EL TELÈGRAFO, 5 de mayo de 1999

PORTUARIA Y SU HISTORIA DE LOS CONTRATOS DE DRAGADO

Por: Hugo Tobar Vega

El Ecuador país marítimo por excelencia; y por su ley de las 200 millas, tiene una zona marítima de uso exclusivo inmensa; rica en recursos bioacuáticos, minerales, hidrocarburíficos, etc. Tiene la cuenca hidrográfica más grande de América en la costa occidental la Cuenca del Río Guayas; y además las cuencas de los ríos Chone, Esmeraldas y del Jubones.

El uso que el país ha dado tanto a estos recursos como a las vías navegables, infelizmente ha sido insignificante; es aprovechado por otros que usufructan de nuestro mar, ya sea de la pesca y el tráfico marítimo. Empezando en 1970 llegamos en 1985 a tener una flota naviera de más de 450 mil toneladas de registro bruto; pero en la actualidad no tenemos una sola nave. Se eliminó Transnave y todas las otras flotas nacionales; hoy nuestros mares ven surcar a buques pesqueros y mercantes con todo tipo de banderas, menos la ecuatoriana. Este mal uso del mar, me motivó para escribir un libro sobre el desarrollo marítimo ecuatoriano:

El 3 de octubre de 1998 en el Aula Magna de la Espol, se lanzó este libro: "¿Para que las 200 millas? - un Análisis Crítico del Desarrollo Marítimo Ecuatoriano". En importantes diarios de la ciudad se comentó este hecho y se recalcó que los ecuatorianos no usamos para nada nuestro mar.

Para que las 200 millas, trata en nueve capítulos los puntos importantes de nuestra actividad marítima incluyendo: el Derecho y la Historia de las 200 millas; el Desarrollo Portuario; el Desarrollo Naviero; las Vías Navegables y el Dragado; el Transporte Fluvial; el Desarrollo Pesquero y Camaronero; y por último la Construcción Naval.

El capitulo 5 trata de las Vías Navegables y el Dragado. Esta es una de las áreas de mayor descuido y olvido; ya que no se puede seguir tomando esta materia a la ligera como si fuéramos millonarios, para que periódicamente como dice sobre esta materia el Lcdo. Jorge Vivanco, en su artículo editorial en el diario "Expreso", el pasado viernes 30 de abril: "Echando Millones de Dólares al Mar".

El Lcdo. Vivanco conoce profundamente la materia, ya que fue alto funcionario de Autoridad Portuaria por muchos años. En mi caso, como jefe del Departamento de Ingeniería y luego Gerente General, tuve la responsabilidad de resolver el asunto del dragado del canal de acceso al Terminal Marítimo; estos son los hechos concretos en esta materia:

En el capítulo quinto del libro referido se relata en forma amplia y clara este asunto (pág. 115). El canal de acceso al terminal tiene una longitud de 45 millas náuticas y en muchos lugares se conecta con el Río Guayas y es continuamente sedimentado por estas causas, por el tráfico de las naves y por la erosión de las orillas por lluvias y otros factores. El canal debe tener una profundidad de diseño en la baja marea de 35 pies. Portuaria, como parte de la construcción de Puerto Nuevo, actual Terminal Marítimo; contrató a la compañía holandesa "Costain", para dragar el canal a la profundidad de diseño en las zonas criticas de las boyas 32 a 38; con un costo aproximado de 2 millones de dólares. Se creyó que con esto el asunto estaba solucionado; pero con sorpresa se encontró que pocos meses después el canal nuevamente se sedimentó a casi las mismas condiciones anteriores.

Como no había experiencia sobre este asunto, Portuaria nuevamente contrató en 1967 a la Compañía Bauer Dredging de EE.UU. a un costo aproximado de 2’500.000 dólares, para restablecer el canal a la profundidad de diseño.

En 1969 Portuaria con gran sorpresa encontró que el canal estaba otra vez sedimentado en idénticas condiciones. Por cosas del destino ese año fui nombrado Jefe del Departamento de Ingeniería; y como tal, responsable directo de este asunto. Soy profesional en esta materia Ingeniero Marítimo; con el personal encargado del monitoreo y control del canal, establecimos que: como la mayoría de los puertos y canales navegables del mundo se debía establecer UN MANTENIEMIENTO CONTINUO Y PERMANENTE DEL CANAL, con equipo propio y apropiado, que son las dragas de succión en marcha; fáciles de operar, producen un mínimo de impacto ambiental, ya que su trabajo es lento y continuo; neutralizando la razón de sedimentación.

