EL CUERPO DE INGENIEROS Y EL DRAGADO

El Telégrafo, 14 y 21 de julio del 2001

Por: Hugo Tobar Vega

El Señor Alcalde por su interés de servir a Guayaquil, tomó el protagonismo de este asunto y obtuvo del Gobierno de Estados Unidos, la venida de una comisión del Cuerpo de Ingenieros de su Ejército para analizar este caso. Vinieron estos señores, permanecieron menos de 72 horas en el país y en poco tiempo se empaparon de las condiciones históricas, técnicas y ambientales de toda la problemática del dragado, no sólo del Puerto Marítimo de Guayaquil, sino de todo el sistema de vías acuáticas del país incluyendo los ríos Guayas, Babahoyo, Daule, Esmeraldas, Jubones, Chone y además los otros puertos.

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército, tiene a su cargo el dragado de todas las vías fluviales interiores de los Estados Unidos, lo hace por dos sistemas: uno por medio de asignaciones del Congreso para mantener las vías acuáticas del país; y otra por contratos puntuales para hacer como empresa, el dragado de puertos que lo solicitan. Conozco su funcionamiento ya que regularmente recibo sus publicaciones técnicas y periódicas.

Por informaciones de la prensa, se desprende que los informes extensos hechos por esta comisión del Cuerpo de Ingenieros, que en tan poco tiempo, se informó, estudió, analizó y emitió su dictamen de esta realidad muy ecuatoriana, se encuentra lo siguiente:

1.- El dragado del Terminal Marítimo costaría hasta 18 millones de dólares. Este contrato sería de gobierno a gobierno, pero el Cuerpo de Ingenieros es una empresa de su gobierno, actuará como empresa y como gobierno. Esta cifra es como la que ellos sabían, querían cobrar las empresas europeas que participaron en las licitaciones fallidas, es mayor de los 16 millones que en el 2000 la DIGEIM intentó adjudicar a una internacional y fue rechazada por Procuraduría y Contraloría. Los mayores costos son, el traslado del equipo al Ecuador y el pago a mano de obra gringa...¡carísima!.

2.- Este informe también indica que, no hay necesidad de dragar el Río Guayas si es que no va haber un tráfico importante naves que justifique su dragado. Lo que pasa es que estos señores no pueden ni están capacitados para conocer nuestra realidad. No han vivido en el Ecuador durante "Los Niños" de 1982 y 1997 cuando las inundaciones por la poca capacidad portante de agua de nuestros ríos; inundó y destruyó casi toda la infraestructura vial y agrícola del país; causó inmensas pérdidas materiales y de vidas. Corpecuador y Copefen fueron creadas para reparar los daños causados por el último "El Niño" de 1997; lo que han hecho es dar una manito de gato a las carreteras y puentes destruidos. Pero no se han preocupado de prevenir las inundaciones, sugiriendo o tratando de limpiar y dragar todo el sistema fluvial del litoral. Desde 1970 que se eliminó el Comité Ejecutivo de Vialidad del Guayas, SUS RÍOS NO SE DRAGAN.

3.- El Cuerpo de Ingenieros, también recomienda que se construyan muros de contención en las riberas de los ríos. Parece que no les mostraron mapas de la cantidad y longitud de los ríos que integran las cuencas de los ríos Guayas, Jubones, Chone y Esmeraldas. Colocar muros de contención en todos estos ríos y sus afluentes es algo absurdo, antieconómico y hasta una tomadura de pelo. Tampoco saben que los sedimentos en los ríos, son bancos de arena pesada y no sedimentos orgánicos arcillosos ligeros del canal de acceso al Puerto Marítimo.

Esperaba que el Cuerpo de Ingenieros, recomendara que el Ecuador creara su propio Cuerpo de Ingenieros Criollo. Asunto que ya se había propuesto con la creación del Comité Nacional de Vías Acuáticas; pero su mentalidad ajena a nosotros, no fue capaz de entender que este problema permanente se resuelve haciendo nuestro propio dragado y recomiendan hacer su propio contrato, de "gobierno a gobierno".

