AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Y

PLANIFICACIÓN

PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL

PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

EN POSORJA

Por:

Ing Hugo Tobar Vega

Guayaquil, Febrero del 2001

CONTENIDO

Carátula.....*Pág. 1*

Contenido..... **2**

A- Antecedentes..... **3**
B- Consideraciones Técnicas y Operativas..... **….4**
C- Condiciones del Sitio en Posorja.....**7**
D- El Comercio Marítimo Mundial y Guayaquil..... **.8**
E- Planificación.....**12**

Cronograma.....**15**

Plano.- Desarrollo Marítimo del Golfo de Guayaquil..... **16**

A. ANTECEDENTES

Con Decreto Presidencial No. 15 del 10 de abril de 1958, se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil como entidad autónoma con los siguientes fines: realizar la operación del entonces puerto en el Río Guayas y llevar a cabo la construcción del "Puerto Nuevo" en el estero Salado. La causa y motivos para la promulgación de este Decreto fueron: "Guayaquil a esa fecha 1958, a pesar de ser unos de los primeros Puertos Marítimos en el Pacífico de Sur América, no contaba con ningún sistema de muelles y

atracaderos para recibir a las naves del tráfico internacional. Luego de la Segunda Guerra Mundial, las naves eran más grandes y no podían entrar por el Río Guayas. Se quedaban en Puná, donde efectuaban el trasbordo de carga a barcazas; este modo de operación, encarecía el flete por la pérdida de tiempo de las naves".

La Autoridad Portuaria así creada, cumplió con los fines y cometido; operó el puerto en el río Guayas y construyó Puerto Nuevo; facilidades que fueron inauguradas en febrero de 1963.

En 1968 nace el contenedor; hecho que impacta profundamente en el comercio y en el transporte marítimo mundial. Se produce una gran transformación, con la construcción de las naves para el transporte de estas cajas contenedores de 8½ x 8½ x 20 pies. Estos contenedores son las cajas que transportan los camiones desde los centros de producción y fábricas a los puertos para la exportación; es decir, el transporte marítimo se adapta al entonces vigente sistema de transportación terrestre por las carreteras de los Estados Unidos de Norteamérica. Por este motivo, para servir a las naves y a la carga que transportan, como en los puertos de origen y destino existían sistemas de manejo, almacenamiento y control que no eran aptos para este nuevo sistema; todos los puertos del mundo, inician la adaptación y construcción de terminales con las facilidades para la carga, descarga; y grandes patios y bodegas para el manejo y almacenamiento de estos contenedores. Por consiguiente, en el sistema del trasporte marítimo mundial, fue prioritario y necesario habilitar y construir nuevas terminales con este propósito

En conocimiento de esta tendencia mundial, en 1971 el Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil, cambió un proyecto de ampliación de dos muelles bananeros a un proyecto de ampliación y actualización del Puerto Marítimo de Guayaquil, integrado por: una terminal de contenedores con tres atracaderos, y otra de carga al granel; incluyendo las instalaciones complementarias y necesarias. Con este objetivo, se iniciaron las gestiones con el Banco Mundial para un empréstito por 33.5 millones de dólares, contrato que se suscribió el 24 mayo de 1976. Posteriormente el 11 de febrero de 1977, también se suscribió el contrato de la construcción.

Cuando se planificó la Terminal de Contenedores en 1971; también se proyectó para el futuro; el puerto de aguas profundas, en Posorja como parte del Sistema Integral del Desarrollo Marítimo del Golfo de Guayaquil como se indica mas adelante.

B. CONSIDERACIONES TÉCNICAS Y OPERATIVAS

En 1971 que se planificó la terminal de contenedores, estaba ya generalizado el uso del contenedor. Este hecho hizo que las operaciones portuarias sean más rápidas y fluidas; por cuanto, antes con la carga suelta, el embarque y desembarque se hacía en pequeñas cantidades generalmente en paletas, que demoraba el tiempo de estadía de las naves en puerto.

Como se indicó, el contenedor es una caja de 8½ x 8½ x 20 pies, unidad conocida como TEU (por sus siglas en inglés); lleva hasta 40 toneladas de mercaderías y se lo manipula con equipos especiales, las grúas porta contenedores y otros equipos especiales; así su carga y descarga es muy rápida. Las naves se construyen en forma celular, para acomodar un determinado número de contenedores; pero cada vez vienen más grandes, en la actualidad hay naves que llevan más 8.000 contenedores, de esloras de alrededor de 320 metros y calados de más 14 metros.

