

GOBIERNO Y SECTOR PRIVADO DEBEN TRABAJAR JUNTOS PARA MEJORAR NAVEGABILIDAD EN EL RÍO GUAYAS

El puente peatonal basculante que une Guayaquil con la isla Santay es fuente de controversia desde el año pasado. En octubre 2017 fue impactado por un barco pesquero derribando 145 metros de estructura.¹ Luego fue impactado dos veces más durante el 2018 pero sin causar daños estructurales.² Ante esto, en diciembre 2017 varios gremios náuticos, turísticos y productivos -incluyendo a la Cámara de Comercio de Guayaquil- dirigieron una carta al Presidente de la República oponiéndose a la reconstrucción del puente y sugiriendo en su lugar que el turismo hacia Santay se realice mediante embarcaciones menores.³ Pese a esto, el Gobierno Nacional continuó los trabajos de reparación y reinauguró el puente en junio de 2018, quedando abierto al público el 4 de julio de 2018.⁴

El sector público debe escuchar al sector privado para formular mejores políticas públicas. En la carta de diciembre de 2018 los gremios firmantes manifestaron que el puente jamás tuvo la aprobación técnica de la Armada. Este organismo, mediante la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, pidió durante 2013-2014 que se realicen estudios de navegabilidad que no fueron realizados a su satisfacción.⁵ La Asociación de Prácticos de Guayaquil —profesionales que dirigen a los navíos cuando entran a la zona del Guayas— también criticó la disminución de la maniobrabilidad para los buques debido a este puente, y en su momento sugirieron que se construya en otro lugar lejos de los muelles que ya existen en la zona.⁶ Si los encargados de esta obra hubieran dialogado con más apertura con los gremios y ciudadanos que hacen su vida en el río Guayas, es muy probable que se hubieran tomado decisiones que pudieron evitar las colisiones del último año.

Deben tomarse soluciones técnicas que faciliten la navegabilidad. Planes de

contingencia y mejores controles pueden evitar nuevos accidentes y mejorar la navegabilidad. Esto se desprende del hecho que el buque que derrumbó el puente zarpaba sin permiso, según los procesos judiciales y administrativos.⁷ Debe también tomarse en cuenta que de acuerdo a la Gobernación del Guayas los riesgos que genera la obra pueden mitigarse tomando medidas técnicas adecuadas: señalización y señalética tanto diurna como nocturna, e implementar un protocolo de cruces adecuado.⁸

Hay que aprovechar los recursos que existen de manera técnica e inteligente. Lo cierto es que el puente sobre el río Guayas ya está operando nuevamente, lo que ha costado alrededor de USD 18 millones entre fondos públicos y privado (USD 15 millones en su construcción inicial y USD millones para su reparación). Esta obra ha mejorado la vida de los pobladores de Santay y del turismo. Es indispensable que el puente beneficie a los guayaquileños en lugar de causarles problemas. Para ello, el Gobierno debe escuchar atentamente al sector privado y mantener una actitud receptiva a las soluciones técnicas que puedan surgir.

¹ Diario El Comercio, <https://www.elcomercio.com/actualidad/puente-isla-santay-guayas-arreglo.html>

² Diario El Comercio, <https://www.elcomercio.com/actualidad/choque-puente-islasantay-guayaquil-estructura.html>

³ TransPort, Guía ecuatoriana de transporte y turismo: <http://transport.ec/opinion-2/20071/>

⁴ Diario El Universo, <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/07/03/nota/6841691/sigue-restringido-paso-puente-santay>

⁵ Diario El Universo, <https://www.eluniverso.com/noticias/2017/10/14/nota/6429097/obra-puente-santay-no-tuvo-aval-dirnea>

⁶ Diario El Universo, <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/05/16/nota/6762702/otro-barco-choca-contra-estructura-puente-isla-santay>

⁷ Ibid (n) 1.

⁸ Diario El Comercio, <https://www.elcomercio.com/actualidad/puente-conecta-guayaquil-santay-reapertura.html>