HACIENDO NUESTRO DRAGADO: SU TRAMITE Y GESTIÓN

El TELÉGRAFO, 26 de mayo del 2001 **POR: HUGO TOBAR VEGA**

En los primeros meses de 1971, un ciudadano europeo, por sí ante sí se presentó en mi oficina de Ingeniero Jefe de Portuaria, para informarme que: "Su compañía iba a hacer el dragado del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil. Las dragas tenían que venir desde el Caribe, a su llegada ser inspeccionadas por la Sociedad Clasificadora de Naves que yo era el representante técnico y esta inspección valía CINCUENTA MIL DÓLARES". Pasaron pocos días y recibí una nota del Directorio para que presente las especificaciones para contratar el dragado del canal. Mi informe técnico y lógico fue: "Las condiciones del canal de acceso al Puerto Marítimo son particulares y específicas de Guayaquil. Primero, es un canal muy largo de 40 millas; y segundo, el Estero Salado en el que está diseñado el canal, tiene una consistencia geológica de material arcilloso, muy inestable que fácil y continuamente se erosiona y sedimenta. En estas condiciones, todo Puerto del mundo establece un sistema permanente y propio de dragado de mantenimiento; utilizando DRAGAS DE SUCCIÓN EN MARCHA que no dificultan la navegación". Este informe no gustó a muchos, pidieron mi cabeza, pero luego la razón se impuso.

Este caballero europeo había convencido a directivos; y sin son ni ton se presentó a ofrecerme una "mordida". ¿Por qué se presentó así este individuo?... era porque Portuaria en 1962 contrató a la Costain de Holanda y en 1967 a la Bauer de Estados Unidos; y así Guayaquil quedó en la lista mundial de los "patos" o presas para firmarles un contrato de dragado.

Bien, para que todos los ecuatorianos conozcan; una draga de succión en marcha es un barco tanquero como los que llevan petróleo; cuyo fondo se abre como una almeja, para botar el material dragado que se acumula en el tanque o "cántara", que se succiona del fondo del canal mientras navega por medio de un tubo lateral que se va arrastrando por el fondo. Hasta aquí la historia, regresemos al caso actual.

La Comisión Especial de Dragado, en forma inteligente luego de idas y venidas y varias intentonas; recomendó adquirir equipo propio para dragar el canal de acceso al Puerto de Guayaquil y también para el mantenimiento de todo el sistema fluvial nacional y los otros Puertos del país. Esto es lo lógico y necesario, es una materia simple cuya operabilidad y ejecución no tienen misterios. Nuestros navieros lo realizan a diario para adquirir naves en el mercado naviero mundial; naves de carga, turismo, tanqueros, etc. Hoy con el Internet y los medios modernos, es más fácil. Este es el tramite y gestión:

1.En base a las condiciones y volúmenes de material por dragar, se determinan las características fundamentales de las dragas: la capacidad de la "cántara" o tanque de almacenamiento; la profundidad de dragado; y el tiempo de uso no mas de 10 años. En 1973 se adquirió la Tiputini con una capacidad de 600 m3 de cántara, su rendimiento semanal fue de 3000 metros cúbicos, con un promedio por viaje de 300 a 400 m3. En las actuales condiciones, la cántara de las naves podría ser de 1500 a 2500 metros cúbicos. Con esto especificado, las dimensiones y tamaño son lógicamente determinados y por consiguiente el precio.

En el mundo naviero está establecido el precio de las naves nuevas de acuerdo a su tipo y tamaño. Por ejemplo hoy, una nave de carga general de 15.000 toneladas cuesta 20 millones de dólares; un tanquero de 30.000 toneladas 18 millones. Lo mismo pasa con las dragas de acuerdo a su tamaño, salvo ligeras variaciones de acuerdo al mercado del momento. Las naves usadas según su tamaño, tipo, años de uso y estado, también tienen su precio establecido. La Tiputini en 1973 la adquirimos en 920.000 dólares, con ocho años de uso y con las siguientes condiciones:

-Pasar la revisión de cuatro años de su Sociedad Clasificadora.

