## PRÓLOGO

Los huancavilcas, los bahías y los cayapas, fueron tribus aborígenes asentadas a lo largo del litoral ecuatoriano que se caracterizaron por su espíritu marinero. Para sus grandes navegaciones construyeron embarcaciones hechas de palo de balsa, madera muy liviana de gran flotabilidad, ideal para el tipo de naves que ellos desarrollaron.

Cuando vinieron los españoles y durante la colonia, esta tradición se afianzó; Guayaquil se convirtió en el astillero de América, más que todo por la abundancia de maderas aptas para la construcción naval. En Guayaquil se construyeron las naves que España utilizó durante la colonia, hasta que vino la construcción naval en acero.

Por esta tradición y su naturaleza, el Ecuador desde sus orígenes ha sido un país marítimo; hecho que lo representa el vapor "El Guayas" en el Escudo Nacional.

Pero una noticia trágica para esta ancestral tradición, se publicó en los diarios del país el día 15 de octubre de 1996: "La Flota Naviera Mercante de bandera ecuatoriana desaparece; la empresa TRANSNAVE administrada por la Armada, se encuentra en la fase final de su proceso de liquidación". Luego el domingo 27, se ratifica: "Los navieros extranjeros usan las banderas de conveniencia, sin impuestos, ni IVA., ni derechos arancelarios; que hacen imposible la competencia".

El resurgimiento del Ecuador como país marítimo se inicia en 1970, cuando se emitieron las leyes marítimas; entre ellas la Ley de Reserva de Carga. Pronto el Ecuador sin ninguna flota mercante, en 1985 llegó a tener una flota con 408.000 toneladas de registro neto (TRN). Este crecimiento fue debido más que todo a la protección de los navieros nacionales con la Ley de Reserva de Carga, que el inocente Gobierno Nacional en 1992 la eliminó. Desde 1990 se había desatado una campaña feroz contra las navieras nacionales por mercenarios representantes de navieras extranjeras.

Atento, conocedor y participante de la creación de la reserva de carga, salí al frente de estos mercaderes; que incrustados en el Gobierno, iniciaron esta campaña con falsos argumentos. Utilizando mi columna en "El Telégrafo" mi aliado de siempre, escribí los siguientes artículos:

"¿Por qué la Reserva de Carga I?- Antecedentes y Motivos de la Ley", 6 de agosto de 1991.
"¿Por qué la Reserva de Carga II? -Consecuencias de las Leyes Marítimas", 7 de agosto de 1991.
"¿Por qué la Reserva de Carga III? -Necesidades de Una Flota Mercante Propia", 7 de septiembre de 1991.

En estos tres artículos relato: los antecedentes y desarrollo de nuestra Marina Mercante; cómo llegamos a tener una gran flota con 408.000 toneladas en 1985; y quienes y por qué querían eliminar la de reserva de carga.

Cuatro años más tarde cuando en octubre de 1996, se público la noticia de la desaparición de nuestra flota mercante, escribí los siguientes artículos:

“Desaparece la Flota Mercante… ¡Nos Pasa por Tercermundistas Come-cuentos!”, 6 de noviembre de 1996.
“Desaparece la Flota, Sus Consecuencias, Sus Sepultureros”, 13 de diciembre de 1996.

Aquí señalo a los culpables y causantes de la eliminación de la flota mercante ecuatoriana; así como también los defectos y errores de quienes la operaron, administraron, manejaron y la dejaron desaparecer.

Lo irónico de todo esto es que, el punto de partida para la eliminación de la reserva de carga, comienza en la reunión de los países del Grupo Andino, en la ciudad de “La Paz Bolivia” en febrero de 1992. Emiten la Directriz Número 8, que recomienda la eliminación de la Reserva de Carga para el transporte marítimo intrasubregional y frente a terceros. En consecuencia, el Congreso Nacional aprobó la Ley de Facilitación de las Exportaciones y Transporte Acuático No 147, del 23 de Marzo de 1992. El Art. 13 dice: "En el transporte acuático internacional desde y hacia el Ecuador, se cumplirá el principio de reciprocidad efectiva, el acceso que las naves extranjeras tienen para el transporte de carga de importación y exportación que el Ecuador genera”.

