EL TELEGRAFO, Lunes 6 de Septiembre de 1999

CARTA A LA DIRECCION

Señorita
Coqui Aspiazu Nevel
Subdirectora de Diario EL TELÉGRAFO
Ciudad.
De mi consideración:
En la edición del 23 de Agosto de 1999 del Diario "EL TELÉGRAFO" apareció el artículo "Portuaria y el actual contrato de dragado", por Hugo Tobar Vega, al cual, señorita subdirectora, deseo referirme.
En primer lugar, Autoridad Portuaria de Guayaquil solicitó a la Dirección General de Intereses Marítimos DIGEIM, reparto jerárquicamente superior al Servicio de Dragas de la Armada del Ecuador, la ejecución del dragado del canal de navegación, obra que, pese a ser clave para mantener la operatividad del Terminal Marítimo, ha sido injustamente postergada por 10 años.
A su vez, DIGEIM ha llevado adelante la Licitación Internacional No.001-99, cumpliendo para el efecto con todos los requisitos exigidos en la Ley de Contratación Pública, tomando como base las especificaciones técnicas entregadas por Autoridad Portuaria. El ampliado por DIGEIM al 7 de Junio dentro de los términos de ley, precisamente para permitir que un mayor número de empresas participen, como efectivamente sucedió, habiendo adquirido las bases 9 empresas, y presentado ofertas 5 compañías internacionales de dragado catalogadas entre las más grandes y prestigiosas del mundo.
El proceso de calificación y selección de las propuestas técnico económicas estuvo a cargo de DIGEIM, y el Cmdte. Hugo Tobar, como oficial y transparencia de la actuación de ese organismo, de modo que la expresión "echando millones de dólares al mar", es un comentario antojadizo y sin fundamento que demuestra, en el mejor de los casos, desconocimiento de las elementales metodologías de dragado y de los procesos contractuales.
Aquella expresión que califica el dragado como "un trabajo innecesario, absurdo y oneroso, considerando la actual crisis que vive el país", es una opinión descabellada considerando que el mismo Cmdte. Tobar, cuando fue funcionario de Autoridad Portuaria, fue uno de los ejecutores del dragado en la década de los años 70. ¿O es que acaso la egolatría es tan profunda que sólo los trabajos por él ejecutados son los que están bien hechos? Lo curioso del caso es que habiendo manifestado "soy un zapatero en mis zapatos" parecería que anda descalzo cuando hace afirmaciones que no se compadecen con la labor de un articulista, que es la de orientar a la opinión pública, y que a través de meras presunciones da la impresión que pretende desorientarla.
No ejecutar la obra de dragado traería como consecuencia la imposibilidad del ingreso de los buques de gran calado, lo que significaría un atentado en contra del comercio exterior del país, que sustenta a través del Puerto de Guayaquil casi el 70% del total de la carga movilizada, generando, además, gran cantidad de empleos y divisas tan necesarias en este tiempo de crisis. La sola declaración de postergar los trabajos de dragado acarrearía gravísimas consecuencias tales como la suspensión de las operaciones portuarias de los principales consorcios navieros, convirtiendo al principal puerto del Ecuador en una Terminal Marítima de 2da o 3ra. Categoría, luego de que con arduo esfuerzo y años de sacrificio ha logrado ubicarse entre los puertos líderes de todo el Pacífico Sur.
En lo único que concordamos con tan desafortunado artículo de prensa es que los dragados de mantenimiento deben ser permanentes, pero primero es necesario realizar el dragado principal para recuperar las condiciones náuticas de hace 10 años, fecha en la que se efectuó en último dragado principal. Obviamente, los volúmenes previstos a ser dragados anualmente serán significativamente menores,

al volumen de sedimentos que se han acumulado en estos años, y han reducido la profundidad a algo más de 7 metros en algunos sectores, causando serias restricciones a las operaciones de buques de gran calado que operan en nuestro puerto.