El Puerto de Guayaquil fue construido en 1959, con un canal de acceso de más de 40 millas de longitud, para recibir naves de un máximo 9.5 metros de calado. Como la amplitud de marea que es de alrededor de 4 metros, en los puntos de sedimentación que han sido sometidos a diferentes trabajos de dragado como se indica a continuación, la naves más grandes que ingresan al Puerto pasan con la marea. Esta es la secuencia de los dragados hechos en el canal:

- En 1962 la compañía CONSTAIN de Holanda.
- En 1967 la compañía BAUER DE Estados Unidos.

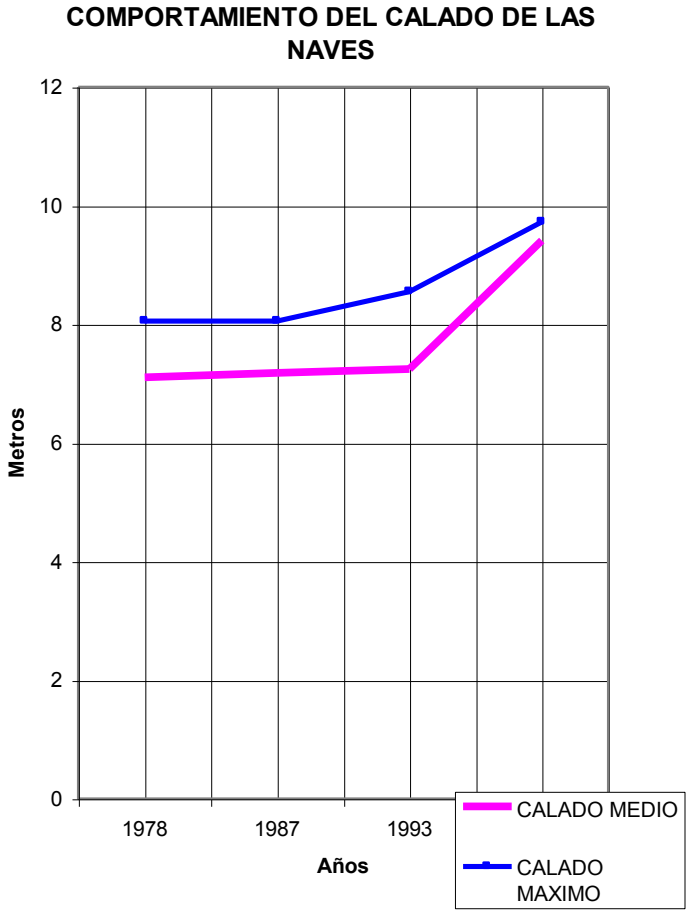
- De 1974 a 1981, un mantenimiento continuo con la draga TIPUTINI, adquirida por Portuaria; y
- Por último en 1990 la compañía DREDGING INTERNATIONAL de Bélgica.

Pero conforme aumenta el tamaño de las naves, en ningún momento pasarán aquellas con más de 10 metros de calado por más que se drague y redrague el canal; siendo necesario que Guayaquil tenga su puerto de aguas profundas en Posorja, donde las condiciones del sitio; incluyendo profundidades de más de 16 metros, geología e hidrografía son ideales.

El tamaño de las naves que ingresan a Guayaquil, está incrementando y por consiguiente su calado; como se determina de las incompletas estadísticas que mantiene Portuaria. Los calados medios y los máximos significativos, son como sigue:

- Año 1978; medio 7.10 metros, máximo 8.0 metros.
- Año 1987; medio 7.18 metros, máximo 8.0 metros.
- Año 1993; medio 7.24 metros, máximo 8.5 metros.
- Año 2000; medio 9.41 metros, máximo 9.7 metros.

Esto se indica en forma gráfica de la siguiente figura:



De esta información se encuentra que; desde 1993 a esta fecha; las naves que sirven a Guayaquil, tienen un aumento considerable en su tamaño; esto se debe a la globalización que experimentó el

transporte marítimo mundial. Naves de cualquier bandera llegan a Guayaquil y por lo tanto desde 1981 que inauguró el actual puerto de Contenedores, la Autoridad Portuaria de Guayaquil ya debió haber iniciado las actividades para la construcción de este puerto de aguas profundas.

Se conoce como "hinterland", la zona de influencia o la zona a la que sirve un Puerto. La zona de influencia de Guayaquil, está bien determinada y especificada por las condiciones naturales de sus centros de producción y consumo; estas son la importación y exportación. Este concepto no puede ser alterado, no se puede torcer la realidad de la producción con la creación de puertos artificiosos como "centros de transferencia" en la isla Puná o en Manta; como por una absurda ley así de ha determinado; sin explicar a quien va a servir en la recepción y despacho de esos supuestos producción y consumo.

Los puertos de transferencia, son actualmente los puertos más grandes del mundo que reciben y despachan a naves de más de 3.000 contenedores, por la demanda de su producción y consumo; que luego los distribuyen o reciben en naves menores de 500 contenedores o menos. En esta forma, operan los puertos de: Singapur, Hong Kong, Long Beach, Nueva Orleans, Rotterdam, etc.

