo nacional en tres fases:

- La primera o el Nada, que va desde la Colonia hasta 1958; cuando se crea la Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- La Segunda o Despertar, que va desde 1958 a 1970; cuando en el conocimiento de lo que es usar el mar y por las circunstancias especiales del momento, se dictan las Leyes Portuarias y Marítimas; y
- La Tercera o Actual, desde 1970 hasta nuestros días cuya época constituye la materia de este libro, análisis y estudio de los cuatro capítulos importantes que integran el desarrollo marítimo nacional: lo portuario, lo naviero, lo pesquero y la construcción naval; también se puede incluir el sistema fluvial de ríos y esteros del país.

En 1958, se creó la Escuela Superior Politécnica del Litoral, la ESPOL; en su Decreto de creación se señala exclusivamente que son funciones de la ESPOL, entre otras: la investigación del mar y los recursos marinos patrimonio del Estado Ecuatoriano. De esta forma se estableció en la ESPOL el entonces Departamento de Ingeniería Naval, que tuvo un relativo desarrollo hasta que en 1971 se lo transformó en el Departamento de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar, labor que me tocó emprenderla para que así, el país tenga un Centro de Investigación y estudio de todo lo que es el mar; así se desarrolló la investigación científica y el estudio de la actividad pesquera que en acuicultura culminó con el Centro Nacional de Investigaciones Marinas (CENAIM). Esta actividad ha sido de lo más fructífera para el país; en especial, para la gran industria camaronera que se inició en 1976.

Durante todo el tiempo que he participado en el desarrollo marítimo del país, ya en la empresa pública hasta 1977 y luego como consultor de obras marítimas desde 1979 hasta la fecha, mi actividad ha sido sincera, tendente a que el país use el mar. En mi actividad privada - como consultor - he realizado estudios importantes: el establecimiento del Puerto Petrolero de Tres Bocas; los estudios de ampliación del puerto de Manta; el Puerto Pesquero de Esmeraldas y muchos otros hasta llegar al Transporte Fluvial, que fue tan discutido. A mis alumnos de la ESPOL siempre les digo que Conciencia Marítima es usar el mar, no dar discursos ni cantar canciones sobre lo ancho y bello que es el mar; repito... ¡usar el mar!

Este trabajo lo dedico a una sola persona, quien con su serenidad y comprensión me ha acompañado en las horas buenas, mediocres y malas; en mi intensa actividad controvertida, discutida... pero al final aplaudida, desarrollada como protagonista del Desarrollo Marítimo Nacional... esa persona es mi esposa JENELE.

NOTA: Este Prologo fue el encabezamiento, del artículo: VEINTE AÑOS DE DESARROLLO MARITIMO, que el Diario El Expreso publicó en un suplemento de veinte páginas, el día 19 de julio de 1993, como una de las actividades periodísticas para celebrar los primeros veinte años de vida de ese diario.

Continuando con el Prologo:

En la publicación del Diario Expreso en esa fecha, se trató El Derecho al Uso del Mar (Cap. 1), Antecedentes e Historia (Cap. 2) y El Desarrollo Portuario (Cap. 3). Como se indica el Desarrollo Marítimo Ecuatoriano contiene a más de estos, otros capítulos también

importantes como: lo Naviero; lo Pesquero; las Vías Navegables y el Dragado; y, por último, la Construcción Naval. Me vino la buena idea de escribir todos estos capítulos para producir **un libro**; que tenga dos objetivos básicos:

1. Hacer un análisis crítico y profundo de como iniciamos, ejecutamos, aprovechamos y luego como desaprovechamos el mar.
2. Que sirva de texto para la enseñanza de esta materia a todos los alumnos de la ESPOL y de otros Institutos, que se especializan en Ciencias del Mar.

Por lo tanto, este trabajo está compuesto por ocho capítulos, que son analizados de manera analítica y profunda. ¿Por qué?:

Los organismos administradores de la cosa marítima en el país como la Marina Mercante, la Subsecretaría de Pesca, el Banco Central, las Cámaras, etc., producen estadísticas y números de rendimientos y de producción, que quedan archivados en las bibliotecas. He tomado esos números, los proyecté a través del tiempo, especialmente en forma gráfica, y he discutido del porqué los altos y bajos de cada cosa.

