



Prof. CESAR GALO SALCEDO P.

**AUTORIDAD PORTUARIA
DE
PUERTO BOLIVAR**



**TRAYECTORIA
PORTUARIA**

EL ORO - ECUADOR

TRAYECTORIA PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

Trabajo de investigación realizado por el
Prof. César Galo Dionisio Salcedo Parrales,
por orden de la Gerencia de la Institución.

Toda la documentación fue interpolada para obte-
ner la correspondiente secuencia de los hechos.

Machala 30 de septiembre de 1997

I N D I C E

INTRODUCCION

ANTECEDENTES HISTORICOS	1
El estero Huaylá	2
Proyecto para nuevo puerto	3
Ferrocarril y muelle para Puerto Pilo	4
Estudio del lugar para nuevo Puerto	5
Colaboración del Presidente Municipal	6
REALIDAD DE UN VIEJO ANHELO	8
Legalización de nuevo puerto	8
Inauguración del Puerto de Bolívar	9
Se gestiona categoría para el Puerto	13
Protesta santarroseña	14
Los propietarios del ferrocarril	15
NUEVA CATEGORIA PARA PUERTO BOLIVAR	17
Bolívar, Puerto Mayor de la República	17
Trámites para obras de Puerto Bolívar	18
Nuevo Puerto para el Ecuador	20
Santa Rosa opuesta a creación de Puerto Bolívar	20
Se adjudica obra del muelle de hierro	22
Características del contrato	23
Aprobación definitiva del contrato	28
Se inaugura ferrocarril Puerto Bolívar - Machala	30
Desaparece Puerto Pilo	31
Obras complementarias para muelle de hierro	33

Avanza la obra del muelle	35
Inauguración del muelle de Puerto Bolívar	35
NUEVAS ESPERANZAS PARA NUEVO SIGLO	37
Urbanización del Puerto	37
Economía en la zona baja oreense	38
Mantenimiento del muelle	40
Nuevo muelle para Puerto Bolívar	40
Se incrementan los viajes de cabotaje	42
Gobierno Nacional expropió muelle y ferrocarril	43
Puerto Bolívar, parroquia urbana	44
Muro y relleno en Puerto Bolívar	47
Puerto Bolívar invadido por los peruanos	48
La H. Junta de Reconstrucción de El Oro	50
TERMINAL PARA PUERTO BOLIVAR	51
Primera idea para crear Terminal Marítimo	51
Adquisición de draga y relleno del Terminal	51
Proyecto de construcción del Terminal	53
El Muelle 11 de Julio	56
Obras portuarias complementarias	56
Interés por ampliar Terminal Marítimo	58
Protesta municipal por terrenos de portuaria	60
Se reinician los trabajos portuarios	62
Y el muelle de hierro?. Qué pasó?	62
Remolcador para Terminal Marítimo	64
Confirman ampliación del Terminal Marítimo	65
Se suprime la H. Junta de Fomento de El Oro	65
Nueva Ley General de Puertos	68

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR	70
Creación del organismo	70
Información complementaria	71
Localización y extensión geográfica	72
Jurisdicción marítima y finalidades	73
Facilidades portuarias	74

I N T R O D U C C I O N

Las instituciones, son entes creados para normar la sociedad humana, dentro de aspectos sociales, políticos, culturales, deportivos, etc. Con este criterio, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, surgió en el ámbito orense para servir a la comunidad de la región austral del país, tomando a cargo todo lo relacionado al tema portuario.

Pero, antes de su aparición, se antepuso la necesidad de conocer cuál fue el origen o entorno que rodeo a lo que actualmente es Puerto Bolívar. Para eso, tuvimos que remontarnos en las investigaciones documentadas desde 1861. De esta manera, hemos traído lo que a nuestro juicio, sería su Trayectoria Portuaria

El interés ciudadano de Machala, por disponer de un lugar hacia el mar y reemplazar el incipiente estero Pilo que servía como atracadero destinado originalmente a embarcaciones rudimentarias y luego los denominados barcos de cabotaje, indujeron a crear un puerto que en principio se denominó Puerto Huaylá y que en 1883, fue bautizado definitivamente como Puerto de Bolívar, cristalizándose así un caro anhelo machaleño.

Obtenido el primer triunfo, pese a la resisten

cia de otros lugares como Santa Rosa, que miraba con cierto temor la pérdida de influencia de su puerto, capitalistas de Machala y posteriormente de Pasaje, aunaron esfuerzos para conseguir del Estado ecuatoriano, la categoría de Puerto Mayor de la República, para Puerto Bolívar, logro que se obtuvo en 1897 y ratificado en 1898, el 24 de julio.

Cumplidos los requisitos de ley ante el Congreso Nacional, los porteños supieron enfrentar los consabidos problemas propios de obras como la del ferrocarril, que venciendo la barrera del manglar, unieron en su primera parte los pueblos de Puerto Bolívar con Machala y años más tarde, las ciudades de Pasaje, Santa Rosa, etc.

Así nació, lo que con el transcurso del tiempo se constituiría en el Primer Puerto del Austro Ecuatoriano, ansioso de progreso y colaborar con el desarrollo de los pueblos que tenían limitaciones para sacar la riqueza especialmente agrícola, pero que jamás claudicaron y miraron coronados sus propósitos cuando, instituciones como la H. Junta Provincial de Reconstrucción de El Oro, la H. Junta Provincial de Fomento de El Oro, entidades adscritas al H. Consejo Provincial de El Oro, fueron creadas para emprender en obras tales como el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar entre otras.

Sin embargo, a juicio de entendidos en la

materia, crear Autoridad Portuaria en Puerto Bolívar, significó mermar las rentas producidas por el impuesto al banano para exportación que a su vez servían para los programas de trabajo del H. Consejo Provincial.

Hoy existe AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR creada por el Gobierno Nacional en 1970. Será la ciudadanía orense del presente y futuro la encargada de evaluar sus resultados.

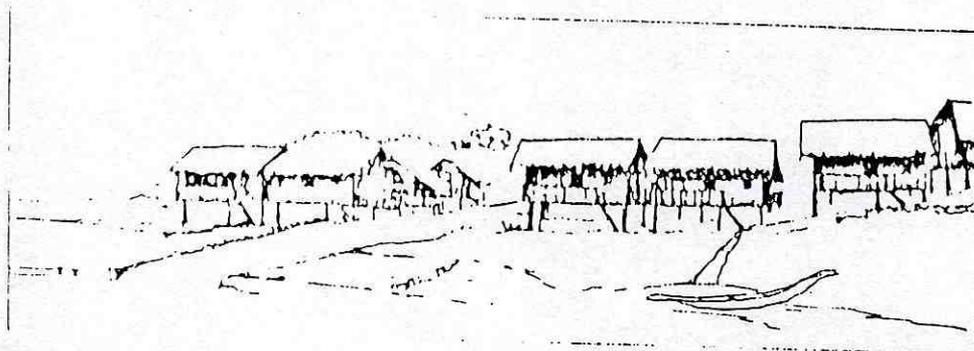
ANTECEDENTES HISTORICOS.-

Antes de pasar a relatar la trayectoria portuaria del Puerto de Bolívar (nombre original), consideramos necesario hacer conocer, cómo fue el desenvolvimiento de la ciudad de Machala en lo relacionado a puertos, tomando en cuenta que desde épocas pretéritas, las vías fluvial y marítima, fueron únicamente la manera de comunicarse con el resto del actual territorio ecuatoriano y fuera de él.

Las investigaciones realizadas nos conducen a determinar que incluso, nuestros ancestros, amplios conocedores del medio geográfico, utilizaron esteros que a su criterio brindaban facilidades para recalcar sus embarcaciones, por cierto en ese entonces muy rudimentarias, pero que, en definitiva, dieron la pauta, para el progreso posterior de la región; vale la pena aclarar que, antes de Machala, hubo otro "puerto" localizado en Santa Rosa, del cual hablaremos más adelante. Con este pequeño preámbulo, pasamos a explicar los orígenes portuarios de Machala y Puerto Bolívar.

PUERTO PILO.-

La utilización del estero Pilo como puerto, se pierde en el tiempo, confirmando nuestra teoría acerca de que, los primeros habitantes de Machala se



Representación gráfica de lo que habría sido en su tiempo el Puerto de Pilo, lugar cercano a Machala.

habrían ubicado en dicho sector, con mayor razón, si la desembocadura original del río Jubones estuvo hacia el sur de la ciudad actual (Pital o Guarumal), según estudios realizados en 1884, por el geólogo alemán Teodoro Wolf Baur. El acceso al puerto de Pilo era dificultoso a consecuencia de su estrechez y sinuosidad, especialmente en marea baja. La situación posteriormente se complicaría cuándo, embarcaciones impulsadas por motores a vapor procedentes de Guayaquil y Puná, tenían que entrar al puerto en posición contraria (retrocediendo) y para salir debían esperar la marea alta.

EL ESTERO HUAYLÁ (GUAYLÁ).--

La existencia del estero Huaylá o Guaylá nunca fue desconocida por los lugareños.--HUAYLLÁ es vocablo CHIMÚ, que en español significa ENTRADA--. Sin embargo, llegar a aquel sitio fue difícil por la barrera natural infranqueable del manglar que imposibilitaba abrir un camino hasta la desembocadura de dicho estero.

PROYECTO PARA NUEVO PUERTO.-

El año 1861, era Jefe Político interino don Apolinario Gálvez. Por resolución del Cabildo machaleño, el 17 de julio se acordó formar un puerto nuevo al frente de Jambelí y reclamar los títulos de los terrenos cedidos por el Rey de España a la comunidad de indígenas del Cantón Machala. (1)

El problema básico obviamente, fue la falta de dinero y medios apropiados para implantar la infraestructura necesaria y lograr establecer un nuevo puerto; a diferencia de Puerto Pilo, que brindaba relativa facilidad para llegar a él por tierra, cuando el salitre o la marea no inundaba la llanura. Ante el planteamiento de la idea, los concejales hicieron un viaje de reconocimiento al lugar, con el interés de observar la factibilidad de crear otro puerto que brinde facilidades a las embarcaciones y ahorro de tiempo en los viajes en especial hasta Guayaquil.

Recorrido el lugar, los miembros del Cabildo se entusiasmaron por la bondad del clima e inmensas posibilidades que brindaba la desembocadura del estero para convertirlo en puerto. Pese a las dificultades expuestas, el Ayuntamiento resolvió afrontar el trabajo de construcción del NUEVO PUERTO

¹ ANDRADE, Manuel de Jesús, *Monografía del cantón Machala*, 1924, Pág. 40.

FERROCARRIL Y MUELLE PARA PUERTO PILO.-

Este tema resulta novedoso por ser totalmente desconocido para la ciudadanía machaleña. Reunido el Concejo Municipal, el 10 de noviembre de 1862, se presentó a sesión, una delegación integrada por los Srs. Jerónimo Blanco y Miguel Anzoátegui, quienes entregan una petición dirigida a la Junta Provincial del Guayas, manifestando el deseo de obtener privilegio exclusivo de un ferrocarril que saliendo del puerto de Pilo, concluya en Machala. El sistema consistía en carritos montados sobre rieles halados por acémilas. La concesión se planteó a fin de ser explotada por el lapso de treinta años. Además se construiría un muelle de madera para cubrir las necesidades de embarque y desembarque, cuya explotación también sería por el mismo tiempo. Sometido a discusión y en virtud del informe pedido por la Junta Provincial del Guayas a la que pertenecía el cantón Machala, la Corporación Municipal acordó que se dé la siguiente respuesta: Que es útil y conveniente el camino de hierro que tratan de establecer los Srs. Blanco y Anzoátegui, por lo tanto, opina que debe concederse a dichos señores la exclusiva de un camino de fierro, desde el puerto de Pilo a este pueblo, por sólo el tiempo de veinte años, siempre que se llenen las condiciones que abrazan la solicitud y siempre que los traficantes (transeuntes), gocen de la libertad de usar o nó el camino, lo mismo que del embarque o desembarque por el muelle,

sin que tengan que abandonar ninguno de los derechos designados en la tarifa, si nó ocupan ni el muelle, ni el camino.(2)

ESTUDIO DEL LUGAR PARA NUEVO PUERTO.-

Habían transcurrido casi ocho años desde que el Cabildo de 1861 inspeccionó el estero Huaylá y su desembocadura buscando el sitio conveniente para establecer un nuevo puerto. La indecisión y principalmente la falta de dinero, posiblemente frenaron el propósito de iniciar la obra que nó solamente se trataba de establecer el poblado, sino abrir una trocha venciendo al manglar y así, disponer de por lo menos un camino que enlace el nuevo puerto con la ciudad de Machala. El 6 de diciembre de 1869, puesta en consideración nuevamente la idea, "el Presidente del Cabildo, Sr. José María Ugarte manifestó con verbosidad energía y entusiasmo decidido lo útil que sería fabricar una ramada o casucha en el terreno inmediato por la parte de arriba y a orillas del mar del estero denominado Guaylá, considerando que el mar por este sector tiene mayor profundidad incluso para fondear bergantines. Representa además el ahorro de un día de viaje hasta Guayaquil, comparando el recorrido desde el actual puerto de Pilo".--dijo--"Que su clima es saludable y que sería importante propender ha

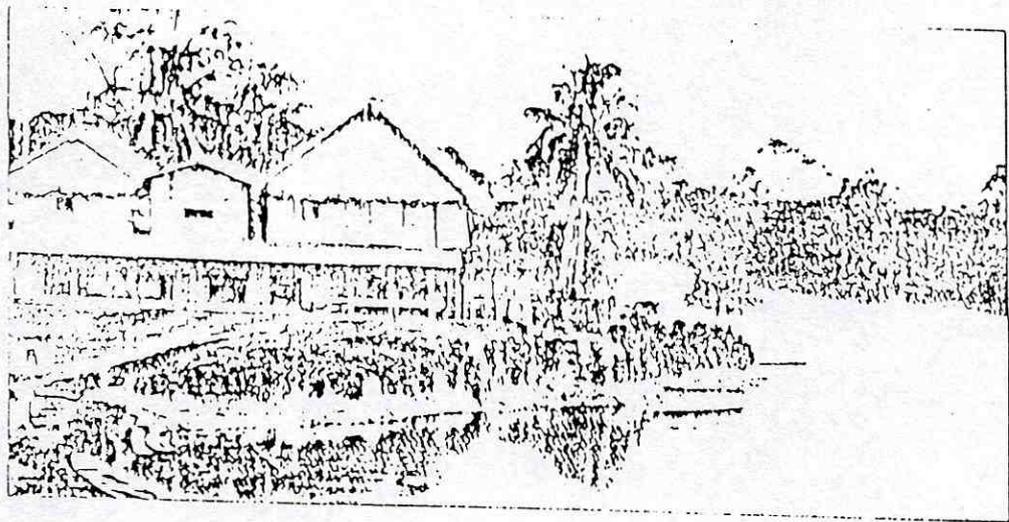
² *Ibíd.* Pág. 40.

allanar cualquier obstáculo que se presente entre este punto y la ciudad de Machala, hasta dejar el camino sin ningún problema. Sugiere también, que se busque la manera de atraer gente hacia dicho lugar muy hermoso por cierto, para cuyo efecto se concederían prerrogativas y exenciones, para así obtener que vayan a formar casas y residir allí hasta establecer una colonia. Que luego se establecerían muy pronto, porque no duda que todos los habitantes de este pueblo, se trasladarían hasta ese terreno ribereño". (3)

COLABORACION DEL PRESIDENTE MUNICIPAL.-

Como auténtica demostración de afecto hacia esta tierra y con una actitud visionaria, el Presidente del Ayuntamiento, Sr. José María Ugarte, pletórico de entusiasmo por lograr el objetivo de construir un nuevo puerto, no vaciló en tomar la iniciativa y es así que, el 23 de diciembre del mismo año, en la sesión del cabildo, consignó una contribución personal de cincuenta pesos para comenzar la construcción de la covacha, a la vez que exhortó a los demás miembros de la Corporación Municipal, colaboren con el mismo fin. Por su parte, el concejal Fernando Salcedo y otros ediles, aprobaron respaldar la decisión, aunque se opinó que era necesario realizar un reconocimiento del lugar,

³ *Ibíd. Pág. 47.*



Concepción artística del lugar donde se habría
construido la primera ramada en Puerto Huaylá.

nombrándose una comisión que estuvo integrada por el
mismo Presidente, Sr. Ugarte, los concejales Fernan-
do Salcedo y Juan Maldonado.(4)

⁴ *Ibíd.* Pág. 48.

REALIDAD DE UN VIEJO ANHELO

LEGALIZACION DE NUEVO PUERTO.-

El 7 de abril de 1909 es fecha de mucha significación para Puerto Bolívar pues, el Supremo Gobierno Provisional, habilita el PUERTO DE GUAYLÁ, que posteriormente se denominaría Puerto Bolívar. Por su parte el concejal Teodoro Larrea pidió en la sesión, se otorgue un Voto de Gratitud al gobierno, por haber hecho realidad una vieja aspiración machaleña.

Dentro de la planificación de obras, el 14 de septiembre, se trató la conveniencia de establecer un muelle en el nuevo puerto y unir a Machala por medio de la construcción de una línea ferrea para tranvías(?). Estas ideas ponen de manifiesto la intención que había por superar en aquel tiempo, los obstáculos que frenaban el progreso del cantón.(5)

Se reunió el Concejo Municipal en sesión ordinaria, el 26 de septiembre del mismo año. Los Srs. Leandro Serrano y Manuel Armendaris, presentaron al Cabildo, un proyecto para la construcción del muelle de madera en Puerto Guaylá--*nombre original*--y la línea de carros urbanos(?) hasta el mismo puerto.

5 *Ibíd.* Pág. 52.

Meses después, el 7 de diciembre, en sesión del Ayuntamiento, se aprobó el plano para construir el camino a puerto Guaylá, trabajo que lo ejecutaría la Empresa de Muelles y Carros Urbanos.

De común acuerdo, el 12 de diciembre, la misma empresa adjudicataria para las obras en Puerto Guaylá, solicita la ampliación del contrato con intención de emplear carros de tracción a vapor, sistema que recién se estaba utilizando en ese entonces. El contrato indica además que, al vencimiento del mismo, el servicio pasaría a ser administrado por la Municipalidad de Machala.