Por otro lado, Autoridad Portuaria de Guayaquil, previo al inicio de la obra de dragado, contrató con el Instituto Oceanográfico de la Armada el Estudio de Impacto Ambiental, cuyos resultados demostraron la no toxicidad de los sedimentos a ser dragados, y recomendaron la alternativa de depósito en cielo abierto, tal como se lo hace en varias partes del mundo desde tiempos inmemoriales. Le recomendamos al Cmdte. Hugo Tobar que, antes de pretender enseñar lecciones a partir de sus experiencias, revise tanto el Estudio de Impacto Ambiental como informaciones de prensa antes de emitir opiniones antojadizas. En especial, le sugerimos que lea el artículo "Acuacultura aceptó propuesta de APG" publicado en la página 3 del diario "EL TELEGRAFO" en su edición del 23 de agosto de 1999.

El Cmdte. Hugo Tobar estuvo seriamente cuestionado en los años que estuvo de paso por Autoridad Portuaria de Guayaquil, desempeñando funciones primero como Jefe de Departamento Técnico y luego como Gerente General. Los cuestionamientos se hicieron públicos en lo que la prensa calificó como el caso TOKURA, y el caso de la draga TIPUTINI, ambos de triste recordación.

- El autor se contradice cuando afirma "Tuve la oportunidad de resolver el asunto del dragado del canal de acceso al Terminal Marítimo, y que por su gestión APG adquirió una draga de succión en marcha a un costo de US$920.000 dólares americanos". Sin embargo, ahora dice que se bota al mar la plata cuando se contratan obras de dragado.
- Continúa con su desafortunado artículo manifestando "Hasta 1981 que estaba operando la draga TIPUTINI, manteniendo la profundidad de 33 pies, con trabajo continuo, lento y sin acciones súbitas, el sistema ecológico del Estero Salado ni se percataron".

Por supuesto que las camaroneras no se percataron de que se estaba dragando por las sencillas razones que paso a señalar:

1. En esa época (año 1973), la existencia de camaroneras a lo largo del Canal de Acceso al Terminal Marítimo de Guayaquil era incipiente.
2. Ni en esa época, ni en la actual, la remoción de los sedimentos por la acción del dragado provoca contaminación al medio ambiente.
3. La draga TIPUTINI fue adquirida de segunda mano por lo que su rendimiento fue mínimo, ya que la mayor parte del tiempo, por su vetustez, estuvo en reparaciones, no hubo estadísticas de volúmenes de dragado, motivo por el cual existieron serios cuestionamientos.

No se entiende qué es lo que quiere decir el Cmdte. Tobar cuando sostiene "mantuvo expedito el canal y los atracaderos del puerto, sin afectar la ecología porque era un trabajo hecho por los ecuatorianos, continuo lento y sin cambios bruscos". ¿Acaso no sabe el experto en puertos que la draga y su metodología de dragado fueron creados por los europeos hace cientos de años, y que los ecuatorianos hemos aprendido de ellos a operar las dragas y sus técnicas de dragado?

De acuerdo con la Ley de Modernización, Autoridad Portuaria de Guayaquil actualmente es un organismo Controlador y no un organismo Operador, situación por la cual, atendiendo la filosofía de esa ley, no se debe comprar una draga para realizar trabajos de mantenimiento, sino contratar la obra a través de la Ley de Contratación Pública.

Desde el año 1991, existe en APG el proyecto de implementar el dragado de mantenimiento permanente de la profundidad del canal. Esta administración decididamente ha retomado este proyecto para mantener al Puerto de Guayaquil en condiciones de navegabilidad satisfactoria las 24 horas del días, durante los 365 días del año, a una profundidad que esté acorde con los requerimientos actuales del tráfico marítimo.

Por esa misma razón, se tiene planificado realizar el dragado de mantenimiento luego del contrato principal, en el cual recién se recuperarán las condiciones operacionales de hace una década, a través de un contrato con la Armada Nacional en que, luego de cumplir con los trámites de ley, se tiene previsto suscribir en las próximas semanas, a un plazo de 15 años, y de esta manera garantizar el óptimo rendimiento en las operaciones del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil.

Atentamente,

Antonio Aguirre Medina
GERENTE GENERAL
AUTORIDAD PORTUARIA DEL GUAYAQUIL