PORTUARIA, SU PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS Y EL DRAGADO

Por: Hugo Tobar Vega

El Puerto de Guayaquil asentado en el Río frente a la ciudad desde la era colonial; sirvió para el desarrollo del país, especialmente para las exportaciones de los productos propios de esta región: el café, el cacao, la tagua, etc.

En los años 50 se inició la producción bananera y grandes barcazas circulaban los ríos Guayas, Daule y Babahoyo, trayendo esta producción para su exportación, en naves que se fondeaban frente a la ciudad. El centralismo y el olvido que siempre han hecho que Guayaquil reaccione por si, hizo posible la creación de un organismo que hoy tanto añoramos: el Comité Ejecutivo de Viabilidad del Guayas.

La misión de este Comité era construir y mantener todas las vías en la provincia; incluyendo el dragado y mantenimiento de sus ríos. Por muchos años, se había pensado en construir un Puerto Marítimo en uno de los ramales del Estero Salado que ingresan a la ciudad por el oeste; fueron y vinieron asesores y técnicos que creían en este proyecto, era una aspiración importante de la ciudad y del país.

En este contexto el Departamento de Obras Portuarias y Fluviales del Comité en 1957, preparó el Proyecto Preliminar de este nuevo puerto; se llamó PUERTO NUEVO. El proyecto en su contenido señala: a esa fecha Guayaquil tenía 400.000 habitantes, que el movimiento del puerto estaba en incremento; el año 1951 las toneladas manejadas fueron de 354.115 y en 1957 esta cantidad sería aproximadamente 900.000. Esta gestión fue todo un éxito; de tal forma que, por acciones ante el Banco Mundial quienes patrocinaban esta idea, en 1958 se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil, con el objeto de operar y administrar el puerto asentado en el Río Guayas y construir Puerto Nuevo en el Estero Salado.

La Autoridad Portuaria diligente y eficiente; llevó a cabo todos los trámites; y así contrató en 1959 la construcción con la compañía Raymond de USA., en febrero de 1963 se la inauguró. El Terminal tenía 5 atracaderos en un muelle marginal de 935 metros, la profundidad del canal de diseño fue de 31 pies (9.45 mts.), esto en las bajas mareas.

Puerto Nuevo operó eficientemente por algún tiempo; hasta que se apoderó la politiquería y el criollismo, casi lo llevaron a la bancarrota; ya que el concepto inicial de que los ingresos serían dos veces y medio los egresos, se perdió. Se festinaron los contratos colectivos, los lati sueldos, etc., esto hizo necesaria una intervención, para regular su administración y sus finanzas, por medio del Decreto No. 54 de 1970. Portuaria había llegado a este punto, afectada por dos graves circunstancias: el excesivo gasto y la competencia de otros puertos; Manta, Puerto Bolívar, etc. que habían empezado a operar y mucha de su carga era desviada por tarifas discriminatorias.

A partir de la reestructuración de 1970, se estableció una buena administración económica y se pudo pensar ya en su desarrollo para enfrentar los nuevos retos del mundo del comercio mundial. Alrededor de 1968, el transporte marítimo sufrió uno de los cambios más importantes de este siglo: EL USO DEL CONTENEDOR.

Portuaria había pensado en ampliar sus instalaciones con 1 ó 2 muelles bananeros. En mi artículo publicado en este prestigioso Diario El Telégrafo, el 6 de Septiembre de este año “Por Que Escribo en El Telégrafo”, indicaba que en 1969 fui nombrado Ingeniero Jefe de Autoridad Portuaria y que luego de reorganizar la entidad; se aprobó mi punto de vista técnico, para la ampliación del puerto con una Terminal de Contenedores y de Carga al Granel; hecho que culminó cuando como Gerente General, suscribí el contrato de construcción con la misma compañía Raymond el 13 de febrero de 1977.