INAUGURACION DEL PUERTO DE BOLIVAR.-

En acto especial, el 18 de diciembre de 1883, se inauguró el PUERTO DE GUAYLÁ, que, desde esta fecha, pasa a denominarse PUERTO DE BOLIVAR; las principales autoridades de la ciudad, de acuerdo al documento se reunieron y dice: *"Sesión extraordinaria del 18 de diciembre 1883.- En el cantón de Machala, a orillas del mar, en el Golfo de Jambelí y a un costado del estero de Huaylá, hacia la derecha, reunidos a la 1 p. m. de este día, el primer gobernador de la provincia de El Oro, Sr. Dr. José Rafael Arizaga; el Dr. Ramón Martínez, Cura Párroco de Machala; la Sra. Doña Fernanda Valarezo de Castro y su hija la Srta. Rosa de los Angeles*

le el histórico y glorioso nombre de BOLIVAR, como una grata y digna reminiscencia de tan esclarecido patricio, cuya fecha, si bien coincide con el tristísimo día de su fallecimiento, lejos de los que amó y le amaron, constituye para la Provincia de El Oro, un presenta halagüeño de futuras prosperidades. Se dio así principio a la ceremonia, bendiciendo primeramente las aguas del mar y el Puerto de Bolívar, cuyos padrinos fueron la Srta. Ana María Castro y el Sr. Dr. José Rafael Arizaga; enseguida, designándose para padrinos a la Srta. Rosa de los Angeles Castro y al Sr. Leandro Serrano. Se cantó el TE DEUM y se bendijo una cruz de madera, de gran tamaño, que momentos antes fue colocada allí, como la mejor y más elocuente manifestación de respeto y veneración a la justicia, de poderío y glorias para la patria, de lucidez para la inteligencia, virtudes para el corazón, de rectitud para la conciencia, de religiosidad para el espíritu, de orden y moralidad, de amor y venturanza, de paz y libertad, en todo sentido, para la vida próspera y feliz de la nueva provincia; y se acordó unánimemente, pedir a la Asamblea Nacional, que se reconozca y confirme el nombre del Puerto de Bolívar, dado al que hoy se acaba de bendecir".- Tiempo más tarde lo llamarían simplemente Puerto Bolívar. En el mismo acto, también se inauguró el inicio del tendido de la línea férrea hasta Machala.(6)

* *Ibíd.* Pág. 55.

Establecido el Puerto de Bolívar, se planifica el trazado de sus calles, pese a que el área de terreno firme era pequeña. Para el efecto, el 11 de marzo de 1884 es enviado al Ayuntamiento, el plano dibujado por Don Manuel G. Armendaris, quien además solicita se le señale el lugar correspondiente dónde se construiría la estación de carros urbanos.

La apertura de la trocha para el tendido de la línea férrea desde Puerto Bolívar a Machala, avanzaba lentamente, a causa de las dificultades que presentaba el terreno. El manglar, la marisma, lo inhóspito de la zona y por supuesto el dinero, fueron serio obstáculo para concluir la obra. Hasta tanto, los continuos aguajes inundaban el camino hacia Puerto Pilo, lugar donde todavía fondeaban embarcaciones pequeñas. La sesión del 21 de octubre de 1885, se solicita a los propietarios de carretas, colaborar transportando material pétreo, a fin de compactar el sendero hasta ese lugar. (7)

En este tiempo, la ciudadanía estaba pendiente del inicio de los trabajos que "traerían el río hasta la ciudad", oficiándose al Gobierno para averiguar cuándo llegaría el ingeniero encargado de elaborar los planos para esa obra y conocer cuánto dinero está disponible para comenzar la construcción del edificio de la Aduana de Puerto Bolívar.

La adecuación de Puerto Bolívar como tal era lenta. Hasta tanto, e a las incomodidades, el puerto de Pilo continuaba sirviendo al comercio y transporte de pasajeros. Establecida la Compañía de Vapores Fluviales Laburu & Seminario, a través de su representante el Sr. Rafael Real, el 7 de diciembre del mismo año, solicita al Concejo Municipal, permiso para construir una bodega para mercaderías en dicho puerto. El pedido fue aceptado inmediatamente previo a la presentación de los planos correspondientes. (8)

SE GESTIONA CATEGORIA PARA EL PUERTO.-

El anhelo de la Municipalidad de Machala era, lograr que el Congreso de la República, eleve a Puerto Bolívar a la categoría de PUERTO MAYOR. Para lograr este objetivo, fue requisito indispensable, que hayan oficinas para aduana y un muelle con características que permita el embarque y desembarque de pasajeros y carga. Dichas obras estaban atrasadas por falta de financiamiento. Sesionando el Concejo, acordaron el 17 de octubre de 1886, organizar una comisión que viaje a Quito para solicitar al Soberano Congreso, aplazar la aprobación del decreto que convertiría a Puerto Bolívar en Puerto Mayor de la República, pues, hasta esa fecha, aún no se lograba cumplir con los pedimentos de ley.

^e Ibid.

El 20 de noviembre del mismo año, la Municipalidad de Santa Rosa propone al de Machala, la construcción de un puente sobre el río Pital, además, la colocación de un faro en la punta de la Isla Jambellí, para asegurar así, la ruta de entrada y salida a la bahía de Puerto Bolívar.

Como lo manifestamos anteriormente, eran requisitos fundamentales para elevar el Puerto de Bolívar a la categoría de Puerto Mayor de la República, disponga de oficinas y bodegas para Aduana y la construcción de un muelle apropiado. Ante estas circunstancias, el Municipio de Machala acordó el 26 de noviembre de 1888, expedir una Ordenanza, estableciendo el impuesto de diez centavos por cada quintal de cacao que salga del Cantón. La recaudación serviría para cumplir con las obras exigidas por el Gobierno. La creación del impuesto fue por Decreto Legislativo, acordado en el último Congreso Nacional y entraría en vigencia a partir del 1° de enero del próximo año (1889), siendo nombrado recaudador el Sr. Enrique Requena. (9)

PROTESTA SANTARROSEÑA.-

Los santarroseños no están de acuerdo con la creación de Puerto Bolívar como Puerto Mayor y 26 de septiembre de 1889, se tiene conocimiento que,

9 Ibid.

mediante publicaciones calumniosas, pretendían se clausure dicho puerto.

Por otra parte, el edificio para oficinas y bodega de la Aduana en Puerto Bolívar, se encontraba virtualmente concluido y en condiciones de utilizarse. Como esto era uno de los requisitos para habilitar el Puerto con la categoría de PUERTO MAYOR DE LA REPUBLICA, el Cabildo dispuso oficiar al Sr. Gobernador de la Provincia, comunicándole el 25 de julio de 1892, la fausta nueva de la terminación de la obra e invitarlo para el día siguiente, se sirva cerciorarse por sí mismo de lo que se deja relacionado, concurriendo a dicho Puerto, a cuyo mismo lugar, marcharán los miembros de esta Corporación.- Así se dispuso. (10)

La iniciativa municipal para la construcción de la línea férrea Puerto-Machala estaba respaldada por Decreto Legislativo y facultaba a la Municipalidad de Machala, construir también la mencionada vía hasta la población de Pasaje. Por esta razón el 13 de agosto de 1893, se resolvió que esta obra debería realizarse por contrato.

LOS PROPIETARIOS DEL FERROCARRIL.-

Confirmando lo dicho anteriormente, la idea de

¹⁰ *ibid.*

construcción del ferrocarril Puerto Bolívar-Machala fue del municipio machaleño. Se aprovechó del tendido parcial que realizara el fallecido Ing. Juan Bautista Dávila, cuando se constituyó la empresa de Carros Urbanos, proyecto que utilizaría locomotras a vapor, de reciente invención en esa época. El 11 de septiembre de 1894, el Presidente del Concejo indicó que *"había llegado el momento de que la Corporación Municipal nombre los dos propietarios que por decreto legislativo expedido este año, debían concurrir en unión del Sr. Gobernador, a las sesiones que tratarían sobre la manera y forma cómo debe acometerse la obra del ferrocarril, para cuyo fin se a destinado los fondos del agua potable. Se resolvió nombrar representante propietario por Machala a Don Catalino Serrano. Por Pasaje, al Sr. Rafael Flores"*. Era Presidente del Cabildo de Machala, el Sr. Wenceslao Ugarte.(11)

El 17 de enero de 1887, la Municipalidad de Machala es demandada por el Sr. Julio Federico Gálvez, por haber rescindido la Institución, el contrato para construcción del edificio de aduana en Puerto Bolívar e incumpliendo unas de las cláusulas.

¹¹ *ibíd.*

NUEVA CATEGORIA PARA PUERTO BOLIVAR

BOLIVAR, PUERTO MAYOR DE LA REPUBLICA.-

En la historia de Puerto Bolívar, éste es uno de los hechos mas trascendentales. Después de una serie de gestiones ante el Congreso Nacional, el 13 de abril de 1897, se logró la expedición del Decreto mediante el cual se obtiene habilitar a Puerto Bolívar con categoría de PUERTO MAYOR DE LA REPUBLICA. Sin embargo, la inauguración como tal se realizó el 24 de Julio de 1898. En ésta misma fecha, se autorizó la construcción del muelle de hierro para el mismo lugar, según decreto legislativo expedido el 31 de marzo de este año(1897).

Mientras tanto la construcción del ferrocarril avanzaba lentamente y se preveía que no se concluiría dentro del plazo acordado en el contrato. El Concejo Municipal preocupado por esta situación, el 21 de marzo de 1897, obtuvo del Congreso la ampliación del tiempo de entrega de la obra mencionada.

En este año estaba como Presidente del Concejo el Sr. José Anselmo Castro, quien, el 5 de septiembre del mismo año, informa los resultados de las gestiones realizadas en Guayaquil, para emprender a la brevedad posible la construcción del muelle, el Resguardo de Aduana y la Capitanía de Puerto Bolí

var. La oferta de parte del gerente del Banco Comercial y Agrícola, está planteada en condiciones equitativas otorgando crédito para dichas obras. Al parecer, paulatinamente se iban cristalizando los anhelos de los porteños.

El Concejo Municipal de Machala, el 29 de noviembre, quedó autorizado de parte del Gobierno Nacional, para iniciar los trámites de construcción del muelle en Puerto Bolívar. Este proyecto concitó interés en personas particulares como el Sr. Martín Reimberg, quien presentó una propuesta; ésta fue sometida a estudio por medio de una comisión especial.

TRAMITES PARA OBRAS DE PUERTO BOLIVAR.-

El entusiasmo por iniciar las obras definitivas del Puerto, motivó que, se busque la forma de agilizar los trámites para obtener el dinero necesario. En sesión del 23 de diciembre de 1897, de acuerdo a los Archivos dicen: *"El Ilustre Concejo Cantonal para facilitar la operación proyectada con el Banco Comercial y Agrícola, por la Junta Administrativa de la obra del ferrocarril, conforme lo tratado y resuelto por dicha Junta en sesión del 29 de los corrientes. Escuchado el informe del Sr. Administrador, coronel Tomás Larrea A., dispuso: que los fondos pertenecientes al Cuerpo contra incendios*

de este Cantón y los de las obras del muelle, Capitanía y Resguardo de Puerto Bolívar, se retiren del Banco del Ecuador en cuyo poder se encuentran depositados y se entreguen al Banco Comercial y Agrícola; así como en este mismo Banco, deposite el Sr. Colector Don Eduardo Game, las cantidades que recaudara del impuesto destinado para las referidas obras de Puerto Bolívar"; la intención de fondo era formar un solo capital, con la finalidad de garantizar el crédito con el Banco prestamista.(12)

Estaba la obra del muelle de hierro en su fase de financiamiento. El 14 de enero de 1898, la Municipalidad de Machala, resolvió entregarle al Ing. León Cassan los planos del referido muelle para un estudio a la brevedad posible y emita su criterio profesional.

Mientras tanto, el 11 de abril, se había convocado a licitación para construir las garitas de la Capitanía y Resguardo de Aduana en Puerto Bolívar. Presentadas las propuestas y sometidas a estudio, la Corporación Municipal resolvió adjudicar los trabajos al Sr. Lorenzo Serrano.

La población de Puerto Bolívar, pletórica de entusiasmo por el progreso que iba adquiriendo el lugar, el 15 de junio de ese año, organizó un comité

12 *ibid*

denominado Sociedad Patriótica de Puerto Bolívar, cuyo presidente solicitó al Concejo se conceda la imprenta municipal para editar un periódico.

NUEVO PUERTO PARA EL ECUADOR.-

Después de cumplir con los requisitos de ley, el Puerto de Bolívar--*nombre original*--ya ascendido a la categoría de Puerto Mayor, inició sus labores a partir del 1° de enero de 1899, comenzando a funcionar las oficinas de Aduana, atendiendo al movimiento de importaciones y exportaciones por este lugar complementadas con la construcción de un muelle provisional de madera. Presidente del Cabildo era el Sr. Juan José Pazmiño; Vicepresidente, Sr. Felipe Maldonado. Concejales: Srs. Amadeo Echeverría, Antonio Valdiviezo; Secretario, Don Juan Antonio Robinsón.

SANTA ROSA OPUESTA A CREACION DE PUERTO BOLIVAR.-

La cabecera cantonal de Santa Rosa logró desarrollo comercial, merced de estar ubicada en un sitio estratégico y disponer de un puerto que pese a no prestar mayores facilidades, sin embargo era diferente al Puerto de Pilo en Machala. La cercanía a la frontera con Perú, el paso obligado hacia las minas de Portovelo, Zaruma y desde allí hasta Loja, fueron factores preponderantes que incidieron en el

progreso santarroseño. Cuando se obtuvo la legalización de la categoría de PUERTO MAYOR para Puerto Bolívar, la ciudadanía de Santa Rosa creyó que esta situación acabaría con Puerto Pital, su puerto, iniciando una campaña de desprestigio a nivel de Congreso con propósito de obtener la clausura de Puerto Bolívar. Transcurrió el tiempo y los resultados fueron diferentes. Se construyeron carreteras, llegó el ferrocarril, el transporte marítimo de cabotaje virtualmente desapareció. De todo lo dicho, solo quedan los recuerdos. El progreso con pasos agigantados avanzó y los pueblos que temían quedar marginados, por lo contrario de pronto se integraron más.

Todo esto, ponía de manifiesto la preocupación por mejorar las condiciones de vida de los habitantes de Machala y sus alrededores. El 13 de mayo de 1899, se organizó una comisión con los Srs. Wenceslao Ugarte y Juan Benigno Cueva, quienes gestionarían ante el Congreso Nacional los fondos necesarios para la realización de obras prioritarias en la población, desvirtuando así, la serie de calumnias y ofensas vertidas por elementos nocivos de Santa Rosa, relacionadas con la creación de Puerto Bolívar. Este año, la provincia de El Oro tenía como representantes al Parlamento Nacional a los Srs. Juan Francisco Game y Juan Valarezo, SENADOR y DIPUTADO respectivamente.

Al día siguiente, por razones que se desconocen, quedó comisionado para viajar a Quito, el Sr. Gonzalo S. Córdova, quien llevaba el encargo de promover la defensa de los intereses del Puerto; la designación la hizo el Sr. Tranquilino Montealegre Torres, Presidente de la Junta Popular de Machala. En la misma sesión se resuelve convocar a licitación para la construcción del muelle de hierro para el Puerto.

Dentro del plan de obras se incluía la construcción de las garitas y es así que, el 8 de julio, firmó un contrato con el Municipio de Machala, don Lorenzo Serrano, para construir los edificios del Resguardo de Aduana y la Capitanía del Puerto.

Considerando que ya existían fondos suficientes para iniciar la construcción del muelle y como el provisional requería de mucho mantenimiento, el Concejo acordó convocar a Licitación, por medio de la prensa de la ciudad de Guayaquil. (13)

SE ADJUDICA OBRA DEL MUELLE.-

El 2 de octubre de 1899, sesionó el Cabildo, presentándose el Plano de Puerto Bolívar, diseñado por el Ing. Gastón Thoret pero modificado por el Ing. R. Higley. En relación a la construcción del

13 Ibid.

muelle de hierro, fueron abiertas las propuestas y luego de su estudio, se resolvió adjudicarle el contrato al Sr. Luis Jourjon, vecino de Guayaquil, quien ofrece realizar la obra por el valor de 80.000 sucres.

Se aceptó la propuesta del contratista pero con ciertas reformas. A ellas se agregó la colocación de una grua móvil en el muelle y cuatro columnas con sus respectivos faroles y lámparas para alumbrado. Por las adecuaciones adicionales se pagará la cantidad de S/. 3.000,00 sucres.

La garantía que presentó el Sr. Jourjon, consta de un poder de la Casa J. C. Larrivetti Co. de París. También se aceptó la construcción de un torreón con dos metros de altura y un reflector sobre el techo del desembarcadero. (14)

CARACTERISTICAS DEL CONTRATO.-

El contrato para la construcción del muelle tuvo las siguientes características:

"El Sr. Jourjon se compromete ha construir un muelle de fierro en el Puerto de Bolívar, de conformidad con lo que ha presentado al Ilustre Concejo Municipal de Machala y que ha sido

aceptado con las bases y condiciones siguientes:

1°.- Los trabajos de inauguración de dicho muelle comenzarán en el mes de diciembre del presente año, continuando los plazos de cinco y diez meses hasta la completa terminación de la obra: más claro, los trabajos formales principiarán dentro de cinco meses, contados desde que este contrato merezca la aprobación del Supremo Gobierno y la obra estará concluida a los quince meses, contados desde el mismo día.

2°.- El muelle será de forma de "L", proporcionando dos embarcaderos que utilizarán toda su longitud, la que, desarrollada se descompone de la manera siguiente: cincuenta y cinco metros (plano A-B); en el costado va colocada la escalera para botes o embarcaciones menores; veinticuatro metros de muelle (plano B-C), para embarcaciones fluviales y fin en oblicuo, veintiocho metros, sesenta centímetros de muelle (plano C-D), para embarcaciones de alto bordo. También se puede emplear como embarcadero, los diez y nueve metros de la anchura del muelle, así como el lado opuesto a C-D, según el plano. La dirección de los costados de la L, formarán entre si un ángulo de ciento cinco a ciento diez grados, de tal manera que, el de afuera, busque la dirección de la boca de Jambelí, disposición que

proporcionará mayor facilidad de evolución para los buques, tanto al atracar como al zarpar y que permitirá cuando se quiera, alargar la planta actual, para alcanzar mayor profundidad de agua.

