EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE GUAYAQUIL

El Telégrafo, 23 de agosto del 2000

Por Hugo Tobar Vega

El 27 de marzo de 1993; en un importante diario, traté sobre lo que era de moda, está de moda, sigue y seguirá de moda hasta siempre: la privatización y modernización en el Ecuador. En este caso, me refería al Puerto de Guayaquil.

Desde el inicio de los años 1990s; el planeta entero y en especial los subdesarrollados, estamos tratando de ponernos al día, con los del primer mundo; en lo que ellos por constitución, manera de ser de su gente, mentalidad y su naturaleza misma; así nacieron.

Los Estados Unidos al redactar su Constitución, puso las bases sólidas de un estado controlador, regulador y nada empresario; para que la iniciativa de la actividad privada de sus ciudadanos, genere riqueza, preste servicios; y todo el país marche de acuerdo a la modernidad en cada época.

Entre los subdesarrollados el Ecuador, tiene ya mas de diez años, tratando de dientes para afuera de privatizar y modernizar su destino; pero continuamos con un estado obeso, con dieciséis ministerios y cientos de juntas, institutos, empresas; consejos provinciales sin oficio ni beneficio; un sindicalismo apoderado de las empresas estratégicas (petróleo, energía, teléfonos, etc.); ineficientes y fuera de época, que consumen mucho.

Cuando el 27 de marzo traté de la privatización del Puerto, recordaba que con Decreto Presidencial No. 15 del 10 de Abril de 1958; se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil, como entidad Autónoma cuyos fines específicos fueron: la operación del entonces Puerto en el Río Guayas; y la construcción de un Puerto Nuevo en el Estero Salado. Las causa y motivos para este Decreto, eran que: Guayaquil a esa fecha 1958, a pesar de ser unos de los primeros Puertos Marítimos en Pacífico de Sur América, no contaba con ningún sistema de muelles y atracaderos para recibir a las naves del tráfico internacional.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, los barcos se eran más grandes y no podían entrar por el Río Guayas, se quedaban en Puná donde efectuaban el transbordo de carga a barcazas; se encarecía el flete por la pérdida de tiempo de las naves.

Portuaria cumplió su cometido, construyó Puerto Nuevo; facilidades que fueron inauguradas en Febrero de 1963. En 1968 nace el Contenedor, transforma el transporte marítimo.

En 1969 fui nombrado Ingeniero Jefe de Portuaria; encontré la entidad casi en bancarrota, tuvimos que reorganizarla. El Directorio aprobó mi punto de vista técnico de un proyecto de ampliación de una Terminal de Contenedores y otra de Carga al Granel. Se iniciaron gestiones con el Banco Mundial para un empréstito por 33.5 millones de dólares, que lo suscribí como Gerente General; y posteriormente el 13 de febrero de 1977, también el contrato de la construcción, que se inició de inmediato. Completa información y entusiasta apoyo dio “El Telégrafo”.

Entrando en materia; cuando se planificó la Terminal de Contenedores en 1971; también se proyectó para el futuro; **EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS**, como parte del Sistema Integral del Desarrollo Marítimo del Golfo de Guayaquil; que incluía:

- Una zona de desarrollo industrial; a lo largo del Estero Salado, que hoy está ocupada por la industria camaronera;
- En la zona de Posorja; instalaciones de petróleo, un astillero de construcción de buques, un puerto pesquero y el Puerto de Aguas Profundas; y
- El Aeropuerto Internacional; en la zona de Chongo a Daular, con una autopista Guayaquil, Aeropuerto, Posorja.

Amplia cobertura dieron los diarios del País a este proyecto; y su esquema fue analizado en muchos foros; incluyendo la Televisión.

¿PORQUÉ UN PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS Y EN POSORJA?:

Puerto Nuevo, el actual Terminal Marítimo; se construyó en 1959, pero en 1971 que se planeó la Terminal de Contenedores, estaba ya generalizado el uso del contenedor. Este hecho revolucionó completamente el transporte Marítimo; por cuanto antes con la carga suelta, se hacía el embarque en pequeñas cantidades lo que demoraba el tiempo de estadía de las naves en puerto.

El contenedor es una caja de 8.0 x 8.0 x 20 pies, que lleva hasta 40 toneladas; se lo manipula con equipos especiales, así su carga y descarta es rápida. Las naves se construyen en forma celular, para acomodar un determinado número; y cada vez vienen más grandes y en la actualidad hay naves que llevan hasta 8.000 contenedores.