Luego del colapso y eliminación total de nuestra Marina Mercante, el Ecuador que había sido el país que impuso al mundo la tesis de las 200 millas del mar territorial, se encontraba con un mar grande, vacío y sin flota mercante; su bandera eliminada de nuestros mares.. Entonces ante este colapso, decidí escribir el libro ¿Para Qué las 200 Millas?, publicado en octubre de 1998. En esta obra relato el florecimiento hasta su desaparición de nuestra Marina Mercante, por eso su nombre.

Para hacer una obra completa con todo el alcance de lo que es marítimo, se incluyeron otros siete capítulos: El Derecho al Uso del Mar, el Desarrollo Portuario el Desarrollo Pesquero, la Construcción Naval; y en especial: El Capítulo 5, “Vías Navegables y el Dragado”.

En este Capítulo 5, por mi conocimiento como ex funcionario de Autoridad Portuaria, relato el absurdo de los contratos de dragado del canal de acceso al Puerto Marítimo, realizados en 1962 y en 1968, ya que el canal se sedimentaba a los seis meses de dragado; siendo su solución hacer este dragado permanente con equipo propio. Así se adquirió la draga Tiputini, que mantuvo el canal expedito desde 1974 a 1981. Luego por inoperancia e ignorancia no pudieron y no quisieron mantenerla y la remataron; para nuevamente realizar un tercer contrato en 1989, que también duró solo seis meses. En este capítulo, en la página 121 está el acápite Plegaria:

“Por favor... no contratar nunca más por varios millones de dólares el dragado con una compañía internacional, por cuanto a los pocos meses la situación vuelve a lo mismo.

Es necesario regresar 27 años a 1971, cuando Portuaria decidió terminar con las continuas contrataciones y mantener expedito el canal con equipo propio, la draga Tiputini". (Este capítulo por su contenido, lo incluyo como Introducción en esta obra).

En 1994 luego del tercer contrato, el Directorio de Portuaria ajeno a la historia, realidad y las recomendaciones de sus técnicos de adquirir equipo propio, inició nuevamente el proceso para un "cuarto contrato de dragado" del canal de acceso; convocando a los estudios de impacto ambiental, que finaliza el 18 de diciembre del año 2002, luego de un procedimiento dudoso y controversial; cuando en este lapso de casi nueve años, se suscitaron una serie de actos ilegales, que culminaron con la suscripción del cuarto contrato.

Durante gran parte de este trayecto, desde el 8 de julio de 1997 hasta el 4 de enero del año 2003, escribí 29 artículos en "El Telégrafo"; expresando mi raciocinio de este absurdo contrato por mi experiencia vivida y por los resultados concretos de la inutilidad de los tres contratos anteriores. Las recomendaciones y experiencia presentadas en estos artículos, no tuvieron eco en las autoridades para entrar en razón y crear un organismo nacional similar al Cuerpo de Ingenieros, para que haga el dragado de mantenimiento continuo no solo del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil; sino de los canales de acceso a los otros puertos del país y "también" de los ríos de las cuencas fluviales del país: Esmeraldas, Chone, Daule, Babahoyo, Guayas y Jubones; que casi nunca se han dragado y se encuentran sedimentados, que por su consiguiente falta de capacidad portante de agua cuando se producen fuertes lluvias, se inundan y causan destrucción en la infraestructura y la vida de la gente de todo el litoral ecuatoriano.

Estas inundaciones destructoras se producen con la más alta intensidad cuando periódicamente nos afecta el fenómeno "El Niño", producto del "Calentamiento del Globo", que cada vez más se agudiza. Este es el desastre natural más grande que se conoce en este planeta Tierra; cada vez que se presenta, afecta a todo el planeta por su acción de elevación de la temperatura del mar; que causa lluvias, inundaciones, sequías y tormentas en diferentes continentes.

El país que más se afecta es el Ecuador, justamente por su nombre; ya que El Niño se desplaza a lo largo de la línea equinoccial en el océano Pacifico. Una de las medidas para mitigar estos efectos, es mantener las vías acuáticas limpias de sedimentos para que las aguas lluvias puedan fluir sin inundar y destruir el litoral.