La altura del muelle sobre las mareas altas será de ochenta centímetros. La construcción de muelle será enteramente de fierro y su fundación tubular con pilotes de tornillos. Solo el piso, la escalera y las defensas serán de madera.

La parte A-B del plano, llevará pasamanos en ambos lados. En la extremidad de la plataforma, habrá un techo que cubrirá una superficie de once metros veinte centímetros, es decir, ciento tres metros cuadrados. El frente de los embarcaderos serán guarnecidos con sus respectivas defensas de madera.

El muelle será servido por vías férreas de noventa y dos centímetros de trocha, con una placa giratoria y seis cambios con sus respectivos nombramientos de maniobras.

3°.- En caso de mora en la entrega de la obra en la fecha estipulada, pagará Jourjon una multa de quinientos sures. La multa expresada no tendrá efecto en el caso de fuerza mayor o

fortuito.

4°.- El precio de la construcción de la obra con todo sus materiales de acuerdo con el plano, detalles y explicaciones que se expresan, será de ochenta mil sucres.

5°.- El pago de esta cantidad se hará, entregando al Sr. Jourjon, después de aprobada por el Gobierno Nacional la presente escritura, la cantidad de dinero que haya depositada por el Concejo Municipal, procedente de la recaudación del impuesto especial de esta obra. Además, el Colector de este impuesto le entregará quincenalmente al contratista, las cantidades que vaya colectando, hasta completar el precio de la obra.

6°.- En caso de que el impuesto no fuera suficiente para el pago total del precio de la obra, el Municipio queda comprometido a obtener del Congreso Nacional, la prórroga de dicho impuesto por el lapso de dos años, más, si la Legislatura no accediese a la solicitud, la Municipalidad pagará el saldo que se adeude, con cualquiera de sus rentas y se entregará también quincenalmente al mismo contratista, el producto total de los ingresos del muelle.

7°.- El material, útiles y accesorios que se importen para la construcción del muelle, serán libres de derechos de aduana y no estarán sujetos a impuesto alguno, fiscal o municipal.

8°.- Si hubiera retardo en la entrega total del precio después de concluido el muelle y entregado al Municipio, éste satisfará a Jourjon, el interés del 6% anual, por todo el tiempo que dure el retardo, debiendo haber, intereses recíprocos.

9°.- El Sr. Jourjon, garantiza el cumplimiento del presente contrato, así como responde por los fondos que se le entreguen, con una escritura que los Srs. J. C. Larrivetti y Cia. del comercio de Guayaquil, hipotecnado una casa que estos señores tienen libre de gravámenes en esa ciudad, asegurada en varias compañías de seguros contra incendios, por cuarenta mil suces.

10°.- Cualquier diferencia entre el Contratista y la Municipalidad de Machala, será resuelta por un árbitro nombrado por cada parte y cuyo fallo será inapelable. Los árbitros tendrán su domicilio en Guayaquil y expedirán su fallo en la misma ciudad. En el caso de discordia, los mismos jueces nombrarán un tercero que la diri

ma.

11°.- *Queda facultado el Sr. Jourjon, tras-
pasar este contrato a cualquier otro empresario
o para asociar a personas que tuviere por conve-
niente, con conocimiento y aprobación del Conce-
jo Municipal. El contratista renuncia expresa-
mente a toda reclamación diplomática, con motivo
de este Contrato. Se aclara que, la multa a que
se refiere la cláusula tercera, se pagará por
cada mes de falta o retardo por incumplimiento
del Contratista.*

*En estos términos se formaliza el compromiso
sobre la construcción del muelle.*

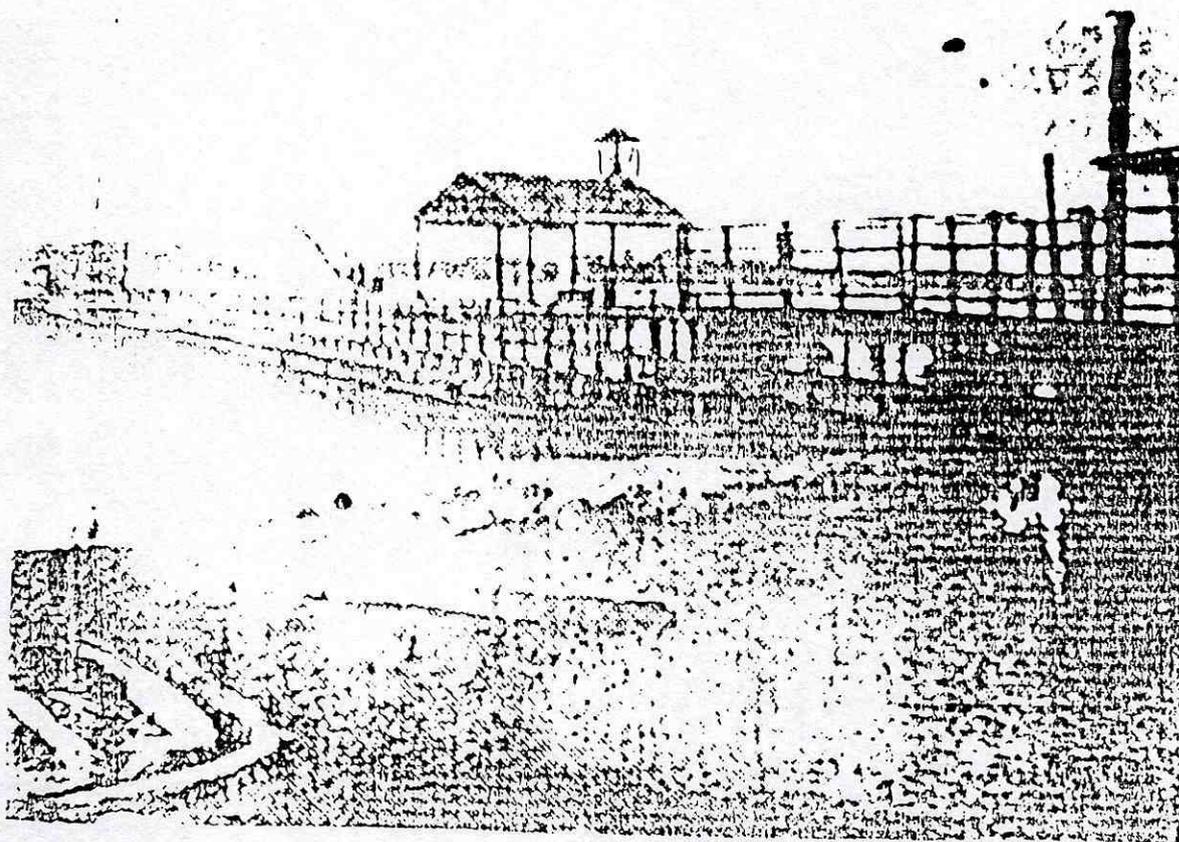
*Machala octubre siete de mil ochocientos
noventa y nueve.- El Presidente del Concejo,
Juan José Pazmiño.- El Secretario Municipal,
Juan Antonio Robinsón*.* (15)

Transcripción del original

APROBACION DEFINITIVA DEL CONTRATO.-

En sesión del 11 de enero de 1900, se dio lectura al oficio enviado por el gobernador de la Provincia, fechado el 16 de diciembre del año anterior, en que comunica la aprobación del contrato

¹⁵ *Ibid.*



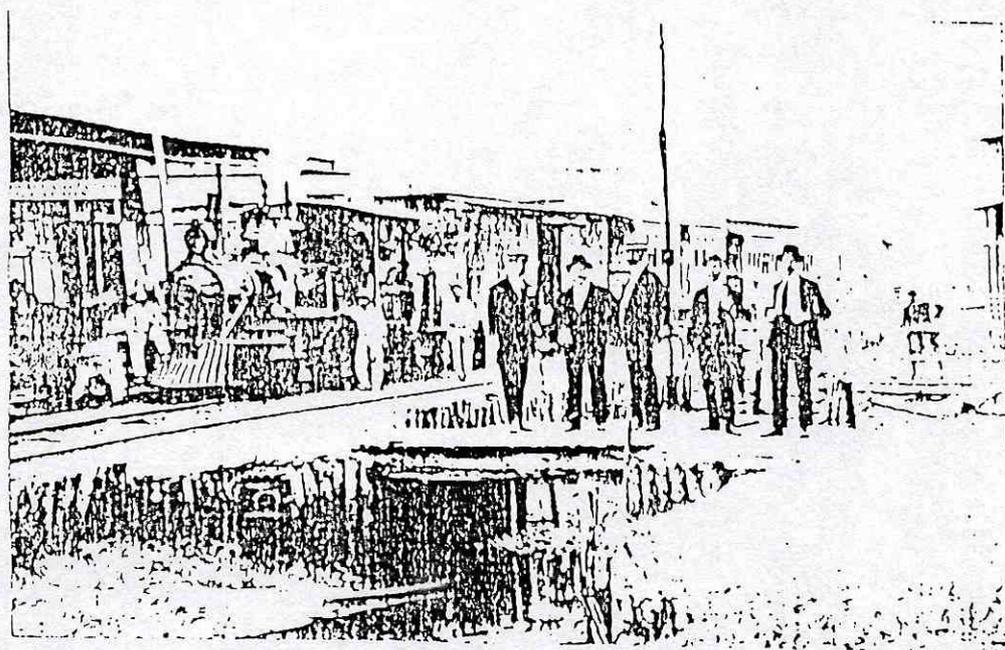
Vista general del muelle de hierro en Puerto Bolívar, observándose al fondo la grúa y el torreón sobre la cubierta.

para el muelle de Puerto Bolívar con el Sr. Luis Jourjon, dictada por el Ministerio de lo Interior, previniendo que, si faltare algo para el pago total de la obra, se solicitará del próximo Congreso, la prolongación del impuesto. (16)

Para la Municipalidad de Machala era imprescindible la presencia del garante que el contratista del muelle hacía constar en el documento suscrito. El 17 de abril del mismo año, acudió a la sesión, el Sr. José Gabriel Sánchez, en calidad de representan

te de la Casa J. C. Larrivetti, garante del Sr. Luis Jourjon, contratista para la construcción del muelle de fierro. Las oficinas del garante tenían su sede en París, Francia.

SE INAUGURA EL FERROCARRIL PUERTO BOLIVAR-MACHALA.-



Locomotora para pasajeros y carga en Puerto Bolívar. El ferrocarril, complementó el progreso necesario en la región del austro ecuatoriano.

En la historia de Puerto Bolívar y Machala, así como a toda la región del austro ecuatoriano, la inauguración del ferrocarril, constituyó un acto de mucha trascendencia para los pueblos que se servirían de este medio de comunicación. El acontecimiento en sí, contó con la presencia de las autoridades del Gobierno Central, obviamente las provinciales, etc. aparte de invitados especiales. Todo con las

debidas limitaciones económicas. Cabe aclarar que a fines de 1899, se inauguró el tendido de la vía férrea, mientras que la llegada del primer coche de pasajeros se celebró el 23 de abril de 1900.

DESAPARECE PUERTO PILO.-

Al entrar en servicio el ferrocarril, la actividad comercial en Puerto Bolívar se desarrollaba rápidamente; lógicamente acorde con la época. La bondad del clima, la facilidad que ofrecía el lugar, etc. permitieron que el 11 de mayo, la Municipalidad de Machala, resuelva desmantelar las instalaciones existentes en Puerto Pilo; estaban abandonadas sin prestar ningún servicio. Con la desaparición de este Puerto, se cerraba un capítulo más de la historia de Machala, porque gracias a este sitio, la ciudad avanzó desde tiempos inmemoriales en su progreso. Ahora se miraba hacia el futuro, apoyándose en Puerto Bolívar, que se mostraba promisorio.

Por su parte, el contratista del muelle, el 25 de mayo de ese año, comunica al Concejo Municipal que, los materiales para la construcción del mismo, ya se encuentran rumbo al Puerto, solicitando, se gestione ante el Gobierno Nacional, la liberación de impuestos a la importación, diligencia que se realizaría a través de la Gobernación. A su vez, el Ing. Thoret, solicita un espacio de terreno aldaño

a la orilla, para depositar los materiales del muelle que estaban al llegar.

El proyecto de construcción del muelle en Puerto Bolívar virtualmente es una realidad. El contratista, Sr. Luis Jourjon comunica al Ayuntamiento mediante oficio, fechado el 4 de septiembre de 1900, que ya se embarcó en Europa el primer envío de implementos para iniciar la obra del muelle de hierro. Por otra parte, el Capitán del Puerto, Sr. Podalirio Murgueitio es autorizado por el Cabildo para que guarde en lugar conveniente los materiales del muelle de madera que será desbaratado luego de llegar la estructura del nuevo, pues, en el mismo lugar se levantará el otro.

El 21 de septiembre, se comunica al contratista Sr. Jourjon, que la escritura no se ha firmado debido a que falta determinar las características adicionales que el muelle llevará, tales como, la fuerza y capacidad de la grua, el tipo de faro que se colocará en el torreón, calidad de luces o faroles y los postes, pues, no se han entregado detalles al respecto.

En esta fecha (octubre 17) se comunica al Concejo que ya estaba construyéndose el nuevo muelle de madera, pero en otro lugar, porque en el espacio anterior se colocaría el metálico, aunque el capitán

del Puerto, Sr. Murgueitio, manifiesta que no podrá continuar dirigiendo los trabajos por causas ajenas a su voluntad.

OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA EL MUELLE DE HIERRO.-

La misma sesión conoció sobre la escritura pública del contrato adicional para el muelle de hierro. La minuta firmada por el contratista dice así:

1°.- El Sr. Jourjon se compromete con dicha Municipalidad, ha poner de su cuenta en el mencionado muelle, lo siguiente: una grúa móvil hecha de fierro, acero y bronce, de la fuerza de 22 quintales y semejante a la que se ve en el plano del muelle que existe en la Municipalidad. Un torreón de fierro de dos metros de alto, formado en el techo de la plataforma con un farol grande, provisto de su respectiva lámpara y reflectores, para que quede bien alumbrado el muelle. Cuatro faroles con lámpara de luz entera, colocados en el puente y muelle, sobre columnas de fierro. Una escalera de este mismo material, semejante a las que se usan en los buques, para subir al torreón y encender el farol.

2°.- Por todas estas obras, la Municipalidad

se compromete ha pagar al Sr. Jourjon, la suma de tres mil sucres, mediante los impuestos destinados o que se asignaren para el muelle y en el plazo en que éste debe entregarse, conforme a las estipulaciones del contrato principal.

3°.- Las bases de esta minuta se entenderán incorporadas en las del contrato del 7 de octubre de 1899, sobre la construcción del muelle y de consiguiente, las mismas reglas y condiciones estipuladas, para asegurar el buen éxito y cumplimiento del contrato principal, se aplicarán también al presente.

4°.- Todos los faroles expresados en esta Minuta, serán construidos en marcos de fierro y el presente contrato será sometido a la aprobación del Supremo Gobierno, para que surta sus efectos.

Machala, octubre 17 de 1900.- El Presidente, Sr. José Eduardo Mora Franco.- El Secretario Municipal, Sr. José Ignacio Franco.* (17)

(Transcripción del original)

Ante el Concejo de Machala el 23 de noviembre, se pone en consideración la necesidad de rellenar el malecón de Puerto Bolívar. El Cabildo acordó con

vocar a licitación por 15 días para la presentación de propuestas. Se explica que la licitación es por el aprovisionamiento de 400 toneladas de cascajo de la mejor calidad, traído desde Guayaquil. (?)

AVANZA LA OBRA DEL MUELLE.-

El muelle de hierro en Puerto Bolívar estaba por concluirse. El Ing. Gastón Thoret constructor de la obra, comunica el 14 de julio de 1901, mediante oficio al Cabildo Municipal, que es necesario disponer de madera suficiente para iniciar el entablado del muelle mencionado, sugiriendo que las tablas sean de guayacán. Por su parte, La Municipalidad sometió a estudio inmediato el presupuesto a fin de adquirir dicho material al mejor proponente. (18)

INAUGURACION DEL MUELLE.-

Por fin llegó el 9 de mayo de 1902, fecha grandiosa en la que se inauguró el MUELLE DE CABOTAJE MUNICIPAL, obra portentosa que permitió la redención de los pueblos del Austro ecuatoriano junto con el ferrocarril que cual cordón umbilical unió tantas y tantas poblaciones abandonadas hasta entonces. El acto en mención, estuvo revestido de solemnidad con el apadrinamiento de destacados

personajes de la localidad quienes incluso emitieron medallas recordatorias del fausto acontecimiento. Entre ellos citamos a los Srs. Alejandro Martínez, Mercedes Maldonado, José Moisés Ugarte, Telésforo Pazmiño, María V. de Pazmiño, José Madero Díaz, Clotilde María de Serrano, Manuel Luis Ponce, Lizardo García, Carmen C. De García, Eduardo Game, Rosa C. de Game, Indalecio Pazmiño, Delia González-Rubio, Luis Jourjon, Gaston Thoret, Alejandro Kaiser, Ana de Kaiser, etc.. Como complementación a dicho acto, se contó con la presencia del Gral. Eloy Alfaro Delgado, gran impulsor de la obra.

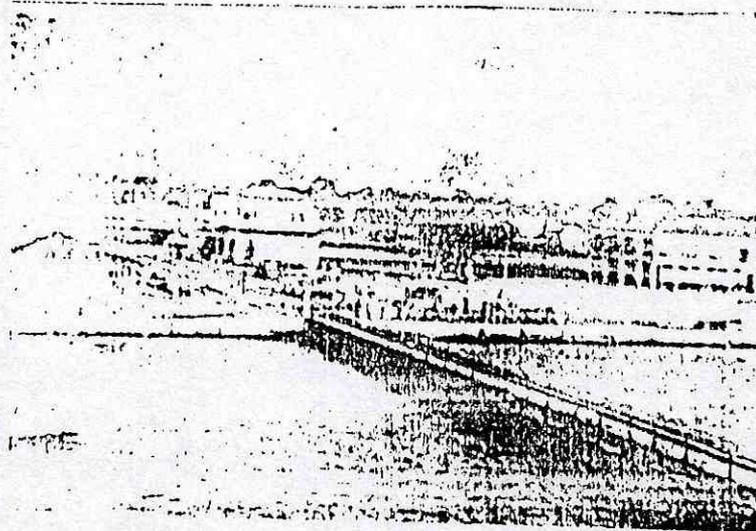
Bien podemos decir que a partir de esa fecha, el progreso y desarrollo de El Oro, tomó nuevo giro, en beneficio de la ciudadanía ecuatoriana del sur, abriéndose un nuevo capítulo orientado hacia un futuro promisorio.

