Entrevista al Ing. Hugo Tobar
Diario "El Universo"; Domingo 18 abril del 1976
Por Tito Rendón

ESTE AÑO COMENZARÁ OBRA DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO

Una de las obras más grandes para Guayaquil está a punto de iniciarse. Se trata de la ampliación de su terminal Marítimo, estrechamente vinculado con el desarrollo del Puerto.
Como signo de la seriedad con que se va a manejar este colosal trabajo, se encuentra en la Gerencia de Autoridad Portuaria de Guayaquil, el Ing. Hugo Tobar Vega, quien antes de pasar a ocupar tan elevado cargo en la Portuaria, tenía el asesoramiento del proyecto de la ampliación misma de aquel Terminal Marítimo, donde ha prestado sus servicios desde diferentes funciones.
El Ing. Tobar Vega tiene varios títulos profesionales y es Capitán de Fragata de nuestra Armada.

Hace cinco años tuvo el acierto de ubicar el proyecto para la construcción del aeropuerto en el sector de Chongón. Esta idea fue lanzada durante el desarrollo de una mesa redonda que se pasó por un canal de televisión.

El estudio se llamó sistema integral del Desarrollo Marítimo del Golfo de Guayaquil y aquí se planifican las futuras zonas industriales, el Puerto Pesquero de Posorja, el proyecto de la autopista a la costa, así como el Puerto de Aguas Profundas y la ubicación de los Astilleros Navales.

Con estos antecedentes solicitamos la presente entrevista.

Comandante, se ha escuchado hablar mucho de conciencia marítima y dominio del mar, ¿podría darnos una explicación a este respecto?

Su pregunta es una oportunidad que me brinda para referirme a este concepto que viene muy al caso por cuanto recién ahora se está ejecutando la verdadera obra física de lo que se llama conciencia marítima y dominio del mar. Para dominar el mar, para hacer conciencia marítima, es necesario usar el mar; ése uso tiene que ser físico, insisto físico. Por ejemplo, construyendo puertos como el que vamos a hacer en poco tiempo en Guayaquil, como el que se está haciendo en Esmeraldas, como el que se va a hacer en Puerto Bolívar y como el que también tiene que ampliarse en Manta. Además, construir barcos para transporte de carga, barcos para explotar la riqueza ictiológica de nuestro mar, instalaciones industriales para productos del mar, instalaciones industriales para otros productos y algunas obras más y, esto, estimo que nació a través de la verdadera creación del espíritu de desarrollo marítimo allá por el año 1970, cuando la Armada Nacional, a través de la Dirección de la Marina Mercante, emitió leyes verdaderas de administración de Puertos, de reserva de carga, etc., y se impulsó en forma eficaz el desarrollo pesquero y de astilleros; esa filosofía la dimos nacimiento en ese entonces con el Director de la Marina Mercante, Vicealmirante Alfredo Poveda.
Para indicar lo que aseveré al principio, voy a relatar la obra física del dominio del mar y conciencia marítima, que no solamente son cánticos, cartulinas o versos, sino obras verdaderas como:
Primero: La ampliación del Puerto Marítimo de Guayaquil, cuya construcción comenzará muy pronto;
Segundo, los estudios para la construcción de barcos de todo tipo, incluyendo buques pesqueros, buques de carga, etc. Estos estudios se los está realizando y están por concluirse;
Tercero, la construcción de puertos pesqueros, cuyos estudios preliminares ya se realizaron;
Cuarto, la construcción del Puerto de Esmeraldas, que dentro de poco entrará en operación y, en fin, muchos otros estudios que ya están materializándose.
Esta obra de conciencia marítima física es, producto del trabajo de difusión y de ejecución que ha realizado la Armada Nacional que, como ninguna otra Institución, se ha preocupado de poner el mar al servicio de los ecuatorianos. Eso sería, mi concepto sobre esta materia.
Aplicando los conceptos que acaba usted de emitir, sobre el desarrollo marítimo del Golfo de Guayaquil, ¿cómo plantearía usted el problema?
En mi calidad de profesional, como Jefe Técnico de Autoridad Portuaria de Guayaquil que fui en 1971, concebimos el desarrollo marítimo del Golfo de Guayaquil; allá, en esos años, tuvimos oportunidad de expresar al pueblo ecuatoriano a través de la televisión, la interrelación entre los diferentes sistemas de transporte. Bueno, el Golfo de Guayaquil, el sistema fluvial que lo alimenta, es el más rico de la costa occidental de América; su red extensa de vías acuáticas ofrece el mejor sistema de transporte, que es el más barato en todo el mundo, pero que desgraciadamente nunca lo hemos usado en su extensión. Con este sistema, el Daule – Babahoyo y todos los pueblos que integran este sistema fluvial, pudieron ser grandes puertos de exportación de sus productos, en sistema unificado con Guayaquil; pero desgraciadamente, repito, al construir obras como puentes y otras instalaciones, esta riqueza natural fue cortada.
En lo que respecta a las vías de ingreso al Puerto de Guayaquil, permítame decir que: el Golfo de Guayaquil es tan rico, inmensamente rico, por sus condiciones naturales para el desarrollo marítimo; es decir, obras físicas; por ejemplo: la zona de Posorja tiene condiciones meteorológicas ideales, vientos predominantemente regulares y suaves, un rompeolas natural que produce un abrigo óptimo; y cuyas aguas tienen profundidades suficientes para construir puertos para buques de gran calado, astilleros, puertos pesqueros, etc.