El Ecuador y en especial Guayaquil, no necesitan ningún puerto de transferencia, para transferir nada; lo que Guayaquil necesita es su puerto de aguas profundas, por cuanto las naves que llevan y traen su producción y su consumo son cada vez más grandes.

C. CONDICIONES DEL SITIO EN POSORJA

En 1968 nació el contenedor y por este motivo en 1971, el Directorio de Portuaria aprobó dos proyectos:

El primero, la iniciación de los estudios y financiación, para la construcción de una terminal de contenedores. Este era el plan de desarrollo inmediato; esta terminal se inauguró en 1981.

El segundo, el puerto de aguas profundas, para estar preparados para el futuro inmediato; fue concebido principalmente porque el largo canal de ingreso de 40 millas tiene un límite: "es para naves de hasta 9.5 metros de calado". En esa época se sabía que el tamaño de las naves crecía como pasaba el tiempo.

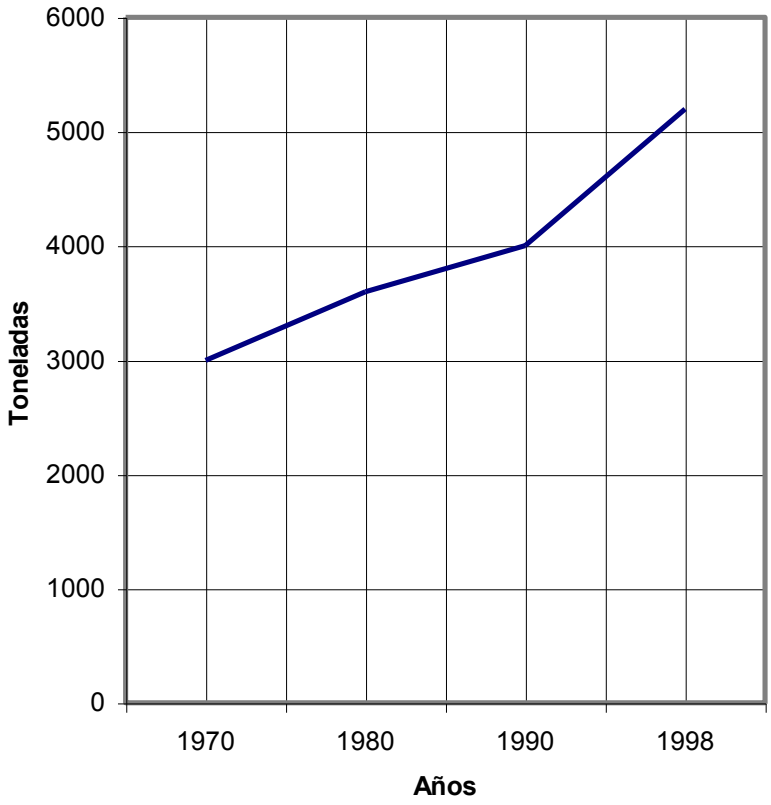
A más de la limitación de la profundidad y continua sedimentación del canal de ingreso, las razones para el establecimiento del puerto de aguas profundas en Posorja, son más que todo de orden técnico como se indica a continuación:

- Posorja está dentro de la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- Las condiciones oceanográficas son ideales; la profundidad de la orilla es más de 18 metros. Además no existen corrientes significativas, olas ni sedimentación.
- El suelo y las condiciones geológicas en tierra, también son ideales, por su consistencia y ausencia de la necesidad de rellenos.
- Es parte del Desarrollo del Golfo de Guayaquil; que incluye: las instalaciones en tierra de la explotación de gas en el Golfo; el puerto pesquero y el astillero de construcción de naves, cuyos estudios fueron realizados en 1976.
- Con la interconexión por una autopista con el aeropuerto internacional en la zona de Chongón Daular; funcionaría el ínter modalismo, que debe existir entre los diferentes medios de transporte. Este conjunto se presenta en el plano adjunto: Desarrollo Marítimo del Golfo de Guayaquil, 1971.

D. EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL Y GUAYAQUIL.

Al año 2001, la competitividad y globalización, están más que todo representadas en el comercio mundial y su herramienta fundamental el transporte marítimo. En 1970, el comercio mundial fue de 3.000 millones de toneladas; en 1980, 3600; en 1990, 4.000 y en 1998, 5.200 millones de toneladas. Esta información se presenta en forma grafica en la siguiente figura:

DESARROLLO DEL COMERCIO MUNDIAL
En millones de Toneladas Métricas



De esta información se desprende que, en los últimos 30 años casi se duplicó el comercio mundial, transportado por las naves que integran el sistema de transporte marítimo. Del mismo modo, en lo que refiere a la flota mundial de naves, su desarrollo ha sido el siguiente:

- Las primeras naves completamente celulares de contenedores que se construyen son las FEEDER, para 1000 contenedores; con calados de hasta 9.5 metros.

