Por qué la reserva de carga (I)

EL TELÉGRAFO, Guayaquil,6 de agosto de 1991 Por Hugo Tobar Vega

Yo hablo generalmente o escribo sobre asuntos que conozco tanto por experiencia y por mi especialización que abarca el aspecto marítimo; por lo tanto, voy hablar en esta oportunidad de algo que está en discusión en estos momentos:

LA RESERVA DE CARGA

A propósito, soy profesor de esta materia en la ESPOL, por muchos años (no digo cuántos, a nadie le gusta decir edades) es decir, el Desarrollo Marítimo del País que lo divido en cuatro grandes rubros: lo portuario, lo naviero, el desarrollo pesquero y de especies bioacuáticas y la construcción naval. Como me gusta ser organizado vamos a enumerar cada punto de vista en forma secuencial y lógica, tratando en especial el transporte marítimo.

ANTECEDENTES E HISTORIA

El desarrollo marítimo del país, digo a mis alumnos en la ESPOL, tiene tres etapas:

La Primera, que va desde la época Colonial hasta 1950, año en que se crea la Autoridad Portuaria de Guayaquil y con esto el despertar al mundo portuario y marítimo. Durante esta etapa el desarrollo marítimo del país prácticamente cero, no había un solo metro lineal de muelle para atraque de buques fondeados frente a Guayaquil o Puná, descargando en barcazas; igual cosa pasaba en la Libertad, Manta, Bahía y Esmeraldas. Las operaciones portuarias eran hechas por la Aduana y todas la naves de tráfico internacional, eran de bandera extranjera, existía la Flota Mercante Gran Colombia en la que éramos "socios"(entre comillas, con el 11% de las acciones) de esto hablaré más adelante.

La segunda, que va desde 1958 hasta 1990, año en que se crean y se emiten casi todas las Leyes de Desarrollo Marítimo (incluyendo la Reserva de Carga) en las que participé en su concepción, redacción y ejecución. Durante esta etapa se adquiere experiencia marítima y se forman profesionales en esta materia; Autoridad Portuaria de Guayaquil construyó Puerto Nuevo, los primeros 935 metros de muelle para servir a buques de tráfico internacional; facilidades que fueron inauguradas en febrero de 1963; luego de criollizó, sacaron de la gerencia al gringo Soules (que vive hoy retirado en Punta Blanca). Empezó el aumento de personal, de egresos y se desorganizó; en 1963 en vez de que sus ingresos sean dos y medio veces los egresos, la cosa fue al revés, lo que obligó en 1970 la intervención y reorganización por parte de DIGMER para orientar su desarrollo, reorganización administrativa que me fue encargada siendo Jefe del Departamento Técnico de Portuaria (recién, llegado). Esto forzó la promulgación de las leyes portuarias.

En esta época también se crearon las Autoridades Portuarias de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar con facilidades construidas por el Gobierno Nacional (Guayaquil construyó las suyas con su plata).

La tercera etapa que va desde 1970 hasta la actualidad y se caracteriza por el desarrollo adecuado de casi todos los rubros que integran el ambiente marítimo nacional (menos uno), por cuanto en 1970 justo con la experiencia y despertar que hubo con la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, se emitieron las Leyes de Desarrollo Marítimo que son: La Ley General de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario, la Ley de Reserva de Carga, la Ley de Fomento a la Marina Mercante, la Ley de Desarrollo Pesquero, incluyendo los reglamentos, normas y disposiciones pertinentes, etc..

MOTIVOS DE LA LEY DE RESERVA DE CARGA

En 1970, el primer capítulo que se desarrolló en forma considerable fue de Sistema Portuario, los otros incluyendo el transporte naviero y el pesquero seguían incipientes y a fojas una.

La Flota Naviera Nacional tenía 40 mil toneladas de Registro Bruto (TRB), en la que incluían 25 mil TRB de la Flota Gran Colombiana con los buques Ciudad de: Cuenca, Quito, Guayaquil y República del Ecuador. Los buques en realidad eran nacionales eran el Isla Galápagos y el Río Amazonas de la Flota Bananera; y el Patricia y el Magalita de Transpetróleo, con un total de 15.000 TRB; comparando con la Flota Mundial que era de 190 millones, Flota Gran Colombiana con el 11% de las acciones a través del Banco de Fomento, pero ese 11% fue prestado por Colombia; ya que como buenos muchachos les hicimos el juego a la Asociación de Cafetaleros Colombianos que crearon su Flota para transportar su café, allá por 1948 en unión de Venezuela y Ecuador razón de su nombre, pero Venezuela se dio cuenta del juego y se separó; el Ecuador recién en 1983 tomó la misma decisión, ya que como socio de Gran Colombia nunca sacó ningún beneficio; cuando se retiró no vio para nada su 11%.

En esa misma época, el Ecuador tampoco tenía Flota Pesquera, que era un total cero, los únicos buques pesqueros que existían eran de la compañía INEPACA con base en Manta, de propiedad norteamericana.

Estas circunstancias de desarrollo cero, obligaron a gente que había adquirido experiencia y tomado conciencia del destino del desarrollo marítimo del país, de formular un marco legal adecuado, para que un país marítimo por excelencia, tanto por su ubicación como por su producción, haga realidad esa muletilla de crear Conciencia Marítima; que en lo práctico y real es - Vivir del Mar - ya como medio de transporte, como fuente productora de recursos o de alimenticios tanto por pesca o por cultivo (no cantando canciones ni dando discursos).

Con una Flota Naviera en 1970 de 15 mil TRB; y en el aspecto pesquero el Ecuador tenía 3 alternativas: 1.- cobrar 40 dólares por tonelada de atún, como derecho de pesca a los atuneros norteamericanos (que no querían pagar - ¿se acuerdan de la guerra del atún -?; 2.- obtener 200 dólares capturando los peces y vendiéndolos como fresco o seco); y 3.- obtener mil dólares vendiendo el atún procesado en cajas; alternativa que producía demás fuente de empleo y trabajo; se hizo mandatorio el establecimiento de las Leyes Marítimas indicadas, claro que era indudable, se había logrado un gran Desarrollo Portuario, que al momento es uno de los mejor organizados y estructurados de América (no defiendo la eficiencia de cada puerto, porque eso depende de la administración local).