En 1971 una compañía europea y por sí y ante sí, conocedora que el canal estaba sedimentado, presentó una oferta para firmar un “contratito” para dragar el canal. Mi informe al Directorio, fue: “por el análisis y experiencias de los dos dragados anteriores, la solución era adquirir un equipo propio para mantenimiento continuo; ya que de seguir así cada año habría que contratar un dragado”. Esto no gustó a muchos, pero luego las cosas entraron en razón y en 1972 se decidió adquirir una draga de succión en marcha, que en efecto se hizo en 1973 con la draga TIPUTINI, a un precio de 920.000 dólares. Desde que entró en operación esta draga hasta 1981, mantuvo el canal expedito; infelizmente por la inoperancia de los administradores de ese entonces, dejaron que la draga quede inoperativa por falta de repuestos y la **remataron** en 1982.

Portuaria pensó adquirir otra draga del mismo tipo, pero quedó solo en una buena intención... pasó el tiempo las cosas cambian, se perdió la experiencia y en forma absurda nuevamente en 1989, se CONTRATO NUEVAMENTE con otra compañía extranjera la Dredging International de Bélgica el 28 de marzo de 1989. El costo inicial fue de 3.5 millones de dólares, con trabajos adicionales a la entrega en abril de 1990 fueron de 5.6 millones; **para comprobar con HORROR** que el 11 de noviembre de ese mismo año, 7 meses después de la entrega de la “obra” la M/N Candelaria se varó en el atracadero No. 1, porque el canal estaba nuevamente en las mismas condiciones que antes.

En mi libro en la página 121 está el siguiente acápite:
c) Que se hizo, que se debe hacer; y una plegaria; el 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”.

El articulo del Lcdo. Vivanco del viernes 30 de abril y éste, relatan experiencias vividas en este asunto, **se refieren a la actual decisión de la Autoridad Portuaria de Guayaquil**, de otra vez contratar el dragado del canal a un costo inicial de 8.2 millones de dólares que con los adicionales y extras llegarán a 12 ó 14; sin tomar en cuenta la experiencia propia de las condiciones del dragado del canal.

¿Está el Ecuador en las condiciones de crisis y de miseria que ahora vive, para como dice el Lcdo. Vivanco: “Echar Millones de Dólares al Mar”?.

¿Sr. Presidente, Srs. Legisladores, que pasa?. un país pobre, en las condiciones que estamos actualmente debe hacer uso optimo de sus recursos y si la Portuaria tiene ese dinero, que proviene de **los derechos a las naves**; se lo debe usar para establecer un sistema continuo de dragado con equipo propio, como lo hace el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos, que por ley es el encargado de mantener expeditas los canales, ríos y vías navegables de ese gran país. Este es un servicio que debe ser ejecutado en forma similar por el Servicio de Dragas de la Armada, que ya existe, y **QUE TENGA POR LEY COMO OBLIGACIÓN** dragar no solo el canal de Guayaquil, sino en Esmeraldas, el río Chone y más que todo todos los ríos de la costa ecuatoriana que no se han dragado. La sedimentación de los ríos del Litoral ecuatoriano, es una de las causas fundamentales de las inundaciones que produce efectos catastróficos cada vez que llega el Fenómeno de El Niño, como sucedió en 1982, 1997-98 y el Niñito que acaba de pasar en 1999.

Espero que el artículo del Lcdo. Vivanco y lo que aquí expreso llegue al conocimiento de las autoridades del país y de Portuaria y que con patriotismo y entereza se de solución definitiva a un problema fundamental de la actividad comercial y operativa de todos los puertos del país y que, paralelamente solucione la sedimentación de todos los ríos; que como consecuencia, producen desbordamientos e inundaciones, que destruyen la economía y causan perdidas de vidas.

Como ecuatoriano y conocedor de esta materia siento la obligación y el deber de tratar en forma abierta y concreta este asunto; para así resolver este grave problema nacional, en el que se han desperdiciado inmensos recursos económicos sin ningún resultado... ¡YA QUE HOY Y NUNCA DEBEMOS SEGUIR ECHANDO DOLARES AL MAR!.