GUAYAQUIL, EL PAÍS Y EL DRAGADO

Tanto se está comentado sobre el dragado del Canal de Navegación que une al Puerto Marítimo de Guayaquil con el mar, en una extensión de aproximadamente 40 millas náuticas; que es necesario hacer las siguientes reflexiones:

El Comité Ejecutivo de Vialidad de Guayaquil a más de construir y mantener las carreteras y caminos en la Provincia del Guayas tenía un Departamento de Dragado con equipo y presupuesto para dragar continuamente el río Guayas y otras vías acuáticas de la provincia.

En 1970 se suprimió este Comité por Decreto Dictatorial y las funciones de construcción y mantenimiento pasaron al Consejo Provincial que presidía en esa época Don Buca y las dragas y equipos se entregaron a la Armada, pero sin presupuesto -**repito sin presupuesto**- de tal forma que lo que la Armada recibió fue: dragas pequeñas en mal estado, o sea que era imposible seguir dragando continuamente las vías acuáticas de la Provincia del Guayas.

El caso es claro, desde 1970 no se ha hecho ningún dragado de mantenimiento en el Río Guayas.

En el Estero Salado que es la vía que comunica al Puerto Marítimo con el mar y permite el ingreso de las naves de tráfico internacional, permitiendo el ingreso de la carga de importación trayendo producto vitales para la vida y desarrollo nacional; así mismo envía los productos de exportación que generan las divisas importantes para la economía nacional, la historia es la siguiente:

Cuando se construyó el Puerto de 1958 a 1962 y antes de su inauguración en febrero de 1963 se dragó el canal en toda su extensión por medio de la Compañía holandesa COSTAIN en un costo aproximado de 2’000.000,oo de dólares de esa época.

Los funcionarios de autoridad Portuaria de Guayaquil se vieron sorprendidos porque al poco tiempo en 1964, se empezó a sedimentar el canal de navegación, disminuyendo considerablemente su profundidad de diseño original de 35 pies, razón por la cual la Autoridad Portuaria de Guayaquil contrató a la Compañía Norteamericana BAUER nuevamente el dragado del canal a un costo aproximado de dos y medio millones de dólares; trabajo que se realizó en 1967 y en 1968.

Estos dos dragados alteraron al Departamento Técnico de Autoridad Portuaria de Guayaquil; su División de Hidrografía empezó a llevar un control completo de los cambios de profundidad en el canal de navegación que tiene una longitud aproximada de 38 millas náuticas de extensión desde los atracaderos hasta la boca de salida de Posorja.

En 1970 y 1971 las Compañías Navieras empezaron una seria reclamación por la dificultad que tenían las naves de ingresar al puerto. El Departamento Técnico de Autoridad Portuaria de Guayaquil se puso a analizar el problema del dragado con la experiencia y resultados de los dragados anteriores y luego después de casi un año de análisis y de investigaciones adicionales se determinó lo siguiente:

Que APG no podía seguir contratando cada cuatro años el dragado del Canal; sino **adquirir el equipo adecuado para operaciones de dragados de mantenimiento** que son: las DRAGAS DE SUCCION EN MARCHA (Hopper Dredger). El Ecuador es típico en cada oportunidad en que una obra se menciona o se quiere presentar una necesidad se QUIERE HACER UN NEGOCIO; así asoman empresas que nos quieren vender las tres de la tarde, la estatua de la Libertad, arar el mar (dragado) o hacer un estudio de un por donde sale el sol. Una empresa francesa por si y ante si presentó una oferta en 1971 para NUEVAMENTE dragar el Canal de Navegación: es decir otra vez arar en el mar.

