CÁMARAS DE INDUSTRIAS DE GUAYAQUIL

Julio de 1972

LA INDUSTRIA NAVAL Y SU FUTURO EN EL ECUADOR

ANTECEDENTES

La explotación de los recursos del mar y, en particular de la pesca, no han llegado a los niveles que su cantidad y calidad requieren, debido en gran parte a que en el país no se ha podido desarrollar la industria de la construcción de naves y otros medios con los cuales se puede hacer la explotación directa de estos recursos por los ecuatorianos.

A más de los productos de la pesca, la Zona Marina Ecuatoriana encierra en su subsuelo, como se ha comprobado, muchos recursos de gas, petróleo y minerales.

Al Ecuador le corresponde solo el 0,5% de la explotación de los recursos pesqueros en el Pacifico Sur Latinoamericano; el transporte de los productos de importación y exportación que es de alrededor de 2’500.000 toneladas, de ellas, solo el 9% se lo hace en naves nacionales, pero construidas en el exterior. El transporte del petróleo que comenzará su explotación en breve, también será hecho en naves construidas en países extranjeros.

Por ello, la instalación de un Astillero para construcciones no solo marítima sino industrial, ya ha sido considerada en varias ocasiones, pero desgraciadamente por falta de continuidad o de

una acción más directa y eficaz, no se ha podido llevar a la realidad esta vieja aspiración nacional.

Para analizar el caso nacional, primeramente es necesario conocer lo que pasa en todo el mundo, ya que, como es lógico, la construcción de barcos mercantes en el mundo, cada 10 años dobla su tonelaje. En la actualidad el monto de construcción según el Lloyd de Londres es el siguiente al 30 de septiembre de 1971:

Buques en construcción	1.830
Buques ordenados	1.833
Tonelaje en construcción	17’807.928 T.R.B.
Tonelaje ordenado	38’119.550 T.R.B.
Tonelaje total	55’827.478 T.R.B..

Según el tipo de naves los porcentajes son:

Tanqueros	52,6%
Graneleros	27,1%
Carga General	15,2%

De estas cifras Japón es el país que marcha adelante pues cuenta con 18’517.344 toneladas brutas; Suecia - 5’384.000; Alemania - 4’719.000; Francia - 4’716.000; Gran Bretaña - 4’625.000 y España - 3’108.000 toneladas brutas.

Con el antecedente de lo que pasa en el mundo analicemos lo que sucede en el país en el cual desde épocas de la Colonia se estableció en el Golfo de Guayaquil, un floreciente astillero que llegó a tener gran prestigio en el ámbito americano, que se lo mantuvo hasta la finalización del siglo pasado, es decir, hasta

cuando el acero desplazó la madera, en la construcción naval.

No se pudo mantener esta industria, tan solo a base de arte que era indispensable en la madera, cuando la maquinaria y la técnica son necesarias en el acero. Las construcciones en el Ecuador, por lo tanto, han sido casi tan solo de madera y, como es lógico, de poca capacidad y radio de acción. ESTE ES EL FENÓMENO QUE NO HA PERMITIDO AL PAÍS UNA EXPLOTACION RACIONAL DE LOS RECURSOS DEL MAR.

En los últimos 15 años se han construido alrededor de 400 embarcaciones de madera en los diferentes lugares de la costa, siendo estos en orden de importancia: Manta, Data de Posorja, Esmeraldas, Guayaquil, Posorja, Data de Villamil, Salinas, Villamil, Puná y Puerto Bolívar.

De las 400 embarcaciones, las características término medio por barco construido son: tonelaje bruto - 58,43; tonelaje neto - 16,70; potencia - 173.0 caballos de fuerza; eslora - 16,0 metros.

Considerándose tan solo el numero de unidades, los tipos de embarcaciones que se construyen en forma significativa son: camaroneros, atunero y de pescado blanco.

Se han hecho algunas construcciones de buena calidad en acero, pero no ha existido una producción constante por cuanto generalmente, se ha recurrido a adquisiciones en el exterior de pesqueros, remolcadores, tanqueros, etc. Es

necesario recalcar que cuando se ha recurrido a la mano de obra nacional, se han producido embarcaciones de igual calidad que las extranjeras, en los pocos casos ocurridos.

Con el objeto de impulsar esta industria, existían leyes que impedían la compra en el exterior, obligando a que estas construcciones se realicen en el país, pero hace pocos años se permitió el ingreso de naves que bien pudieron haber sido construidas en el Ecuador. Es necesario establecer que las construcciones que han sido hechas en el país han llegado hasta las 200 toneladas de desplazamiento, siendo necesarias mayores y mejores instalaciones para poder llegar a mayores tonelajes y más especializadas embarcaciones ya que existe en el país cierta experiencia y conocimientos técnicos, que deben ser suplementados para llegar a los niveles deseados.

LOS REQUERIMIENTOS Y POTENCIAL DE CONSTRUCCIÓN

Al establecer la demanda para la instalación de un Astillero, es necesario considerar un aspecto importante en la vida nacional: la necesidad de que el país como tal establezca este tipo de industria para facilitar su desarrollo integral, crear fuentes de trabajo y que como país mismo necesita de estas instalaciones que se han desarrollado en naciones vecinas con menos o igual potencial marítimo, en cuanto a recursos se refiere. Esto se ha considerado y discutido durante muchos años en organismos oficiales y particulares que unánimemente han manifestado la necesidad imperiosa de contar con astilleros y con industria naval.

Esta meta y aspiración está no solo justificada por las razones ya expuestas, sino que existen otras razones objetivas y cuantitativas que se desprenden del gran potencial del que el país dispone y que no ha sido explotado hasta ahora, pero cuya necesidad de aprovechamiento se ha hecho conciencia nacional.

