¿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 l 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 magnifica 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. Creen que esa información es de uso exclusivo de ellos, o que se requiere de ordenes especiales, trámites y hasta estímulos...

CONTENIDO