NUEVAS ESPERANZAS PARA NUEVO SIGLO

SE INTENSIFICA EL MOVIMIENTO PORTUARIO.-

Ya en el año 1905, en relación a los viajes por vía marítima, éstos se incrementaron entre Guayaquil-Puná-Puerto Bolívar-Puerto Pital (La Emerenciana), éste último en Santa Rosa, a consecuencia de las facilidades que brindaba el muelle de hierro en Puerto Bolívar, complementado con el servicio que prestaba el ferrocarril que transportaba la carga hasta el interior del muelle de hierro; en este tiempo los viajes de las motonaves se realizaban entre los lugares mencionados, cada ocho días.

URBANIZACION DEL PUERTO.-



Puerto Bolívar, hasta 1909, su población estable no fue mayor a doscientos habitantes y unas pocas casas.

En relación al tema sobre Puerto Bolívar, la

Municipalidad de Machala se preocupó por el delimitamiento de calles. Los terrenos ya estaba delimitados al igual que sus calles y manzanas, pese a que la zona firme era mínima, siendo necesario realizar el señalamiento de sus calles en el agua, con estacas pintadas de blanco. Hasta 1909, su población no excedía a los doscientos habitantes y las viviendas no eran más de veinte. (19)

ECONOMIA DE LA ZONA BAJA ORENSE.-

En esta parte, se hace necesario hablar sobre la importancia que tenía la economía orense en lo que respecta a la zona provincial, tomando en cuenta, los cantones actuales de Machala, El Guabo, Pasaje y parte de Santa Rosa. En la historia de la producción agrícola ecuatoriana, el renglón que mayor vigencia tuvo, desde antes del período republicano, fue el cacao, que incluso, llegó el Ecuador a convertirse en el primer productor y exportador de la denominada "pepa de oro" a nivel mundial. Esta situación, hizo que el Estado, sustente su economía en base a las exportaciones cacaoteras.

En relación a la provincia de El Oro, el cacao, al igual que la actual producción bananera, tuvo abundancia y excelente calidad para exportación. De acuerdo a estadísticas de comienzos de este siglo,

la cantidad de haciendas cacaoteras llegaba a 911, con una producción aproximada de diez y seis millones de matas, lo que nos da la pauta, cómo sería la riqueza del suelo orense. (20) Y las vías y medios de comunicación y transporte?. Fácil es imaginarse cómo sería de sacrificado, movilizar el cargamento cacaotero hasta los lugares de embarque, si tomamos en cuenta que las únicas vías, fueron fluvial y marítima. Fluvial por medio de los ríos circundantes que para entonces eran navegables, principalmente el Jubones que incluso hasta 1952, permitió utilizar sus aguas desde el sitio denominado El Donque, en las cercanías de la ciudad de Pasaje. Marítima cuando se utilizaba el estero Pilo, transportando hasta ese sitio, por medio de carretones de cuatro ruedas y más tarde por el muelle de Puerto Bolívar, a través del ferrocarril que en 1908, ya llegaba hasta Pasaje. Esto nos indica, la importancia que significó tanto el muelle de hierro, como el ferrocarril de El Oro que en 1930, avanzaba hasta Santa Rosa; para este año, la deblace cacaotera derrumbaba la economía nacional como consecuencia de la apertura de nuevos centros de producción mundial y en lo relacionado al Ecuador, la excesiva confianza de los productores, más la presencia de pestes como la monilla y escoba de la bruja.

MANTENIMIENTO DEL MUELLE.-

Transcurrió el tiempo y en los Archivos municipales encontramos que, Por reiteradas ocasiones, la Municipalidad de Machala solicitó al Gobierno Nacional, el entablado del muelle de hierro en Puerto Bolívar, pero igualmente que hoy, no atendía de ninguna manera las peticiones. Ante esta situación, el 14 de febrero de 1915, don David Rodas Cuervo, ofreció colaborar mediante la entrega de 100 tablonos para la reparación total del mencionado muelle, siempre y cuando, el Cabildo pague la mano de obra. Por su parte el Concejo estuvo de acuerdo, agradeciendo el gesto del Sr. Rodas Cuervo. (21)

NUEVO MUELLE PARA PUERTO BOLIVAR.-

En la ciudad de Portovelo se estableció la South American Development Company, compañía minera norteamericana, a fines del siglo pasado. La extracción del cuarzo se incrementó cuando se comprobó que Puerto Bolívar realmente servía para los fines de dicha Empresa. Por este motivo, el 6 de septiembre de 1915, planteó a la Municipalidad de Machala, el permiso correspondiente para construir un muelle metálico que sería utilizado para el acoderaje de embarcaciones que cargarían el áureo metal sin procesar, que hasta ese tiempo era transportado por vía marítima desde Puerto Pital, en la ciudad de



Vestigios de lo que otrora fue el muelle metálico perteneciente a la South American Development Company y que luego se vendió a la compañía petrolera ANGLO.

Santa Rosa. Concedida la petición, dicho muelle sirvió por varios años, hasta que en 1950, la South American Development Company, se retiró del país, pasando el muelle a poder de la Anglo Ecuatorian Oilfield, compañía petrolera que a la sazón, explotaba los yacimientos petrolíferos en Ancón, provincia del Guayas. Esta empresa lo adquirió y luego de ciertas adecuaciones, fue utilizado para descargar combustibles que eran transportados desde la refinería del Guayas a los depósitos ubicados en la orilla de Puerto Bolívar.

Las instalaciones en el malecón, por más de una ocasión, provocaron momentos de peligro por el alto

grado de riesgo contaminante y de incendio, obligando a la sus representantes en Machala a solicitar otro lugar a fin de precautelar la tranquilidad de los porteños. (22) Hasta tanto, el muelle continuó prestando servicio, que concluyó cuando la carretera entre Guayas y El Oro permitió el transporte de combustibles.

Actualmente de dicho muelle solo quedan ciertos vestigios y los recuerdos de una época que representó etapas del progreso en la región.

SE INCREMENTAN LOS VIAJES DE CABOTAJE.-

El Capitán del Puerto comunica al Concejo Municipal que una de las empresas de vapores ha resuelto realizar viajes desde Puerto Bolívar hacia Guayaquil los días domingo, siempre y cuando el ferrocarril haga el servicio de trenes a dicho puerto. El cabildo aprobó la petición y dispuso además que se inicie el servicio de un carro de pasajeros los días domingo con horario de 7 y 12 de la mañana desde Machala. y desde Puerto Bolívar el último viaje saldría a las 16h00, (cuatro de la tarde); años más tarde, los barcos de cabotaje como el Olmedo, Colón, Jambelí, Presidente, etc. ante el impulso que cobró el turismo y comercio, estas embarcaciones incrementaron sus frecuencias que

22 Ibid.

tuvieron su fin al entrar en servicio la carretera El Oro - Guayas.

GOBIERNO NACIONAL EXPROPIO MUELLE Y FERROCARRIL.-

Aunque no existen los datos completos, en los Archivos Municipales de Machala consta la fecha en la cual el Gobierno Nacional, por esos vaivenes políticos sucedidos dentro de la vida republicana del Ecuador, creyó conveniente disponer la expropiación de lo que en definitiva venía a ser un patrimonio exclusivo de los machaleños y pasajeños: el muelle de hierro y el ferrocarril denominado de El Oro, que inicialmente fueron el fruto del esfuerzo promovido por capitalistas del lugar, deseosos del progreso orense.

Posiblemente, convencidos de la inmensa probabilidad de éxito que vislumbraban dichas obras en el sur ecuatoriano, el Gobierno Central como siempre con sus afanes centralistas, emitió un decreto el 21 de agosto de 1925, mediante el cual, la administración del muelle de hierro y el ferrocarril pasaba a manos del Estado. Consumado el hecho, la correspondiente resolución se publicó en el Registro Oficial N° 971 del mismo año. (23) Obviamente los reclamos no se hicieron esperar. Sin embargo, posteriormente se logró que el muelle porteño quede exento de la

expropiación, no así el ferrocarril que muchos años más tarde, se le reconoció a los Municipios de El Oro, una indemnización de seis millones de sucos.

PUERTO BOLIVAR, PARROQUIA URBANA.-

La sesión del Concejo Municipal de Machala correspondiente al 21 de junio de 1930, expide una Ordenanza, aprobando la creación de la parroquia urbana de Puerto Bolívar. El Gobernador de la Provincia, Sr. Rafael González-Rubio, envía un oficio al Ministro del Interior, solicitándole confirmar dicha Ordenanza, porque considera que lo acordado por el Municipio de Machala, es muy acertado desde todo punto de vista. El oficio dice así:

Sr. Ministro del Interior.- Quito.- Cumpliendo con lo solicitado por Ud. en su oficio # 1121 del primero de los corrientes, sobre la conveniencia o no de aprobarse la ordenanza elevada ante Ud., por intermedio del Consejo Provincial de El Oro y expedida por el Concejo Municipal de Machala, erigiendo en parroquia urbana de la ciudad del mismo nombre, el puerto de Puerto Bolívar, tengo a bien informar en primer término, sobre los datos solicitados en su referido oficio:

1°.- La extensión de terreno comprendido

dentro de la parroquia que se trata de crear, es poco más o menos de un kilómetro cuadrado.

2°.- La distancia del centro de Puerto Bolívar hacia la ciudad de Machala, es de seis kilómetros y están unidas las dos poblaciones, por los dos ferrocarriles de El Oro, que hacen dos viajes diarios; el que va a Pasaje y un viaje los jueves y sábados, el que se constituye hacia río Amarillo, siendo además concurrido el camino, por traficantes de a pie, bicicletas en terreno completamente plano.

3°.- El número de habitantes, según el Censo de esa sección, levantado por el Concejo Cantonal, consta de 297 personas.

4°.- Las posibilidades económicas son muy buenas, porque es el puerto mayor de la Provincia, con los cantones, Pasaje, Santa Rosa y Zaruma y aún con la provincia de Loja, constituyendo por tal circunstancia, el núcleo de actividades de la ciudad de Machala. En cuanto a edificios para escuelas, cuenta con uno magnífico, construido especialmente para el objeto en época reciente, que es donde funciona en la actualidad la escuela mixta del Puerto. No es demás advertir, que cuenta con un buen edificio de Aduanas, Resguardo y casas particulares,

presencia de autoridades y demás empleados administrativos, para la segura garantía de sus habitantes. Por tanto, soy del parecer, que se apruebe la ordenanza decretada por el Concejo Cantonal de Machala, erigiendo en parroquia urbana de la ciudad de Machala, el puerto de Puerto Bolívar, salvo más acertado criterio del Sr. Ministro.- Honor y Patria.- (f). Rafael González-Rubio.- Gobernador de El Oro. (24)

MURO Y RELLENO DE PUERTO BOLIVAR.-

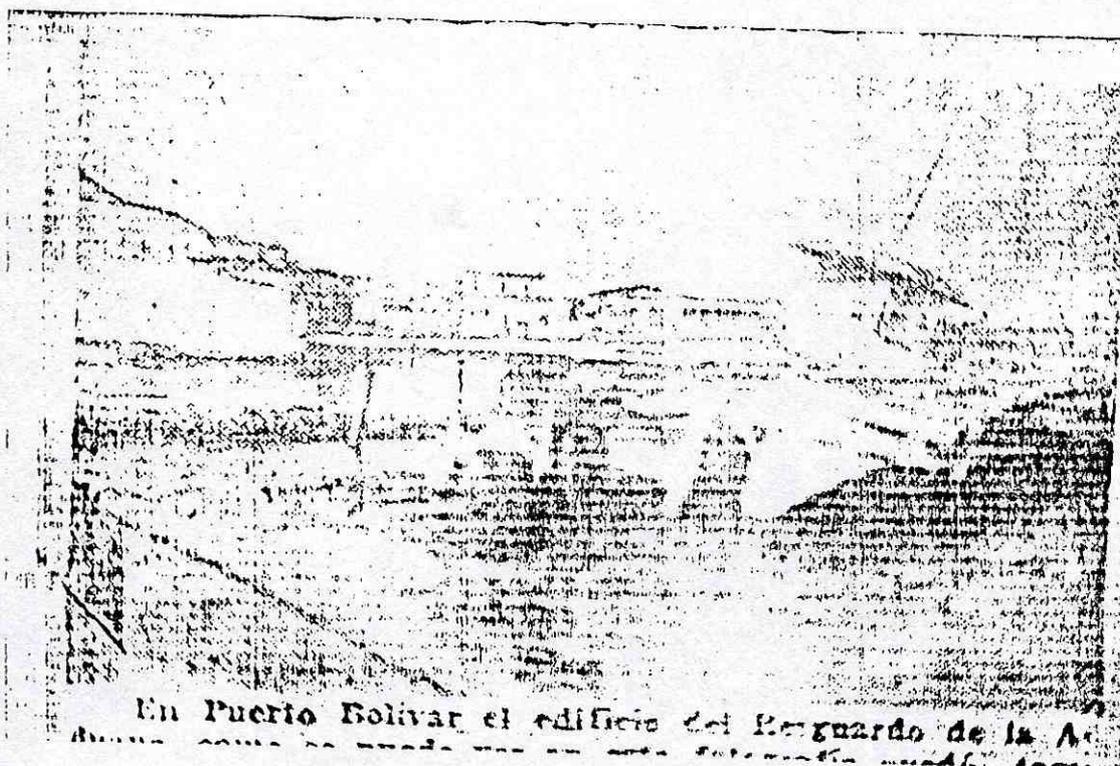
El mismo Sr. Gobernador de El Oro, en su informe anual el año 1930, confirma la importancia de Puerto Bolívar al manifestar que "...día a día gana en importancia Puerto Bolívar, por el incremento que va adquiriendo la población, con motivo de los dos ferrocarriles que hacen de estación inicial en este lugar y por ser la salida de los variados frutos que produce la agricultura de esta ubérrima tierra. El desarrollo de la población del Puerto, exige como consecuencia la intensificación o prolongación del muro que sirve como malecón, así como también la obra de relleno. Pero esta son obras que no pueden afrontar el Municipio de Machala por sus reducidas rentas. En vista de lo cual se hace imperioso que el gobierno Central le extienda su auxilio, a fin de contribuir a su mayor desarrollo, para darle la

importancia que se merece, como uno de los principales puertos con que cuenta la República, por su hermosa bahía y por sus condiciones climáticas, añadidas a la condición especialísima, de ser el punto de unión de los dos ferrocarriles que recorren extensas y ricas zonas..."

(25)

PUERTO BOLIVAR INVADIDO POR PERUANOS.-

El 5 de julio de 1941, se inició la invasión peruana a la provincia de El Oro. Uno de los lugares



En Puerto Bolívar el edificio del Resguardo de la Aduana, como se puede ver en esta fotografía, quedó destruido por el bombardeo peruano en 1941.

que recibió el impacto de las huestes sureñas fue precisamente, Puerto Bolívar. Allí descendieron paracaidistas de las tropas del Perú, luego del "ablandamiento" realizado por la aviación enemiga, lo que motivó el éxodo de la población, en busca de seguridad para sus vidas. Las paredes de los edificios principales fueron pintarraejadas con leyendas como ¡VIVA PUERTO PRADO!. Como resultado del atropello militar, el bombardeo al pueblo permitió que una de las garitas de ingreso al muelle de hierro sea destruida y la otra virtualmente hundida, ocasionando además, graves daños a la vía férrea. Luego de firmado el irritante Protocolo de Río de Janeiro el 29 de enero de 1942, la soldadesca peruana utilizó el mencionado muelle para sacar todo lo que habían saqueado durante su permanencia en El Oro.

Pasada la invasión peruana, ya en 1943, se imponía la necesidad de reconstruir las afectadas poblaciones orenses. El entusiasmo del Presidente del Concejo, Don Bolívar Madero V. hizo que se gestione la reconstrucción de casas planteando a las personas interesadas en transportar madera, zinc, etc., dispongan del servicio del ferrocarril gratuitamente. Además, como el muelle y dicho ferrocarril fueron expropiados por el Gobierno Nacional en 1925, ofrece gestionar en el Congreso Nacional, su devolución al Municipio, legítimo propietario de ese medio

de comunicación. (26)

LA H. JUNTA DE RECONSTRUCCION DE EL ORO.-

Tomando como antecedente la invasión peruana, el Gobierno ecuatoriano, decreto la creación de un organismo que se haga cargo de la reparación o restauración de daños en los pueblos afectados de El Oro. A fines del año 1944, se creó la denominada H. Junta de Reconstrucción de El Oro, para los propósitos mencionados. Desgraciadamente, no podemos profundizar la información relacionada con Puerto Bolívar, pues, de acuerdo a referencias suministradas en el H. Consejo Provincial de El Oro, los archivos que contenían datos de entidades como la H. Junta de Reconstrucción y la H. Junta Provincial de Fomento, que reemplazó a la anterior serían incinerados por disposición desconocida, lo que produce ciertos vacíos históricos del Puerto.

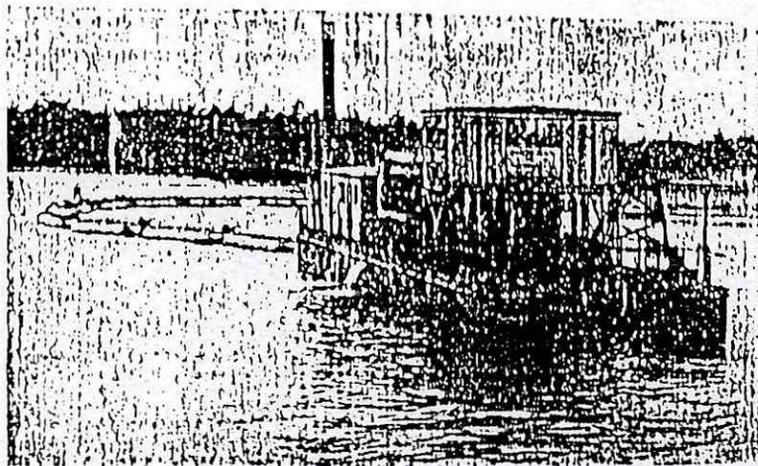
TERMINAL PARA PUERTO BOLIVAR

PRIMERA IDEA PARA CREAR TERMINAL MARITIMO.-

Sesionaba el cabildo machaleño, el sábado 1° de diciembre de 1951. Era concejal del cantón el Lcdo. Alejandro Castro Benites, quien sugiere en dicha reunión que, *"...se debía pensar en la construcción de un terminal marítimo en Puerto Bolívar, aprovechando que el Congreso Nacional ha robustecido las rentas de los concejos cantonales y provinciales"*. Por supuesto la idea no cayó en el vacío y es así como, entre la Municipalidad de Machala y la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, pusieron el mayor empeño posible para llevar a efecto tan ambicioso proyecto. Ya estaba en su apogeo el llamado "boom bananero".