Este es uno de los hechos de los más insólitos ocurridos en el País, a más de no hacer caso la recomendación de la Armada y rompiendo la Ley de Régimen Administrativo Portuario, la única Norma Vigente sobre esta materia, de adquirir su equipo para hacer nuestro propio dragado, como desde 1974 a 1981 Portuaria ya lo hizo; por un Decreto Ejecutivo se creó una Comisión de Dragado en el Municipio de Guayaquil, usurpando las funciones de la Autoridad Portuaria de Guayaquil; pero con su aprobación y autorización. Luego en una gestión similar, se creó una fundación ilegal de carácter privado con "personería jurídica" para realizar este cuarto desperdicio

Para culminar este infausto suceso para el País, el 18 de diciembre del 2002; por decisión del Cuerpo de Ingenieros con la presencia del Presidente de la República, firmaron el contrato para dragar este canal, con una compañía que había sido rechazada en la serie de procesos viciosos iniciados en 1999; en un acto de colonialismo y pérdida de la soberanía y dignidad nacional por parte de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, que entregó su responsabilidad otorgada por la ley a esa "fundación".

Estas obras de dragado se iniciaron el 29 de julio y culminaron el 30 de diciembre del 2003. Pero para octubre del 2004, el canal de acceso ya está sedimentado al mismo nivel como ya sucedió en los anteriores tres contratos; que quienes impulsaron y realizaron esta contratación y sabían que esto sucedería. Para sorpresa mayor la ilegal fundación de dragado en estos días justamente, ante el asombro de todos; está tratando pronto realizar el "quinto contrato", porque el canal... ¡si, el canal; ya esta sedimentado!

Ecuatorianos y ciudadanos del mundo, ante este desenlace de estos eventos que se iniciaron ya hace 10 años; hice de mi parte todo lo posible para hacer ver la verdad a los responsables de este desperdicio. Quise transmitirles mi experiencia con los 29 artículos que escribí en El Telégrafo, desde 1997 hasta el 4 de enero del 2003, cuando escribí el último artículo sobre este tema: "El Cuarto Contrato de Dragado...El Desperdicio del Siglo".

Me sentí impotente pero no vencido, por no haber sido escuchado y como respuesta me dediqué por entero durante todo este tiempo a escribir este libro; con el único afán de presentar la verdad documentada (no mi verdad) de lo que sucedió. Como cuando colapsó nuestra flota mercante que tampoco escucharon mis comentarios en "El Telégrafo" y escribí el libro ¿Para Qué las 200 Millas?; hoy sentí la misma obligación moral, para que los ecuatorianos y ciudadanos del mundo, puedan apreciar la magnitud de este despropósito.

También para hacer una recapacitación y comparación con lo actual, de cómo se ha manejado y se hizo Portuaria; consideré pertinente escribir su historia relevante, incluyendo:

Los inicios del Puerto de Guayaquil en el río Guayas.

La creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y su trayectoria.

Toda la experiencia, trámites y aventuras de la adquisición, traída y operación de la draga Tiputini; como ejemplo de cómo, "si se pudo" hacer nuestro propio dragado y nuestra propia gestión. .

Por último en el Capitulo IV, relato con documentos y fechas exactas toda la historia, trámite y confabulación de la saga que fue la contratación de la ampliación del Puerto Marítimo de Guayaquil; período en el que como Ingeniero Jefe y luego Gerente General, participé activamente y resistí las amenazas y la confabulación que quería adjudicarse el "negocio de este contrato".

*Hugo Tobar Vega*

Este libro producto de casi dos años de una dura labor diaria, con más de 450 páginas; me ha tomado y todavía tomará suma dedicación y atención, por el seguimiento y repercusiones que su contenido presenta. Con suma paciencia y paso a paso, he autenticado su contenido con copias de viejos documentos, oficios, planos, etc.; utilizando técnicas de computación, para que muchos de estos documentos de más de 30 años, tengan una presentación lo más nítida.