¿Qué papel jugará el proceso de explotación de gas del Golfo, dentro de los criterios que usted acaba de indicar?

Como se sabe, la explotación del gas del Golfo, que ya debe hacerse porque es indispensable realizarlo porque nuestro pueblo es pobre y es preciso crear recursos y fuentes de trabajo. La explotación de gas del Golfo, con lógica y técnica, tiene que hacerse en las costas circunvecinas, es decir, Data y Posorja, porque además existe ya el proyecto de la planta de amoníaco y muchas obras que van a hacer de esta zona del Golfo de Guayaquil, en conjunto, una gran ciudad.

Señor Gerente, usted acaba de expresar un concepto casi desconocido: ¿Qué es esto de la gran ciudad?

Hace días visité a las autoridades locales, al Prefecto Provincial, al Alcalde de la ciudad, para expresar los pensamiento de Autoridad Portuaria de Guayaquil, y dialogamos sobre esta gran ciudad, sobre toda esta gran estructura industrial que tiene que desarrollarse en el Golfo de Guayaquil, y pude comprobar que también los dignatarios seccionales están preocupados sobre la ubicación de esa gran ciudad, del abastecimiento de agua, luz y fuerza eléctrica, alcantarillado, etc. Fue un concepto coincidente y es mi criterio que sería conveniente que se cree un Ente, una Comisión que agrupe todos estos criterios, como una Autoridad de Desarrollo del Golfo, para que coordine esto como una necesidad natural, por las condiciones ideales del Golfo de Guayaquil, que se nos va a venir en los años inmediatos.

Señor Gerente: El objetivo concreto para hacerle la entrevista fue la ampliación del Puerto Marítimo de Guayaquil, pero usted nos ha dado una visión mucho más amplia e importante del asunto. Ruego a usted nos concrete el punto primordial: Desde hace algún tiempo, el País ha venido soportando las consecuencias de la congestión del Puerto de Guayaquil, sabemos que está en plena marcha el plan de ampliación, ¿podría describirnos en forma general en qué consiste este plan?

Primero, una aclaración: el congestionamiento se produjo por ciertas medidas económicas tomadas en 1973; se gastó mucho en cosas no fundamentales, pero luego el país reconsideró esta política. Con esta aclaración, sigo adelante: la ampliación del Puerto de Guayaquil tiene ya seis años de proceso; cuando se dictaron las leyes apropiadas para la marcha administrativa de los puertos, la Armada Nacional consiguió que haya una estructura única y técnica en todos los puertos del Ecuador; en esos años se hicieron reajustes y se reguló la marcha administrativa y económica del Puerto de Guayaquil y también de los otros puertos y por los años 1971 y 1972 no había dinero para pensar en la ampliación, porque habían disminuido los ingresos y aumentado los egresos por costos hasta cierto punto evidentes; en el año 1972, ya el Puerto tiene buenas condiciones económicas y, de acuerdo a las leyes de desarrollo marítimo.