ADQUISICION DE DRAGA-RELLENO-TERMINAL MARITIMO.-

La H. Junta de Reconstrucción de El Oro, a través de su Presidente, el 27 de julio de 1954, solicita al Ilustre Concejo Cantonal de Machala, se pronuncie acerca de la cooperación económica municipal para la adquisición de la draga. Por su parte, el Lcdo. Alejandro Castro Benites, manifiesta la inconveniencia de adquirir dicha draga y opina que, *"los fondos a invertirse en ella, se utilicen en la construcción del Terminal Marítimo de Puerto Bolí"*



La draga, primera adquisición que realizó la H. Junta de Reconstrucción de El Oro con la finalidad de construir el Terminal Marítimo en Puerto Bolívar.

var. Indica además que, las compañías exportadoras de fruta, pagan S/. 2,50 por el embarque de cada racimo de banano a los buques y creando el gravamen de S/ 1,00, sobre cada racimo de la fruta que se embarca por el muelle de hierro en Puerto Bolívar, con lo que podría financiarse a posteridad, el relleno del Puerto, una vez concluido el Terminal Marítimo, que permitiría el acoderamiento de los barcos". (27)

Explicado que, esta contribución no afectaría a la obra del Terminal Marítimo, el Concejo resuelve entregar la cantidad de S/ 350.000,00 sucres, como aporte para la adquisición de la draga, de parte de la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, dinero que se lo obtiene de los fondos depositados en el Banco

Provincial de Fomento de El Oro, para las obras de canalización y defensa contra el río Jubones, considerando que dicha draga, servirá para el mismo río.

En sesión del 10 de diciembre del mismo año, el Concejo Municipal, y el Presidente de la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, anuncian que convocarán a licitación lo más pronto posible, para contratar las obras del Terminal Marítimo. (28)

Continuaron las diligencias para las obras portuarias y en la sesión del 9 de junio de 1955, el Gobernador de la Provincia Tancredo Corral Fiallo, comunica que ha llegado el Ministro de Obras públicas con los personeros de la firma RADER ENGINEERING, con el fin de suscribir el contrato relacionado con los estudios de las obras portuarias de Puerto Bolívar, y se permite solicitar la presencia del alcalde de la ciudad, el Sr. Marcel Laniado de Wind.

PROYECTO DE CONSTRUCCION DEL TERMINAL.-

El 30 de agosto de 1958, la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, proyecta la construcción del Terminal Portuario de Puerto Bolívar, según un plan propuesto por la Compañía Bananera del Ecuador, que sugiere sea construido, dos kilómetros y medio hacia

el norte del actual Puerto, por lo que el alcalde de la ciudad Ing. Marcel Laniado de Wind, considera que esto motivaría a la población a cambiarse de lugar y en consecuencia, el puerto moriría todo, en base a los estudios realizados por la compañía norteamericana Rader Engineering, por un valor de DOS MILLONES DE SUCRES. Según el criterio del Alcalde, no se trata de la ampliación del puerto, sino de la construcción de otro, para beneficiar a la Compañía extranjera, pues, no es el lugar que la Compañía Rader indicó. Por su parte, el concejal Milton Borja Barrezueta, dice que la Junta piensa construir un ferrocarril desde Pagua a Puerto Bolívar. Que, porqué en ese caso, no se ha proyectado realizarlo desde Tendales o El Guabo, hasta el mencionado Puerto?. De acuerdo al criterio, señala que simplemente Pagua es una hacienda propiedad de la United Fruit Company, que bien cerca y claros están los pasos de los países de Centroamérica, en donde está la misma Compañía bananera, lugares donde tiene establecidos sus odiosos monopolios, sojuzgando económicamente a estos pueblos. Que lo que dicha compañía extranjera trata de hacer en nuestro suelo, es lo mismo, monopolizar el negocio del banano y de esa manera, quedar dueña del mercado con el evidente perjuicio a los agricultores productores pequeños. Qué, se debe elevar la más enérgica protesta por este atentado.

El Alcalde manifestó que la Compañía Bananera del Ecuador, que es parte dependiente de la United Fruit Company, ofrece conseguir el crédito internacional en los Estados Unidos de Norteamérica, por alrededor de TRES MILLONES, 960.000 dólares, pero imponiendo la condición de que las obras se realicen, donde éllo lo deseen. Qué considera que dicho valor del crédito, puede invertírsele en carreteras, que servirían para beneficio general y nó particular. Pero al haber planteado en este sentido, en la sesión ante la Junta, el Sr. Gerente de la Compañía Bananera del Ecuador, dijo que, el crédito era solamente para ferrocarril. Que la Compañía tiene un ferrocarril de Tenguel a Pagua, pues, debían extender dicho servicio, porque a la Empresa le conviene sacar la fruta para la exportación. Que el ferrocarril proyectado, siempre que esté administrado, no sólo por la Compañía, bien podría servir al público, pero que, lo grave es el problema con Puerto Bolívar y la situación humana que se crea, siendo el Terminal solamente en provecho de la compañía bananera.

Preguntado el Alcalde sobre porqué no se tomaba en cuenta los estudios de la Compañía Rader, se respondió que, *"la técnica moderna aconseja construir los muelles para embarques de bananos, en sentido horizontal a la costa y nó en sentido vertical en forma de espigón, como lo ha proyectado la Rader, con un costo menor al de Bananera"*.

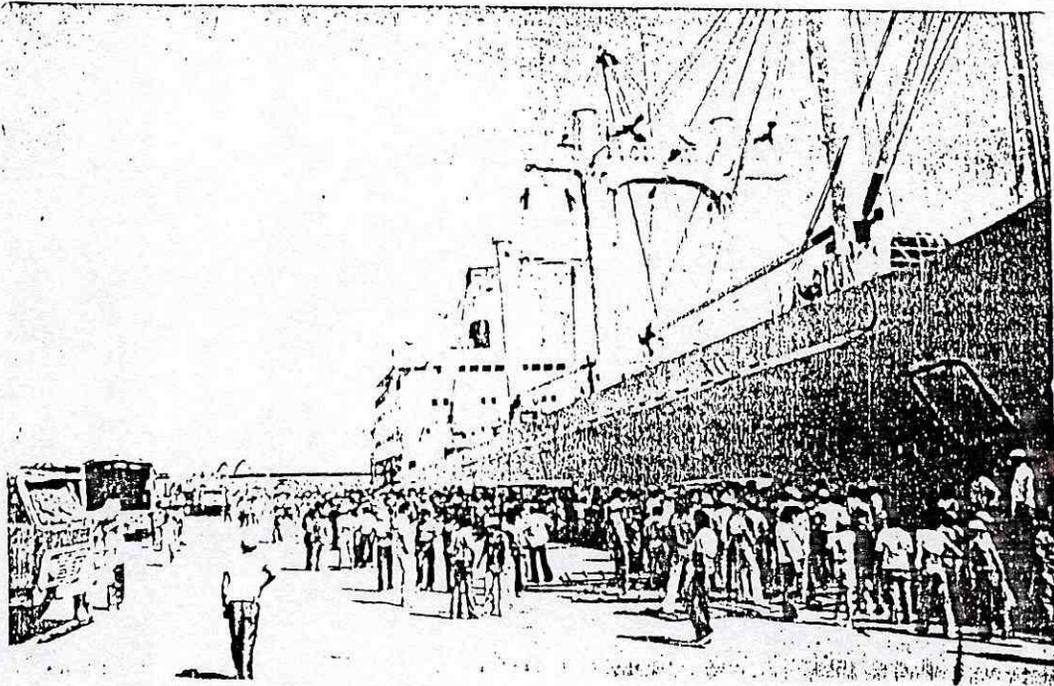
Por sobre todas las cosas, la H. Junta de Reconstrucción de El Oro emprendió la ejecución de las obras portuarias mediante la construcción del muelle de espigón que para 1962, se hallaba en la fase de hincado de pilotes de concreto en el área determinada según el proyecto. Lo que nadie imaginó fue que, al advenir el cambio de Gobierno Nacional, éste decidió suprimir la H. Junta de Reconstrucción y crear a su vez la llamada H. Junta Provincial de Fomento de El Oro, organismo que se encargó de la administración del Terminal Marítimo.

EL MUELLE 11 DE JULIO.-

El año 1963, 11 de junio, una Junta Militar de Gobierno, depuso al Jefe de Estado de ese entonces, Dr. Carlos Julio Arosemena Monroy. Por esas cosas propias de nuestra idiosincracia en ese mismo año se inauguró el denominado muelle de espigón con la presencia de los miembros de la Junta de Gobierno y en homenaje a la fecha de ascensión al Poder, se le puso dicho nombre.

OBRAS PORTUARIAS COMPLEMENTARIAS.-

En verdad, el muelle de espigón estaba cumpliendo sus propósitos, pero se hacía imprescindible realizar obras complementarias. Diario EL NACIONAL el 28 de julio de 1965, publicó el siguiente artícu



El muelle de espigón en Puerto Bolívar, apenas a dos años de entrar en servicio, ya se vio la necesidad de ampliarlo por los requerimientos de los exportadores de banano.

lo que dice: "Junta Provincial de Fomento, iniciará dentro de breve, muro de escollera en la zona portuaria de Puerto Bolívar".

"Los trabajos de construcción del muro de escollera en dicha zona, utilizando el dinero que recientemente trajo el Ministro de obras Públicas, Crnel. de E. M. Segundo Morochz J. y que asciende a la cantidad de 631.000 sucres. Según la entrevista realizada al Ing. Germán Mora Blacio, Director Técnico de la Junta de Fomento, éste respondió:

"Para empezar las obras complementarias del muelle ONCE DE JULIO, se dispone de un millón de sucres, constantes en el presupuesto del presente año, incluyendo en esta cifra, el valor entregado

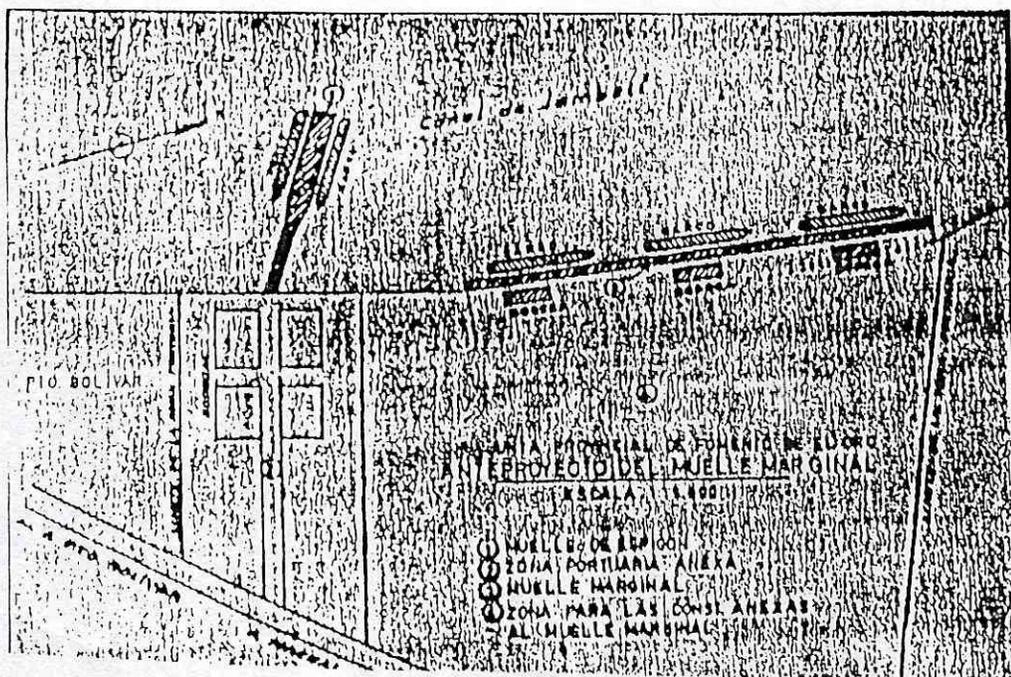
por el Ministro, correspondiendo a una parte de la asignación del presupuesto de Estado del ejercicio fiscal del año anterior".

"Con el millón de sucres se proyecta contratar la construcción del muro del malecón de escollera, a fin de que se facilite la realización del relleno del área portuaria y, por consiguiente las demás obras de urbanización tales como: construcción de calles, zonas de parqueo, instalación de servicios de luz eléctrica, agua potable y canalización; bodegas para bananos, carga de exportación; edificios de administración portuaria y aduanas, trabajos que se proyectan licitar y cuyos estudios están cuidadosamente preparados, esperando solamente la aprobación del Reglamento del Muelle, como base para la financiación".

"La construcción del muro de escollera que se iniciará en breve, representa solamente un 8% del total de las obras complementarias del muelle de espigón ONCE DE JULIO, que se proyecta realizarlo mediante contrato financiado previamente". (29)

INTERES POR AMPLIAR EL TERMINAL MARITIMO.-

Anteriormente hicimos conocer ciertas inquietudes acerca del proyecto para construir un muelle marginal en lugar del de espigón. Al parecer, el tiempo fue dando la razón y el 25 de diciembre de



Dibujo del anteproyecto para ampliar el Terminal Marítimo en Puerto Bolívar.

1965, Diario EL NACIONAL, publicó un artículo que tenía el título: "Se conoce que el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar es insuficiente para el futuro". Luego continúa diciendo: "El Gerente General de la Junta Provincial de Fomento de El Oro manifestó que "con frecuencia se presentan solicitudes para atracar al Muelle de espigón, hasta tres barcos al mismo tiempo, mientras que solamente tiene capacidad para acomodar dos. Que posteriormente, cuando se intensifique el comercio de importación y exportación de las provincias australes, es posible que lleguen a Puerto Bolívar. más de tres barcos a la vez, en cuyo caso tendría que recibírselos haciendo

turno, por lo que es imperioso, que desde ahora se planifique la construcción de otro muelle, que sería paralelo a la orilla o marginal, hacia el norte del espigón, muelle que tendría una longitud de seiscientos metros y en el que podrían atracar otros tres barcos, con la ventaja que las bodegas para carga se las situaría cerca y de que ya se contaría con mejores facilidades para las operaciones de atraque".

"También manifestó que la Junta Nacional de Planificación y Coordinación económica ha indicado que se halla en gestión preliminar un préstamo de un millón de dólares por el Banco Interamericano de Desarrollo para las obras portuarias de Puerto Bolívar, con cuyos fondos sería factible la construcción del muelle marginal". (30)

PROTESTA MUNICIPAL POR TERRENOS DE PORTUARIA.-

El presidente de la Municipalidad de Machala, Dr. Wilson Franco Cruz, reclamó al Procurador General de la Nación, Dr. Alfonso Mora Bowen, mediante oficio, respondiendo que: "La Municipalidad de Machala ha mantenido la posesión y dominio en forma pacífica tranquila e ininterrumpida de los terrenos que le fueron adjudicados mediante decreto supremo N° 175 del 7 de abril de 1936, durante la administración del Ing. Federico Páez, encargado del

Mando Supremo de la República, y por el cual adquirió la propiedad de dichos terrenos dentro del área o superficie, cuyo centro es el punto medio del Parque Juan Montalvo, ubicado en la plaza principal de Machala, con un radio de cinco kilómetros es decir un diámetro de diez kilómetros".

"Ninguna entidad o persona natural o jurídica, ha discutido el derecho que tiene la Municipalidad en tales terrenos, que los ha venido poseyendo y administrando con un elevado sentido de servicio público".