- Desde 1980, se empiezan a construir en forma acelerada naves de 2.000 contenedores las HANDY, con calados de 10 metros.

- Luego las SUB PANAMAX para 3.000 contenedores, con calados de 11,6 metros.

- Siguen las PANAMAX hasta 4.000 contenedores, con calados de 12,4 metros.

- Y en estos últimos años, las POST PANAMAX de hasta 8.000 contenedores con calados de 14,2 metros.

Esta tendencia era lógica y natural, se la veía venir cuando en 1968, se puso en uso el contenedor. La tecnología y la ingeniería no tienen límites y ya están en la fase de diseño naves más grandes que las POST PANAMAX, de más de 8.000 contenedores y calados de más de 14,5 metros.

En lo que este desarrollo afecta a Guayaquil; en especial el incremento en el tamaño de las naves, a continuación de analiza su impacto:

- Las naves FEEDER para 1.000 contenedores en 1996, fueron 971; estas tienen un calado de hasta 9.5 metros y son las más grandes que pueden entrar al actual Puerto Marítimo.

-Las naves HANDY para 2.000 contenedores y las más grandes las POST PANAMAX de hasta 8000 contenedores en 1996, fueron 1.566.

Estas estadísticas indican que; en 1996 las naves FEEDER de hasta 9.5 metros, que potencialmente podrían ingresar al puerto de Guayaquil eran el 42%. Pero en tres años en 1999 las FEEDER eran solamente el 38%.

De este análisis se desprende una conclusión contundente y lógica que: las naves tienden a ser más grandes como pasa el tiempo, razón por la que los "planificadores" de todos los puertos del mundo debieron, deben y deberán estar pendientes y vigilantes de esta corriente; tomando las previsiones y provisiones para el futuro.

En el caso de Guayaquil, las naves que vienen a sus terminales no son exclusivas para este puerto. Guayaquil es uno de los puertos más importantes en toda América Latina en lo que se refiere al volumen total de manejo de carga; en especial de contenedores. Para el año 2000 Guayaquil es el quinto puerto en el tráfico de contenedores. De las estadísticas publicadas por la Asociación de Autoridades Portuarias de América de presenta esta información:

CLASIFICACIÓN DE PUERTOS EN LATINOAMÉRICA
POR TRÁFICO DE CONTENEDORES-AÑO 2000

RANGO	PUERTO	TEUS
1	Buenos Aires	1`060.000
2	Santos	829.000
3	Manzanillo Panamá	584.100
4	Puerto Cabello	385.107
5	**Guayaquil**	**375.878**
6	San Antonio	371.275
7	Veracruz	364.269
8	Callao	321.567
9	Valparaíso	271.739
10	Manzanillo México	256.425

Como se puede ver, Guayaquil es el quinto Puerto en el tráfico de contenedores en toda Latinoamérica. Considerando incluso que en esta época el país vive una de su peor crisis económica; que como es lógico su mayor impacto se produce en la importación y exportación a través de sus puertos. Este comportamiento ratifica el desarrollo, el potencial y su propio hinterland al que tiene que servir el Puerto de Guayaquil; y demuestra la necesidad de establecer un Puerto de Aguas Profundas, para estar acorde con la demanda de su comercio y las nuevas condiciones del tráfico marítimo mundial.

E. PLANIFICACIÓN DEL PUERTO MARÍTIMO DE GUAYAQUIL

En 1957 el Departamento de Obras Portuarias Fluviales del Comité Ejecutivo de la Provincia del Guayas, presentó el Proyecto del Puerto Nuevo para la ciudad de Guayaquil. Este proyecto fue exitoso y se cumplieron las siguientes fases:

1. En 1958, se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil, cuyos objetivos eran operar el puerto en el río Guayas y construir el Puerto Nuevo.
2. En 1959, se inició la construcción este Puerto Nuevo. En 1963, se inauguró y consistía de cinco atracaderos con la longitud total de 935 metros, un canal de acceso de 40 millas a una profundidad máxima de 9.5 metros.

3. En 1977, se inició la construcción de la Ampliación de Puerto Marítimo de Guayaquil, consistente de una terminal de contenedores y otra de carga al granel. Estas instalaciones se inauguraron en 1981.

En 1971 por las dificultades del canal de acceso y los problemas del dragado y pensando además en el continuo incremento del tráfico y tamaño de las naves; también se planificó la construcción de un puerto de aguas profundas, proyecto que fue hecho público en diciembre de 1971; aprovechando la bahía natural que se forma en Posorja.