Lo que quiero recalcar hoy es que, cuando presente este proyecto, en Diciembre de 1971, lo hice como parte de un MACRO PROYECTO: "El Desarrollo Marítimo del Golfo de Guayaquil". Este proyecto contenía la ampliación con la Terminal de Contenedores y Carga al Granel; el desarrollo de zonas industriales a lo largo del Estero Salado (hoy transformadas en camaroneras); y en Posorja, que ofrece las mejores condiciones marítimas para la construcción de un puerto de aguas profundas; se concibió: instalaciones de petróleo; un astillero, el PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS y un puerto pesquero. Para el acceso de esta zona se proyectó una autopista Guayaquil – Posorja; y en la zona de Chongón Daular, se ubicaba el posible Aeropuerto Intercontinental, del que tanto se ha hablado.

Este asunto tomó mucha importancia y fue reproducido en los diferentes medios de comunicación, incluyendo los diarios de la ciudad; y en especial en una mesa redonda en Canal 4 Telesistema, el 17 de agosto de 1972; con la intervención adicional del Sr. Rafael Guerrero Valenzuela y el Sr. Jorge Vivanco, quien además hacía de moderador; tratamos esta materia: El DESARROLLO MARÍTIMO DEL GOLFO DE GUAYAQUIL; se estableció claramente la idea del Aeropuerto Intercontinental en la zona Daular Chongón; asunto que también fue muy comentado por todos los medios. Se concluyó en especial que: el Puerto Marítimo, como los proyectos de la Terminal de Contenedores y Carga al Granel; y el futuro Puerto de aguas profundas en Posorja; harían un conjunto armónico y completo con el Aeropuerto en la zona Daular Chongón.

Cuando el 12 de abril de 1976, me posesioné como Gerente General de Autoridad Portuaria de Guayaquil, hice un compromiso personal de llevar a cabo en forma efectiva: primero la ampliación del puerto con la Terminal de Contenedores y Carga al Granel y luego el proyecto de desarrollo marítimo del Golfo de Guayaquil, como estaba previsto en el proyecto en 1971.

Esta intervención tuvo mucho eco en los diarios del país, lo que motivó a un verdadero guayaquileño, el hoy desaparecido, Sr. Julio Estrada Icaza, en su columna El Reto del Cambio; el 25 de abril de 1976 se refiere a mi declaración en su artículo A Soñar se ha Dicho, comentó: "tenemos un Gerente en Autoridad Portuaria que piensa en función de la gran Guayaquil y como se debe pensar en el Guayaquil no solo del año 2000 sino del año 2025, que iría de Nobol a Posorja y de Milagro a Chongón. Sueños quizás... pero si son sueños, en horabuena".

La concepción del desarrollo marítimo del Golfo, hecha en Diciembre de 1971, no era objeto de una simple inspiración o punto de vista; era producto de la tendencia del comercio marítimo mundial, el Terminal de Contenedores era necesario de inmediato, por la creación de este mecanismo de facilitar el comercio. El PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN POSORJA, era otra de las terminales que debía en el futuro desarrollar Guayaquil, era producto del desarrollo natural de un país y del cambio de la tecnología naviera; ¿porqué?:

Desde los inicios de la construcción naval, los buques cada vez aumentaban de tamaño y van aumentando en complejidad técnica; lo que redunda en una mejor economía, una mejor confiabilidad y una mejor adaptación a las circunstancias de cada región. Para la planificación y desarrollo de un puerto hay tres (3) parámetros importantes sobre las naves que deben ser analizados en su historia: el número que llegan, su eslora y SU CALADO.

Guayaquil tiene un canal de acceso de más de 40 millas, que ha sido sometido a varias operaciones de dragado: en 1962, con la holandesa COSTAIN cuando se construyó inicialmente el puerto; en 1968, con la americana BAUER; de 1974 a 1981, por autogestiones con de equipo propio; y en 1989, con la belga Dredging International. Hoy quieren nuevamente dragar este canal con otra compañía internacional.

En diferentes artículos sobre esta materia, he explicado claramente que cada vez que se hace un contrato puntual de dragado; el Estero vuelve a su condición previa en cortísimo tiempo, máximo 6 u 8 meses; y la solución que se implantó y que dio resultado fue la que aplicamos en 1974 de hacer un dragado continuo de mantenimiento con equipo propio.