En otra parte del mencionado oficio dice: *"...que el ex alcalde Dr. Boanerges Ugarte Valarezo, solicitaba la Junta de Fomento. que le ceda 28 hectáreas de terrenos para estos fines, pero hoy lo está atropellando, pues ha procedido de manera arbitraria a colocar una cerca de alambre de púas en estacas de mangle a lo largo y bordeando la carretera que conduce de Puerto Bolívar a Machala, contra todo principio de ornato, en una extensión de unos trescientos metros, encerrando así considerables zonas que la Municipalidad ha cedido en arriendo donde hay construcciones levantadas por personas particulares y una ciudadela militar, provocando este cerramiento, un verdadero conflicto social".*

Por otro lado manifiesta que: *"...el decreto supremo N° 2082, que reglamenta la operación del muelle 11 de Julio, de Puerto Bolívar, dictado por la H. Junta Militar de Gobierno, con fecha 7 de*

septiembre de 1965, publicado en el Registro Oficial N° 591, del mismo mes y año; solo fija los límites jurisdiccionales del área portuaria, en una extensión de 57,5 hectáreas, pero no le concede a la Junta de Fomento, derechos de dominio sobre esos terrenos..." (31)

SE REINICIAN LOS TRABAJOS PORTUARIOS.-

Luego de una prolongada suspensión, la Junta de Fomento reinició los trabajos de el terminal marítimo con la firma de un documento notariado que dice así:

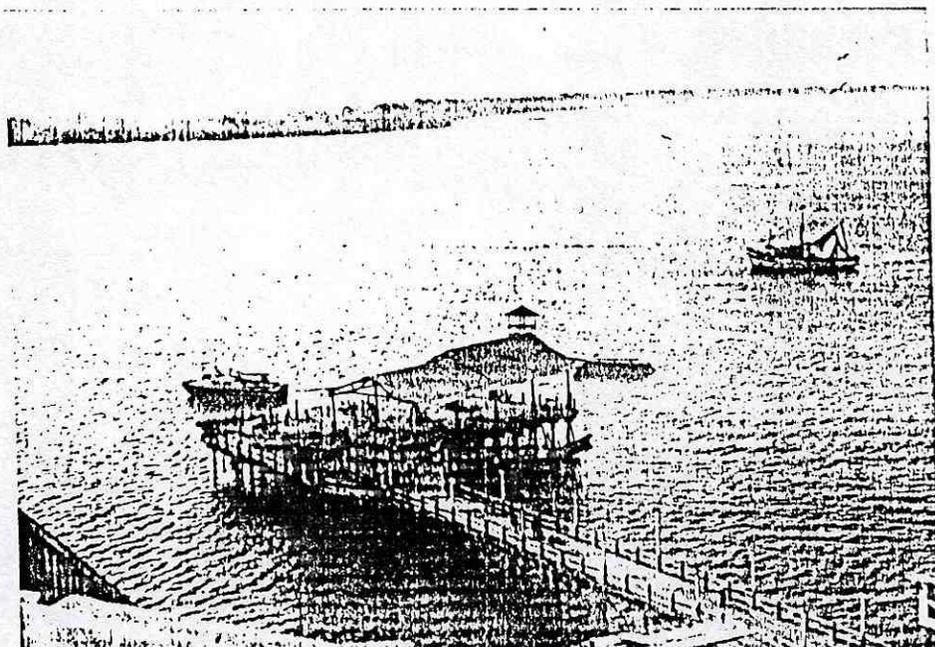
"Ante el Notario Primero del cantón Machala, Dr, Milton Serrano Aguilar, se suscribió la escritura de ampliación del contrato para la construcción de las obras complementarias del muelle de espigón del terminal marítimo de la Junta Provincial de Fomento de El Oro. Intervinieron en este acto, el Presidente de la Junta don Rodrigo Murillo Ugarte y los representantes de la firma constructora, Ings. Arteaga", según, lo manifestado, de esta manera se cumplía un viejo anhelo. (32)

Y EL MUELLE DE HIERRO, QUÉ PASÓ?.-

Mientras había la preocupación por las obras

31 Ibid. marzo 24, 1966, Pág. 3.

32 Ibid, octubre 31, 1968, Pág. 5



El viejo muellecito que tanto sirvió a los pueblos orenses y del austro ecuatoriano, paulatinamente ha ido quedando abandonado. De él, solamente nos quedan recuerdos. Sin embargo, algo se debe hacer por conservarlo como una reliquia nuestra.

complementarias del Terminal Marítimo, en cambio, aquel muellecito que tanto servía a las embarcaciones de cabotaje, estaba sumido en el más completo abandono. La prensa local publicó un artículo que en síntesis decía: "EL MUELLE DE PUERTO BOLIVAR, ESTA DESTRUIDO Y ANADONADO.- Desde hace varios meses, el muelle municipal de Puerto Bolívar, carece de las rampas para facilitar el desembarco de pasajeros y carga, desde los barcos de cabotaje que sirven entre nuestro Puerto y la ciudad de Guayaquil. La rampa del lado sur, se hundió hace más cuatro meses y

hasta la fecha no ha sido reparada,..." (33)

REMOLCADOR PARA EL TERMINAL MARITIMO.-

Habían transcurrido ya varios años, desde que el Terminal Marítimo entró en servicio bajo la administración de la H. Junta Provincial de Fomento de El Oro, sin embargo, sus operaciones adolecían de ciertas facilidades, tales como la falta de remolcadores que permitan agilidad en el acoderaje de los grandes barcos que llegaban para transportar la preciada fruta. Es así que, el 23 de julio de 1969, ante el Notario Público del Cantón, Dr. Milton Serrano Aguilar, se protocolizó la escritura pública de compra de un remolcador para las instalaciones portuarias de Puerto Bolívar. Por la parte vendedora suscribió el documento, el Ing. José Cisneros en calidad de Gerente de INECEL y por la parte compradora, los Srs. Rodrigo Murillo Ugarte y Felipe Sánchez, Presidente y Gerente de la Junta de Fomento, respectivamente. El remolcador denominado RIO CHONE, fue adquirido por el valor de 1'600.000,00 sucres, pagando de inmediato la Junta, S/. 500.000,00 y el saldo se cancelaría el año siguiente. (34)

33 Ibid, mayo 30, 1969, Pág. 8.

34 Ibid, julio 23, 1969, Pág. 3.

CONFIRMAN AMPLIACION DEL TERMINAL MARITIMO.-

Se concluían las obras complementarias y el propósito de la H. Junta de Fomento fue, de inmediato, iniciar la ampliación del Terminal. Un artículo publicado en Machala dice: "AMPLIACION DEL TERMINAL MARITIMO SE REALIZARA EN BREVES DIAS.- La H. Junta Provincial de Fomento de El Oro, ha concluido con la construcción de las obras de las bodegas y edificios para administración del Terminal Marítimo en Puerto Bolívar, las mismas que entrarán en funcionamiento dentro de breves días más. En los próximos días se pavimentará la avenida principal que da acceso al muelle".

"El mismo organismo provincial, al conocer de lo estrecho que resulta el muelle de espigón, dado el intenso tráfico marítimo, cree que es necesario y urgente, realizar la ampliación de éste. En efecto, para los primeros días del mes de agosto, llegarán a esta ciudad, un grupo de técnicos ingleses, que actualmente se hallan en la ciudad de Quito además de los Consultores Asociados Ecuatorianos, que tendrían a su cargo los estudios de la cuenca del río Jubones y la ampliación del Terminal porteño..." (35)

SE SUPRIME H. JUNTA PROVINCIAL DE FOMENTO.-

El progreso en las obras del Terminal Marítimo

de Puerto Bolívar, avanzaba a buen ritmo, sin embargo, nadie imaginó que el Gobierno Nacional en 1970, bajo la Jefatura Suprema del Dr. José María Velasco Ibarra, de un plumazo, suprimiera la H. Junta Provincial de Fomento de El Oro. Al respecto dejemos que la prensa local, diga lo sucedido:

"LA JUNTA DE FOMENTO FUE SUPRIMIDA MEDIANTE DECRETO SUPREMO N° 337.- Quito.- AEP, Urgente.- Otro organismo autónomo fue suprimido por Decreto Supremo. Se trata de la H. Junta Provincial de Fomento de El Oro. El H. Consejo Provincial de la misma jurisdicción, continuará con los programas que actualmente viene realizando la Junta, en cuanto éstos no se opongan a los de régimen provincial que asigna a los Concejos y de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto".

"El Consejo Provincial de El Oro, asumirá los activos y pasivos del organismo suprimido y le subroga en las obligaciones contractuales contraídas por la Junta de Fomento. Los bienes y recursos que de acuerdo con lo dispuesto, se transfieren al Consejo Provincial, serán entregados mediante inventario con la intervención de la Contraloría y no podrán ser distraídos de sus fines específicos".

"El Ministro de Industrias y Comercio, de conformidad con las estipulaciones contempladas en la cláusula trigésima segunda del contrato de concesión suscrito con la firma Overseas Mineral Resources Development Company Limited, comunicará a

la Compañía Asociada que, en lugar de un nuevo puerto, se realice el mejoramiento, dragado y ampliación de Puerto Bolívar, a base de los estudios que han sido contratados con la compañía inglesa Sir Hallcrow".

"Una vez de acuerdo con los dispuesto ante la Compañía Concesionaria Japonesa, asuma la realización de tales obras y servicios, las asignaciones que la ley otorga a la Junta de Fomento para obras portuarias y relleno de Puerto Bolívar, ingresarán en el presupuesto del Estado".

"Modificase el Decreto N° 163, a fin de que el 30 por ciento del producto de los cuarenta centavos por cada racimo de banano producido en la provincia, se destine por partes iguales, al Centro Agrícola de Zaruma, el Colegio 8 de Noviembre de la ciudad de Piñas y al Instituto Ecuatoriano de Obras Sanitarias, para la ejecución de un programa de provisión de agua potable en la Provincia".

"El monto de los recursos que la Junta de Fomento ha destinado..." 36

De esta manera, desapareció el organismo que virtualmente impulsó las actividades marítimas en Puerto Bolívar, justamente, cuando el incremento portuario obligaba a ampliar sus instalaciones. De acuerdo a las publicaciones del mismo Diario, al día siguiente nos dice: "INUSITADA ACTIVIDAD COBRO AYER

EL TERMINAL MARITIMO AL INICIARSE LOS EMBARQUES.-
Ocho buques esperaban surtos en la rada, la oportu-
nidad para acoderar al muelle de espigón y cargar
banano". (37)

NUEVA LEY GENERAL DE PUERTOS.-

La nota periodística dice: "EXPIDEN NUEVA LEY GENERAL DE PUERTOS.- Quito, AEP.- El gobierno expidió la Nueva Ley General de Puertos, estableciendo que las funciones de orientación, ejecución, administración y fiscalización de la política naviera y portuaria nacionales, se ejerzan a través de los siguientes organismos:

Ministerio de Defensa Nacional, Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Departamento Nacional de Puertos".

"En cada caso de estas dependencias se fijan deberes y atribuciones. El Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos estará presidido por el Ministro de Defensa Nacional, quien tendrá voto dirimente e integrado por el Comandante General de Marina, el Jefe de Estado Mayor de la Armada, el Comandante de la Primera Zona Naval, un representante por cada uno de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Obras Públicas y Finanzas y por el Director de la Marina Mercante y del Litoral".

"El Departamento Nacional de Puertos estará administrado por un Jefe, que deberá ser profesional naval ecuatoriano, especializado en puertos. Este departamento funcionará como dependencia de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral".

"Los organismos directivos de las entidades portuarias, contarán entre sus miembros al Director de la Marina Mercante y del Litoral o su representante que será el Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción".

"Para financiar los servicios a cargo de los organismos determinados en la Ley, las entidades portuarias contribuirán con el dos por ciento del total de sus ingresos y con el diez por ciento de la renta proveniente del uso de los puertos. Para la aplicación de esta Ley, se consideran entidades portuarias, tanto las actuales Autoridades Portuarias, como las organizaciones que su hubieren conformado o se conformaren en el futuro, para la administración de los puertos. Dichas entidades serán controladas y fiscalizadas por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral". (38)

AUTORIDAD PORTUARIA

CREACIÓN DEL ORGANISMO.-

De esta manera se consideró que el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar, adquiriría nueva denominación, pasando a llamarse AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR, información complementada con el artículo publicado a fines de año, como regalo navideño, por Diario EL NACIONAL que dice:

"EXPEDIDA LEY PORTUARIA.- Consejo Provincial pierde propiedad y renta de 10 millones de sucres anuales por concepto del Muelle de Espigón en Puerto Bolívar, significando ésto, un grave golpe presupuestario.- Con el Decreto Supremo que contiene la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, cesa definitivamente la intervención del Consejo Provincial de El Oro, en la administración del Espigón Marítimo de Puerto Bolívar, el Muelle de Cabotaje de la misma localidad y que estuvieron a su cargo, desde la desaparición de la H. Junta de Fomento de El Oro, por Decreto Supremo del actual régimen".

"La nueva administración del Espigón Marítimo tendrá a su cargo, el mantenimiento, ampliación, etc, de los puertos y como es lógico, las rentas de que éstos gozaban, también pasarán ha ser patrimonio de esta nueva entidad nacional".

"El Espigón Marítimo de Puerto Bolívar, fue construido por la antigua Junta de Reconstrucción de

El Oro, con fondos provenientes del impuesto al banano, producido y exportado por El Oro y su costo inicial fue de más de treinta millones de sucres y actualmente produce una renta actual de más de diez millones de sucres anuales, que ha venido disponiendo la Junta de Fomento de El Oro y el H. Consejo Provincial de El Oro".

"Nuestra provincia dejaría de tener como renta propia, ésta del del Espigón, que ahora entra a formar parte del Fondo de Operación Portuaria Nacional, para de allí sacar lo que deba pagársele para las obras aún impagas y para que algún día se haga alguna ampliación a nuestras obras portuarias".

"El H. Consejo Provincial de El Oro a cuya responsabilidad ha estado su custodia la obra orense y producto del esfuerzo de sus hijos..." (39)

INFORMACION COMPLEMENTARIA.-

Finalmente Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, fue creada por Decreto Ejecutivo N° 1043, emitido el 28 de diciembre de 1970, suscrito por el entonces Presidente de la República, Dr. José María Velasco Ibarra y publicado en el Registro Oficial N° 147, el 22 de enero de 1971. Inició sus operaciones como tal, el 5 de marzo de 1971, enmarcada en las siguientes Leyes:

- * LEY GENERAL DE PUERTOS
- * LEY DE REGIMEN ADMINISTRATIVO PORTUARIO

NACIONAL

- * LEY DE REGULACION ECONOMICA Y CONTROL DEL GASTO PUBLICO
- * LEY ORGANICA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y CONTROL
- * LEY DE SERVICIO CIVIL Y CARRERA ADMINISTRATIVA
- * LEY DE REMUNERACIONES DE LOS SERVIDORES PUBLICOS
- * REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY DE SERVICIO CIVIL Y CARRERA ADMINISTRATIVA
- * REGLAMENTO TARIFARIO PARA LOS PUERTOS ECUATORIANOS
- * REGLAMENTO DE CARRERA PROFESIONAL DE LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DE LAS ENTIDADES PORTUARIAS
- * REGLAMENTO ORGANICO FUNCIONAL
- * LEY DE CONTRATACION PUBLICA Y SU REGLAMENTO
- * CONTRATOS COLECTIVOS DECRETOS Y REGLAMENTOS GENERALES E INTERNOS QUE NORMAN LA GESTION ADMINISTRATIVA PORTUARIA Y MAS LEYES Y REGLAMENTOS GENERALES Y ESPECIFICOS A AFECTAN SU VIDA ADMINISTRATIVA.

LOCALIZACION Y EXTENSION GEOGRAFICA.-

Las instalaciones de Autoridad Portuaria en Puerto Bolívar, se hallan ubicadas al costado derecho del estero HUAYLA, sobre la plataforma continental a 31° 5' 55", latitud sur y a 80° 01',

longitud oeste, frente a la Isla Jambeli, a 4 millas de la boya de mar.

El área portuaria dispone de un total de 657.330 metros cuadrados de superficie. Limita por el norte con terrenos de la Armada Nacional; al sur con la calle 1° transversal que llega al Malecón; al este con la calle principal de Puerto Bolívar y al oeste frente a la isla Jambeli.

JURISDICCION MARITIMA Y FINALIDADES.-

Para el cumplimiento de su jurisdicción marítima, se la circunscribe geográficamente, desde el río Pagua, en el norte, hasta el Puerto Hualtaco, al sur.

Sus finalidades a cumplir dentro de su jurisdicción son:

- * Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.
- * Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades.
- * Establecer el Régimen Administrativo y de Control de los Servicios Portuarios.
- * Aplicar las Leyes Portuarias y Reglamentos al uso de los Servicios y Facilidades.
- * Recaudar las Tasa relativas a los servicios que presta, de conformidad con el Reglamento Tarifario y someter a consideración del

Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, las reformas que fueren necesarias.

FACILIDADES PORTUARIAS.-

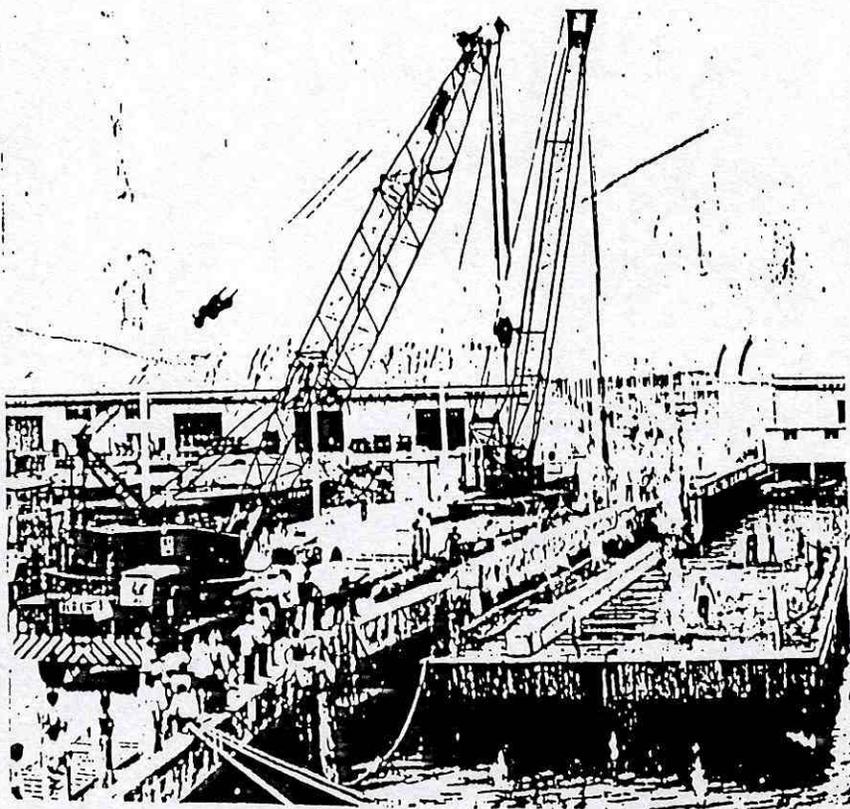
Puerto Bolívar es uno de los puertos de más fácil acceso del mundo, pues, la presencia de la Isla Jambellí al oeste del Terminal, se constituye en un rompeolas natural. A partir de la boya de mar, no existe dificultad alguna para el ingreso de los buques a fondeadero y cuarentena, con calado de hasta 32 pies.

Cuenta con un Muelle de Espigón de 260 metros de longitud, por 24 metros de ancho, los mismos que suman cuatro atracaderos.

El servicio de Practicaje lo realizan con profesionales en la materia, dotados de amplia experiencia, contando con la lancha Puerto Pilo y los remolcadores Río Jubones, Río Santa Rosa y Río Arenillas.

Dispone de bodegas cerradas, para almacenamiento y procesamiento para carga de exportación y últimamente, incorporó un galpón funcional para paletizar banano. Tiene además, dos patios al aire libre para contenedores y otras mercaderías. Cuenta con una bodega exclusiva para mercadería de importación y patios de estacionamiento, funcionales para

vehículos de transporte bananero. (40)



La ampliación del Terminal Marítimo en Puerto Bolívar, bajo la administración de AUTORIDAD PORTUARIA, continuó poco tiempo después.

B I B L I O G R A F I A

ANDRADE, Manuel de Jesús, MONOGRAFIA DEL
CANTON MACHALA, 1924, Ambato, Ecuador.

ARCHIVO MUNICIPAL DE MACHALA

GUIA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ECUADOR,
Guayaquil, 1909.

Informe de la Gobernación de la Provincia de
El Oro, 1930.

Diario EL NACIONAL, Machala.