El puerto de aguas profundas, debió haber ya estado en funcionamiento en el año 2001, por cuanto según la técnica de planificación portuaria un terminal debe ser ampliado, modificado o sustituido en un período de 20 años. Estas etapas se cumplieron en Guayaquil: en 1963 se inauguró Puerto Nuevo, y en 1981 se inauguró la Ampliación de la terminal de contenedores; para el año 2001 debió estar en operación el puerto de aguas profundas.

Las gestiones para la construcción de Puerto Nuevo se iniciaron en 1957 y en el lapso de seis años en 1963, estuvo en operación. Las gestiones para la Ampliación la terminal de contenedores se iniciaron en 1974 y en 1981 se inauguraron estas instalaciones; en un lapso de siete años.

En esta ocasión si en el año 2001, se inician las gestiones para el Puerto de Aguas Profundas; en el lapso de seis o siete años en el 2007 ó 2008 deberá estar inaugurado este puerto. Esto significa un gran atraso, por lo que se debe actuar con agilidad, para que en un lapso de alrededor de 2 años como máximo, esté ya en operación este puerto. Esta programación es posible, ya que en los actuales momentos se puede concesionar la construcción de todo el puerto o por módulos integrales que incluyan: uno o dos atracaderos; facilidades de almacenamiento abiertas y cubiertas; instalaciones complementarias de mantenimiento, administración, aduanas, etc.

Con estos antecedentes la planificación y etapas para cumplir este proyecto son las siguientes:

1,- Determinación de las áreas necesarias al presente y al futuro en Posorja para el establecimiento del puerto de aguas profundas.

2.- Trámites para la expropiación, compra u ocupación de estas zonas por Autoridad Portuaria de Guayaquil; por cuanto de acuerdo a la ley, son zonas dentro de su jurisdicción Portuaria.

3.- Ejecución del anteproyecto incluyendo su dimensionamiento y proyección futura.

4.- Gestiones a nivel nacional e internacional para la aprobación y financiamiento del proyecto.

5.- Diseño final y documentos de contrato; para la construcción concesión o de licencia de la ejecución del proyecto. Incluyendo sistemas de operación y de las concesiones o licencias de operación.

6.- Contrato de construcción o de concesión para la ejecución del proyecto

7.- Período de construcción de las instalaciones

8.- Inauguración del puerto de aguas profundas

Este proyecto es obligación y responsabilidad única y total de Autoridad Portuaria de Guayaquil, por que está dentro de su jurisdicción portuaria y es la única institución responsable de administrar, concesionar y construir toda la infraestructura portuaria en su zona de jurisdicción.

Como corolario a esta falta de pensar en el futuro, se trae a memoria uno de los lemas más sabios para tener éxito en los negocios y en las empresas:

"Si quieres estar en actividad mañana, empieza a cambiar tu negocio hoy". Pensando en que el absurdo de dragar el canal, era la solución para el futuro... "portuaria ha dormido 20 años"

En el cronograma a continuación se indica esta programación, con tiempos de duración, inicio y fin de cada una de las actividades.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

ACTIVIDADES	TIEMPO EN MESES													
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28
1.Determinación de Áreas														
2.Trámites para la Expropiación														
3.Anteproyecto														
4.Gestiones a Nivel Internacional														
5.Diseño Final y Documentos														
6.Contrato de Construcción. . .														
7.Período de Construcción . . .														
8.Inauguración														↘

Comentario Actual en el Año 2004:

Con el objeto de comprender el avance del transporte marítimo mundial, el boletín informativo del 15 de septiembre del 2004 de la Asociación de Autoridades Portuarias de América (AAPA, por sus siglas en inglés), en la sección transporte naviero, trae la siguiente información:

"La Naviera Japonesa Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.; conocida como "Línea K", ordenó la construcción de nueve naves porta contenedores. Cuatro naves de 8.120 TEUs de capacidad y cinco naves de 5.500 TEUs. Estas naves serán construidas en adición de ocho otras de 4.000 TEUs ordenadas en abril del 2003. La "Línea K" informa que la toma esta decisión, es por estar de acuerdo con su política de incremento de la calidad del servicio; reemplazando algunas naves viejas de menor tonelaje y menor rendimiento.

La entrega de estas naves recientemente ordenadas, comenzará a mediados del año 2006 y hasta los primeros meses del año 2007. Las características técnicas de estas naves son las siguientes:

LÍNEA K

Especificaciones de Naves Porta Contenedores

	Tipo 8000TEU	Tipo 5500 TEU
Eslora Total	336.0 metros	283.8 metros
Manga	45.8 metros	40.0 metros
Calado	13.0 metros	12.5 metros
Capacidad	8.120 TEUs	5.624 TEUs
Velocidad de Servicio	24.5 Nudos	25.0 Nudos

Fuente: Línea K, www.kline.com/Company/news/news

Las naves más grandes serán empleadas en el tráfico entre Asia y Europa. Las otras naves serán asignadas a otros servicios todavía no determinados".

