CÁMARA DE COMERCIO

EL FUTURO MARÍTIMO DE GUAYAQUIL

Agosto de 1975

Durante la época precolombina y mas aún, durante la Colonia, Guayaquil fue considerada El Astillero de América, por cuanto tanto la experiencia marinera como la técnica de construcción de naves, eran de primer orden en el ámbito americano, es decir que en esa época Guayaquil y el Ecuador entero, tenían lo que hoy está tan de boga "La Conciencia Marítima", que no es nada más tan simple y fácil que saber usufructuar el mar para uso y beneficio de los ciudadanos.

Sobre esta frase, es necesario recalcar, que cuando un pueblo vive y utiliza el mar lo defiende y se produce entonces el desarrollo de la técnica, ya que el mejor motor para cualquier conciencia es el convencimiento de su utilidad y beneficio.

A partir de la Revolución Industrial del siglo pasado, los países de conciencia marítima desarrollados, dieron un vuelco total al elemento básico y fundamental que se lo considera como marítimo que es el barco, unidad o elemento fundamental para ese aprovechamiento de los recursos del mar, ya que es el elemento fundamental.

Se vino el buque de acero con el motor de petróleo y para construir y hacer este barco se existía en el país la suficiente técnica con los

suficientes elementos para su ejecución. Vino una falta de capacidad para seguir usufructuando el mar, por cuanto otros países estaban produciendo ese elemento en la mejor forma, imposible para nosotros.

Esta incapacidad se refleja en la poca explotación que se hace de los recursos de la pesca, industrias conexas, minerales y todo lo que el subsuelo y el mar ofrecen en el ámbito del Pacifico Sur, con los países de Perú y Chile; al Ecuador le corresponde solamente el 0,5% de producción pesquera de los dos millones y medio de toneladas de carga general que se mueven en los puertos ecuatorianos, tan solo el 9% se hacen con naves nacionales.

Felizmente debido a un cambio fundamental operado en la manera de pensar del país, ha tratado de ganar lo que el mar puede ofrecer a los ecuatorianos; habiéndose llegado, gracias a la creación de Institutos Superiores de Ciencias del Mar en la ciudad de Guayaquil y a la acción de la Armada Nacional a impulsar la necesidad de la tecnificación para el aprovechamiento de los recursos marinos.

Para hablar del futuro marítimo de Guayaquil, considerando que un país en pleno desarrollo, que actualmente se lo considera uno de las mayores perspectivas, en virtud de sus grandes recursos marinos del suelo y subsuelo, es necesario comprender lo que pasa en el mundo entero, ya que innegable que se debe mirar a un país desde afuera comparándolo con lo que pasa en el mundo.

Por estas consideraciones es un punto importante para medir el futuro marítimo de un pueblo, lo que pasa en el resto del mundo.

La flota mercante en 1961, tenía 108 millones de toneladas de registro bruto; en 1963, 120 millones de toneladas; en 1967, 153 millones de toneladas y en 1971, 205 millones de toneladas.

El desarrollo marítimo de Guayaquil es como consecuencia del crecimiento dinámico de la ciudad. En la actualidad la Autoridad Portuaria de Guayaquil, organismo encargado fundamentalmente del trafico marítimo y operaciones en el Puerto de Guayaquil, ha promovido por todos los medios posibles el desarrollo no solo de sus instalaciones sino de todos los aspectos conexos que directa o indirectamente, ayudarán al desarrollo de la ciudad.

Es innegable que Guayaquil, el puerto principal del Ecuador, tiene las mejores perspectivas para el desarrollo por las mejores condiciones desde el punto de vista técnico de sus canales y líneas de costa y además por su actividad comercial e industrial. El desarrollo previsto para el futuro cercano del Puerto de Guayaquil, consta de los siguientes elementos o unidades fundamentales: su desarrollo portuario, la iniciación de la construcción y el desarrollo pesquero, y considerando los grandes avances de la técnica de construcción de naves, un puerto exterior de aguas profundas para buques de gran calado.

Cada uno de estos aspectos se describen a continuación indicando las razones y causas de los proyectos propuestos, que han sido en su mayoría, concebidos por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, consciente de su misión ante el país en general, para lo cual se han hecho conocer ciertos datos importantes.

Cuando existe una necesidad tan patética muy a menudo el oficialismo se empeña en sucesivos estudios de pre-factibilidad y de post-factibilidad, para tratar de probar algo que ya se sabe de antemano o negar algo que ya está negado de antemano y en los largos reportes de corte típico con descripciones históricas y geográficas de la ciudad, recolección de ciertos datos que a veces no guardan ninguna relación con el proyecto, se escriben las conclusiones y recomendaciones ya preconcebidas.