LA CONTRATACIÓN DEL DRAGADO; CRÓNICA DE UN ABSURDO

El TELÉGRAFO, 19 DE MAYO DEL 2001

Por: Hugo Tobar Vega

El 17 de octubre de 1998 en la aula magna de la ESPOL, con palabras solemnes el Rector anunció el lanzamiento de mi libro: "Para qué las 200 millas"; es un análisis crítico del desarrollo marítimo ecuatoriano. Lo divido en ocho capítulos:1. El derecho al Uso del Mar; 2. Fases del Desarrollo; 3. Desarrollo Portuario; 4. Desarrollo Naviero; 5. Vías navegables y el DRAGADO; 6. El transporte fluvial; 7. Desarrollo pesquero; y 8. La construcción y la Industria Naval. En cada uno de estos capítulos presento un análisis real con cifras, resultados y hechos de como el país ha mal usado su mar de 200 millas; irónicamente producto de su tesón y lucha internacional para imponer esta tesis.

Esto comenzó en 1952, cuando junto con Chile y Perú lanzamos al mundo esta declaratoria de 200 Millas de Mar Territorial. Luego de innumerables sacrificios y sanciones impuestas durante la guerra del atún por los Estados Unidos; en la Conferencia de Jamaica en 1982 el mundo entero aprobó esta tesis.

En especial, en el capítulo quinto, relato todo lo concerniente al dragado; no sólo del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil; sino de todas las vías acuáticas y puertos del país. En la página 115, trato en detalle las CONTRATACIONES hechas para el dragado del canal, estas son:

Primer Dragado; COSTÁIS de Holanda en 1962, costo de $2'000.000. Segundo; BAUER de Estados Unidos en 1967, costo de $2'500.000. Tercero; la draga TIPUTINI, adquirida por la Autoridad Portuaria en $920.000, que mantuvo el canal en condiciones satisfactorias desde 1974 hasta 1981. Por desidia, ignorancia y mala intención la dejaron sin repuestos y la remataron por un valor irrisorio. Cuarto; DREDGING INTERNATIONAL de Bélgica en 1989; con un costo de $ 4'500.000.

En el literal C, en el numeral 3, PLEGARIA imploro: "Por favor... no contratar nunca más por varios millones de dólares el dragado con una compañía internacional, por cuanto a los pocos meses la situación vuelve a lo mismo. Es necesario regresar 27 años a 1971 cuando la Autoridad Portuaria de Guayaquil decidió terminar con las continuas contrataciones (1962 y 1967) y mantener expedito el canal de acceso con equipo propio, la draga TIPUTINI, que en 1982 fue inocentemente dada de baja. Sin embargo, la misma Autoridad Portuaria de Guayaquil en 1989, nuevamente volvió a contratar con otra compañía internacional sin recordar la experiencia anterior. Lógico, lo más fácil y atractivo es firmar un contrato y que otros hagan el trabajo... ¡pero a qué costo!". Hasta aquí la referencia a mi libro.

El tiempo, pasa la gente se olvida y muchos no tienen o no quieren tener el concepto de lo pobre que es el país, de la crisis en la que nos encontramos. Así con sorpresa en 1996, Portuaria llamaba a concurso para los estudios del dragado del canal; olvidando la experiencia y "know how" (saber hacer) que se obtuvo cuando con su equipo propio la draga Tiputini; que resolvió este problema. Luego el 23 de abril de 1999, la Portuaria por pedido expreso a la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada; hace que se convoque a un concurso internacional para el dragado.

Ante este absurdo, como ecuatoriano conocedor lo que es conveniente en esta materia; tanto por: experiencia de ocho años como Ingeniero Jefe y Gerente General de Portuaria; por formación y especialización en ciencias de mar; y como marino oficial de línea de la Armada, en una serie de artículos en este prestigioso Diario "El Telégrafo", hice conocer al país la verdad sobre este tema; que no sólo es problema en el canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil; sino de todos los puertos, vías y ríos que por la falta de dragado causan terribles estragos por las inundaciones cuando llega "El Niño".

