PORTUARIA Y SU CARTA A LA DIRECCIÓN

"El Telégrafo",10 de Septiembre de 1999 Por: Hugo Tobar Vega

En sus 116 años de existencia este prestigioso Diario "El Telégrafo", ha demostrado apego a su lema: Tribuna a la Verdad sin Temor ni Favor. Esta filosofía lo demuestra en su edición del día lunes 6 de este mes; publica mi artículo "Porque escribo en El Telégrafo" y a continuación una Carta a la Dirección del Gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil; llena de ataques a mi persona, que en forma coincidente en parte es contestada por mi artículo.

Quien le escribió esa carta al Gerente, demuestra ser una persona que piensa poco, mal informada y acorralada, ya que ataca al pensamiento y a los principios con ofensas y falsedades.

Mi artículo del 23 de agosto "Portuaria y el actual contrato de dragado" no es el único sobre esta materia, también lo hice el 5 de mayo "Portuaria y su historia de los contratos de dragado", que hago referencia a la historia de esta materia; recomendando que los recursos que se van a invertir se utilicen para establecer un SERVICIO CONTINUO Y PERMANENTE DE DRAGADO, con equipo propio como hacen otros países que tienen extensas vías navegables como USA, Brasil, etc.; y quien deba ejecutar este servicio es el Servicio de Dragas de la Armada; para no solo dragar este Canal, sino todos los canales y ríos de la costa ecuatoriana; ya que especialmente cuando llega el Fenómeno de El Niño, por estar los ríos totalmente sedimentados, no tienen capacidad portante de agua y por lo tanto se producen desbordamientos que destruyen toda la infraestructura vial y agrícola. Este es el principio que defiendo.

Estos dos artículos no son los únicos sobre esta materia; y quiero aclarar al Gerente, que la opinión de "Echando Millones de Dólares al Mar" es del Sr. Jorge Vivanco del Diario Expreso en la edición del viernes 30 de abril; quien fue funcionario de Portuaria. Además el día 30 de agosto en el Diario Hoy, el Dr. Miguel Macías Hurtado, también publica un artículo y lo hace con conocimiento de causa, porque también fue funcionario de Autoridad Portuaria.

El asunto es que: esta carta agresiva e inexacta DESENMASCARA A LOS ACTORES Y MOTORES DE ESTA PRETENDIDA CONTRATACIÓN, quienes se quieren escudar bajo la seriedad y honestidad de una institución a la que me debo tanto como a mi Patria porque son una sola; la Armada. Quiero decirle Sr. Gerente y a todo el país; que el orgullo de mi vida, es haber pertenecido a la Armada y que la Armada, también está orgullosa de mi... hay de algunos que no está.

Portuaria es la única responsable, autora y motora de esta contratación; su Ley que la rige indica: Es una Entidad de Servicio Público, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios. Tiene como fines específicos, construir, mantener y mejorar la Terminal que opera. Está a cargo de un Directorio. El Gerente, es el principal ejecutivo de la Entidad y su REPRESENTANTE LEGAL, y necesita tener experiencia administrativa y ejecutiva Y EN LO POSIBLE CONOCIMIENTOS DE MATERIA PORTUARIA.

Portuaria con estos preceptos legales como es su derecho; ha manejado y maneja todas las gestiones para este contrato, ha realizado entre otras las siguientes acciones:

- En publicaciones en los diarios del país, el 29 de enero de 1996; invita a EMPRESAS ESPECIALIZADAS para que presenten propuestas para realizar los estudios del Impacto Ambiental que ocasionarían las obras de dragado. A este llamado se presentaron varias empresas extranjeras y nacionales.
- Por calidad de oferta, la ganadora resulta la española NOVOTECNIC SA.; luego de dudosas maniobras se cambia esta asignación a la holandesa HASKONIG. Ante este cambio, los españoles reclaman y demuestran la inexistencia de imparcialidad. Así, la Procuraduría da opinión DESFAVORABLE.
- Por este fracaso, el 4 de febrero de 1998, Portuaria invita a la Espol para que hasta el 13 de febrero, presente oferta directa. Con la agilidad que caracteriza a la Espol, presentó su oferta, pero por el tiempo pasado no podía estar en el mismo presupuesto de cuando se hizo la convocatoria.
- Es en este momento y luego de rechazar la oferta de la Espol, Portuaria RECIEN asigna este contrato directamente al INOCAR, que finalmente realizó el estudio.