Como se puede ver, en el transporte marítimo mundial, el desarrollo de naves y de los puertos que los sirven está en un continuo y rápido cambio, por el avance de la tecnología. Si las naves tienen este continuo avance, sus operadores para mantenerse competitivos tienen que estar permanentemente atentos de estos cambios. La contraparte a las naves los puertos, tienen que adoptar la misma actitud y estar vigilantes de estos cambios para de esta forma también mantener su competitividad... ¿Quiénes han dirigido Autoridad Portuaria de Guayaquil en los últimos 25 años, han tenido esta actitud?

.- DESARROLLO INTEGRAL DEL GOLFO DE GUAYAQUIL.

La zona de jurisdicción de Autoridad Portuaria, abarca gran parte del golfo de Guayaquil. A comienzos de los años 1960, el País había emprendido en un frenético proyecto, la utilización del gas del golfo de Guayaquil. La compañía norteamericana ADA, estaba a cargo de la exploración del gas, se hicieron grandes proyecciones para la utilización comercial de este recurso natural, que según las predicciones en una inmensa fuente de recursos que saldrían del golfo.

Al mismo tiempo, la explotación de petróleo en la zona oriental del Ecuador, había avanzado mucho y se había iniciado la construcción del oleoducto desde la zona de producción en Lago Agrio, donde se encontraban los pozos petroleros al Puerto de Balao en Esmeraldas.

A más del proyecto inadecuado del muelle bananero, Autoridad Portuaria no tenía un plan integral de desarrollo, en especial en su zonas de influencia y de jurisdicción En vista de ciertas circunstancias, en el Departamento Técnico a mi cargo, se inició la planificación de un proyecto de "desarrollo marítimo integral del golfo de Guayaquil"; era la zona de jurisdicción de Portuaria. Lo presenté al Directorio en diciembre de 1971 y se hizo público en los diarios del País, lo que causó gran optimismo por el alcance y visión que este proyecto alcanzaba. (El plano original de este proyecto, se anexa al final de esta sección).

1. Los Justificativos de este Desarrollo

Este proyecto se basaba en las siguientes circunstancias y proyecciones reales del País:

a) Se tenía que explotar el gas del golfo y se necesitaban instalaciones de almacenamiento y procesamiento en el área más cercana, que era la zona de Posorja.

b) El País había emprendido en un gran intento de la utilización de recursos pesqueros, que eran explotados por empresas extranjeras y que nos había llevado a una confrontación en la "Guerra del Atún" con los Estados Unidos.

c) La tradición de Guayaquil de haber sido el astilleros de América, había establecido una gran experiencia y capacidad en la construcción de naves; por lo que era real la necesidad de un astillero de construcción de naves grandes; como compañías holandesas y japonesas, ya habían intentado establecer en el Ecuador, debido a la situación estratégica de Guayaquil, en la ruta del Pacífico y el Canal de Panamá.

d) Las naves del tráfico marítimo internacional, cada vez se hacían más grandes y el canal de acceso en el estero Salado ya había sido dragado dos veces y necesitaba un mantenimiento continuo. Por lo que era necesario que Portuaria, proyecte un Puerto de Aguas Profundas en la zona de Posorja.

e) La extensa zona de canales e islas a lo largo del estero Salado, era propicia para el desarrollo industrial; que a partir de 1977, se establecieron instalaciones de la industria camaronera.

2. Los Componentes

Con estos conceptos el Desarrollo Integral del Golfo de Guayaquil, luego de un análisis profundo y realista de las circunstancias anteriores; se pudo establecer e integrar un conjunto de proyectos individuales, complementarios entre sí. Por este motivo en la orilla oriental de Posorja debían construirse las siguientes instalaciones:

- Un puerto pesquero.-
- El astillero naval para la construcción de naves de tráfico internacional.
- Las instalaciones para aprovechamiento procesamiento del gas del Golfo
- Instalaciones industriales
- Y lo que es más importante, el "puerto de aguas profundas para Guayaquil".

2. El Puerto de Aguas Profundas

En Posorja existen condiciones hidrográficas y oceanográficas ideales para construir instalaciones marítimas por su excelente consistencia del suelo, profundidad de más de 18 metros en su orilla, poca corriente de las aguas del estero y casi ninguna sedimentación de su fondo. Este Puerto de Aguas Profundas era lo más importante para los intereses directos de Autoridad Portuaria, por la limitación del canal de acceso y los incrementos del tamaño de las naves de tráfico internacional.

