Diario El Telégrafo
Lunes 23 de agosto de 1999

PORTUARIA Y EL ACTUAL CONTRATO DE DRAGADO

Por: Hugo Tobar Vega

El 23 de abril del presente año desde Quito, hacen la convocatoria a la Licitación No. 001-99 para el dragado del canal de acceso al Terminal Marítimo de Guayaquil, con un precio referencial de US. 8'160.000 dólares, con un volumen aproximado de 3'800.000 m^3, dando un plazo máximo para presentar la oferta hasta el 13 de mayo; es decir "DIECINUEVE DIAS".

Autoridad Portuaria hace esta convocatoria con tan poco plazo y para tanta plata, para un trabajo innecesario, absurdo y oneroso, considerando la actual crisis económica que vive el país. Ante este hecho el Lcdo. Jorge Vivanco en un artículo editorial en el Diario "Expreso" el día 30 de abril, da a conocer la verdad de esta situación en su artículo "Echando Millones de Dólares al Mar", por cuanto el canal se sedimenta en muy poco tiempo; y hace referencia cuando fue funcionario de Autoridad Portuaria, que se tomó la decisión adecuada de hacer un dragado continuo de mantenimiento con una draga que adquirió Autoridad Portuaria.

En este mismo contexto en mi artículo del 5 de mayo, en este prestigioso Diario "El Telégrafo", hice referencia a mi experiencia como Ingeniero Jefe y luego Gerente General de Autoridad Portuaria de Guayaquil desde 1969 hasta 1977, que tuve la responsabilidad de resolver este problema con la experiencia de dos dragados anteriores; uno en 1962 por la compañía Costain de Holanda y luego en 1968 por la compañía Bauer de USA. Indicaba también, que en 1971 se quiso hacer otro "CONTRATITO" con otra compañía europea, rechacé esta opción y luego de mi informe Portuaria adquirió la draga Tiputini en 1973; que hasta 1982 mantuvo expeditos el canal y los atracaderos del Puerto, sin afectar a la ecología; porque era un dragado hecho por ecuatorianos, continuo, lento y sin cambios bruscos.

Este dragado de mantenimiento, debe ser permanente, no solo en este canal, sino en todos los accesos a los puertos del país; recomendaba que lo ejecute el Departamento de Dragas de la Armada, con una parte de las tasas de las naves que entran a todos los puertos del país; este problema no solo es de Guayaquil, sino que está presente en Manta, Puerto Bolívar, Esmeraldas y Bahía. Además el gran beneficio de este sistema es que también se dragarían todos los ríos del litoral ecuatoriano, que no se han dragado desde 1970 y son una de las causas fundamentales para las grandes inundaciones, cuando se presenta el Fenómeno de El Niño.

La Cámara de Acuicultura preocupada por sus intereses y por el impacto que este dragado brusco que Portuaria quiere contratar, ha presentado sus puntos de vista, ha pedido otra alternativa; y tiene razón. Hasta 1981 que estaba operando la Tiputini, manteniendo la profundidad de 33 pies, con su trabajo continuo, lento y sin acciones súbitas, el sistema ecológico del Estero Salado no sufrió ningún cambio; las Camaroneras a lo largo del Estero Salado ni se percataron.

En 1989 Portuaria olvidó toda esa experiencia acumulada; últimamente llegan funcionarios sin experiencia, ni conocimiento de Administración, Ingeniería o Tecnología Portuaria, materias de especialización a alto nivel; contrataron con otra internacional a un costo de varios millones de dólares, para comprobar que a los SIETE... ¡si siete meses! de entregado el trabajo, el canal nuevamente estaba SEDIMENTADO A LAS CONDICIONES ANTERIORES.

En el artículo del 5 de mayo hacía referencia a mi libro "¿Para que las 200 Millas?", lanzado el 3 de octubre de 1998; el Capítulo 5, trata en forma amplia y documentada de las Vías Navegables y el Dragado en todo el territorio ecuatoriano; en la página 121 en el acápite c, numeral 3): Plegaria, dice:

"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".

Del mismo modo, el Lcdo. Vivanco en su artículo "Echando Millones de Dólares al Mar" trata de este asunto; y juntos clamamos a los Directivos de Portuaria y del Gobierno, que no desperdicien esta gran cantidad de millones de dólares, porque es echarlos al mar; pero la Gerencia y el Directorio de Autoridad Portuaria, haciendo caso omiso de estas recomendaciones, justamente van a contratar con otra compañía holandesa el dragado actual y el futuro mantenimiento del canal de acceso... ¿qué no existe sentido común?... ¿a Portuaria le sobran los dólares... y por millones?.

El problema fundamental es que a pesar de que la Ley de Puertos, indica que los gerentes y presidentes de Autoridad Portuaria son nombrados por la Dirección de Marina Mercante y el Consejo Nacional de Puertos (Ley que en gran parte la redacte); Portuaria se ha convertido en uno más de los botines políticos de los gobierno de turno; a Portuaria han ido gerentes sin ningún conocimiento y experiencia en esta materia; hasta un extranjero comentarista de fútbol fue Presidente.

Este es un contrato como indiqué, muy costoso para este pobre país y en mi artículo anterior recomendaba que se usen esos recursos para adquirir equipos, para efectuar el dragado continuo de mantenimiento como ya se hizo con la draga Tiputini; pero Portuaria con su Gerente y Directorio insisten y están contratando con esa compañía holandesa este mal trabajo. La Contraloría y la Procuraduría deben presentar informes aprobatorios a este derroche de millones de dólares; y por lo tanto, serán responsables ante el país y la historia de este desperdicio.

En esta fecha y en esta oportunidad señalo ante todo el país que en un periodo aproximado de siete meses de terminado el dragado, el canal volverá a las condiciones anteriores; POR LO TANTO HAGO RESPONSABLES a los titulares de Contraloría, Procuraduría, al Directorio y Gerente de Portuaria por este gasto inútil que ya fue comprobado en varias oportunidades: 1962, 1968 y 1989.

Sr. Presidente del Congreso, Sr. Presidente de la Corte Suprema de Justicia tomen nota de esta nota, para que ejecuten las acciones legales correspondientes, cuando este derroche se compruebe especialmente es esta época de crisis.

El tráfico de las naves al puerto no tiene una mayor dificultad, ya que con la variación de la marea de más de 4 metros; las naves de mayor calado, solo tienen un escaso lapso durante el día de dificultad en entrar y no son muchas. Como ecuatoriano es mi deber decir la verdad, especialmente de lo que conozco por experiencia y formación (soy un zapatero en mis zapatos). Estoy dispuesto a debatir en cualquier foro; ya que me duele profundamente que en esta actual situación de hambre que vive el país; se gasten o mejor dicho, se echen al mar los pocos DOLARITOS que todavía nos quedan.