EL COMITÉ NACIONAL DE VIAS ACUATICAS

EL TELÉGRAFO, 9 DE JUNIO DEL 2001 Por: Hugo Tobar Vega

Este culebrón del dragado del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil todavía no llega a su fin, según encuestas le ganó en sintonía a Betty la Fea y al Bolillo. Todo el mundo opina, generalmente sin conocimiento del asunto, muchos con buena intención pero algunos defendiendo intereses. Portuaria inició esta gestión, el 23 de abril de 1999 con la Licitación 001-99. Convoca a interesados para que presenten ofertas hasta el 13 de mayo. Esta Licitación que luego fue postergada; produjo los capítulos más absurdos de esta telenovela, matizada por los intereses de firmar este contrato a como dé lugar.

Este asunto del dragado fue ya resuelto completamente por Portuaria en base a la experiencia de los contratos de 1962 con la Costain y en 1967 con la Bauer. En forma normal y simple se adquirió en 1973 la draga Tiputini, que mantuvo el canal hasta 1981; cuando por desidia y algo de mala intención la remataron. Lo mas positivo de esta gestión fue que, quedó la técnica y metodología de como dragar; y el haber encontrado la solución al mantenimiento continuo del canal con equipo propio. Por este motivo con comunicación No. DHID-015 del 25 de enero de 1981, una Comisión Técnica, presentó a la Gerencia las características de una nueva DRAGA DE SUCCIÓN que Portuaria había decidido adquirir. Se suponía que este deseo de Portuaria iba a cristalizar, pero infelizmente la entidad se transformó en botín político; y echaron a la basura toda la experiencia y metodología asimilada. Así, se contrata el dragado en 1989 con Dredging International. Para comprobar otra vez, que a los seis meses el canal estaba en las mismas condiciones. Lo triste es que, muchos administradores y directivos; no siempre van con una consigna de servicio.

Esta telenovela actual, porque Dios protege al inocente tiene un final feliz al no caer en las fauces devoradoras de compañías extranjeras, que quisieron aprovecharse de las circunstancias; incrementando los precios hasta llegar de 8 millones de dólares en la primera Licitación, a casi 40 millones en la ultima declarada desierta. Esta bendición divina, se debe principalmente en forma irónica a la actitud individualista y de desconocimiento del asunto de la Cámara de Aquicultura, que se opuso al dragado argumentando que los sedimentos desalojados, iban a causar una gran contaminación a las aguas de las cuales se nutren para su reconocida importantísima gestión industrial, que personalmente admiro. Piden que los sedimentos se arrojen mar afuera en el Golfo, a esto la Cámara de Pesquería también se opuso; así mismo con un desconocimiento de la materia y otra dosis de individualismo.

Para satisfacer a aquicultores y pescadores, el INOCAR hizo estudios profundos de los sedimentos. Su conclusión terminante y total fue que: NO EXISTÍA NINGÚN ELEMENTO CONTAMINANTE ni riesgo. Pero como a los nacionales no se nos cree; trajeron una compañía norteamericana de Houston; su conclusión fue la misma: los materiales encontrados en los sedimentos, no tenían el más mínimo impacto en la vida marina. Además el Departamento de Química de la ESPOL, llevó a cabo un modelo matemático del nivel de energía disipado durante la actividad del dragado. Comprobó que no existía un nivel significativo para contaminación.

La conclusión final y definitiva es que: los sedimentos producto de la operación de dragado, no contaminan en lo más mínimo las aguas; y que pueden estar seguros tanto la Industria Acuícola a lo largo del Estero Salado y la Pesquera del Golfo de Guayaquil, que esta OPERACIÓN no les causara perjuicios.

El caso es que, si no hubiese sido por esta falsa y bendita alarma de contaminación; hace rato el dragado hubiera sido contratado y terminado, también hace rato el canal ya estuviera nuevamente sedimentado; y también hace rato muchos caballeros estuvieron hoy ya pensando EN OTRO CONTRATO.