Considero que era mi deber y obligación: como ecuatoriano conocedor de la materia, como profesor en la ESPOL por varias décadas de estas ciencias y por que cuando me gradué en la Escuela Naval juré defender a mi patria; en este caso no en el campo de batalla, sino en el campo la razón y en lo que conozco, hacer este gran esfuerzo con el único afán de presentar a la luz del Ecuador y el mundo entero, la verdad respaldada con auténticos documentos de lo que sucedió ( repito, no mi verdad), como un ejemplo de lo que es la politiquería, el desgobierno y el despilfarro en los países pobres del Tercer Mundo.

Por último y como lo manifiesto en el Capítulo V, repito que: "Estoy dispuesto a presentarme ante cualquier foro, panel o medio para con documentos ratificar lo que en esta obra expreso; o contestar a cualquier demanda ante cualquier juez o autoridad, para mantener y responder lo que aquí asevero".

## DEDICATORIA

A la memoria
de 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 mi hermana Rebeca
por su soporte y lealtad
en especial cuando envidias
y agresiones rebotaban en mi mente.

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

*Hugo Tobar Vega*

**AGRADECIMIENTOS**

A la Escuela Superior Politécnica del Litoral
en especial al Rector de la ESPOL, Dr. Moisés Tacle y
al Decano de la Facultad de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar,
Ing. Eduardo Cervantes; por la colaboración y entusiasmo que me prestaron
en la preparación de esta obra.

Mención particular al Ing. Ecuador Marcillo Gallino,
por su arduo y entusiasta trabajo de revisión del contenido.

La amistad entre las personas, es uno
de los pilares fundamentales en la sociedad
de hoy llena de amenazas y temores. Este don en el
más alto grado, es la norma de vida de Don Luis Chonillo Lamboglia,
como lo hace con la ESPOL y su amigo de décadas,
al imprimir su compleja y extensa obra en las instalaciones de
su empresa "Gráficas Chonillo" ; sin obtener ningún beneficio
económico. Este gesto de "Lucho", abren las puertas de la esperanza
en el actual mundo tan materialista.

*Hugo Tobar Vega*

## VEINTIOCHO AÑOS CON EL TELÉGRAFO

El diario guayaquileño "El Telégrafo" fundado el 16 de febrero de 1884, es el decano de la prensa nacional. Su lema: "Tribuna de la Verdad sin Temor ni Favor", lema al que en sus ciento veinte años de existencia se ha mantenido incólume y fiel; es que en toda larga trayectoria, nunca ha defendido intereses particulares, sectoriales o personales; ni de empresas propias o vinculadas, como otros si lo han hecho y lo hacen.

Digo esto por mi experiencia personal con "El Telégrafo" desde 1976, cuando ejercía la gerencia de Autoridad Portuaria de Guayaquil y sobre mí cayó la responsabilidad de llevar a cabo todo el proceso de planificación, financiación, negociación y contratación de las obras de la ampliación del Puerto Marítimo de Guayaquil; las terminales de contenedores y carga al granel, que hicieron de Guayaquil un puerto moderno como los mejores de América cuando se inauguraron en 1981.

En ese entonces, intereses particulares con el consentimiento del Gobierno Central y ciertos medios de información locales, quisieron apoderarse del contrato; atacando a la mejor y más conveniente oferta de Raymond, la misma compañía que había construido Puerto Nuevo en 1959 y a mí el Gerente General, que defendía esta adjudicación ya que era la única alternativa posible. En forma espontánea diario "El Telégrafo", con su Director el ilustre guayaquileño señor "Eduardo Arosemena Gómez" (+) con su seudónimo "EDARGO" en su columna "Buenos Días País"; sin haberme conocido y en forma sincera, defendió el proceso de la contratación de la construcción que la suscribí el 11 de febrero de 1977.

También "El Telégrafo" estuvo de mi lado cuando a seguido, toda esa maquinaria de poder informativo y del Gobierno, en un acto de venganza por no haber obtenido este contrato con un precio superior en veintitrés millones de dólares más; armaron un chantaje y confabulación acusándome de haber permitido el ingreso de más de 2.000 "bultos de mercadería" que no eran otra cosa que más de 2.000 tubos que la contratista de dragado, la compañía Tokura trajo para estas obras, porque con éstas comenzaba la construcción de esta ampliación. "El Telégrafo" otra vez, presentó la verdad en sus editoriales diarios esta confabulación vengativa cuando me destituyeron y arraigaron, cobrando venganza a su frustrado enriquecimiento.