Lo que más me sorprende es la actitud pasiva e indecisa de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. En mayo pasado, la Comisión Especial de DIGEIM a cargo de la contratación del dragado, abrió los sobres de sólo dos ofertas que se presentaron; en vista de que no eran convenientes en forma racional, declaró desierta esta licitación y recomendó se adquiera un equipo propio para hacer nuestro propio dragado. Esta era la solución lógica y adecuada; que por falta de decisión y visión se había postergado. Esta recomendación ha sido hoy ratificada por otra comisión especial creada en el seno de Autoridad Portuaria, que determina y ratifica adquirir el equipo propio. Con 20 millones de dólares, se pueden adquirir cuatro o cinco dragas de alrededor de 2.500 metros cúbicos de capacidad de cántara o tolva de alrededor de cinco años de uso, para dragar por siempre y para siempre todos los puertos y ríos del país.

Estas dos recomendaciones y la experiencia propia de Portuaria de haber hecho su propio dragado de 1974 a 1981; son suficientes para tomar ESTA DECISIÓN. No sé por qué Portuaria, no acepta su responsabilidad por sí y ante sí, e inicia las gestiones para la adquisición de estas naves. Así el país entero daría los pasos iniciales para establecer el prioritario sistema de mantenimiento y dragado de todas sus vías acuáticas y puertos.

La buena intención del Señor Alcalde, no se resuelve con lo que digan o no digan los gringos del Cuerpo de Ingenieros del Ejército; repito la responsabilidad absoluta y total es de Portuaria como fue en el pasado...!no del Señor Alcalde!. Solamente hay que darle gracias por su buena intención. Desde su creación en 1958, Portuaria ha tomado grandes decisiones sin ninguna interferencia o presión; solamente mirando el futuro de Guayaquil como el primer puerto del país. Así en 1958 decidió construir el actual puerto marítimo y también se armó un culebrón en todos los medios por el sitio de construcción el A y el B. Decidió por el B y el puerto estuvo construido y operando en Febrero de 1963. En 1970 se pensó una ampliación con dos muelles bananeros; ante la introducción del contenedor que revolucionó el comercio marítimo, se decidió construir una terminal de contenedores y otra de carga al granel, el contrato se firmó con RAYMOND INC. en 1977 y estuvieron operando en 1981. En 1973 también ante el fracaso de dos contrataciones previas del dragado con compañías extranjeras, se decidió establecer su propio sistema de dragado del canal con equipo propio, que operó en forma satisfactoria hasta 1981.

Parece que los actuales directivos no tienen la suficiente confianza ni seguridad para tomar una decisión importante; primeramente se ampararon en la DIGEIM para que a su nombre les contrate el dragado, nuevamente en forma absurda con compañías extranjeras. Ahora esperan que el Señor Alcalde también les encuentre la solución. Esta actitud timorata por decir lo menos, está atentando con la autonomía que siempre que tuvo Portuaria. Las leyes no han cambiado, se está permitiendo que esta simple gestión de operación y administración de un puerto se politice y pase a manos de partidos políticos que nada tienen que hacer en este asunto.

Por otra parte el dragado es una materia técnica de la construcción, mantenimiento y operación de una nave especializada; no se trata de la estructura de un muelle o de otra materia. En toda esta TELENOVELA opinan y participan personas y hasta profesionales como economistas, abogados, médicos, etc. que se han aprendido de memoria algunas palabras marítimas; hoy se creen peritos en la gestión de puertos y en el manejo y operación de naves dragas.

También quiero recordar al país que los gringos del Cuerpo de Ingenieros, son tanto gringos como los belgas de la Dreging, los holandeses de la Constain y sus paisanos de la Bauer, que ya dragaron nuestro canal y a los seis meses su trabajo estuvo eliminado por la sedimentación.

Que el Ecuador no tenga gente capaz para ejecutar esta operación y procedimientos tan simples; es algo hiriente e insultante. Esto es tan común como hacer el mantenimiento de nuestras carreteras; es decir que no podamos adquirir el equipo caminero y que llamemos a empresas internacionales para contratos puntuales de mantenimiento de la red vial. Ecuatorianos, creemos fuentes de trabajo para nosotros, y resolvamos nuestros propios problemas; no hay que pensar solo en los contratos; y como ya se dijo... ¡hasta cuando tendremos la mentalidad del “huasicama”, que para todo llama al amo patrón gringo!