Portuaria por lo tanto, basándose en sus atribuciones, contrató con quien quiso los estudios y también puede contratar con quien quiera las obras que necesita para cumplir con sus fines.

Sobre esta materia no solo he tratado en estos artículos, sino como indico en mi libro ¿Para que las 200 Millas?, el Capítulo 5 cubre extensamente esta materia. Al lanzamiento de esta obra asistió el Sr. Presidente del Directorio; en su despacho en Portuaria entregue una copia. Copias de este texto también entregué al Sr. Presidente de la República, Ministro de Defensa, Comandante General de Marina y a altas autoridades Navales y del Gobierno. Cuando salió la Convocatoria para ejecutar este dragado, traté este asunto con el Alto Mando de la Armada, quienes demostraron su total acuerdo a mi PRINCIPIO de establecer un sistema de dragado permanente en todos los canales y ríos del país, por el Departamento de Dragas.

En mi artículo del 23 de agosto expreso que: ESTOY DISPUESTO A DEBATIR EN CUALQUIER FORO; Sr. Gerente organice este foro abierto a la prensa, para que me demuestre lo que Ud. dice en su carta y la gran conveniencia de esta contratación. Si Ud. no lo hace espero que cualquier organismo o comisión a nivel nacional, o el mismo Congreso nos llame.

Una materia que hoy quiero dejar bien claro, para que la opinión pública sepa exactamente lo que es el dragado, es la gestión que hizo la draga TIPUTINI:

Esta draga fue adquirida en Italia en 1973 y con 8 años de uso; en el ambiente naviero la mayoría adquiere naves de segunda mano; existe un mercado extenso donde hay ofertas a buen precio. La draga se compró por 920.000 dólares; una nueva costaba más de 5 millones; en un país pobre, para resolver nuestros problemas tenemos que saber ahorrar.

Tres técnicos vinieron al país a entrenar a las dotaciones en las operaciones de dragado. Los capitanes de la Tiputini fueron: Mario Cadena de 1974 a 1975; Estuardo Almeida de 1975 a 1978 y Carlos Morán de 1978 a 1981. Todos estos capitanes están listos a dar testimonio de la operabilidad y frutos de la draga; ya que por su gestión de 1974 a 1981; por espacio de 22 años de 1967 a 1989 no se contrató con extranjeros, como Ud. hoy pretende hacer.

Ud. indica que no tienen estadísticas de esta gestión; parece que no tienen estadísticas de nada; le voy a indicar cual era el rendimiento de la draga:

Habían dos turnos semanales, salían los lunes en la mañana al canal y regresaban el viernes en la tarde; trabajaban cinco días y hacían ocho operaciones diarias, con un rendimiento de 300 m^3 por operación, o sea aproximadamente 12.000 m^3 por semana. Las tripulaciones ecuatorianas aprendieron estas técnicas en forma expedita. Además, en 1978 por los problemas de la ampliación de Puerto Bolívar en un ACTO DE SOLIDARIDAD, la prestaron por un espacio de 6 meses a ese Puerto. La Tiputini dragó el canal y rellenó con material denso el área donde estaba construyendo su ampliación. Puerto Bolívar, siempre lo agradecerá.

La gestión de la Tiputini, también la pueden atestiguar los Jefes de Hidrografía y Mantenimiento de ese entonces; pero también que en 1980 Portuaria fue tomada como botín político. Un empírico Jefe de Mantenimiento, no prestó atención a la Tiputini y dejó que se dañe. Quien remató esta nave, rápidamente la puso en servicio y hasta 1990 y más navegaba, transformada en tanquero con el nombre de Sangay.

Hoy no contesto una a una sus ofensas Sr. Gerente, repito organice el foro público para que asistan la PRENSA y todos los involucrados y demuestre lo que dice y cuan "CRITICO" es realizar... ya, ya, ya este contrato de dragado... ESPERO SU LLAMADO.