Mi vinculación e identificación con "El Telégrafo" desde 1976 hasta la fecha, ha sido real y verdadera, desde 1991 hasta enero del año pasado 2003, mantuve mi columna semanal como editorialista, hecho que me ha proporcionado una de las más grandes satisfacciones y honores que he tenido en mi vida

En esta columna desde julio de 1997 hasta enero 2003, escribí 29 artículos relacionados con el dragado del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil; relatando el absurdo de las tres contrataciones hechas hasta esa fecha; por cuanto en seis meses el canal regresaba a su nivel inicial razón por la cual la solución era adquirir equipo propio, como relato en esta obra con todo detalle en el Capítulo III. Hice un alto en mi columna cuando en diciembre del 2002, que se firmó este absurdo cuarto contrato de dragado, el 4 de enero del 2003, escribí uno de mis últimos artículos: "El Cuarto Contrato de Dragado...El Desperdicio del Siglo" y me dediqué por entero durante todo este tiempo a escribir este libro.

En sus ya 120 años de existencia, "El Telégrafo" ha tenido muchas amenazas e intentos contra su existencia. El Dr. Henry Raad un brillante columnista que ha tenido "El Telégrafo", en su artículo del 29 de agosto de 1999, denunció el acto cínico del Gobierno, que en unión con otros medios de información locales para suprimir "El Telégrafo"; en uno de sus acápites el Dr. Raad manifestó: "Siempre encontraremos la forma de hacer vivir esa llama que transmite El Telégrafo desde 116 años atrás. El espíritu de libertad y de amor que este periódico entrega a Guayaquil, sobrevivirá aunque nosotros mismos dejemos de existir".

La lealtad mutua, es algo que más se valora; por lo tanto ante esta amenaza en mi artículo del 6 de septiembre, ¿Por qué escribo en El Telégrafo?; resalté la posición de defensa de El Telégrafo por el Dr. Raad, y me sumé a su denuncia, relatando en detalle la confabulación y ataque que recibí de esos mismos medios de información; cuando ejercía las funciones de Gerente General de Portuaria; igual como si ocurrió en el caso de la construcción de la terminal terrestre; hecho denunciado cuando diputado por el Señor Rafael Cuesta. En esa oportunidad en este artículo manifesté:

"Los eventos ocasionados por los problemas del Banco del Progreso y su vinculación con El Telégrafo, ponen nubes negras en los 116 años de existencia de este paladín de la verdad y de la opinión. Podría decir que lo más guayaquileño o guayasense que existen son: el Barrio Las Peñas, el Río Guayas, el Estero Salado, el Barcelona (con el perdón de los emelecistas) y "El Telégrafo.

Como bien explica el Dr. Raad, esta no es una empresa de marketing, no vende exclusivamente propaganda, vende información, verdad y "opinión"; infelizmente en el actual mundo materialista y globalizado, esto a veces no es suficiente para subsistir; de tal motivo que, todos los guayaquileños nacidos o no nacidos en esta ciudad, debemos hacer lo imposible para mantener viva esta luz de verdad. Hagamos llegar a todos los rincones que: ser guayaquileño, ser ecuatoriano, ser patriota; es leer, es anunciar en El Telégrafo. No podemos imaginar ni como remota idea, que luego de 116 años, desaparezca esta luz; y si quieren confiscarlo, salgamos todos en la ciudad a comprar acciones de mil, diez mil y cien mil sucres, para así transformarlo en el Diario del pueblo guayaquileño y de todo el pueblo ecuatoriano". (Copia completa de este artículo se encuentra en el Capítulo VII de esta obra.- página 355)

En el año 2002 "El Telégrafo", nuevamente estuvo en peligro y esta vez la amenaza fue real. El 8 de marzo,.las botas policiales invadieron el diario y se apoderaron de sus instalaciones y de su dirección; la única respuesta a este atropello fue la pronta réplica de los columnistas y editorialistas del diario que nos reunimos por varias ocasiones para presentar nuestra oposición y rechazo a este atropello y enfrentamos a los invasores, porque El Telégrafo es un centro de patriotismo y verdad; escribir en sus páginas para mi personalmente ha sido la mayor satisfacción y retribución a mi país; sin recibir nada a cambio; solamente el orgullo de permanecer por largos años como uno de sus editorialistas". De seguido 13 de marzo, ante esta barbarie escribí la versión 2 ¿Por qué escribo en El Telégrafo?, y entre otras cosas expresé:

