EL TRANSPORTE NÁUTICO, EL MALECÓN 2000 Y EL DRAGADO DEL RIO GUAYAS

El Telégrafo, 30 de junio del 2001 Por: HUGO TOBAR VEGA

Hasta los años 1960s, el país utilizaba a lo largo de todo su Litoral sus ríos y esteros para el transporte; el advenimiento de las carreteras hizo que este sistema se elimine; por falta más que todo se sentido común. En 1985 el entonces Presidente Ing. León Febres Cordero, hizo obras importantes para Guayaquil; así acogió la idea del transporte fluvial nacido en la ESPOL. Organizó la Unidad Ejecutora del Transporte Masivo y se llamó a concurso internacional de consultoría para los estudios y diseños del transporte náutico. Los estudios fueron entregados en enero de 1988 completos y en detalle; incluyendo: documentos de contrato, planos, justificación económica y todo lo necesario para llamar a licitación la construcción de las estaciones terminales y la adquisición de 8 naves. Estas naves eran de aluminio, de 35 toneladas de peso, 20 nudos de velocidad y una capacidad de 200 pasajeros; que son construidas en serie; este sistema se utiliza en diferentes ciudades del mundo: Nueva Orleans, New York, Boston, Hong Kong, etc.

A la fecha del estudio, este sistema transportaría 200.000 pasajeros diarios por dos rutas: la de los Ríos, que comprendía estaciones en: Huayacanes, Atarazana, Terminal Terrestre, calle Sucre que era la estación más importante, generadora del 35% de la demanda, Multicomercio, Caraguay, Pradera y Guasmo Sur; La ruta de los Esteros, con estaciones en el Puente 5 de Junio, Barcelona, Portete, los Cisnes, Malvinas etc. Desgraciadamente por presiones políticas, se desintegró la Unidad Ejecutora y el proyecto pasó al MOP.

El Gobierno en 1989, para ganarse la voluntad de Guayaquil, intentó implementar este sistema; dio los fondos más que necesarios. Infelizmente las personas a cargo no tomaron en cuenta los estudios; no construyeron las terminal más importante en la calle Sucre. Se inventaron naves costosas, muy pesadas de más de 90 toneladas, de 8 nudos de velocidad; y unos terminales inadecuados, así que el sistema no funcionó. Solo sirvió para Duran y las “chivas marineras”, paseos los fines de semana con trago y música. Los diarios y la televisión en los año 1990-91, dieron mucha publicidad a este fracaso. Una lanchas se varó en el Estero Salado, tratando de comprobar que sí podía pasar por los puentes de la Perimetral muy bajitos. El transporte náutico es una necesidad que León como Presidente, quiso implantarlo. Este sistema algún día le dará un toque muy especial, hermoso y característico a ESTA GRAN METRÓPOLIS; rodeada de ríos y esteros INUTILIZADOS pero tan mal tratados.

León como Alcalde tuvo también la gran visión de llevar a cabo el proyecto MALECÓN 2000. La primera etapa el Centro Comercial “Bahía Malecón”, nace desde la calle Franco y va hasta P. Icaza, en una extensión aproximada de 800 mts.; es una plataforma con pilotes adentrándose en el río aproximadamente 60 mts. Sobre esta plataforma, se proyectaron garajes, centros comerciales, almacenes, boutiques, restaurantes; que dieron un toque excepcional a Guayaquil. En las siguientes etapas que se extienden hasta Las Peñas, se incluyeron espacios de recreación pública, áreas verdes, el Museo del Banco Central y el Planetario.

Un gobernante generalmente tiene la visión y decisión de realizar grandes obras; pero como con el transporte náutico y el Malecón 2000; los asesores, técnicos y peritos que lo ejecutan; no tuvieron la suficiente capacidad, y percepción para analizar su entorno y ejecutar el detalle.

En el caso del Malecón 2000, se ha construido una gran plataforma sobre el Río Guayas que tiene las siguientes características:

- Lleva una gran cantidad de sedimentos; y en invierno las malezas llamadas lechuguines lo cubren totalmente.
- La velocidad de la corriente especialmente en la media bajante, es muy alta hasta 7 nudos; y si se opone cualquier obstrucción a este flujo; se generan efectos secundarios y sedimentación, que es necesario analizarlos por medio de modelos matemáticos, simulación o modelos hidráulicos, reproduciendo el caso en pequeña escala.

En este caso, no se realizaron ningún tipo de estos estudios, para determinar los impactos que podrían producirse, especialmente con la sedimentación.

El Malecón 2000 su inmensa plataforma, está soportada sobre más de 1500 pilotes de forma CUADRADA de alrededor de 60 cm. de ancho y por lo tanto producen una alta resistencia a la corriente; y como consecuencia SEDIMENTACIÓN. Transformando al SUEÑO DE TENER UN MALECÓN CON AGUA, en una pesadilla con lodo; que se va acumulando cada vez más y sin descontar los efectos secundarios en otros sectores.

Los ejecutores de este proyecto, si no llevaron a cabo los estudios y los modelos requeridos, debieron por lo menos haber comprendido que estaban tratando de un medio marino; por que parece que están solo acostumbrados a hincar pilotes en tierra. Se debieron haber construido el menor número posible de pilotes y de forma algo hidrodinámica.

Este modus operandi es por economizar, ha ocurrido en la construcción de los puentes sobre los ríos y esteros que rodean a Guayaquil:

- El puente sobre el Río Guayas debió haber sido más alto, ya que limita considerablemente el tráfico de naves.
- Los puentes en la Perimetral tenían una sección basculante de abrir y cerrar para el paso de las naves, pero se eliminaron.
- Los puentes en la calle Aguirre y de Urdesa, no permiten el paso ni de una canoa en la alta marea.

Este triángulo del Transporte Náutico, el Malecón 2000 y el dragado del Río Guayas tiene una Luz de Esperanza:

El Alcalde Ab. Jaime Nebot, comprendió que hay que dragar el Río Guayas; está también haciendo una alternativa de instalación de muelles de embarcaderos en el Malecón 2000; en Multicomercio, la calle Sucre y en lo que era el Muelle del Pedregal. Espero que con este inicio el Señor Alcalde vaya más allá, e implemente completamente el Transporte Náutico construyendo todas las estaciones terminales en el Río Guayas y en el Estero Salado, que recomendó el Estudio del Transporte Náutico.

En el caso del dragado del Río Guayas en mi artículo “El Comité Nacional de Vías Acuáticas” en este Diario “El Telégrafo” del 9 de junio del 2001, se recomendó la creación de este Comité; para que no sólo drague el Canal de acceso al Puerto Marítimo; sino también los ríos Guayas, Babahoyo, Daule y también los otros ríos y puertos del país como: Esmeraldas, Manta , Puerto Bolívar, etc.

Es un sueño de Guayaquil algún día transportarse en lanchas a lo largo del Río Guayas y del Estero de Salado en las actividades diarias y cotidianas de la ciudad; y también por estas mismas vías hacer viajes turísticos en embarcaciones restaurantes. Esto le daría a Guayaquil un toque único y mágico en América; como en las bahías de Hong Kong, Sydney; o en Venecia, Amsterdam etc...Esto no debe ser sólo un sueño, cuando con un poquito de trabajo y un buen Alcalde puede ser realidad.