Los proyectos u obras complementarias que debían desarrollarse incluían las siguientes:

- Una autopista de Guayaquil a Posorja.
- El aeropuerto internacional en la zona de Chongón-Daular a 27 Km. de Guayaquil

3. El Aeropuerto Internacional.

Este proyecto tuvo una gran difusión nacional y en el diario "El Universo" del 16 de marzo de 1972, se lo presentó con gran optimismo y esperanzas para el País. Lo curioso fue que tan pronto se hizo publicó este proyecto, algún funcionario del Gobierno, quiso aprovecharse de la circunstancia, adquiriendo los terrenos baldíos sin uso de la zona de Chongón-Daular donde se construiría el aeropuerto.

Con respecto al aeropuerto, esta era una ubicación lo más conveniente, desde 1944 en el proyecto del Capitán Jarrín de Puerto Nuevo, ya se incluía el aeropuerto en la isla Santa Ana. Posteriormente, el Ing. Julio Vinuesa presentó un proyecto para extender el actual aeropuerto por medio de una plataforma a construirse en el río Daule, como una esclusa. En este sentido, se generó en Guayaquil una discusión respecto a las diferentes alternativas de ubicación del Aeropuerto Internacional. En medio de esta gran expectativa, el Canal 4 de televisión "Telesistema" el 17 de agosto de 1972, convocó a un panel ampliado para el análisis de este asunto.

El moderador para esta discusión era el Sr. Jorge Vivanco Mendieta, editorialista del diario El Telégrafo en ese entonces. Invitaron a los Colegios de Profesionales, al Prefecto, al Sr. Rafael Guerrero Valenzuela y a mí autor del proyecto. Solamente asistimos el señor Rafael Guerrero y yo; los otros se disculparon con argumentos ridículos.

Para iniciar, expuse los detalles del proyecto de Desarrollo Integral del Golfo de Guayaquil y en especial el aeropuerto en Chongón-Daular, que debía ser complementario con el Puerto de Aguas Profundas en Posorja.

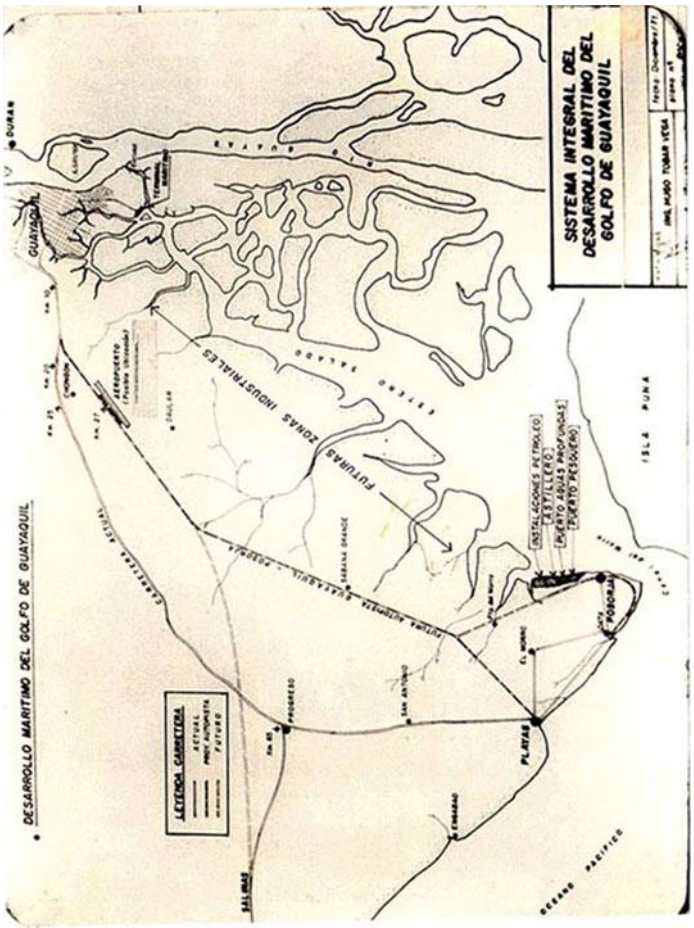
Las preguntas y discusión fueron amplias y concretas; ya que algún interesado dueño de tierras, sugirió que el aeropuerto se construyera en Zapotal a 100Km. de Guayaquil.

Expuse datos de los aeropuertos más distantes de sus ciudades: Nueva York, el aeropuerto Kennedy a 26 Km.; el aeropuerto Dules en Washington, a 42km.; por lo que la idea del aeropuerto en Zapotal era fuera de lo común y de lo extraordinario de los aeropuertos más distantes.

El señor Rafael Guerrero manifestó que los aeropuertos en Chongón-Daular y en Zapotal; tenían la gran ventaja como en ningún otro, ofrecer sus servicios las 24 horas al día y los 365 días del año y que si se debe construir un Aeropuerto Internacional debía construirse en Guayaquil. Estuvo de acuerdo con el establecimiento del aeropuerto en la zona de Chongón-Daular y me felicitó por haberlo presentado..