-Instalar de los equipos para hacer la travesía oceánica hacia el Ecuador.

-Cumplir con una reparación total y mantenimiento en dique, eliminando todo vicio oculto a la firma del contrato de compra. Para hacer todo esto, simplemente por medio del sistema moderno de comunicaciones, hay que pasar la voz a todos los "brokers", agentes los navieros que tienen en venta dragas; indicando lo que se quiere y que oferten.

2.Se seleccionan las más convenientes, se establece contacto y luego se manda un profesional competente y con el idioma, para que inspeccione y trate en forma preliminar con todos los oferentes (digo claro UN PROFESIONAL COMPETENTE).

3. Si las condiciones las deseadas; se negocia Y se obtiene la autorización del Gobierno para la adquisición directa sin licitación y se pasa la inspección y mantenimiento en dique; pueden ser una, dos o tres naves.

4. para el traslado al país, se envían las tripulaciones de cada draga; no más de diez personas, para entrenarse y presenciar la inspección final en dique y navegar al Ecuador junto con técnicos de garantía. Esta tripulación es especial para la travesía; algo diferente a la que haría de la operación normal.

Ecuatorianos esto es todo, nuestros navieros realizan esta gestión a diario; existen una gran cantidad de todo tipo de dragas, de toda capacidad que están ociosas y vendibles en el mundo. Este procedimiento no es muy largo: la búsqueda puede tomar dos meses, la compra de otros dos meses, la inspección final en dique y adaptaciones de equipo máximo dos meses y la navegación al Ecuador otro mes. En menos de un año las dragas así adquiridas en forma diligente e inteligente, podrían estar operando en el país; como ya se hizo en 1973 con la nave draga Tiputini. En 1981 infelizmente se dio de baja esta draga, PERO SE DECIDIÓ ADQUIRIR OTRA de 1.500 m3 de cántara. Esto nunca se concretó; y en 1989 olvidando que este problema ya fue resuelto, se contrató a Dredging International.

Pero no hay mal que dure cien años; porque la actual decisión es de nuevamente encarguemos nosotros del dragado de todos los canales de navegación; incluyendo los ríos que por falta de dragado, sus inundaciones causan destrozos cuando viene "El Niño". Recuerdo a los guayaquileños que el Comité Ejecutivo de Vialidad del Guayas hasta 1970 que le dejaron existir, tenia a cargo y realizaba el dragado de los ríos con su equipo propio.

Reflexionando; todas las experiencias del dragado contratando a compañías extranjeras han sido un fracaso; con Constain, Bauer y Dredging; y el anecdótico caso que me contaron sucedió en Bahía allá en 1958; esta es la nota:

En ese entonces el Gobierno trató de rehabilitar el Puerto importante de exportación de Bahía. Contrató a las dragas "Puerto Cabello" y "Barracuda" para dragar la rada de Bahía y el Río Chone. Estas dragas terminaron su trabajo a remiendos; se dañaban todos los días. El Gobierno con bombos y platillos anunció la inauguración del canal, con una demostración de navegación del BAE ALFARO. Llegó el momento, entró el ALFARO y en medio de los bombos... ¡SUAS SE VARO!. Luego lo sacaron con remolcadores. A los pocos días el Chone y Bahía quedaron totalmente sedimentados y hasta hoy, por el arrastre que produjo un fuerte aguacero... ¡En Bahía también se aró en el mar!.

Que el Ecuador no tenga gente capaz para ejecutar una operación y procedimientos tan simples, es hiriente. Las experiencias de 1962 con la Costain y de 1967 con la Bauer; fueron evidencias suficientes para esta simple operación hacerla nosotros, con la draga Tiputini de 1974 a 1981. Esto es tan común como hacer el mantenimiento de nuestras carreteras; es decir que no podamos adquirir el equipo caminero y llamemos a empresas internacionales para contratos puntuales de mantenimiento de la red vial.

Ecuatorianos, creemos fuentes de trabajo y resolvamos nuestros pequeñitos problemas, no hay que pensar solo en los contratos; y... ¡hasta cuando tendremos la mentalidad del "huasicama", que para todo llama al amo patrón gringo!