EL TELEGRAFO
Guayaquil, viernes 4 de octubre de 1991

Autoridades portuarias y aeroportuarias (I)

Por Ing. Hugo Tobar Vega

Los procesos de cambio que actualmente vive el mundo y en lo que se refieren a nosotros en nuestra región, están trayendo nuevas corrientes de pensamiento y tratan de cambiar todo lo que se refiere a la administración y al Estado. Creo que es bueno todo esto pero, no se nos debe ir la mano, como la controversia que se presenta en la transportación aérea. ¿Que tiene que ver el título de autoridades portuarias y aeroportuarias con esto?, la respuesta la encontrarán a continuación.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

La palabra puerto viene del latín portus, que significa puerta, lugar de ingreso y salida. Un puerto marítimo es un lugar que ofrece abrigo para las embarcaciones que entran y salen, con facilidades para carga y descarga de mercaderías o pasajeros; dispone además, de servicios básicos para la nave como ser agua, combustible, alimentación, etc.

Un puerto se establece para servir a su Hinterland, su Zona de Influencia, para los productos que salen o para los que se necesitan. Hay puertos que fracasan en su gestión, porque no tienen su propio Hinterland, se hacen por razones políticas o por intereses de los capos del lugar.

Con los aeropuertos la cosa es exactamente igual, servir a su Zona de Influencia; lo que se mueve son pasajeros, el movimiento de carga no es significativo. Hace años el transporte marítimo, especialmente internacional era de carga y también de pasajeros. Hoy toda la gente viaja en avión... ¿sí?

Por el desarrollo y economía de un país es indispensable que el flujo de su comercio sea lo más expedito, razón por la cual se trató de establecer organizaciones eficientes, que operen y manejen los puertos para facilitar y favorecer su fluidez.

En los tiempos modernos el desarrollo, operación y administración de un puerto es un asunto complejo, especialmente en puertos grandes, que estuvieron manejados por entes estatales (las Aduanas) que no ofrecían la fluidez requerida. Por esto, en 1921 se estableció la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey. Esta fue la primera Autoridad Portuaria que se conoce como tal; luego se crearon otras, después en Europa y hasta en el Ecuador.

Este ente administrativo creado en Nueva York y Nueva Jersey, hoy manejan los terminales marítimos de Brooklyn, Manhattan y Jersey; los aeropuertos de la Guardia, Kennedy y Newark; los puentes de Manhattan, Brooklyn, el Terminal de Buses y en otros puertos hasta el TRANSPORTE NAUTICO de pasajeros.

El nombre de autoridad, significa una organización de servicio público, con patrimonio y fondos públicos, autonomía financiera; es decir, que vive de lo que produce; o sea una entidad que tiene que administrar, controlar, y desarrollar lo que está a su cargo. Está bajo la responsabilidad de un directorio, en el que existe representación de los usuarios, o sea de quienes son servidos por el puerto.

Otro concepto que hay que diferenciar claramente es CIVIL. Esta palabra en la transportación área nacional es la piedra de tope de discusiones y controversias. Creo que está mal usada por lo siguiente:

El hombre ha utilizado lo mejor de su ingenio para las guerras, es lógico cuando están de por medio vidas y la seguridad nacional; las mejores mentes se juntan y han producido los grandes adelantos de la humanidad; la energía nuclear, la electrónica; y en especial la aviación. Estos adelantos han sido rápidamente adaptados a usos comerciales (civiles), así de la ingeniería militar nació la civil... luego la mecánica, la eléctrica, etc..

Igual pasa en la aviación; primero la aviación militar para la guerra, luego las aplicaciones que se llamó civil, que debe llamarse comercial o mercante.

ORIGEN DE LA AVIACION COMERCIAL

En 1920 se creó la FAE como tal y en todo el país se establecieron las bases aéreas con sus "campos de aviación" como así se llamaba, un terreno grande donde aterrizaban los aviones; éstos fueron la base aérea militar Mariscal Sucre en Quito, la Simón Bolívar en Guayaquil, en Latacunga, Cuenca, etc..

El avance de la tecnología en la aviación llegó a la transportación de pasajeros y empezaron a llegar aviones a Ecuador a los "campos de aviación" de las Bases; que ahora se los llamó AEROPUERTO Mariscal Sucre, Simón Bolívar, etc., servían para aviones comerciales y para militares como es hasta hoy. No se construyeron aeropuertos sólo para los aviones comerciales, sino que se utilizaron las instalaciones militares; por lo cual ORIGEN, PROPIEDAD y NATURALEZA la Dirección de la Aviación Civil debió estar a cargo de su original o raíz, la FAE (debo decir siempre comercial).

EL TELEGRAFO
Guayaquil, lunes 7 de octubre de 1991

Autoridades portuarias y aeroportuarias (II)

Por Ing. Hugo Tobar Vega

LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

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