Autoridades portuarias y aeroportuarias (II)

LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

EL TELEGRAFO, Guayaquil,7 de octubre de 1991 Por Hugo Tobar Vega

Por efecto de la Segunda Guerra Mundial, la infraestructura y en especial la portuaria y aeroportuaria de Europa quedó destruida. Para evitar el avance del comunismo, Estados Unidos estableció el plan **MARSHAL**, la asistencia masiva a Europa. Lo primero que se tenía que reconstruir era la infraestructura portuaria; otorgando ayuda financiera por medio del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (Banco Mundial) creado con ese propósito.

El objeto del Banco era reconstruir Europa y como lejana prioridad, el fomento o desarrollo de los países subdesarrollados como Ecuador (justificación de la palabra Fomento en el nombre).

En el proceso de reconstrucción de la infraestructura portuaria y aeroportuaria de Europa por efecto de este plan, se crearon autoridades portuarias para que ejecuten las obras, administren los puertos y aeropuertos y luego paguen los préstamos.

Cuando el Ecuador quiso construir un Puerto Marítimo en Guayaquil, un notable guayaquileño Juan X. Marcos logró interesar al Banco Mundial, que condicionó como ya expuse en otra oportunidad, la creación de una autoridad, con todas sus características, lo que sucedió en 1958. Esta autoridad se desarrolló por su propia cuenta y recursos:

1. Con el primer préstamo del Banco de 14 millones, construyó Puerto Nuevo, 5 tracaderos desde 1959 hasta 1963, año que se lo inauguró.
2. Construyó la primera ampliación, el Terminal de Contenedores y el de Carga al Granel. Actividad en la que participé en su planificación y como Gerente, tuve el honor de suscribir los contratos de préstamo con el banco Mundial por 40 millones y con la Banca Privada por otros millones; luego con la Raymond el de construcción en 1977. Las obras se inauguraron en 1981.
3. El Directorio de Autoridades Portuarias de Guayaquil, en sesión celebrada el 27 de junio de 1991, resolvió dar los pasos necesarios para la **SEGUNDA AMPLIACION** del Puerto...¡Que tal!

De igual forma Puerto Bolívar hizo una ampliación en 1977, con dos muelles; hoy ya está planeando un terminal de contenedores. En Esmeraldas están en proceso de construir un Puerto Pesquero Artesanal como parte de sus facilidades, ya tiene los estudios definitivos, ya está autofinanciando, pronto inician la construcción.

Las autoridades portuarias se han desarrollado en forma natural, por la demanda de su Hinterland, por la necesidad del aumento del tráfico; y más que todo porque tienen la disponibilidad y capacidad económica y administrativa para hacerlo. El Estado nunca dio a Portuaria ayuda económica o subsidio; en cambio, ha contribuido en forma notable para obras en Guayaquil. (Para la avenida 25 de Julio, recién entregó 3 mil melones).

Creamos en 1970 un sistema o norma que rige a las autoridades portuarias; les permite libertad en su desarrollo y gestión, bajo el control y supervisión de la Dirección General de Puertos de DIGMER. Este control y supervisión es necesario para evitar lo que en 1963 pasó en Guayaquil (crollización que ya relaté en otra oportunidad); y que las portuarias pequeñas caigan en manos de los caciques de pueblo (que sí lo han intentado).

AUTORIDADES PORTUARIAS

Es mi criterio que especialmente en Guayaquil y Quito, **SE CREEN** autoridades aeroportuarias con el control y supervisión de la Dirección de Aviación Comercial de la FAE (así sigue la DAC); como lo hace DIGMER con los puertos marítimos.

Con este esquema la aviación comercial estaría bajo el control de una entidad no política, que evitaría que los aeropuertos se transformen en **TRONCHA POLÍTICA** del partido de turno. Si estaría totalmente controlada por civiles, sería dependencia de algún Ministerio... del **MOP** como **IETEL**, o como la **EPAP**; por otro lado, no puede su control y supervisión ser **PRIVADO**. Resulta que si los teléfonos se dañan o no funcionan, o si no hay agua; se producen molestias e inconvenientes; pero si los aviones se paran o se dañan... y en el aire - ¡mejor no pensemos!

En toda actividad de producción, el Estado debe establecer las reglas de juego (Leyes y Regulaciones) y supervisar y controlar que se cumplan. En lo marítimo y aéreo esta actividad de control y supervisión, es la mejor contribución que las **FF.AA.** hacen al desarrollo del país - repitamos: Control y Supervisión.

La similitud del servicio, funcionamiento y desarrollo de los puertos marítimos y aeropuertos es tal, que en varios lugares la Autoridad Portuaria maneja las dos cosas. Aquí no creo que hay condiciones para esto.

Las Autoridades Aeroportuarias de Guayaquil y Quito, como sus hermanas marítimas se ampliarán, construirán aeropuertos internacionales cuando la demanda lo exija para servir su Hinterland; por su cuenta, con su plata y por su propia decisión (miren que Guayaquil ya va por su tercera construcción marítima).

De esta forma el aeropuerto que dé el mejor servicio, que tenga tráfico significativo, que ofrezca las mejores condiciones, atraerá a las líneas aéreas que les convenga; no habrá reclamos de desvió por presiones oficiales. Este concepto es bien aplicable al caso actual de la construcción de los aeropuertos internacionales de Quito y Guayaquil.

Repito, éste es un humilde criterio -Si no les gusta no pasa nada... En medio de la discusión, es algo concreto; quisiera ver otros.

Para ser objetivos sería bueno conformar en el seno de la **DAC** un equipo de trabajo, que produzca una norma legal y operativa, como se hizo en 1970 con lo marítimo. Si quieren yo podría ayudar... (no creo... como me han dicho que Rodrigo no me quiere por lo de las Lanchas, no puedo decir como los futbolistas: “trabajando con humildad, espero que las cosas se den y obtenga un resultado positivo”. Hasta aquí el paréntesis)... FIN