Es sin duda la pesca de las especies pelágicas que ofrece al país grandes beneficios que hoy son reducidamente explotados, debido a la poca cantidad y capacidad de barcos. Otra especie que también ofrece grandes recursos son los demersales y, en menor escala los crustáceos y mamíferos.

Considerando tan solo la Zona Marina Ecuatoriana, la explotación y las disponibilidad a 1970 en toneladas, fueron del siguiente orden:

ESPECIE	**POTENCIAL**	**EXPLOTACION NACIONAL**	**DISPONIBILIDAD NACIONAL**
Aleta Amarilla	160.000	20.000	140.000
Ojo Grande	15.000	------	15.000
Pinchahua	175.000	35.000	140.000
Demersales	70.000	15.000	55.000
Otros	170.000	15.000	155.000

Es necesario anotar que existe la posibilidad de capturar mamíferos, ya que se ha determinado que alrededor de 1.000 animales pasan por la Zona Marina Ecuatoriana en su transito por el pacifico suramericano.

Incluyendo los proyectos pesqueros en desarrollo para el atún Aleta Amarilla y Barrilete, el número de unidades que este potencial requiere se resume así:

ESPECIE	DISPONIBILIDAD	CAPTURA BARCO TÍPICO	TPM BARCO TÍPICO	NUMERO DE BARCOS
Aleta amarilla y barrilete	140.000	3.000	475	47
Ojo Grande	15.000	3.000	475	5
Demersales	55.000	2.000	250	27
Pinchahua	140.000	1.050	140	140
Otros	155.000	1.500	160	103
Total Unidades				312

El transporte de petróleo y sus derivados ofrece la siguiente producción según informaciones muy conocidas.

1972	250.000 barriles, igual	35.000 ton.
1974	400.000 barriles, igual	52.000 ton.
1976	1’000.000 barriles, igual	140.000 ton.

Considerándose que los tanqueros permanecen el 80% del tiempo en el mar, con un tiempo de viaje redondo promedio de 18 días, cada buque puede transportar en el año 750.000 toneladas (buque típico de 45.000 toneladas de peso muerto). La

Flota Petrolera necesaria sería: en 1972 - 17 tanqueros; 1974 - 27 tanqueros; 1976 - 68 tanqueros.

Este numero de unidades puede alterarse si acaso el peso muerto del buque típico varia para conseguir una transportación más económica, estudio que está fuera del alcance de exposición.

Ya indiqué que en la actualidad, el país maneja 2'500.000 toneladas de carga de importación y exportación, de la cual solo el 9% son transportadas en buques nacionales. La actual Ley de Reserva de Carga impone que el 30% sea transportada por buques nacionales y, por lo tanto, la disponibilidad actual y futura considerando un aumento del 10% en el trafico, sería: 1972 - 530.000 toneladas métricas; 1974 - 680.000 ton. met; 1976 - 860.000 ton. met.

Se considera que los cargueros permanecen en el mar el 50% del tiempo con un promedio de 20 días de viaje, transportando 5.000 toneladas cada vez (50% de ocupación). Las características del buque típico son:

Eslora	141,0 mts.
Manga	18,8 mts.
Puntual	11,7 mts.
Peso muerto	10.000 ton.

Cada buque transportará en el año 95.000 toneladas. La Flota Mercante necesaria en consecuencia sería: en 1972 - 12 barcos; 1974 - 15 barcos y 1976 - 19 barcos.

Tan solo se ha considerado la embarcación de las características típicas medias que llega a los puertos ecuatorianos; sobre estas cantidades sería necesario establecer el aumento en el tamaño de los buques modernos que podría hacer disminuir el número de unidades.

Los incrementos en el trafico que se han establecido han sido hechos considerando las influencias de todos los factores mundiales y regionales que influyen en el desarrollo marítimo nacional y, por consiguiente, las tendencias del desarrollo económico nacional.

Todos los otros tipos de buques que el país necesita, en los que están incluidos pequeños tanqueros de cabotaje, remolcadores, ferries, etc. ofrecen así mismo un potencial acorde con el desarrollo integral aquí cuantificado, ya sea para el servicio de los puertos como para la carga de cabotaje y servicio general del país. El aumento de estas embarcaciones se lo considera paralelo con el desarrollo de la flota de transporte de carga.

A 1970, esta flota estuvo compuesta por: 2 cargueros con 1.800 toneladas brutas; 3 cargueros con 3.500 toneladas brutas; 9 remolcadores con 2.560 toneladas brutas; y 4 ferries con 2.000 toneladas brutas; TOTAL: 18 unidades con 9.860 toneladas brutas.

Por lo tanto las proyecciones serian: 1972 - 37 unidades; 1974 - 45 unidades; y 1976 - 54 unidades.

En resumen es necesario establecer que existen otros campos industriales en los que el Astillero Naval tendrá demanda, ya que se trata de una industria siderúrgica por excelencia pudiendo, incluso, entrar en el mercado mundial.

Como se puede ver, estos recursos deben ser explotados para mejorar las condiciones de vida de todos los ecuatorianos y así hacer una patria grande. Sólo es necesario proponerse empeñando una férrea voluntad para vencer los obstáculos, y el buen criterio para seguir el camino debido.

Para terminar, debo expresar mi agradecimiento a todos los aquí presentes por haberse dignado escuchar mi exposición sobre un tema tan apasionante y poco conocido de la economía mundial, que toma cada día creciente importancia, pues estamos en este momento afrontando la disyuntiva histórica del desarrollo nacional.