El Ecuador, solo ante el mundo, desde 1952 hasta 1982, año que la Conferencia de la ONU sobre el Mar en Jamaica aceptó las 200 millas como Zona Económica del País Ribereño, luchó solo para que esta tesis sea aprobada por el mundo, contra presiones, abusos y sanciones de los poderosos.

En muchos aspectos del quehacer marítimo se progresó materialmente, pero hubieron malos manejos. En un aspecto que es fundamental para el Ecuador como Estado como lo es el Desarrollo Naviero, se alcanzó un lugar importante; desgraciadamente unos cuantos ingenuos, que no tuvieron el temple de quienes impusieron al mundo las 200 millas, se dejaron imponer conceptos extraños y desbarataron la magnífica Flota Naviera de Tráfico Internacional que se logró crear. No digo más al respecto y para conocer esto a fondo solamente pido leer y meditar sobre el contenido de cada uno de los capítulos que a continuación se presentan.

Se luchó mucho por tener un mar de 200 millas, exclusivo para nuestro beneficio, tanto en sus recursos como en su entorno como mar; pero no se ha mantenido un esfuerzo continuo para su permanente buen uso; esta es la razón del título... ¿Para qué las 200 millas?

Como complemento, al final de algunos capítulos, se transcriben artículos de la responsabilidad del autor, publicados en diferentes diarios del país, que se refieren a cada área sobre la que versan cada

uno de los capítulos. Esto, espero, dará más comprensión al contenido de cada Capítulo y al sentimiento y estilo del autor como analista y participante en el ambiente marino.

DEDICATORIA

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

A la Armada del Ecuador, que me dio la mejor formación profesional, y me inculcó el amor profundo por mi patria.

Por último, a la persona que con su serenidad y comprensión me ha acompañado gran parte de mi vida... mi esposa JENELE.

AGRADECIMIENTO Y ACLARACIONES

A la Escuela Superior Politécnica del Litoral; en especial al Rectorado de la ESPOL y la Facultad de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar, por su colaboración y entusiasmo que motivó la preparación de este trabajo. Mención particular al Lcdo. Jaime Véliz, por su arduo trabajo de revisión de todo el contenido de esta obra.

A la Dirección General de la Marina Mercante y a la Dirección General de Pesca, por su facilitación de la información y estadísticas disponible.

El contenido de este texto es el resultado de mis experiencias y el análisis de las actividades marítimas en el país.

Sin embargo, en algunos casos fue difícil conseguir datos y estadísticas en otros organismos oficiales. Crean que esa información es de uso exclusivo de ellos, o que se requiere de ordenes especiales, trámites y hasta estímulos...

CONTENIDO

	Página
Prólogo	i
Dedicatoria	iv
Agradecimiento y Aclaraciones	v
Contenido	vi
Abreviaturas	ix
CAPÍTULO 1: EL DERECHO AL USO DEL MAR	1
A. Los Primeros Navegantes	1
B. Los Acuerdos	1
C. Las 200 Millas	4
ARTÍCULOS:	
- Ser o No Ser... La Guerra de Tiwinza	5
- Los Países Banana de Bárbara	7
- Héroes y Antihéroes... La Guerra de Tiwinza	8
- Las Doscientas Millas... ¡Nadie Sabe Para Quien Trabaja!	10
CAPÍTULO 2: ANTECEDENTES Y FASES DEL DESARROLLO	12
A. El Proceso	12
B. Su Alcance	13
CAPÍTULO 3: DESARROLLO PORTUARIO	15
A. La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG)	15
B. El Sistema Portuario Nacional	18
C. Infraestructura de los Puertos Comerciales	20
D. Infraestructura de los Terminales Petroleros	26
E. Las Operaciones de los Puertos Comerciales	30
F. Uso de los Contenedores	42
G. Las Operaciones en los Terminales Petroleros	48
H. Logros, Errores y Comentarios	50
Plano 3.1 - Puertos Comerciales y Terminales Petroleros en el Ecuador	20
Plano 3.2 - Puerto de Esmeraldas	21
Plano 3.3 - Puerto de Manta	23
Plano 3.4 - Terminal Marítimo de Guayaquil	25
Plano 3.5 - Puerto Bolívar	26
Plano 3.6 - Terminal Petrolero de Balao	27
Plano 3.7 - Terminal Petrolero de La Libertad	28
Plano 3.8 - Terminal Petrolero de El Salitral	30
ARTÍCULOS:	
- Autoridades Portuarias y Aeroportuarias (I)	53
- Autoridades Portuarias y Aeroportuarias (II)	55

