

Embarcaciones operan con un calado de 9,6 metros

Cuestionan dragado para el puerto de Guayaquil y navieras lo defienden

Hugo Tobar Vega, experto en ingeniería marina y arquitectura naval, manifestó ayer que la contratación en diciembre del 2002 del dragado para el canal de acceso al puerto marítimo de Guayaquil no significó una inversión sino una pérdida de US\$ 18 millones para la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG).



Foto • Pilar Vera

Hugo Tobar

Tobar explicó que los tres dragados anteriores (en 1962, 1967 y 1989) en el canal de acceso demostraron que en "6 meses se vuelve a una profundidad de 27 pies, que son casi 8 metros, que es la profundidad natural".

Esto se debe a que las paredes del canal son de una composición lodoso-arcillosa que cubren la excavación.

El experto indicó que en 1971, luego del segundo dragado, se formuló un recomendación técnica para que no se vuelva a contratar un dragado sino que se adquiera una draga propia para tener un trabajo permanente, pero no fue considerada.

Sin embargo, el presidente de la Cámara Marítima del Ecuador y gerente de

la naviera Tecnisea, Emilio Aguiar, aseguró que el último dragado aumentó la profundidad del canal de acceso en 1,1 metros.

Aguiar precisó que antes del dragado el calado de operación de las navieras era de 8,5 metros, y desde enero del 2004 (culminación del dragado) están trabajando con una profundidad de 9,6 metros.

Señaló además que aún no existe una información oficial de APG del calado del canal de acceso. Se habría contratado una batimetría para "conocer el dato exacto".

Indicó que al puerto de Guayaquil ingresan buques con capacidad hasta 2.300 contenedores, aunque no se trasladan al máximo por cuestiones de seguridad.

José Modesto Apolo, consultor portuario marítimo, manifestó que el dragado fue necesario, puesto que en el canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil no se hizo un dragado desde 1991 hasta el 2003.

Apolo reconoció que hay aspectos que no permiten el ingreso de buques de ma-

DRAGADOS EFECTUADOS EN EL CANAL DE ACCESO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL

Año	Empresa contratada	Costo en US\$
1962	Consorcio Anglo-Holandes Costain Dredging Co.	3,000,000
1967	Compañía Bauer-Dredging Co.	5,000,000
1989	Compañía Dredging International	5,518,556
2002	Van Oord ACZ Marine Contractor BV Borinchem	18,000,000

Fuente: Documentos de Autoridad Portuaria de Guayaquil

yor capacidad. El más importantes: la existencia de una estructura rocosa en la entrada del canal, frente a Posorja.

Acotó que la profundidad natural del canal está entre 10 y 12 metros. "De ahí no se puede dragar más", agregó.

Apolo sostuvo que todo canal de acceso requiere normalmente cada 5 años un dragado de profundidad y todos los años un dragado de mantenimiento.

Tobar denunciará el caso

A pesar de estos criterios, Tobar aseguró que toda la documentación técnica que comprueban lo "inconveniente" que era la contratación de una empresa para dragar y lo más beneficioso la adquisición de una draga propia la presentará ante la Comisión de Control Cívico

contra la Corrupción, a la Fiscalía y a la Contraloría General del Estado.

Destacó que los responsables son los miembros del directorio de APG, el ex presidente de la República, Gustavo Noboa.

Además, calificó de ilegal la transferencia de la potestad del directorio de APG a la Fundación Portuaria de Guayaquil Dragados mediante decretos ejecutivos emitidos por Gustavo Noboa en el 2002. "La Ley de Puertos sólo permite a la Autoridad Portuaria cumplir los trabajos de dragado", aseguró.

También criticó la contratación del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos para que busque a la última empresa que dragó el canal.