PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS Y EL DRAGADO

El Telégrafo, 25 de septiembre del 2000 **POR: HUGO TOBAR VEGA**

El pasado 23 de agosto traté del Puerto de Aguas Profundas; explique los orígenes y razones de esta urgente necesidad que tiene Guayaquil, para seguir siendo Puerto Marítimo de Primer Orden; proyecto que al año 2000 ya debió estar realizado. En esta oportunidad voy a tratar su vinculación con el dragado que es materia de actualidad otros días.

Con Decreto Presidencial No. 15 del 10 de Abril de 1958, se crea la Autoridad Portuaria de Guayaquil como entidad autónoma; sus fines específicos son el planeamiento la operación del Puerto de Guayaquil y la construcción del Puerto Nuevo. El Decreto también indica que; el Dragado del Río Guayas y sus afluentes continuará a cargo del Comité Ejecutivo de vialidad del Guayas.

Las causas para la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil; refieren y motivos a la exposición hecha por el Ministerio de Obras Públicas indica el Decreto: "Guayaquil, a pesar de ser uno de los Puertos Marítimos Principales de América del Sur; sólo cuenta con un muelle particular para recibir naves que traen trigo al país. Desde la Segunda Guerra Mundial, los barcos cada vez son más grandes y no pueden entrar por el Río Guayas a la ciudad y se quedan en Puná; siendo necesario por lo tanto, la construcción de un Puerto Nuevo en el Estero Salado al sur de la ciudad".

Como explicaba anteriormente Portuaria, cumplió con su cometido; y en febrero de 1963 inauguró Puerto Nuevo, luego de una cantidad de inconvenientes y discusiones algunas útiles. Las características del Puerto Nuevo inaugurado en 1963 son las siguientes:

- Un terminal de 935 metros, con cinco atracaderos para recibir naves de hasta 9.5m de calado.
- Un canal de ingreso 40 millas de largo; dragado hasta esa profundidad que permite el ingreso de naves de 9.5m en las bajas mareas; la amplitud de marea en el canal es de 4 metros; lo que permite según los ciclos tener mayor profundidad.
- Instalaciones de bodegas, mantenimiento y oficinas administrativas.

Como en 1968 nació el contenedor, fue la mayor revolución que ha transferido en el transporte marítimo, por cuanto se reducía completamente el tiempo de carga y descarga de las naves. Este hecho, trajo consigo un aumento considerable y progresivo en el tamaño de las naves. En 1971 como explicaba en un anterior artículo; presenté al Directorio de Portuaria dos proyectos:

El primero; la iniciación de los estudios y financiación, para la construcción de una Terminal de Contenedores. Este era el plan de desarrollo inmediato.

El segundo; un proyecto para la construcción del una Terminal de Aguas Profundas en Posorja. Este era el Plan de desarrollo a largo plazo.

Autoridad Portuaria; como toda institución; debe siempre administrar en el presente y pensar en el futuro; a base de la experiencia del pasado. Estas dos propuestas fueron aceptadas y aprobadas y de esta forma se inició la gestión y planeación en el orden respectivo.

En 1974, luego de muchos trámites y fortalecimiento de la entidad económica se contrataron los estudios para una Terminal de Contenedores y otra de Carga al Granel. Luego, ya como Gerente en 1976, firmé los contratos de Financiamiento con el Banco Mundial y el Banco de Nueva Escocia. Así mismo, luego de innumerables dificultades problemas y dubitaciones; en Febrero de 1977; suscribí el contrato de construcción con la Compañía RayMond; empresa que también había construido el Puerto Original. En 1981 se inauguraron estas obras.

El segundo proyecto; el Puerto de Aguas Profundas que era EL FUTURO, fue concebido principalmente porque el largo canal de ingreso de 40 millas; tiene un límite que era para solo hasta naves de 9.5m. En esa época se sabía que el tamaño de las naves crecía como paraba el tiempo.

Las razones para el Puerto de Aguas Profundas en Posorja son más que todo de orden técnico y real:

- Posorja está dentro de la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- Las condiciones Oceanográficas son ideales; la profundidad de la orilla es de mas de 18 metros, no existen corrientes, olas ni sedimentación.
- El suelo y las condiciones geológicas en , también son ideales, por su consistencia y ausencia de rellenos.
- Es parte del Desarrollo del Golfo de Guayaquil; que incluye: las Instalaciones en Tierra de la explotación de gas en el Golfo; el Puerto pesquero y el Astillero de Construcción de naves cuyos estudios fueron realizados en 1976.
- la interconexión por una autopista con el Aeropuerto Internacional en la zona de Chongón Daular. Esto es el intermodalismo que existe en los diferentes medios de transporte.

Al año 2000 la competitividad y globalización, está más que todo representada en el Comercio Mundial y su herramienta fundamental el Transporte Marítimo. En 1971 el Comercio Marítimo Mundial fue de 3000 millones de toneladas; en 1980, 3600; en 1990, 4000 y en 1998, 5200 millones de toneladas.

La carga General que se transporta como suelta; actualmente en casi su totalidad se lo hace en naves de contenedores también tienen un cambio sustancial en estos años:

Las naves que transportan hasta 1000 contenedores conocidas como FEEDER tienen un calado de hasta 9.5 metros son 971 y las HANDI y más grandes son 1566. Estas estadísticas indican que en 1996 los buques de hasta 9m eran el 42% pero en tres años en 1999 son solamente el 38%.

De esto se desprende una conclusión contundente y lógica que los: BUQUES TIENDEN A SER MÁS GRANDES y todos los Puertos del Mundo que tienen administrativos de acuerdo a esta corriente, tomando las previsiones y provisiones para el futuro.