- La Eficiencia de los Puertos... ¿Privatización?	58
- La Eficiencia de los Puertos... ¿Quién Toma las Decisiones?	60
- La Eficiencia de los Puertos... Barco Parado	62
- La Eficiencia de los Puertos... La Tarja	64
- La Eficiencia de los Puertos: Unidad Ejecutora	66
 CAPÍTULO 4: DESARROLLO NAVIERO	 68
A. El Transporte Marítimo Mundial	68
B. La Marina Mercante Ecuatoriana	72
C. Principio del Fin de la Marina Mercante	79
D. La Flota Petrolera	83
E. Los Inocentes y las Cenizas	85
 ARTÍCULOS:	
- Por Qué la Reserva de Carga (I)	87
- Consecuencias de las Leyes Marítimas	90
- Por Qué la Reserva de Carga (III)	92
- Desaparece la Flota Mercante... ¡Nos Pasa por Tercermundistas Come Cuento!	95
- Desaparece la Flota ... Sus Consecuencias; Sus Sepultureros	98
 CAPÍTULO 5: VIAS NAVEGABLES Y EL DRAGADO	 100
A. El Puerto de Guayaquil	100
B. Los Otros Puertos y Vías Navegables	106
C. Que se Hizo, Que se Debe Hacer y una Plegaria	107
Plano 5.1 - Canal de Navegación Puerto Marítimo de Guayaquil	103
 ARTÍCULOS:	
- Un Embaucamiento, un Relleno, el Eco, un Muelle ... y un Circo	109
- La ESPOL Mira al Niño y Recomienda	113
- El Niño, el Lobo y la Oveja	116
- El Niño y los 350 “Melones”	118
- Comparando El Niño de la “NOAA” del 97 – 98	121
- El Instituto Ecuatoriano del Fenómeno de El Niño	124
 CAPÍTULO 6: EL TRANSPORTE FLUVIAL	 127
A. Antecedentes	127
B. El Transporte Fluvial en Guayaquil	127
C. Se Recomienda	139
Plano 6.1 - Alternativas de Ubicación	133
Plano 6.2 - Nave Seleccionada	135
Plano 6.3 - Alternativa de Estaciones	136
 ARTÍCULOS:	
- La Transportación Fluvial	140
- Una Vía, Dos Vías;... Carros Amontonados ... ¡Señor Alcalde SOS!	142

- Asalto en las Autopistas... ¡SOS Sr. Ministro de Gobierno!	144
- Asalto en las Autopistas... ¡Nuevamente SOS Sr. Ministro de Gobierno!	147
- Sr. Ministro de Gobierno y Sra. Ministra SOS al Turismo	149
CAPÍTULO 7: EL DESARROLLO PESQUERO	152
A. Antecedentes	152
B. Los Recursos Bioacuáticos	153
C. La Pesca Industrial	154
D. La Pesca Artesanal	160
E. La Producción y Captura	163
F. La Industria Camaronera de Cultivo	165
G. Las Exportaciones del Sector Pesquero	171
H. Consumo Interno de Productos del Mar	173
I. La Pesca Deportiva	175
J. La Limitación de Uso de Redes	179
K. Por Último... lo Bueno, lo Malo y lo Feo	179
ARTÍCULOS:	
- Desarrollo Pesquero... Condecoraciones	183
CAPÍTULO 8: LA CONSTRUCCIÓN E INDUSTRIA NAVAL	186
A. Antecedentes Históricos	186
B. Construcción de Naves en la Era Colonial	186
C. Diques Secos y Astilleros	189
D. Parrillas y Varaderos	192
E. Construcción de Naves en la Época Actual	195
F. Concluyendo	198
Plano 8.1 – Anteproyecto de Astillero	192
CAPÍTULO 9: ARTÍCULOS Y DOCUMENTOS IMPORTANTES	200
- A Soñar Se Ha Dicho	200
- Las Áreas Estratégicas, el Cenepa; y...	202
- Las Metas y los Principios Éticos del Ecuador	205
- De Buchy a Caballo... de Modelo a Modelo	207
- Entre John Kennedy y Pablo Antonio Cuadra	209
- El Ejecutivo	212
- El Estado, la Constitución y los Asambleístas	214
- Carta de la Cámara de la Construcción	218
BIBLIOGRAFÍA	219