Como es lógico el Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil, pidió el informe al Departamento Técnico y como el informe fue de no seguir contratando dragados, sino adquirir un equipo propio; lo que no les gustó a muchos y a la Compañía interesada en el asunto y el próximo informe lo pidieron a la División de Hidrografía, quien con lealtad informó exactamente lo mismo. Se amainaron las cosas y el Directorio entró en razón y en 1972 empezó a tomar contacto con agencias navieras y empresas de dragado que tenían en venta dragas de succión en marcha y luego de contactos hechos, viajan a Europa a inspeccionar esas naves, hasta que se encontró la draga PLACIDIA de una compañía de dragado italiana que en ese entonces, 1973 tenía 8 años de construida, de una capacidad de 600 metros cúbicos y de excelentes condiciones de operación. De inmediato se le solicitó el Decreto Ejecutivo para la adquisición de este equipo que fue atendido muy favorablemente por el Gobierno Nacional y se contrató la compra en el valor de 20.000 dólares, previo a inspecciones, adecuaciones y reparaciones exigidas por la Sociedad de Clasificación RINA. La tripulación viajó a Italia se entrenó en la operación y en noviembre de 1973 zarpó hacia Guayaquil haciendo escala en Túnez, Trinidad y Panamá, fue una aventura digna de una novela traer la pequeña draga; especialmente, surcando el Caribe hasta que en enero de 1974 llegó a Guayaquil, se hicieron ciertas reparaciones por efectos del viaje y como estaba en el contrato llegaron tres italianos, para asesorar por un período solamente de dos meses en las técnicas de dragado con este equipo y desde esa época hasta 1980 la draga limpió en forma expedita todo el canal de navegación, los atracaderos del Puerto Marítimo y hasta la prestaron a Puerto BOLIVAR.

La ineptitud, incapacidad o indolencia de los encargados de mantenimiento de los equipos de Autoridad Portuaria, especialmente de conseguir repuestos, dejaron abandonada la draga TIPUTINI y la remataron en 1982, creo que en menos de un millón de sucres.

Como es lógico el lecho del canal está compuesto de material lodoso, de una arcilla orgánica, en un período máximo de dos o tres años el Canal vuelve a sedimentarse y eso es lo que pasa actualmente; y se quiere contratar el dragado.

Hasta aquí la historia.

- ¿Que se debe hacer?

Señores Diputados de las Provincias de Esmeraldas, Manabí, Guayas, Los Ríos, El Oro:

Toda ciudad tiene un departamento de aseo de Calles, que son las vías por donde circula la gente, vehículos y hasta los animales y como es lógico esta actividad produce basura, desperdicios, SEDIMENTACION.

Las vías náuticas que hay en las provincias de Esmeraldas, Manabí, Guayas y El Oro, por la circulación más que todo de naves y el queme importismo de la gente que bota basura hace que se llene de sedimentación, entonces Señores Diputados debemos crear el Departamento de Aseo de Vías Acuáticas, o sea de DRAGADO.

Me corrijo, no crear ya está creado; la Armada tiene el departamento de Dragas, lo que hay que hacer es generar rentas que deben pagar los usuarios de las vías y que con una navegación especial, con fondos suficientes y adecuados, este departamento que ya está funcionando se encargue como función específica hacer el mantenimiento periódico sin contratación nacional ni extranjera de mantener expeditas las vías acuáticas del país incluyendo en la región oriental, ya que en la Planta Hidroeléctrica de Paute, existen problemas de sedimentación y se quiere contratar el dragado.

Señores Legisladores, la cosa es fácil, las naves de tráfico internacional pagan tasas o derechos de las naves que representa la Tasa de Utilización del Puerto, en esto está incluido el uso del atracadero y justamente el uso de la vía acuática; significa que este expedita, es decir dragada; de tal forma que esta parte de las tasas de las naves debe ir al departamento de Dragas de la Armada, para que financie la adquisición de los equipos y todos los gastos de operación que demande el dragado de las vías acuáticas del país.

- A un pobre no hay que regalarle un pez, hay que enseñarle a pescar-. Esto es un gran pensamiento que nos cae bien a los países subdesarrollados, los préstamos de las agencias de financiamiento internacional que nos hacen en dólares y que constituyen una gran parte de nuestra deuda externa, vienen al país solo en nombre y se regresan al país de origen porque la contratación de la obra o del estudio para la cual se hizo el financiamiento de los dólares exige que sea hecho por empresas que pertenecen a un país de origen.

Nos dan préstamos para un estudio de carreteras y se contratan empresas extranjeras con técnicos “extranjeros”, le cuesta al país la bicoca de veinte o treinta mil dólares mensuales.

Esto es aplicado en general a toda la infraestructura nacional porque siempre se quiere contratar el dragado para que nuevamente lo hagan Compañías extranjeras. Por favor: pesquemos nuestros peces.