RENACERÁ NUESTRA MARINA MERCANTE...! BRAVO!
EL TELÉGRAFO, 5 DE OCTUBRE DEL 2002 **Por Hugo Tobar Vega**

El 23 de octubre de 1998 en el Aula Magna de la ESPOL se hizo el lanzamiento de uno de mi libros, "¿Para qué las 200 millas?"; es un análisis crítico del Desarrollo Marítimo Ecuatoriano. El capitulo 1, trata del Derecho al Uso del Mar, en especial analiza las razones que motivaron a Chile, Perú y Ecuador para el 18 de agosto de 1952, hacer la Declaración sobre la Zona Marítima, que dice: "La soberanía y jurisdicción exclusiva que a cada uno de estos Estados corresponde, sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, es hasta una distancia mínima de 200 millas desde las referidas costas".

A partir de este hecho, los países marítimos poderosos liderados por Estados Unidos, quisieron echar abajo esta declaración. El Ecuador mantuvo a rajatabla su teoría, y fuimos arrastrados a la "Guerra del Atún" con los Estados Unidos.

Esto duró 30 años, hasta que en 1982 en Jamaica se suscribió el Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Uso del Mar; se aceptó un "Mar de 200 Millas Exclusivo" para todos los estados ribereños del mundo como Zona Económica.

Así, gracias a nuestra tenacidad reconocida por todos; teníamos un mar de 200 Millas. Esto era complementado por el Código de Conducta de la UNCTAD, el Organismo de las Naciones Unidas que tiene que ver con el transporte marítimo. Este Código que todavía esta en vigencia en el mundo dice: "Considerando que el Flete marítimo es un alto componente en el costo de la mercadería que se transporta de los mares del mundo, los países subdesarrollados de Asia, América y África tienen del derecho a transportar en sus naves por lo menos el 40% de sus mercaderías de importación y exportación".

Con estos hechos en los 1970s, un grupo de ecuatorianos preparamos una serie de Leyes para el buen uso de las 200 millas y del Código de la UNCTAD. Así logramos que se emitan las Leyes: Portuarias, de Desarrollo Pesquero y en especial la Ley de Reserva de Carga. Esta ley dice en su Art. 1: "Se establece la reserva de carga de exportación o importación hasta un 50% para las naves o embarcaciones de bandera ecuatoriana; a fin de fomentar la creación e incremento de la Marina Mercante y de Empresas Navieras Nacionales".

Este marco legal visionario y ambicioso, pronto dio sus frutos, por cuanto la Flota Mercante Nacional total que en 1971 no pasaba de 10.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), tuvo el desarrollo siguiente, como se indica en el capitulo 4 de mi libro:
1980, 35 naves con 235.000 TRB;
1982, 44 naves con 341.000 TRB;
1985, 52 naves con 409.000 TRB;
1990, 48 naves con 386.000 TRB;

Pero la Flota de Tráfico Internacional que sirve al comercio marítimo y que su desarrollo se debió a la Ley de Reserva de Carga tuvo el siguiente DESARROLLO; pero inició su DECADENCIA:

1991, las naves dan un total 225.000 TRB.
1993, un total de 193.000 TRB.
1995, un total de 152.000 TRB.
1997, un total de 22.000 TRB; y
1999. un total de 000.000 (CERO, CERO, CERO) TRB.

En 1970 con visión, perseverancia y trabajo se inició la construcción de una infraestructura marítima para hacer buen uso de nuestro mar. Pero a partir de 1991, empezó la decadencia de nuestra flota, por la manipulación dirigida por lo países poderosos especialmente Estado Unidos y en forma solapada por Chile, Argentina y Brasil. Manipularon a los usuarios locales del transporte marítimo, contra las navieras nacionales y ELIMINAR la Reserva de Carga.

En una serie de artículos: "Por qué la reserva de carga", del 6, 7 de Agosto y 11 de septiembre de 1991, en este importante Diario EL TELÉGRAFO; presenté los antecedentes, los motivos de la ley, las consecuencias y la necesidad del Ecuador de una flota propia. Denuncié a los opositores y lo que le pasaría con esta eliminación . Recordé también que Estados Unidos subsidia en la operación y la construcción de sus naves mercantes con más del 30% del costo.

