EL CONTRATO DE DRAGADO; EL DESPERDICIO DEL SIGLO

EL TELÉGRAFO, 4 de enero del 2003 Por: Hugo Tobar Vega

El 20 de octubre de 1998 se hizo el lanzamiento de mi libro: ¿PARA QUE LAS 200 MILLAS?. En el capítulo No.5 Vías Navegables y el Dragado, por mis ocho años de experiencia como jefe de Ingeniería y Gerente General de Autoridad Portuaria de Guayaquil y mi formación profesional y académica; expreso mis experiencias y relato las contrataciones de dragado del canal de acceso: con la holandesa Costain en 1962; con la norteamericana Bauer en 1967; y con la belga Dredging Internacional en 1989.

Todos estos contratos fueron un desperdicio porque a los seis meses, el canal se estabiliza a una profundidad de 8.5; siendo la profundidad de diseño 9.5 metros. Así permanece por siempre y para siempre; y como la amplitud de marea es 4 metros; casi no existe ni ha existido UNA MÍNIMA RESTRICCIÓN al ingreso de las naves a la Terminal.

En 1971 cuando ejercía las funciones de Ingeniero Jefe de Portuaria, me quisieron SOBORNAR para dar informe favorable para un contrato de dragado con una compañía francesa. Informe al Directorio fue que un Puerto como el de Guayaquil con un canal de acceso de 40 millas, debía tener su propio equipo.

En efecto se adquirió la Draga Tiputini que desde 1974 a 1981 mantuvo expedito el canal. Por mala fe e incapacidad la remataron en 1982. Parece con la intención de volver a hacer los "contratos"; a pesar que los técnicos de Portuaria recomendaron la adquisición de otra draga.

Justo en 1989 se contrató con Dredging Internacional un DRAGADO que duró poco, cuando en Noviembre de 1990 a los pocos meses de entregada la obra, la M/N Candelaria se varó a la misma profundidad anterior.

Todo esto esta en detalle en mi libro; y en la página 122 en el numeral 3-Plegaria, expreso: POR FAVOR... NO CONTRATAR NUNCA MÁS POR VARIOS MILLONES DE DÓLARES CON UNA COMPAÑÍA INTERNACIONAL, POR CUANTO A LOS POCOS MESES LA SITUACIÓN VUELVE A LO MISMO.

Pero pasaron los años y Portuaria en noviembre de 1998 en forma porco clara, inició otro proceso de contratación del dragado. el monto total era de SEIS MILLONES de dólares; en octubre de 1999 se asigna a la holandesa VAN OORD, pero la Procuraduría lo objetó.

Se inicia otro proceso en junio del 2000, pero esta vez los Productores de Camarón; sin ninguna base EXIGEN que los DESHECHOS se lleven mas lejos; dizque para no contaminarles. Esto es aprovechado por las "GFERTANTES" para subir a 16 MILLONES. Por este y otros motivos en enero del 2001, este proceso también es anulado.

Ante esta situación, se llamó a un PROCESO DE EMERGENCIA en abril del 2001; pero esta vez las CUATRO OFERTANTES DE SIEMPRE "armonizaron" sus ofertas alrededor de 24 MILLONES. Por esta causa la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada, declaró desierto este proceso y recomendó que: como ya lo hizo Portuaria alguna vez, que con esa inmensa cantidad de dinero ADQUIERA SUS PEOPIAS DRAGAS; para nosotros dragar al Puerto Marítimo y tocos los puertos y ríos del país.

Desde que inició este proceso traté de hacer conocer la verdad sobre este asunto, por la oportunidad que tuve de resolver este problema. En este Diario EL TELÉGRAFO escribí los siguientes artículos:

-Instituto Ecuatoriano del Niño; 21 de febrero 1998.
-Portuaria y su historia del dragado; 5 de mayo 1999.
-Portuaria y su carta; 10 de septiembre 1999.
-El puerto de aguas profundas; 23 de agosto 2000.
-El puerto de aguas profundas y el dragado: 19 de mayo 2001.
-Haciendo nuestro dragado su mecánica ; 26 de mayo 2001.
-El Comité Nacional de Vías Acuáticas; 9 de junio del 2001.