Las naves que vienen a Guayaquil no son exclusivas para este Puerto son la "que están en el Transporte Marítimo Mundial" en mi articulo indicaba que el calado medio de las naves en 1978 era de 7.1m en 1987 7.18; en 1993 7.24 y en 1999 9.41. Esta tendencia es la lógica de los que está ocurriendo con el mundo y demuestra la necesidad urgente de que Guayaquil ya debió haber tenido en operación su Puerto de Aguas Profundas, cuya necesidad ya fue planteada en 1971 como parte de Desarrollo Integral del Golfo de Guayaquil.

Ahora el Dragado; el 23 de abril de 1999 se hace una Convocatoria a Compañías o Consorcio de Dragado Internacionales, para presentar sus para los trabajos del Dragado del Canal de acceso al Terminal Marítimo de Guayaquil. La oferta deberán ser presentadas hasta las 15H00 del día 13 de mayo del mismo año.

De acuerdo a esta convocatoria, el plazo para que estas Compañías que residen en el exterior; lean las publicaciones de los Diarios Ecuatorianos, se organicen y preparen las ofertas; es DE 20 DÍAS.

En el capítulo quinto de mi libro "¿Para qué las 200 Millas?" cuyo lanzamiento se hizo en Octubre de 1998, se explica en forma clara y amplia la historia de los contratos de dragado y la inutilidad de estos por cuanto a los seis meses el canal se sedimenta a las condiciones anteriores.

El Señor Jorge Vivanco en un artículo en (Diario Expreso) del 30 de abril de 1999: "Echando millones de dólares al Mar", con conocimiento de causa, indica que esta contratación es innecesaria y que se debe establecer un dragado de mantenimiento continuo por del Departamento de Dragas de la Armada.

El 5 de mayo en esta prestigioso Diario El Telégrafo en mi artículo "Portuaria y su Historia de los Contratos del Dragado", explique los diferentes infructuosos dragados en 1962 por la Compañía COSTAIN; en 1967 la BAUER. En 1971 se quiso nuevamente contratar con otra compañía, pero Portuaria adquirió la draga Tiputini que hizo el mantenimiento continuo del 1994 a 1981.

En 1982 los responsables de dragado en Portuaria solicitaron la adquisición de otra draga del mismo tipo de la Tiputini, pero nadie hizo cazo. Finalmente en 1989 se contrata otra vez el dragado, esta vez con DREDGING INTERNATIONAL. Estos trabajos, que entregó en abril de 1990; y para comprobar que 7 meses después, el 11 de Noviembre de ese mismo año el canal ya estaba sedimentado al mismo nivel anterior cuando se varó M/N Candelaria en el Atracadero No. 1.

El 23 de agosto en este mismo Diario, escribí otro artículo sobre el asunto "Portuaria y el Actual Contrato de Dragado" recalaba en el absurdo de esa contratación.

El 30 de agosto en el "Diario Hoy" el Dr. Miguel Macías, también como es exfuncionario de Autoridad Portuaria, en su artículo "Dudas sobre un Contrato", ratifica la necesidades de establecer un dragado continuo y el absurdo de esta contratación.

El Gerente de Autoridad Portuaria, el lunes 6 de Septiembre, en una carta furibunda llena de ofensas a mi persona, quiso justificar lo injustificable de este contrato; y argumenta que no sabe nada de lo que izo la Tiputini. Ante esta temeraria carta de el siguiente el 10 de Septiembre, contesté a este buen Señor indicando que su "carta a la Dirección" desenmascaraba a los autores y motores de este pretendida contratación. Le explico con lujo de detalles como operó la draga Tiputini y los resultados de su operación para que organice un foro público o que me invite a una reunión para que me demuestren las necesidades urgentísimas de contratar este Dragado. Lo mismo había solicitado antes y lo ratifico hoy.

La noticia de estos días es que; se va a contratar con DREDGING INTERNATIONAL la misma compañía que izo el trabajo inútil entre 1989 y 1990. Portuaria se olvida totalmente hasta ahora no a dado ningún paso. Para lo que en 1971 era el futuro de Guayaquil el Puerto de Aguas Profundas y que hoy ya como es futuro, sino un presente frustrado.

Después de la Segunda Guerra Mundial, los barcos se han hecho más grandes y no pueden entrar por el Río Guayas a la ciudad, se quedan en la Isla Puná y efectúan el trasbordo de la carga en barcazas, lo que encarece el flete por la pérdida del tiempo de las naves. Las instalaciones portuarias son deficientes y operadas por la empresa denominada Servicio de Muelles y Depósito de Guayaquil, una dependencia de la Aduana.

El Puerto de Aguas Profundas si quiere de un dragado por una sola vez, que es el de aumentar la profundidad en mar abierto antes del ingreso a Posorja para buques de hasta 15 puntos. Si quieren de todos modos hacer un "Contrato de Dragado", este es el único que debe contratarse para así dar el PRIMER PASO para el Puerto de Aguas Profundas. Pero el dragado del canal de ingreso de Posorja hasta el Terminal marítimo debe ser hecho por el Departamento de Dragado de la Armada.

Como el plan de mantenimiento continuo del sistema integral del servicio de dragado al Río Guayas, Babahoyo, Daule, Chongón, Esmeraldas, etc., para así no solo mantener las vías navegables expeditas, sino mantener la capacidad portante de Aguas para evitar las inundaciones cuando nuevamente se presente el fenómeno del niño.

Para terminar nuevamente pido que se habrá un foro público de estos importantisimos temas del futuro de Guayaquil como Puerto Marítimo Internacional y pido a las instituciones guayaquileñas: Junta Cívica, Cámaras y más Organísmos que patrocinen esta realización porque de seguir así seguiremos desperdiciando los pocos recursos que tenemos en obras que no son nada y nos mantienen postergados subdesarrollados y paupérrimos.