Esta mesa redonda duró 80 minutos y al final el señor Vivanco, nos agradeció a los dos únicos intervinientes y a los televidentes por atender este asunto; para concluir, llamó a los organismos del País a poner el mayor interés sobre este proyecto de vital importancia para el desarrollo del País.

Comentario final: Al 2004, han pasado 32 años y… ¡ni Puerto de Aguas Profundas ni Aeropuerto Internacional!


SISTEMA INTEGRAL DEL DESARROLLO MARITIMO DEL GOLFO DE GUAYAQUIL
DESARROLLO MARITIMO DEL GOLFO DE GUAYAQUIL
LEYENDA CARRETERA
ACTUAL
PROY. AUTOPISTA
FUTURO
FUTURAS ZONAS INDUSTRIALES
INSTALACIONES PETROLEO
ASTILLERO
PUERTO AGUAS PROFUNDAS
PUERTO PESQUERO
GUAYAQUIL
DURAN
PLAYAS
POSORJA
SALINAS
ISLA PUNA
ESTERO SALADO
SABANA GRANDE
SAN ANTONIO
PROGRESO
EL MORRO
ENGABAO
CHONGON
DAULAR
AEROPUERTO
TERMINAL MARITIMO
CARRETERA ACTUAL
GOLFO DE GUAYAQUIL
ING. HUGO TOBAR VEGA

D. EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Presentación

En el capítulo V, relaté mi intervención en la Junta Cívica de Guayaquil el 12 de septiembre del 2000, respecto al puerto de aguas profundas y el dragado, que fue motivada por mi artículo en el El Telégrafo, el 23 de agosto del 2000.

Los integrantes de la Junta Cívica que asistieron a mi exposición, aceptaron mis planteamientos, pero también se analizó una propuesta de construir el puerto de aguas profundas de Guayaquil en la zona de Monteverde al norte del cantón Santa Elena. Se aceptó mi recomendación del puerto de aguas profundas en Posorja, por sus condiciones naturales excelentes para construir este puerto, que podría recibir naves de hasta más de 14 metros de calado; por la profundidad existente en este sitio de hasta 18 metros.

La alternativa de Monteverde, requería de la construcción de una gran bahía protegida con rompeolas de una extensión de más de 5 Km. del brazo principal y de unos 4 Km. del brazo secundario. Además, era necesario y una masiva cantidad de dragado para obtener las profundidades deseadas en toda la bahía si se quería recibir a naves de más de 16 metros de calado. La situación era idéntica cuando en 1945, se desechó la idea del puerto en Salinas.

Entre los asistentes a mi presentación del día 13 de septiembre del 2000, en el auditorio de la Junta Cívica, se encontraba el Gerente General de Autoridad Portuaria de Guayaquil, en ese momento en funciones el Capitán de Navío (sp) Nelson Dosman, En una parte al final de mi intervención el Gerente, me pidió que lo visite en sus oficinas para tratar este asunto que él lo veía vital para el futuro de Guayaquil como el primer puerto marítimo del Ecuador.

Ante este pedido, al siguiente día asistí a las oficinas de Autoridad Portuaria y tratamos en detalle la conveniencia de que por el incremento del tamaño de las naves, la Autoridad Portuaria de Guayaquil debía iniciar lo más antes posible las gestiones pendientes a la construcción de este puerto de aguas profundas que fue concebido y planificado en 1971.

Para iniciar en forma positiva estas gestiones, me solicito que le presente "una exposición de motivos y planificación", en base a mis planteamientos presentados; para así iniciar estas gestiones; pedido al que accedí como profesional en esta materia.

Por estos motivos en el lapso de dos semanas de investigación y producción en mi oficina profesional, presenté esta planificación en una carpeta especial, cuyo contenido total lo anexo a continuación. Esta justificación y planificación consta de los siguientes capítulos:

A. Antecedentes
B. Consideraciones técnicas y operativas
C. Condiciones del sitio en Posorja
D. El Comercio Marítimo mundial y nacional
E. Planificación
F. Cronograma de actividades

El Gerente de Portuaria luego de estudiar y analizar en conjunto con su equipo técnico, estuvo entusiasmado por la claridad, objetividad y contundencia de la necesidad de establecer este puerto de aguas profundas descrita por este documento profesional.

Paradójicamente cuando le presente la planilla por los honorarios profesionales de mi empresa Consultores Tacti C. Ltda.., el Gerente sorprendido me dijo: “Yo creía que era una contribución de la Junta Cívica”. No dije nada, pero el hecho es que: ¿Qué tenía que ver con la Junta Cívica, el Ing. Hugo Tobar Vega y su empresa Consultores Tacti C. Ltda.?