Folleto de AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO
BOLIVAR.

de comunicación. (26)

LA H. JUNTA DE RECONSTRUCCION DE EL ORO.-

Tomando como antecedente la invasión peruana, el Gobierno ecuatoriano, decreto la creación de un organismo que se haga cargo de la reparación o restauración de daños en los pueblos afectados de El Oro. A fines del año 1944, se creó la denominada H. Junta de Reconstrucción de El Oro, para los propósitos mencionados. Desgraciadamente, no podemos profundizar la información relacionada con Puerto Bolívar, pues, de acuerdo a referencias suministradas en el H. Consejo Provincial de El Oro, los archivos que contenían datos de entidades como la H. Junta de Reconstrucción y la H. Junta Provincial de Fomento, que reemplazó a la anterior serían incinerados por disposición desconocida, lo que produce ciertos vacíos históricos del Puerto.

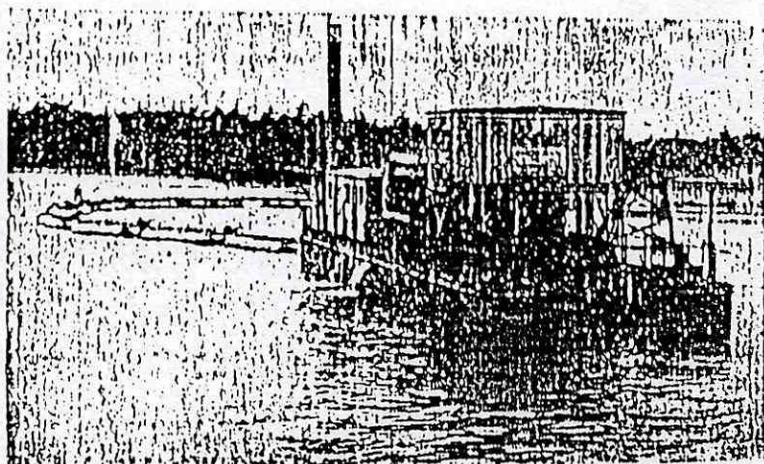
TERMINAL PARA PUERTO BOLIVAR

PRIMERA IDEA PARA CREAR TERMINAL MARITIMO.-

Sesionaba el cabildo machaleño, el sábado 1° de diciembre de 1951. Era concejal del cantón el Lcdo. Alejandro Castro Benites, quien sugiere en dicha reunión que, *"...se debía pensar en la construcción de un terminal marítimo en Puerto Bolívar, aprovechando que el Congreso Nacional ha robustecido las rentas de los concejos cantonales y provinciales"*. Por supuesto la idea no cayó en el vacío y es así como, entre la Municipalidad de Machala y la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, pusieron el mayor empeño posible para llevar a efecto tan ambicioso proyecto. Ya estaba en su apogeo el llamado "boom bananero".

ADQUISICION DE DRAGA-RELLENO-TERMINAL MARITIMO.-

La H. Junta de Reconstrucción de El Oro, a través de su Presidente, el 27 de julio de 1954, solicita al Ilustre Concejo Cantonal de Machala, se pronuncie acerca de la cooperación económica municipal para la adquisición de la draga. Por su parte, el Lcdo. Alejandro Castro Benites, manifiesta la inconveniencia de adquirir dicha draga y opina que, *"los fondos a invertirse en ella, se utilicen en la construcción del Terminal Marítimo de Puerto Bolí"*



La draga, primera adquisición que realizó la H. Junta de Reconstrucción de El Oro con la finalidad de construir el Terminal Marítimo en Puerto Bolívar.

var. Indica además que, las compañías exportadoras de fruta, pagan S/. 2,50 por el embarque de cada racimo de banano a los buques y creando el gravamen de S/ 1,00, sobre cada racimo de la fruta que se embarca por el muelle de hierro en Puerto Bolívar, con lo que podría financiarse a posteridad, el relleno del Puerto, una vez concluido el Terminal Marítimo, que permitiría el acoderamiento de los barcos". (27)

Explicado que, esta contribución no afectaría a la obra del Terminal Marítimo, el Concejo resuelve entregar la cantidad de S/ 350.000,00 sucres, como aporte para la adquisición de la draga, de parte de la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, dinero que se lo obtiene de los fondos depositados en el Banco

Provincial de Fomento de El Oro, para las obras de canalización y defensa contra el río Jubones, considerando que dicha draga, servirá para el mismo río.

En sesión del 10 de diciembre del mismo año, el Concejo Municipal, y el Presidente de la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, anuncian que convocarán a licitación lo más pronto posible, para contratar las obras del Terminal Marítimo. (28)

Continuaron las diligencias para las obras portuarias y en la sesión del 9 de junio de 1955, el Gobernador de la Provincia Tancredo Corral Fiallo, comunica que ha llegado el Ministro de Obras públicas con los personeros de la firma RADER ENGINEERING, con el fin de suscribir el contrato relacionado con los estudios de las obras portuarias de Puerto Bolívar, y se permite solicitar la presencia del alcalde de la ciudad, el Sr. Marcel Laniado de Wind.

PROYECTO DE CONSTRUCCION DEL TERMINAL.-

El 30 de agosto de 1958, la H. Junta de Reconstrucción de El Oro, proyecta la construcción del Terminal Portuario de Puerto Bolívar, según un plan propuesto por la Compañía Bananera del Ecuador, que sugiere sea construido, dos kilómetros y medio hacia

el norte del actual Puerto, por lo que el alcalde de la ciudad Ing. Marcel Laniado de Wind, considera que esto motivaría a la población a cambiarse de lugar y en consecuencia, el puerto moriría todo, en base a los estudios realizados por la compañía norteamericana Rader Engineering, por un valor de DOS MILLONES DE SUCRES. Según el criterio del Alcalde, no se trata de la ampliación del puerto, sino de la construcción de otro, para beneficiar a la Compañía extranjera, pues, no es el lugar que la Compañía Rader indicó. Por su parte, el concejal Milton Borja Barrezueta, dice que la Junta piensa construir un ferrocarril desde Pagua a Puerto Bolívar. Que, porqué en ese caso, no se ha proyectado realizarlo desde Tendales o El Guabo, hasta el mencionado Puerto?. De acuerdo al criterio, señala que simplemente Pagua es una hacienda propiedad de la United Fruit Company, que bien cerca y claros están los pasos de los países de Centroamérica, en donde está la misma Compañía bananera, lugares donde tiene establecidos sus odiosos monopolios, sojuzgando económicamente a estos pueblos. Que lo que dicha compañía extranjera trata de hacer en nuestro suelo, es lo mismo, monopolizar el negocio del banano y de esa manera, quedar dueña del mercado con el evidente perjuicio a los agricultores productores pequeños. Qué, se debe elevar la más enérgica protesta por este atentado.

El Alcalde manifestó que la Compañía Bananera del Ecuador, que es parte dependiente de la United Fruit Company, ofrece conseguir el crédito internacional en los Estados Unidos de Norteamérica, por alrededor de TRES MILLONES, 960.000 dólares, pero imponiendo la condición de que las obras se realicen, donde éllo lo deseen. Qué considera que dicho valor del crédito, puede invertirse en carreteras, que servirían para beneficio general y no particular. Pero al haber planteado en este sentido, en la sesión ante la Junta, el Sr. Gerente de la Compañía Bananera del Ecuador, dijo que, el crédito era solamente para ferrocarril. Que la Compañía tiene un ferrocarril de Tenguel a Pagua, pues, debían extender dicho servicio, porque a la Empresa le conviene sacar la fruta para la exportación. Que el ferrocarril proyectado, siempre que esté administrado, no sólo por la Compañía, bien podría servir al público, pero que, lo grave es el problema con Puerto Bolívar y la situación humana que se crea, siendo el Terminal solamente en provecho de la compañía bananera.

Preguntado el Alcalde sobre porqué no se tomaba en cuenta los estudios de la Compañía Rader, se respondió que, *"la técnica moderna aconseja construir los muelles para embarques de bananos, en sentido horizontal a la costa y no en sentido vertical en forma de espigón, como lo ha proyectado la Rader, con un costo menor al de Bananera"*.

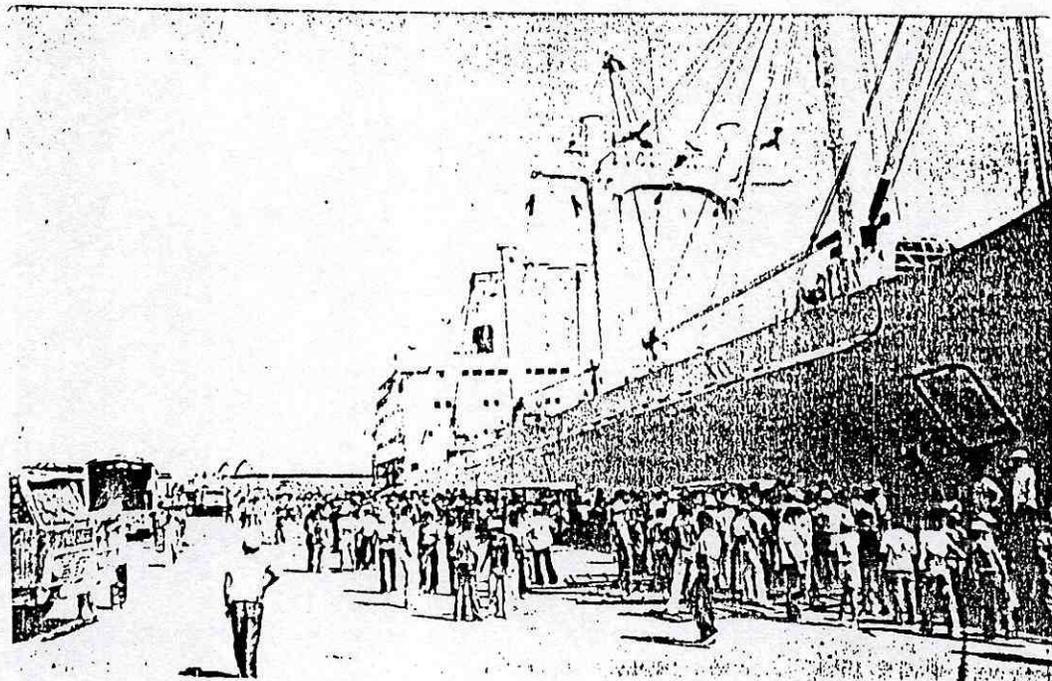
Por sobre todas las cosas, la H. Junta de Reconstrucción de El Oro emprendió la ejecución de las obras portuarias mediante la construcción del muelle de espigón que para 1962, se hallaba en la fase de hincado de pilotes de concreto en el área determinada según el proyecto. Lo que nadie imaginó fue que, al advenir el cambio de Gobierno Nacional, éste decidió suprimir la H. Junta de Reconstrucción y crear a su vez la llamada H. Junta Provincial de Fomento de El Oro, organismo que se encargó de la administración del Terminal Marítimo.

EL MUELLE 11 DE JULIO.-

El año 1963, 11 de junio, una Junta Militar de Gobierno, depuso al Jefe de Estado de ese entonces, Dr. Carlos Julio Arosemena Monroy. Por esas cosas propias de nuestra idiosincracia en ese mismo año se inauguró el denominado muelle de espigón con la presencia de los miembros de la Junta de Gobierno y en homenaje a la fecha de ascensión al Poder, se le puso dicho nombre.

OBRAS PORTUARIAS COMPLEMENTARIAS.-

En verdad, el muelle de espigón estaba cumpliendo sus propósitos, pero se hacía imprescindible realizar obras complementarias. Diario EL NACIONAL el 28 de julio de 1965, publicó el siguiente artícu



El muelle de espigón en Puerto Bolívar, apenas a dos años de entrar en servicio, ya se vio la necesidad de ampliarlo por los requerimientos de los exportadores de banano.

lo que dice: "Junta Provincial de Fomento, iniciará dentro de breve, muro de escollera en la zona portuaria de Puerto Bolívar".

"Los trabajos de construcción del muro de escollera en dicha zona, utilizando el dinero que recientemente trajo el Ministro de obras Públicas, Crnel. de E. M. Segundo Morochz J. y que asciende a la cantidad de 631.000 sucres. Según la entrevista realizada al Ing. Germán Mora Blacio, Director Técnico de la Junta de Fomento, éste respondió:

"Para empezar las obras complementarias del muelle ONCE DE JULIO, se dispone de un millón de sucres, constantes en el presupuesto del presente año, incluyendo en esta cifra, el valor entregado

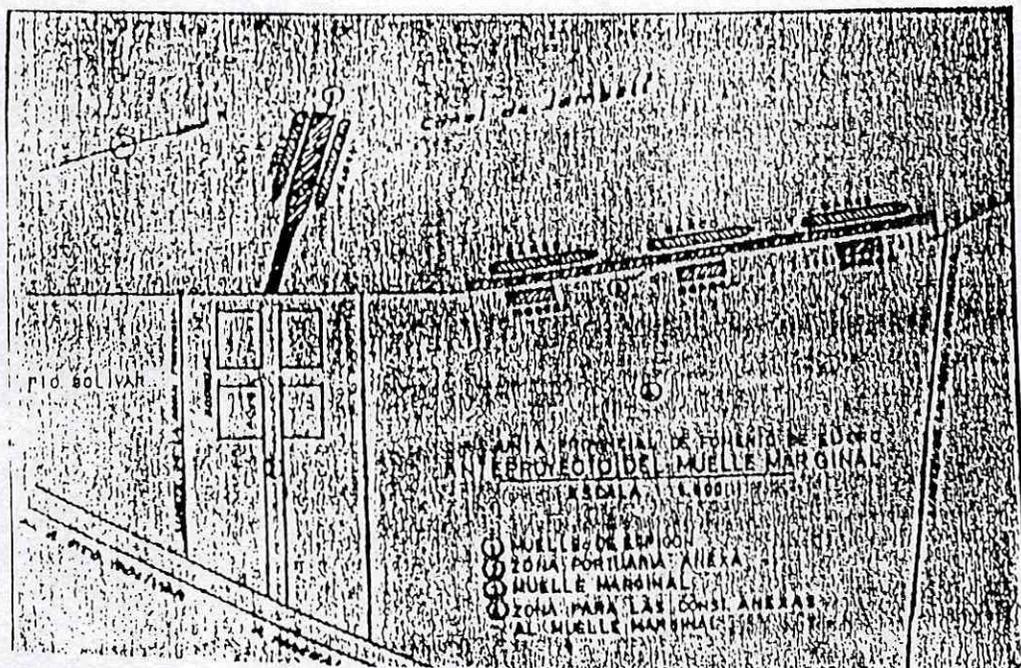
por el Ministro, correspondiendo a una parte de la asignación del presupuesto de Estado del ejercicio fiscal del año anterior".

"Con el millón de sucres se proyecta contratar la construcción del muro del malecón de escollera, a fin de que se facilite la realización del relleno del área portuaria y, por consiguiente las demás obras de urbanización tales como: construcción de calles, zonas de parqueo, instalación de servicios de luz eléctrica, agua potable y canalización; bodegas para bananos, carga de exportación; edificios de administración portuaria y aduanas, trabajos que se proyectan licitar y cuyos estudios están cuidadosamente preparados, esperando solamente la aprobación del Reglamento del Muelle, como base para la financiación".

"La construcción del muro de escollera que se iniciará en breve, representa solamente un 8% del total de las obras complementarias del muelle de espigón ONCE DE JULIO, que se proyecta realizarlo mediante contrato financiado previamente". (29)

INTERES POR AMPLIAR EL TERMINAL MARITIMO.-

Anteriormente hicimos conocer ciertas inquietudes acerca del proyecto para construir un muelle marginal en lugar del de espigón. Al parecer, el tiempo fue dando la razón y el 25 de diciembre de



Dibujo del anteproyecto para ampliar el Terminal Marítimo en Puerto Bolívar.

1965, Diario EL NACIONAL, publicó un artículo que tenía el título: "Se conoce que el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar es insuficiente para el futuro". Luego continúa diciendo: "El Gerente General de la Junta Provincial de Fomento de El Oro manifestó que "con frecuencia se presentan solicitudes para atracar al Muelle de espigón, hasta tres barcos al mismo tiempo, mientras que solamente tiene capacidad para acomodar dos. Que posteriormente, cuando se intensifique el comercio de importación y exportación de las provincias australes, es posible que lleguen a Puerto Bolívar. más de tres barcos a la vez, en cuyo caso tendría que recibírselos haciendo

turno, por lo que es imperioso, que desde ahora se planifique la construcción de otro muelle, que sería paralelo a la orilla o marginal, hacia el norte del espigón, muelle que tendría una longitud de seiscientos metros y en el que podrían atracar otros tres barcos, con la ventaja que las bodegas para carga se las situaría cerca y de que ya se contaría con mejores facilidades para las operaciones de atraque".

"También manifestó que la Junta Nacional de Planificación y Coordinación económica ha indicado que se halla en gestión preliminar un préstamo de un millón de dólares por el Banco Interamericano de Desarrollo para las obras portuarias de Puerto Bolívar, con cuyos fondos sería factible la construcción del muelle marginal". (30)

PROTESTA MUNICIPAL POR TERRENOS DE PORTUARIA.-

El presidente de la Municipalidad de Machala, Dr. Wilson Franco Cruz, reclamó al Procurador General de la Nación, Dr. Alfonso Mora Bowen, mediante oficio, respondiendo que: "La Municipalidad de Machala ha mantenido la posesión y dominio en forma pacífica tranquila e ininterrumpida de los terrenos que le fueron adjudicados mediante decreto supremo N° 175 del 7 de abril de 1936, durante la administración del Ing. Federico Páez, encargado del

30 *Ibíd.* diciembre 25, 1965, Pág. 9.

Mando Supremo de la República, y por el cual adquirió la propiedad de dichos terrenos dentro del área o superficie, cuyo centro es el punto medio del Parque Juan Montalvo, ubicado en la plaza principal de Machala, con un radio de cinco kilómetros es decir un diámetro de diez kilómetros".

"Ninguna entidad o persona natural o jurídica, ha discutido el derecho que tiene la Municipalidad en tales terrenos, que los ha venido poseyendo y administrando con un elevado sentido de servicio público".

En otra parte del mencionado oficio dice:
"...que el ex alcalde Dr. Boanerges Ugarte Valarezo, solicitaba la Junta de Fomento. que le ceda 28 hectáreas de terrenos para estos fines, pero hoy lo está atropellando, pues ha procedido de manera arbitraria a colocar una cerca de alambre de púas en estacas de mangle a lo largo y bordeando la carretera que conduce de Puerto Bolívar a Machala, contra todo principio de ornato, en una extensión de unos trescientos metros, encerrando así considerables zonas que la Municipalidad ha cedido en arriendo donde hay construcciones levantadas por personas particulares y una ciudadela militar, provocando este cerramiento, un verdadero conflicto social".