-El transporte náutico, el malecón 2000 y el dragado del río Guayas; 30 de junio 2001.
-El cuerpo de ingenieros y el dragado; 14-21 de julio 2001.
-Una carta abierta al Presidente de los Estados Unidos y el dragado; 4 de agosto 2001.
-Las inundaciones y el dragado de los ríos; 6 de abril 2002.
-El niño ya viene otra vez; 29 de junio 2002
-El colonialismo del cuerpo de ingenieros y el dragado; 6 de julio 2002.

Pero aquí se presenta uno de los hechos mas insólitos; a mas de no hacer caso la recomendación de la Armada y rompiendo la Ley de Régimen Administrativo Portuario, la única Norma Vigente sobre esta materia; que en el Art. 3 dice: "Son fines específicos de las Autoridades Portuarias dentro de sus jurisdicciones; planear, construir, financiar, ADMINISTRAR Y MANTENER los terminales marítimos y fluviales a su cargo". Por un Decreto Ejecutivo se creó una Fundación de Dragado en el Municipio de Guayaquil, usurpando las funciones de Portuaria.

Así, la Cancillería contrató a principios de julio del 2002 al Cuerpo de Ingenieros Norteamericano; para que nos DÉ MANEJANDO LA CONTRATACIÓN. En mi artículo del 4 de agosto del 2001: CARTA AL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS Y EL DRAGADO; imploró al Presidente Bush para que su Cuerpo en vez de DARNOS CONTRATANDO, nos ayude a formar nuestro propio Cuerpo para hace nuestro dragado; como ellos lo hicieron cuando se formaron en 1979 por ley de su Congreso. Le pedía que recuerde el proverbio chino: A UN POBRE NO LE REGALES UN PEZ, ENSÉÑALE A PESCAR. Pero no hicieron caso y siguieron el proceso con las mismas compañías que intervinieron en los procesos viciosos que se iniciaron en 1998.

Quienes lo han manoseado, ya en la Fundación del Dragado, la Cancillería y del Gobierno ninguno conoce de esta materia. Algunos son profesionales en otras ramas; pero ni por formación ni experiencia saben de este asunto; y así han decidido botar en el mar cerca de 18 MILLONES DE DÓLARES, dinero con el que podía adquirirse 3 o 4 dragas para permanentemente limpiar el canal de acceso a Guayaquil, COMO YO YA LO HICIMOS; también dragar los otros puertos del Ecuador y fundamentalmente el Río Guayas y los ríos Daule y Babahoyo; Y TODOS LOS RÍOS DEL PAÍS QUE NUNCA SE HAN DRAGADO y están totalmente sedimentados como los ríos: Esmeraldas, Chone, Jubones y que por su poca capacidad portante de agua causan las inundaciones que destruyen la costa ecuatorianas causando desesperación y miseria en sus poblaciones cada vez que se presenta El Niño.

Para culminar este insuceso fatal para el país, el pasado 18 de diciembre del 2002, a menos de un mes de que este desgobierno entregue el poder al Coronel Lucio Gutiérrez; por DECISIÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS con la presencia del Presidente, se firmó el contrato para dragar este canal con VAN OORD; compañía que ya fue rechazada en la serie de procesos viciosos iniciados en 1998.

Públicamente pido al próximo Presidente Gutiérrez, que como prometió; declaré invalido este contrato; firmado en menos de mes de recibir el poder y además por ser lesivo, humillante e insultante al país; y que por todos los puntos de vista ilegal ya que la única institución por Ley responsable de esta gestión es Autoridad Portuaria de Guayaquil. Quienes participaron, son culpables de este insuceso que debe investigar la Comisión Anticorrupción y la Contraloría.

Estoy dispuesto a presentarme ante cualquier juez, autoridad o foro público para mantener lo que asevero. Son responsable los firmones y auspiciantes de este absurdo desperdicio de cerca de 18 millones de dólares; ya que...!en 6 meses el canal estará en su mismo nivel!.