"Hoy, uno de los íconos más guayaquileños que existe, ha sido intervenido por recaudar unas monedas. No es lo mismo invadir una casa cualquiera, que invadir el edificio de este Diario, cuyo valor no está en la producción monetaria de sus avisos comerciales; su valor está en sus páginas de opinión, donde habemos más de 80 colegas del más alto nivel cultural, moral e intelectual de todo el país. Nuestra labor es un voluntariado de análisis, crítica, recomendaciones y juzgamiento para una patria mejor. Para combatir la corrupción, la ineficiencia, el centralismo y la burocracia; que por años están encarnizados en la estructura política y administrativa en nuestro paupérrimo País, a quien Transparencia Internacional lo considera como uno de los países más corruptos de América".

Ya en el 2004, por esta vinculación de 28 años, quiero expresar en esta oportunidad mi profundo agradecimiento por que durante tantos años "El Telégrafo" me defendió, se identificó con mis pensamientos y por el hecho de haberme permitido a través de sus páginas, hacer conocer la verdad a ecuatorianos y a los ciudadanos de todo el mundo que leen El Telégrafo, del desperdicio del cuarto contrato de dragado y de muchos otros temas que en mi columna semanal he expresado sobre el desgobierno, la corrupción y la falta de entrega de los políticos que han ostentado el poder en el País.

Por lo tanto DIARIO EL TELÉGRAFO... ¡Gracias!

## EL CALVARIO DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN

En mi afán de presentar en esta obra, documentos e información reales y verídicos de las gestiones y actores que condujeron a la suscripción de este infausto cuarto contrato de dragado, tenía que acudir a sus fuentes; las entidades autoras y participantes en este largo proceso. En este sentido, solo pocas personas e instituciones que se identificaron con mi propósito, sí me permitieron el acceso a la información relevante con este caso, a las que presento mi más profundo agradecimiento y que son:

La Dirección de Intereses Marítimos de la Armada DIGEIM, en especial su entonces Director el Comandante Homero Arellano, quien tuvo la gentileza de autorizar mi acceso a documentos importantes que en los correspondientes capítulos los presento como evidencia.

La ESPOL, en especial a sus unidades relacionadas con esta materia: El Centro Nacional de Investigación Marinas (CENAIM) y El Centro de Estudios del Medio Ambiente (CEMA).

Al Dr. Jaime Damerval Martínez, por sus conceptos y criterios sobre las ilegales fundaciones de carácter privado, creadas por instituciones del sector público; como es el caso de la "Fundación de Dragado del Puerto Marítimo de Guayaquil".

Salvando estos casos que he mencionado, en otras instituciones públicas me fue imposible obtener información y en dos oportunidades en la Dirección de la Marina Mercante, un simple tripulante y en la Capitanía de Puerto de Guayaquil, su titular; me ofendieron y me ordenaron salir cuando acudí a esos lugares a recuperar documentos que ellos por su propia voluntad me habían ofrecido; y con conocimiento de causa y a sabiendas que soy un Capitán de Fragata en servicio pasivo de la Armada, que sin falsas modestias, fui uno de los brillantes oficiales que tuvo la Armada, que me educó al más alto nivel en el mejor centro de estudios superiores del mundo, el Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT).

Las causa fundamental de este bárbaro comportamiento en el país es que, gente de mente frágil, que más por el pasar de los años que por méritos o por politiquería; llegan a dirigir instituciones públicas, se creen dueños y propietarios de la institución y dueños y propietarios de toda la información y documentos. Impiden el acceso a esta información e impiden el acceso mismo a esas instituciones; instalando una serie de filtros con sus incondicionales a esas importantísimas personas, que no saben que su posición es transeúnte y pasajera.

En todos los países del mundo, las instituciones públicas pertenecen a los ciudadanos de ese país, incluyendo ministerios, instalaciones militares, de educación y todo lo que es soportado por el presupuesto del estado. El acceso a la información de todo lo que pasa en estas instituciones públicas, es un derecho de los ciudadanos; es el concepto universal de rendición de cuentas de quienes en forma pasajera, administran la cosa pública.