El Puerto de Aguas Profundas se concibió justamente por esta razón; como el tamaño de las naves y por consiguiente su calado se va incrementado hasta un punto que se hace imposible el ingreso en determinado terminal. El caso típico es lo que pasó con el Puerto de Houston, un puerto con condiciones algo similares al de Guayaquil; un canal largo hasta el Golfo de México; recibía naves de hasta 35 pies; pero Houston sintió el impacto del tamaño de las naves y tuvo que tomar una determinación de ampliar la profundidad hasta 45 pies; allá por inicios de los años 80, pero con un costo de más de 800 millones de dólares, en un canal en gran parte artificial, que no tiene, ni tenía las difíciles condiciones de sedimentación e inestabilidad como el Canal de Guayaquil.

Pronto las naves más grandes que lleguen a Guayaquil, encontrarán que no podrán ingresar; y no se puede solucionar dragando a esa profundidad el canal, por que el costo es imposible y su resultado inútil. En lo que se refiere a este asunto en los últimos años, por las pocas estadísticas disponibles, el calado de las naves que ingresaban a Guayaquil, no variaba considerablemente, como se indica en a continuación:

Año	1974	1978	1987	1993	1999
Número de Naves	920	1113	1143	1560	-
Calado Medio Metros	8.0	7.2	7.2	7.3	9.3
Calado 95% Naves	9.5	9.5	9.1	9.3	9.5

Hasta 1993, no había aumento considerable en el calado promedio; y el cálculo MAXIMO que tienen el 95% de naves; es de 9.3 metros. Como la amplitud de naves es de 4 metros; no existe mayor dificultad para que el 5% restante pueda ingresar. Pero súbitamente en 1999 el calado promedio es de 9.3 metros y el 95% de 9.5 metros; existe un incremento brusco; que no se puede comprobar porque en Portuaria ya no LLEVAN ESTADISTICAS de este asunto.

El asunto grave es que, desde hace varios años los funcionarios del puerto no mantuvieron el seguimiento al desarrollo marítimo del Golfo; y nunca hicieron nada de nada en desarrollar el PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS; con el objeto que Guayaquil pueda atender el tráfico marítimo que se requiere en el futuro; solución que se quiere con el dragado, acción que repito es inútil, por que solo dura 6 meses.

En los diarios del país, en forma distorsionada, últimamente se ha tratado esta materia, utilizando a Puná como una zona de “procesamiento industrial”; lo que se quiere es que las autoridades del Puerto de Guayaquil piensen seriamente ya en el PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS, concebido desde 1971, porque por más que se desperdicie dinero en el dragado, las naves del futuro no podrán ingresar.

En especial la situación actual del mundo del transporte es la siguiente: las naves de contenedores, que es el transporte común, a enero de este año tenían el calado en metros, el numero en servicio y en construcción como sigue:

CLASE	CALADO	EN SERVICIO	EN CONSTRUCCIÓN
Feeder	6.0	474	18
Feeder Max	8.0	497	57
Handy	10.0	794	94
Sub Panamax	11.6	368	32
Panamax	12.4	314	34
Post Panamax	13.5	90	41

El asunto fundamental es que estas naves no son hechas para un determinado puerto, son para todos los puertos del mundo. Las naves Panamax y Post-Panamax, que tienen calados de más de 12 metros, van aumentando en número. Si el Puerto de Guayaquil quiere en el futuro recibir estas naves, no puede bajo ningún punto de vista quedarse donde está, debió hace rato haber planeado y construído su PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN POSORJA; repito proyecto concebido ya en 1971.

Lo que pasa es que desde 1980, que los puertos del país constituyen otro botín de los gobiernos de turno; los directivos y ejecutivos piensan solo en lo político, en sus propios intereses; y más que todo no han tenido la preparación ni formación para dirigir su futuro, o siquiera comprender algo, para seguir adelante con lo ya proyectado. El Puerto de Guayaquil se ha quedado dormido y el despertar será una grave pesadilla, que no puede ser solucionada contratando cada 4 años el dragado del Canal a costos de varios millones de dólares y como un columnista expresó... “Echando Millones de Dólares al Mar”.