



BARAJANDO LOS DÍAS

JORGE VIVANCO MENDIETA

HABLEMOS DEL DRAGADO DEL CANAL

De esta manera, Autoridad Portuaria de Guayaquil ha tenido que dedicar buena parte de su presupuesto en un dragado periódico del canal.

Me refiero al canal de navegación que permite a los buques entrar o salir del puerto de Guayaquil, llamado por eso marítimo, porque estando situado en un ramal del estero Salado, recibe el tráfico naviero internacional. Este canal es uno de los más largos de América, tiene más de 50 millas, desde Posorja hasta las instalaciones portuarias; lo que hace las operaciones más caras y arduas. Naturalmente el canal de acceso al puerto, fue construido con mucha técnica y a un alto costo, pues en su largo trayecto, hubo que taladrar amplios tramos rocosos; y como el flujo natural de las mareas, amontona sedimentos en el canal; además, los ríos que desembocan a todo lo largo del sistema de esteros, aumentan la sedimentación en forma grave y hasta las grandes hélices de los buques, que producen turbulencias en el agua, apuran el proceso.

De esta manera, Autoridad Portuaria de Guayaquil ha tenido que dedicar buena parte de su presupuesto en un dragado periódico del canal. El primer dragado que lo hizo la empresa Constatin de Holanda, costó 2 millones de dólares "de esa época" y fue inaugurado en febrero de 1963; el segundo dragado,

realizado por la Bauer Dredging, costó 2 millones y medio de dólares y se realizó en 1967; en 1968 se comprobó que la sedimentación del canal era progresiva, especialmente en cierto sector donde la profundidad se reducía peligrosamente, y por esa razón, el Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil resolvió, con muy buen criterio, que no se hagan dragados periódicos costosísimos del canal, sino que se efectúe un mantenimiento constante, permanente, para lo cual compró una draga en 1976, al costo de 950.000 dólares, que se encargó del mantenimiento del canal, trabajo que lo hizo con eficiencia hasta que de una manera incomprensible que no se ha explicado hasta ahora, en 1982 fue vendida a precio de chatarra, en menos de un millón de dólares, para volver otra vez a la contratación de los dragados a precios onerosos. Y así, en 1983 se contrató el dragado con la empresa belga Dredging Internacional, al precio de 4 millones de dólares; pero, a los siete meses, la motonave "Candelaria", con un calado de 9,7 metros, mientras descargaba en los muelles de Autoridad Portuaria, se varó, lo cual demostraba que el dragado había sido de-

ficiente.

Luego de esta experiencia, se realizó un último dragado del canal de navegación al puerto de Guayaquil, desoyendo las voces de la experiencia y de la lógica, y en medio de indecisiones, escándalos, postergaciones y denuncias, intervino el Departamento de Dragados de EE.UU. por gestión del alcalde Nebot que hizo el trabajo al costo de cerca de 20 millones de dólares.

Todo esto nos cuenta el Ing. Hugo Tobar Vega, en un libro titulado "¡El desperdicio del siglo!", cuyo texto no se reduce solo a los dragados, sino que constituye un material de lectura abundantísimo acerca del puerto marítimo de Guayaquil, hace una denuncia dolorosa de cómo los intereses, la ineficiencia y la soberbia burocrática, han contribuido a llevar al puerto marítimo a una situación muy grave. Este libro debe ser leído por todo ecuatoriano que se duela de nuestra realidad y quiera conocer una realidad nacional muy promisoriosa a la cual no damos la debida importancia, esto es el Ecuador como país marítimo, de lo cual toma conciencia recién en 1970 cuando se dictaron las leyes marítimas.