Esta oposición poderosa con quintacolumnistas criollos metidos en este sistema de transporte, se valieron de los paupérrimos Países del Grupo Andino, que en una reunión en la ciudad de La Paz, se emitió la Declaración Directriz No. 8, del Acta de esta reunión que recomienda a la Junta del Acuerdo de Cartagena, para que proponga al Consejo Presidencial Andino: UNA POLÍTICA DE ELIMINACIÓN DE RESERVA DE CARGA PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTRA Y SUBREGIONAL; Y FRENTE A TERCEROS.

Comimos este cuento, y en consecuencia el Congreso Nacional aprobó la Ley de Facilitación de las Exportaciones y Transporte Acuático; preparada y presentada por EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE RODRIGO BORJA. Ley 147 del 23 de marzo de 1992. El Capítulo 2 del Transporte Acuático, en el Art. 13 dice: "En el transporte acuático internacional desde y hacia el Ecuador, se cumplirá el principio de reciprocidad efectiva y se atenderá a lo establecido en las convenciones del transporte por agua y de las que Ecuador sea parte".

Este artículo eliminó y fue la sepultura para la flota nacional que nunca podía competir con las navieras poderosas del mundo...!de que competitividad hablan, entre los paupérrimos tercermundistas el Grupo Andino, con los Industrializados del Grupo de los Siete!.

Nuestra Marina Mercante murió en 1996, cuando la flota más grande TRANSNAVE (que tampoco fue manejada eficientemente) desapareció. Una vez cuestioné a la Armada: ¿para qué una Escuela, de que Marina Mercante?.

En otros artículos del 6 de noviembre y 13 de Diciembre de 1996; hice referencia a lo ingenuos que fuimos. Y señalé directamente a sus sepultureros. Este hecho más que todo fue el me impulsó y motivó para escribir el libro **¿**Para qué las 200 millas?. Nos quedamos con un mar muy grande...!pero vació!; nuestra BANDERA no flameaba en las naves que surcaban sus aguas.

Pero como...no hay mal que dure 100 años; se acaba de producir un hecho que viene a iluminar el renacimiento del uso del mar y sus 200 Millas. Así, en esta semana pasada el martes 1 de octubre, en el Hotel Hilton,(¡que lujo!) la Armada por medio de la Dirección de Intereses Marítimos, hizo el lanzamiento de la obra: EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL DESARROLLO DEL ECUADOR- Una Propuesta para la Reactivación y Fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional.

Por mi constancia de años, en querer que los ecuatorianos usemos nuestro mar; al saber de esta reunión asistí de "agache" y felicité a sus autores. Con avidez busqué la propuesta para esta reactivación y fortalecimiento. Encontré que se concreta en el PROYECTO DE LEY DE REACTIVACIÓN Y DESARROLLO DE TRANSPORTE MARÍTIMOS Y ACTIVIDADES CONEXAS...!BRAVO!.

Esta ley es CASI COMPLETA, garantiza a la posible futuras Industrias Naviera y de Construcción Naval, la eliminación de impuestos para la importación de naves, equipos, maquinarias y accesorios para la construcción, mantenimiento y reparación incluyendo el IVA y los Derechos Arancelarios.

Es casi completa digo, ya que me sorprende que no se hace mención a la reactivación el Código de la UNCTAD de la Reserva de Carga; gestión que es fundamental si se quiere reactivar nuestra Flota; cuyo colapso en 1992 fue por su INGENUA eliminación. Nuestros competidores son subvencionados, no solo en lo que es Marina Mercante; sino en todo lo que es producción. Si no me creen, pregunten al viajero Señor Presidente Noboa, que hace poco en Sudáfrica y luego en la ONU en Nueva York; fustigó a los Industrializados por las subvenciones no éticas a sus empresas, contra las leyes mundiales de comercio.

Espero que este último consejo tenga eco, y cuando el Congreso discuta esta Ley; se introduzcan los artículos fundamentales de la Original Ley de Reserva de Carga, que hizo crecer nuestra Flota, usar nuestras 200 millas; y como dicen los cánticos crear "Conciencia Marítima". A propósito, esta Conciencia se crea solo cuando la gente usa y vive del mar, no con folletitos o lirismos...!un conciente marítimo es el que lleva el pan a su casa por trabajar con el mar!.

jeugo@espoltel.net