Así con estos antecedentes, esta es la crónica de lo que he informado sobre esta contratación del dragado:

Mayo 5 de 1999; artículo: "Portuaria y su Historia de los contratos del dragado". Detallo todos los contratos realizados; y que con gran desilusión a los seis meses de terminados, el canal vuelve a su misma condición. Expreso claramente que con esa experiencia, en 1973 se adquirió la draga "Tiputini" y que mantuvo el Canal en forma expedita hasta cuando la draga dejó de operar en 1981; pero quedó en Portuaria el know how para seguir por su propia cuenta. Pronto se olvidaron, en 1989 se contrató otra vez con la Dredging International; para con horror constatar que pocos meses después la M/N "Candelaria" se vara en el Atracadero 1. El Canal había vuelto a su nivel de sedimentación original. Invoqué otra vez con más ímpetu la plegaria de mi libro. Igual criterio expresaron el Lcdo. Jorge Vivanco en el Diario "Expreso", en el artículo "Echando millones de dólares al mar", y el Dr. Miguel Macías Hurtado en el Diario "Hoy", ambos ex funcionarios de Portuaria.

Agosto 23 de 1999, artículo: "Portuaria y el actual contrato de dragado". Trato nuevamente sobre esta materia, e insisto en que se adquiera equipo propio para que el dragado sea continuo y permanente. A raíz de este artículo, el entonces Gerente de Portuaria; en una carta a la Dirección de este Diario del 6 de septiembre de 1999, me ataca con total desconocimiento de causa y cuestiona el rendimiento de la draga TIPUTINI. Mi respuesta es inmediata y el 10 de septiembre en mi artículo: "Portuaria y su carta a la Dirección". Le hago conocer a este Señor, cómo operó la "Tiputini"; y lo que es más desenmascara a los verdaderos motores de esta contratación; y le invito a que llame a un foro público abierto con todos los "sapientes", para que: demuestren la conveniencia del asunto, me desmienta; y pruebe sus ataques; esto nunca sucede. A propósito, en muchas reuniones y artículos he pedido que se haga un foro amplio y abierto sobre esta materia, para encontrar la verdad y conveniencia. Mucha gente opina sin conocer nada de una materia, desgraciadamente creen que esto es asunto de opinión. Una cosa es una opinión; pero otra cosa es la verdad y conocer del asunto... ¡yo no opino de lo que no sé!.

Agosto 23 del 2000, artículo: "El Puerto de Aguas Profundas de Guayaquil". Hago referencia a un proyecto de desarrollo que en 1971 hice como Ingeniero Jefe de Portuaria. Se trata del Puerto de Aguas Profundas en Posorja para buques de hasta 15 metros de calado. Se hace referencia a que el tamaño de las naves que llegan; con un calado medio de 7.10 metros en 1978, es de 7.24 en 1993; pero súbitamente sube a 9.41 en 1999; siendo por lo tanto necesario que para recibir las naves del futuro; este proyecto debió haber sido iniciado hace 20 años; y ya debería estar en operación.

Por último, 25 de septiembre del 2000, artículo "El Puerto de Aguas Profundas y el Dragado". Trato de este absurdo contrato de dragado, que en ningún momento lo resuelve definitivamente y que por más que se drague y redrague el Canal, las grandes naves que desde hace tres años están llegando a Guayaquil y los que lleguen en el futuro, deben ser servidos en la siguiente fase de expansión, en su Puerto de Aguas Profundas en Posorja.

Los diarios estos días traen la noticia de que se llamó a otra licitación para la contratación del dragado. Pero HOY DIA, doy gracias y a la bendita providencia que; DECLARARON DESIERTA ESTA LICITACIÓN. La Comisión Especial designada para este efecto; está recomendando lo que es sensato, lógico e inteligente que el hoy paupérrimo Ecuador: con esos VEINTE MILLONES adquiera equipo propio...! BRAVO POR ESTA RECOMENDACIÓN!. Se puede adquirir dos o tres dragas adecuadas para: principalmente mantener continuamente el nivel del Canal de acceso a Guayaquil; dragar el Río Guayas y sus afluentes; y también, dragar los otros ríos, esteros y puertos del país. Habrán muchos "descontentos" con esta recomendación, por lo tanto pido a LA MEDIA, que organice un foro público para que expresen su descontento y sus $razones$...espero estar presente.

IMPLORO Y RUEGO que esta recomendación fructifique, y que el Departamento de Dragas de la Armada, tome a cargo por Ley el mantenimiento de las vías navegables, puertos y ríos de todo país en forma permanente. Para esto, se debe dotar de los recursos necesarios, como esos VEINTE MILLONES que se pretendía entregar a compañías extranjeras para que nuevamente "aren en nuestro mar"; como ya lo hizo la COSTAIN en 1962, la BAUER en 1967, y la DREDGING en 1989.