Quería hacer esta aclaración para que todo el país conozca lo que alguien que quiere decir la verdad y nutrirse de información pública lo tiene que soportar, por la acción de individuos prepotentes y desubicados; que en muchos casos su gestión no es honesta y que han transformado al Ecuador lo en uno de los países más corruptos del mundo; como a diario la prensa presenta los escándalos de corrupción y atraco al Estado.

En el Ecuador la “Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública, No. 2004-34” emitida el 10 de mayo del 2004; norma y establece las disposiciones al respecto. El fundamento y base de esta ley, es el derecho a la información pública, determinado en el artículo 81 de la Constitución, que: “garantiza el derecho de acceder a las fuentes de información, como mecanismo para ejercer la rendición de cuentas por todos los funcionarios del Estado”. Las disposiciones específicas en esta Ley y que es necesario presentarla en esta oportunidad son las siguientes:

“Art. 1.- El acceso a la información pública es un derecho de las personas que garantiza el Estado.

Art. 3.- Esta Ley es aplicable a los organismos y entidades que forman el sector público.

Art. 4.- La información pública pertenece a los ciudadanos. El Estado y las instituciones privadas depositarias de archivos públicos, son sus administradores y están obligados a garantizar el acceso a la información;

Art. 5.- Se considera información pública a todo documento en cualquier formato, que se encuentre en poder de las instituciones públicas y de las personas jurídicas a las que se refiere esta Ley; contenidos creados u obtenidos por ellas, que se encuentren bajo su responsabilidad o se hayan producido con recursos del Estado.

Art. 9.- El titular de la entidad o representante legal, será el responsable y garantizará la atención suficiente y necesaria a la publicidad de la información pública, así como su libertad de acceso.

Art. 23.-Los funcionarios...que incurrieren en actos u omisiones de denegación ilegitima de acceso a la información pública...serán sancionados según la gravedad de la falta y sin perjuicio de las acciones civiles y penales a que hubiere lugar”.

Lo dispuesto en estos artículos de esta ley, son claros respecto a lo que es el acceso a la información y la rendición de cuentas, a la que están obligados todos los funcionarios del Estado ya sean: ministerios, entidades autónomas oficiales; establecimientos de educación, militares, policiales y hasta en los mismos Ministros y del Presidente de la República. Pero en el tercermundista Ecuador, uno de los países con el más bajo índice de cumplimiento con la ley y estabilidad jurídica, casi nadie hace caso; más que todo porque, desde los simples empleados hasta los jefes de todas estas instituciones públicas, se creen dueños de lo que ocasionalmente les rodea, se transforman en dictadores en potencia, inaccesibles a los ciudadanos comunes que para poder hablar con ellos, hay que solicitar citas con semanas de anticipación; y que cuando llega la hora, generalmente están ausentes; en el mejor de los casos asumen la actitud despótica, sin darse cuenta que en su posición de gran importancia es pasajera y pronto llegarán a la realidad de lo que simplemente son.

*Hugo Tobar Vega*

## UNA ACLARACIÓN

Es necesario hacer la siguiente aclaración: Un informe, un estudio, una investigación y más que todo un libro, se escriben en impersonal; esto es lo que indica las normas. Pero en este caso del dragado de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil, resulta impráctico usar en todos los pasajes de este análisis el impersonal; por cuanto, en muchos de los pasajes he tenido que usar la primera persona, ya en singular o plural; para relatar, describir o explicar gestiones y actividades en las que participé o fui quien las ejecutó.

## LA PORTADA

La portada en el libro ¿Para qué las 200 Millas?, era un mar vacío sin naves que flameen nuestra bandera en ese inmenso mar territorial ecuatoriano, cuya tesis el Ecuador fue el gestor para todo el mundo.

Hoy como portada, uso también ese mismo mar todavía vacío, pero que ha sido sometido a un costoso e innecesario dragado, es decir: hemos "arado en el mar" (expresión del Libertador). Lo que significa: "echado millones de dólares al mar".

# CONTENIDO