- Desde 1980; se empiezan a construir en forma acelerada naves de más de 2.000 contenedores (Handy Size), con calado de 10m;
- Luego las Sub-Panamax para 3.000, con calado de 11.6m;
- Siguen las Panamax hasta 4.000, con calado de 12.4m;
- Y en estos últimos años, los Post Panamax de hasta 8.000 contenedores con calado de 14.2m.

Esta tendencia era lógica y natural, se veía venir; cuando en 1968, se puso en uso el contenedor; la tecnología y la ingeniería no tienen límites; seguro que en futuro vendrán naves más grandes que las Post Panamax.

El Puerto de Guayaquil, fue construido en 1959, y con un canal de acceso de más de 40 millas, para recibir naves de máximo 9.5m de calado; se tiene la ventaja que la amplitud de marea que es de alrededor de 4m; de tal forma que en los puntos de sedimentación, y que han sido sometidos a diferentes y algunos infructuosos trabajos de dragado en: 1962, 1967, un mantenimiento continuo de 1974 a 1981 y el último en 1989; pueden pasar las naves utilizando la marea. Pero conforme aumenta el tamaño, en ningún momento pasarán las naves con más de 10m de calado por más que se dragues y redrague el canal; siendo por tanto necesario que Guayaquil tenga su puerto de Aguas Profundas en Posorja, donde las condiciones del sitio; incluyendo profundidades de más de 15 metros, geología e hidrografía, SON IDEALES.

El tamaño de las naves que ingresan a Guayaquil, está incrementando y por consiguiente su calado como se determina de las pocas estadísticas que mantiene Portuaria. Los calados medios y los máximos significativos, son como sigue:

- 1978 medio 7.10m, máximo 8.0m;
- 1987 medio 7.18m, máximo 8.0m;
- 1993 medio 7.24m, máximo 8.5m; y
- 1999 medio 9.41m, máximo 9.7m.

De 1993 a esta fecha; las naves que sirven a Guayaquil tienen un aumento considerable en su tamaño, debido a la globalización que experimentó el transporte marítimo mundial. Naves de cualquier bandera llegan a Guayaquil y por lo tanto desde 1981 que inauguró el actual Puerto de Contenedores, PORTUARIA ya debió haber iniciado las actividades para la construcción de este Puerto de Aguas Profundas. En especial, en 1989 en lugar de desperdiciar más de cinco millones de dólares, en DRAGAR EL CANAL, que en pocos meses se sedimentó; debieron iniciar este PROYECTO y no comprometer el futuro de Guayaquil como PUERTO MARÍTIMO.

Es necesario en esta oportunidad, hacer la siguiente explicación:

Se conoce como Hinterland, la zona de influencia o la zona a la que sirve un Puerto. La zona de influencia de Guayaquil, está bien determinada y especificada por las condiciones naturales de sus centros de producción y consumo; estos son la importación y exportación. Este concepto no puede ser alterado, no se puede torcer la realidad de la producción; divagando sin conocimiento de causa, con la creación de puertos artificiosos; como grandes Centros de Transferencia en la Isla Puná o en Manta; sin explicar, a quien va a servir; a donde va a enviar, qué producción; de donde se va a recibir el consumo y para quién. Los puertos de transferencia, son actualmente los puertos más grandes del mundo que reciben a naves de mas de 3.000 contenedores, por la demanda de su producción y consumo y luego los distribuyen en naves menores de 500 o menos. En esta forma, operan los puertos de: Singapur, Hong Kong, Long Beach, Nueva Orleans, Rotterdam, etc.

El Ecuador y en especial Guayaquil, no necesitan ningún Puerto de Transferencia, para transferir nada; lo que Guayaquil necesita es su Puerto de Aguas Profundas, por cuanto las naves que llevan y traen su producción y su consumo; son cada vez más grandes; cuya concepción y planificación se inicio en 1971 y cuya etapa de ejecución real; debió comenzar en 1981 cuando se inauguró la actual ampliación la terminal de contenedores.

Uno de los lemas más sabios para tener éxito en los negocios y en las empresas es: "Si quieres estar en actividad mañana, empieza a cambiar tu negocio hoy". Pensando en que el absurdo de dragar el canal, era la solución para el futuro... **PORTUARIA HA DORMIDO 20 AÑOS.**