Autoridad Portuaria de Guayaquil, con su Departamento Técnico, planificó las obras que debían hacer al Puerto de Guayaquil un puerto completo, ya que las instalaciones con que se cuenta actualmente son casi sólo para recibir carga, pues este Puerto, fue construido, insisto, sólo para importación. No se ha pensado en el gran factor nacional que son la agricultura y las industrias; por tal motivo, aquel año planificamos la construcción de tres muelles marginales de una longitud de 555 metros, los que en la fotografía no se aprecian en su totalidad por ser una concepción artística; estos muelles servirán para carga general de importación y exportación, para carga y descarga de bananos, porque tiene un frente de 120 metros, área ideal para descarga de banano y si en algún momento en el país se hace posible la carga mecanizada de banano, existe la disponibilidad física de poner en funcionamiento esto, cuando así lo dispongan los factores involucrados en el asunto.

Se tienen cuatro bodegas con un área total de 21.800 metros cuadrados para carga general de importación y exportación, y una de éstas para contenedores; estos muelles marginales también son utilizables cuando la necesidad lo demande, para la instalación de una grúa de este tipo, pues tienen característica de puerto de contenedores.

En esto tengo que felicitar a la planificación de los ingenieros consultores, que concibieron este muelle en la forma más óptima para contenedores, que será el sistema de tráfico marítimo futuro, carga general para productos de exportación y para embarque de bananos, ya sea en camiones o lanchones como se hace actualmente, o ya sea mecanizado como se lo planea para el futuro.

Esto último, fuera de nuestro alcance. Además la ampliación del Puerto de Guayaquil va a dar al país, por primera vez, facilidad para la exportación de azúcar, con una bodega de almacenamiento de 30.000 toneladas, para ser embarcadas en forma mecánica por una torre de carga al granel en un muelle de una longitud de 151 metros. Esta grúa es rodante para cargar en cualquier bodega del barco atracado; además, se van a construir silos para almacenar 20.000 toneladas de trigo o cualquier otro grano, ya sea de importación o exportación. Estos van a ser los primeros silos propios de que disponga el país y son para granos en tránsito, es decir, para importación y exportación.

Además, la ampliación consiste en la construcción de tanques para almacenaje y exportación de melazas que es una verdadera necesidad en el país, y para aceite y otros seis productos que en el futuro se necesiten importar o exportar. Nuevamente vuelvo a reconocer la concepción de la ampliación, porque todos estos productos, ya sea azúcar, granos, melazas, aceite, etc., serán descargados en los barcos por la misma torre que estará rodando a lo largo del muelle.

Una última pregunta, señor Gerente: ¿En qué estado se encuentra actualmente el proceso de ampliación del Terminal Marítimo?

Actualmente, este proceso está ya al culminar; durante la semana pasada hemos trabajado en forma ininterrumpida, discutiendo la financiación de unos diez millones de dólares que se necesitaban para completar el valor total de la obra; pero el Gobierno actual decidió, en forma loable, poner a disposición de Autoridad Portuaria de Guayaquil. A través de FONADE, estos 10 millones de dólares adicionales que se necesitaban, con lo cual tenemos ya actualmente en nuestras manos todo el dinero necesario. Posiblemente en pocos días tenga que suscribir en Washington el contrato de préstamo con el Banco Mundial.

El próximo mes se podrá hacer la adjudicación del contrato de construcción y cálculo y entre julio y septiembre comenzará la construcción de las nuevas instalaciones que describí con respecto a su pregunta.
Señor periodista: Usted me ha hecho muchas preguntas y las he contestado con todo el gusto. Ahora deseo hacerle a usted, al gran periódico que representa, a todos los medios de comunicación social, en fin, un vehemente pedido: que me ayuden a mí, a la Autoridad Portuaria de Guayaquil, a la Armada, al Gobierno Nacional, a llevar a cabo esta obra, esta gran obra, una de las más importantes del país.
Es preciso que no se presenten dificultades para que quienes tenemos la responsabilidad total de la obra que es del país, podamos llevar a la realidad lo que se ha planeado con tanto patriotismo y trabajo. Por esta ayuda, presento mi agradecimiento a la prensa ecuatoriana en mi nombre, en el de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y del País entero.