Hoy que se declaró desierta esta licitación; y se recomendó se adquiera equipo propio como se hizo en 1973 y como también lo hizo el Comité Ejecutivo de Vialidad del Guayas hasta 1970 que lo dejaron existir; se conocen las causas fundamentales para anular esta licitación y que son entre otras las siguientes:

1. El 1 de agosto de 1999, se adjudicó el contrato, por un estimado de 3’870.000 metros cúbicos, en un precio de 6’130.000 dólares a la compañía VAN OORD ACZ; descargado el material dragado a una distancia promedio de 19 km. Aquí es cuando la ceguera de la Cámara de Acuicultura interviene, no acepta estas condiciones. Pide y consigue que el material dragado se deposite en el Golfo a una distancia promedio de 49 km. Esto es acordado con la intervención del Presidente del Congreso, que no sé por qué se metió en este asunto. Este acuerdo triplica el precio, pero la Procuraduría en un acto sin precedentes, autoriza que: si la Máxima Autoridad de Portuaria declara la EMERGENCIA, la “obra” sea realizada por la misma VAN OORD con el precio triplicado. Este es un absurdo y abuso moral y jurídico, típico del Ecuador.

2. Como el caso de emergencia no pudo ser, se convocó a la actual fallida Licitación. Los sobres se abren el pasado 11 de mayo. Cinco compañías adquieren las bases; tres se retiran en forma nada clara, SÓLO SE RECIBEN DOS OFERTAS. Una es por 20 millones de dólares y la otra por 23 millones y medio. Pero como la cantidad estimada de 3.8 millones de metros cúbicos es solo referencia; este valor siempre se incrementa, se estima que se aumentaría unos 10 millones y más el IVA; se llegaría a un total aproximado de 38 millones; lo que es un abuso por los valores cobrados por esta actividad en el mercado mundial.

3. La Comisión que analizó las ofertas que en forma racional declaró desierta esta licitación; explicó que todos los valores unitarios por cada rubro materia de la licitación entre las dos ofertas tenían un multiplicador constante de 1.20. Esto abre un cuestionamiento... ¿que intentaron?

El Presidente de la Junta Cívica hizo declaraciones de que esto era un fracaso de Portuaria, estoy de acuerdo. Es un fracaso el haber realizado toda esta gestión (telenovela); incluyendo las tantas licitaciones, y los trámites y estudios costosos; para que por fin se imponga la razón para llevar a cabo el dragado y mantenimiento de todas nuestras vías acuáticas por nuestra propia cuenta y con nuestro propio equipo.

La solución definitiva y total no es hacer parches como esa asesoría de los Estados Unidos, Holanda, etc.; la solución es establecer un sistema permanente de dragado de todas las vías acuáticas, incluyendo los canales navegables y ríos del litoral ecuatoriano, hasta la Central de Paute, como lo hace en USA el Cuerpo de Ingenieros del Ejercito. Por lo tanto, recordando la memoria del extinto Comité Ejecutivo de Vialidad del Guayas, debe crearse el COMITÉ NACIONAL DE VÍAS ACUÁTICAS, cuyo detalle operativo y de constitución sería el siguiente:

- A cargo de un Directorio, integrado por representantes de los sectores público y privado relacionados con esta materia. Por la vinculación que las vías acuáticas tienen con la actividad marítima, a cargo del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos; el Directorio de este Comité sería integrado por el Comandante General de Marina, los titulares o delegados de la Cámara Marítima, las Cámaras de Comercio, las Autoridades Portuarias, la ESPOL, el Director de la Marina Mercante, los Ministros de Obras Públicas y de Comercio, como secretario el Director General de intereses Marítimos.
- El organismo ejecutor de este Comité, el Departamento de Dragas de la Armada; organizado en forma empresarial.
- Los recursos para la ejecución de los planes anuales de actividad, provendrán de la actual TASA DE USO DE ACCESO que cobran todas las Autoridades Portuarias, más los ingresos que se asigne en el Presupuesto Nacional, en base a los planes y presupuesto de su gestión anual y periódica.

No habrán contratos de ninguna clase, este será un servicio como es la salud pública, la educación, etc. Las obras de relleno y de dragado a otras instituciones serán hechas por empresas particulares.

Esta telenovela que a tenido tres largos años de duración desde 1998 al 2001, no se sabe cuanto más durará; llegará a su fin cuando se establezca este sistema permanente de mantenimiento de las vías acuáticas que hoy se propone.

Pero es vital tener en cuenta que; el canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil, será siempre el de mayor prioridad; por la importancia e influencia que tiene Guayaquil en la gestión económica del país; sin olvidar lo que significan los otros puertos y los ríos del Litoral y en especial la Cuenca del Río Guayas que desde 1970 no se draga.