El Universo, Domingo 25 de Abril del 1976
EL RETO DEL CAMBIO
POR JULIO ESTRADA YCAZA

A SOÑAR SE HA DICHO

A los guayaquileños, otrora altivos, dinámicos y emprendedores, se nos había quitado el derecho a soñar. Sujetados a una dura campaña de vilipendio, de aherrojamiento, de degradación, se nos había quitado el derecho a decidir A nuestro propio destino, frenando nuestro desarrollo con las más pueriles excusas y condenándonos a pedir permiso hasta para alzar el dedo.
Ciertas facetas de aquella campaña se disimulaban bajo criterios seudo-técnicos: la institucionalización, la creación de nuevos polos de desarrollo, el reordenamiento fiscal, la Reforma Agraria, y mil sandeces más. El resultado es que más fuerza para resolver (o crear) problemas a Guayaquil tenía un burócrata de segunda categoría en Quito que el Alcalde. Simbólico de la pérdida de autoridad de éste resultó la sacada de la leva y la imposición de la guayabera. Cualquier funcionario que venía de Quito andaba mejor vestido que él.
De nada valía gritar por los fueros del millón de guayaquileños; más importancia tenían los mil habitantes de algún "nuevo polo de desarrollo". El otrora primer puerto de la República sufrió la ignominia de tener que desembarcar en otros puertos los rollos de cartón para las cartoneras ubicadas a pocos pasos de su Terminal Marítimo, porque por fregar a Guayaquil se habían fijado tarifas portuarias discriminatorias.
A los inversionistas que deseaban establecer nuevas industrias en Guayaquil se les decía en Quito (que sólo allí se decidían estas cosas) con el mayor desparpajo: "Si la coloca aquí, mañana tiene el permiso y el préstamo de la Comisión de Valores; si insiste en hacerlo en Guayaquil, vamos a estudiar el asunto..." Para resolverlo en las kalendas griegas. A la Northwest, que dizque viene a explotar el gas del golfo sencillamente no se le dio a escoger: o pone su oficina matriz en Quito o no firmamos el contrato! Para el gas del golfo de Guayaquil!.
Ciento cincuenta años atrás habían más guayaquileños con pantalones.
Porque en toda esa campaña para hundirla y detener su progreso no encontraba la pobre Guayaquil más que unos pocos -nosotros entre ellos- dispuestos a gritar, gemir y llorar... pero ninguno que entraba a la acción. Habíamos llegado al colmo de la degradación.
Bien merecían los guayaquileños su suerte. Pero no hay mal que dure cien anos, ni cuerpo que lo resista. Los nuevos gobernante están conscientes que la mayor ciudad del país no puede ser tratada como colonia y que no se podía jugar en esa forma con una ciudad tradicionalmente rebelde. Y comenzó entonces un nuevo trato: un Gobernador, civil, guayaquileño, y un Alcalde que sabe respetar el cargo que ocupa y usa saco. Y por encima de todo se escucha a la ciudadanía porteña.
Ya no somos ecuatorianos de segunda categoría.
Y, sorpresa! Tenemos un funcionario en la Autoridad Portuaria que piensa en función de la Gran Guayaquil. No sabemos donde nació el Ing. Hugo Tobar – ni nos importa. Sabemos que vive en Guayaquil y eso lo hace guayaquileño. Y sus declaraciones que constan en EL UNIVERSO del 18, prueban que no sólo es guayaquileño, sino que aspira como tantos otros, a hacerla más grande, en todo sentido; todo en función del hombre: "nuestro pueblo es pobre y es preciso crear recursos y fuentes de trabajo". Gran verdad que olvidan los Kikuyos que hablan de "nuevos polos de desarrollo" sentados en un escritorio, seguros de poder comer mañana porque tienen un jugoso sueldo.
Habla el Comandante Tobar (porque es marino) ya no de un "cinturón de castidad" o "zonas de veda" ni pamplinas por el estilo; piensa ya, como se debe pensar, en el Guayaquil no siquiera del año 2000, sino del año 2025, la que irá de Nobol a Posorja y de Milagro a Chongón.
Sueños? Quizás, pero ni sueños son, enhora buena. Lo triste en la Guayaquil de 1.955-1975 es que amilanados por la campaña anti-guayaquileña, ningún Alcalde, ninguna autoridad, pensó en el futuro, sino que consideró a Guayaquil como un ente estático, o cuando más planificó el futuro con criterio de aldea, fijándose metas mezquinas. Como resultado no hay servicio público que tenga planificadas obras para el desarrollo de Guayaquil en 1977; a duras penas tiene que contentarse en 1976, con hacer las que debieron ser ejecutadas en 1970.
Porque lo peor era que se nos había quitado el derecho a soñar.