Por otro lado manifiesta que: *"...el decreto supremo N° 2082, que reglamenta la operación del muelle 11 de Julio, de Puerto Bolívar, dictado por la H. Junta Militar de Gobierno, con fecha 7 de*

septiembre de 1965, publicado en el Registro Oficial N° 591, del mismo mes y año; solo fija los límites jurisdiccionales del área portuaria, en una extensión de 57,5 hectáreas, pero no le concede a la Junta de Fomento, derechos de dominio sobre esos terrenos..." (31)

SE REINICIAN LOS TRABAJOS PORTUARIOS.-

Luego de una prolongada suspensión, la Junta de Fomento reinició los trabajos de el terminal marítimo con la firma de un documento notariado que dice así:

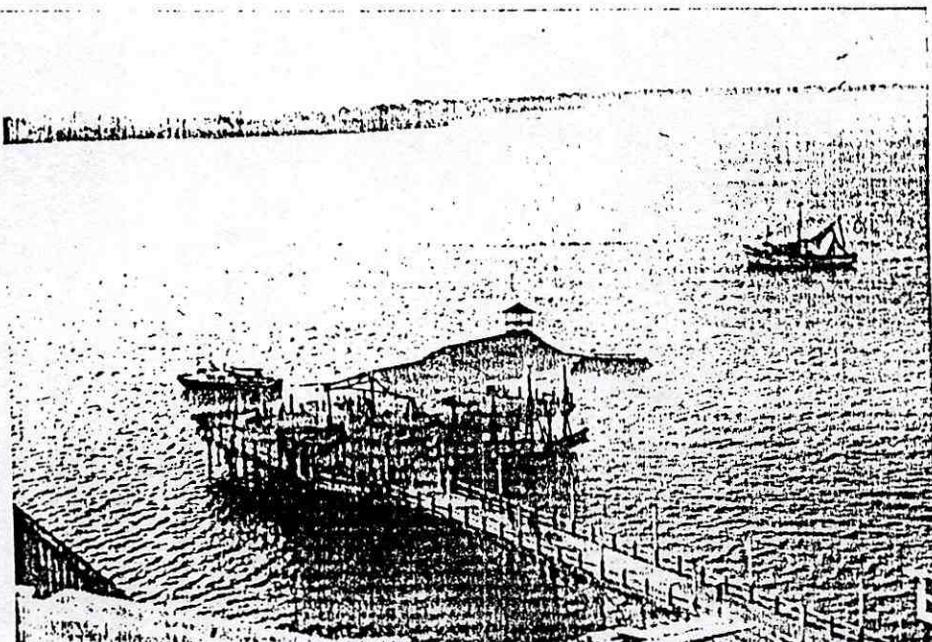
"Ante el Notario Primero del cantón Machala, Dr. Milton Serrano Aguilar, se suscribió la escritura de ampliación del contrato para la construcción de las obras complementarias del muelle de espigón del terminal marítimo de la Junta Provincial de Fomento de El Oro. Intervinieron en este acto, el Presidente de la Junta don Rodrigo Murillo Ugarte y los representantes de la firma constructora, Ings. Arteaga", según, lo manifestado, de esta manera se cumplía un viejo anhelo. (32)

Y EL MUELLE DE HIERRO, QUÉ PASÓ?.-

Mientras había la preocupación por las obras

31 Ibid. marzo 24, 1966, Pág. 3.

32 Ibid, octubre 31, 1968, Pág. 5



El viejo muellecito que tanto sirvió a los pueblos orenses y del austro ecuatoriano, paulatinamente ha ido quedando abandonado. De él, solamente nos quedan recuerdos. Sin embargo, algo se debe hacer por conservarlo como una reliquia nuestra.

complementarias del Terminal Marítimo, en cambio, aquel muellecito que tanto servía a las embarcaciones de cabotaje, estaba sumido en el más completo abandono. La prensa local publicó un artículo que en síntesis decía: "EL MUELLE DE PUERTO BOLIVAR ESTA DESTRUIDO Y ANADONADO.- Desde hace varios meses, el muelle municipal de Puerto Bolívar, carece de las rampas para facilitar el desembarco de pasajeros y carga, desde los barcos de cabotaje que sirven entre nuestro Puerto y la ciudad de Guayaquil. La rampa del lado sur, se hundió hace más cuatro meses y

hasta la fecha no ha sido reparada,..." (33)

REMOLCADOR PARA EL TERMINAL MARITIMO.-

Habían transcurrido ya varios años, desde que el Terminal Marítimo entró en servicio bajo la administración de la H. Junta Provincial de Fomento de El Oro, sin embargo, sus operaciones adolecían de ciertas facilidades, tales como la falta de remolcadores que permitan agilidad en el acoderaje de los grandes barcos que llegaban para transportar la preciada fruta. Es así que, el 23 de julio de 1969, ante el Notario Público del Cantón, Dr. Milton Serrano Aguilar, se protocolizó la escritura pública de compra de un remolcador para las instalaciones portuarias de Puerto Bolívar. Por la parte vendedora suscribió el documento, el Ing. José Cisneros en calidad de Gerente de INECEL y por la parte compradora, los Srs. Rodrigo Murillo Ugarte y Felipe Sánchez, Presidente y Gerente de la Junta de Fomento, respectivamente. El remolcador denominado RIO CHONE, fue adquirido por el valor de 1'600.000,00 sucres, pagando de inmediato la Junta, S/. 500.000,00 y el saldo se cancelaría el año siguiente. (34)

33 Ibid, mayo 30, 1969, Pág. 8.

34 Ibid, Julio 23, 1969, Pág. 3.

CONFIRMAN AMPLIACION DEL TERMINAL MARITIMO.-

Se concluían las obras complementarias y el propósito de la H. Junta de Fomento fue, de inmediato, iniciar la ampliación del Terminal. Un artículo publicado en Machala dice: "AMPLIACION DEL TERMINAL MARITIMO SE REALIZARA EN BREVES DIAS.- La H. Junta Provincial de Fomento de El Oro, ha concluido con la construcción de las obras de las bodegas y edificios para administración del Terminal Marítimo en Puerto Bolívar, las mismas que entrarán en funcionamiento dentro de breves días más. En los próximos días se pavimentará la avenida principal que da acceso al muelle".

"El mismo organismo provincial, al conocer de lo estrecho que resulta el muelle de espigón, dado el intenso tráfico marítimo, cree que es necesario y urgente, realizar la ampliación de éste. En efecto, para los primeros días del mes de agosto, llegarán a esta ciudad, un grupo de técnicos ingleses, que actualmente se hallan en la ciudad de Quito además de los Consultores Asociados Ecuatorianos, que tendrían a su cargo los estudios de la cuenca del río Jubones y la ampliación del Terminal porteño..." (35)

SE SUPRIME H. JUNTA PROVINCIAL DE FOMENTO.-

El progreso en las obras del Terminal Marítimo

≅ Ibid, Julio 27, 1970, Pág. 5.

de Puerto Bolívar, avanzaba a buen ritmo, sin embargo, nadie imaginó que el Gobierno Nacional en 1970, bajo la Jefatura Suprema del Dr. José María Velasco Ibarra, de un plumazo, suprimiera la H. Junta Provincial de FOMENTO de El Oro. Al respecto dejemos que la prensa cal, diga lo sucedido:

"LA JUNTA DE FOMENTO FUE SUPRIMIDA MEDIANTE DECRETO SUPREMO N° 337.- Quito.- AEP, Urgente.- Otro organismo autónomo fue suprimido por Decreto Supremo. Se trata de la H. Junta Provincial de Fomento de El Oro. El H. Consejo Provincial de la misma jurisdicción, continuará con los programas que actualmente viene realizando la Junta, en cuanto éstos no se opongan a los de régimen provincial que asigna a los Concejos y de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto".

"El Consejo Provincial de El Oro, asumirá los activos y pasivos del organismo suprimido y le subroga en las obligaciones contractuales contraídas por la Junta de Fomento. Los bienes y recursos que de acuerdo con lo dispuesto, se transfieren al Consejo Provincial, serán entregados mediante inventario con la intervención de la Contraloría y no podrán ser distraídos de sus fines específicos".

"El Ministro de Industrias y Comercio, de conformidad con las estipulaciones contempladas en la cláusula trigésima segunda del contrato de concesión suscrito con la firma Overseas Mineral Resources Development Company Limited, comunicará a

la Compañía Asociada que, en lugar de un nuevo puerto, se realice el mejoramiento, dragado y ampliación de Puerto Bolívar, a base de los estudios que han sido contratados con la compañía inglesa Sir Hallcrow".

"Una vez de acuerdo con los dispuesto ante la Compañía Concesionaria Japonesa, asuma la realización de tales obras y servicios, las asignaciones que la ley otorga a la Junta de Fomento para obras portuarias y relleno de Puerto Bolívar, ingresarán en el presupuesto del Estado".

"Modifícase el Decreto N° 163, a fin de que el 30 por ciento del producto de los cuarenta centavos por cada racimo de banano producido en la provincia, se destine por partes iguales, al Centro Agrícola de Zaruma, el Colegio 8 de Noviembre de la ciudad de Piñas y al Instituto Ecuatoriano de Obras Sanitarias, para la ejecución de un programa de provisión de agua potable en la Provincia".

"El monto de los recursos que la Junta de Fomento ha destinado..." 36

De esta manera, desapareció el organismo que virtualmente impulsó las actividades marítimas en Puerto Bolívar, justamente, cuando el incremento portuario obligaba a ampliar sus instalaciones. De acuerdo a las publicaciones del mismo Diario, al día siguiente nos dice: "INUSITADA ACTIVIDAD COBRO AYER

EL TERMINAL MARITIMO AL INICIARSE LOS EMBARQUES.-
Ocho buques esperaban surtos en la rada, la oportunidad para acoderar al muelle de espigón y cargar banano". (37)

NUEVA LEY GENERAL DE PUERTOS.-

La nota periodística dice: "EXPIDEN NUEVA LEY GENERAL DE PUERTOS.- Quito, AEP.- El gobierno expidió la Nueva Ley General de Puertos, estableciendo que las funciones de orientación, ejecución, administración y fiscalización de la política naviera y portuaria nacionales, se ejerzan a través de los siguientes organismos:

Ministerio de Defensa Nacional, Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Departamento Nacional de Puertos".

"En cada caso de estas dependencias se fijan deberes y atribuciones. El Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos estará presidido por el Ministro de Defensa Nacional, quien tendrá voto dirimente e integrado por el Comandante General de Marina, el Jefe de Estado Mayor de la Armada, el Comandante de la Primera Zona Naval, un representante por cada uno de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Obras Públicas y Finanzas y por el Director de la Marina Mercante y del Litoral".

³⁷ Ibid, agosto 28, 1970, Pág. 5.

"El Departamento Nacional de Puertos estará administrado por un Jefe, que deberá ser profesional naval ecuatoriano, especializado en puertos. Este departamento funcionará como dependencia de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral".

"Los organismos directivos de las entidades portuarias, contarán entre sus miembros al Director de la Marina Mercante y del Litoral o su representante que será el Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción".

"Para financiar los servicios a cargo de los organismos determinados en la Ley, las entidades portuarias contribuirán con el dos por ciento del total de sus ingresos y con el diez por ciento de la renta proveniente del uso de los puertos. Para la aplicación de esta Ley, se consideran entidades portuarias, tanto las actuales Autoridades Portuarias, como las organizaciones que su hubieren conformado o se conformaren en el futuro, para la administración de los puertos. Dichas entidades serán controladas y fiscalizadas por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral". (38)

AUTORIDAD PORTUARIA

CREACIÓN DEL ORGANISMO.-

De esta manera se consideró que el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar, adquiriría nueva denominación, pasando a llamarse AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR, información complementada con el artículo publicado a fines de año, como regalo navideño, por Diario EL NACIONAL que dice:

"EXPEDIDA LEY PORTUARIA.- Consejo Provincial pierde propiedad y renta de 10 millones de sucres anuales por concepto del Muelle de Espigón en Puerto Bolívar, significando ésto, un grave golpe presupuestario.- Con el Decreto Supremo que contiene la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, cesa definitivamente la intervención del Consejo Provincial de El Oro, en la administración del Espigón Marítimo de Puerto Bolívar, el Muelle de Cabotaje de la misma localidad y que estuvieron a su cargo, desde la desaparición de la H. Junta de Fomento de El Oro, por Decreto Supremo del actual régimen".

"La nueva administración del Espigón Marítimo tendrá a su cargo, el mantenimiento, ampliación, etc, de los puertos y como es lógico, las rentas de que éstos gozaban, también pasarán ha ser patrimonio de esta nueva entidad nacional".

"El Espigón Marítimo de Puerto Bolívar, fue construido por la antigua Junta de Reconstrucción de

El Oro, con fondos provenientes del impuesto al banano, producido y exportado por El Oro y su costo inicial fue de más de treinta millones de sucres y actualmente produce una renta actual de más de diez millones de sucres anuales, que ha venido disponiendo la Junta de Fomento de El Oro y el H. Consejo Provincial de El Oro".

"Nuestra provincia dejaría de tener como renta propia, ésta del del Espigón, que ahora entra a formar parte del Fondo de Operación Portuaria Nacional, para de allí sacar lo que deba pagársele para las obras aún impagas y para que algún día se haga alguna ampliación a nuestras obras portuarias".

"El H. Consejo Provincial de El Oro a cuya responsabilidad ha estado su custodia la obra orense y producto del esfuerzo de sus hijos..." (39)

INFORMACION COMPLEMENTARIA.

Finalmente Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, fue creada por Decreto Ejecutivo N° 1043, emitido el 28 de diciembre de 1970, suscrito por el entonces Presidente de la República, Dr. José María Velasco Ibarra y publicado en el Registro Oficial N° 147, el 22 de enero de 1971. Inició sus operaciones como tal, el 5 de marzo de 1971, enmarcada en las siguientes Leyes:

- * LEY GENERAL DE PUERTOS
- * LEY DE REGIMEN ADMINISTRATIVO PORTUARIO

☞ Ibid, diciembre 29, 1970, Pág. 1°.

NACIONAL

- * LEY DE REGULACION ECONOMICA Y CONTROL DEL GASTO PUBLICO
- * LEY ORGANICA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y CONTROL
- * LEY DE SERVICIO CIVIL Y CARRERA ADMINISTRATIVA
- * LEY DE REMUNERACIONES DE LOS SERVIDORES PUBLICOS
- * REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY DE SERVICIO CIVIL Y CARRERA ADMINISTRATIVA
- * REGLAMENTO TARIFARIO PARA LOS PUERTOS ECUATORIANOS
- * REGLAMENTO DE CARRERA PROFESIONAL DE LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DE LAS ENTIDADES PORTUARIAS
- * REGLAMENTO ORGANICO FUNCIONAL
- * LEY DE CONTRATACION PUBLICA Y SU REGLAMENTO
- * CONTRATOS COLECTIVOS DECRETOS Y REGLAMENTOS GENERALES E INTERNOS QUE NORMAN LA GESTION ADMINISTRATIVA PORTUARIA Y MAS LEYES Y REGLAMENTOS GENERALES Y ESPECIFICOS A AFECTAN SU VIDA ADMINISTRATIVA.

LOCALIZACION Y EXTENSION GEOGRAFICA.-

Las instalaciones de Autoridad Portuaria en Puerto Bolívar, se hallan ubicadas al costado derecho del estero HUAYLA, sobre la plataforma continental a $31^{\circ} 5' 55''$, latitud sur y a $80^{\circ} 01'$,

longitud oeste, frente a la Isla Jambelí, a 4 millas de la boya de mar.

El área portuaria dispone de un total de 657.330 metros cuadrados de superficie. Limita por el norte con terrenos de la Armada Nacional; al sur con la calle 1° transversal que llega al Malecón; al este con la calle principal de Puerto Bolívar y al oeste frente a la isla Jambelí.

JURISDICCION MARITIMA Y FINALIDADES.-

Para el cumplimiento de su jurisdicción marítima, se la circunscribe geográficamente, desde el río Pagua, en el norte, hasta el Puerto Hualtaco, al sur.

Sus finalidades a cumplir dentro de su jurisdicción son:

- * Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.
- * Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades.
- * Establecer el Régimen Administrativo y de Control de los Servicios Portuarios.
- * Aplicar las Leyes Portuarias y Reglamentos al uso de los Servicios y Facilidades.
- * Recaudar las Tasa relativas a los servicios que presta, de conformidad con el Reglamento Tarifario y someter a consideración del

REGISTRO OFICIAL

EL ECUADOR HA SIDO, ES Y SERA PAIS AMAZONICO

ORGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

Administración del Sr. Don Clemente Yerovi Indaburu,
Presidente Interino de la República.

AÑO I — QUITO, JUEVES 4 DE AGOSTO DE 1966 — NUMERO 91

Director:

Dr. MIGUEL ANGEL ARBOLEDA NARANJO

Teléfono Nº 12564

Tiraje: 4300 ejemplares.— Valor: \$ 0,50

TARIFA DE SUSCRIPCIONES:

Anual	\$ 100,00
Semestral	" 55,00
Al Exterior	" 120,00
Número suelto	0,50

SUMARIO:

Docto.

Decretos Supremos:

827	Reformas al Reglamento de Operación del Muelle "11 de Julio"	845
697	Autorízase al Sr. Ministro de Obras Públicas para que suscriba un Contrato para la construcción de la carretera Loja - Velaacruz	846

Acuerdo:

1334	Apruébase los Estatutos del Club Deportivo "Chimborazo"	852
------	---	-----

Nº 827

CLEMENTE YEROVI INDABURU,
Presidente Interino de la República.

En uso de las facultades propias de sus funciones,

Decreta:

Art. 1º— Efectúanse las siguientes reformas al Reglamento para la operación del Muelle "11 de Julio" de Puerto Bolívar, aprobado mediante Decreto Nº 2082 de 7 de septiembre de 1965, publicado en el Registro Oficial Nº 591 de 22 del mismo mes y año;

1.— Sustitúyese el Art. 1º del Reglamento por el siguiente:

"La jurisdicción de la Junta Provincial de Fomento de El Oro, para fines de operación del Muelle "11 de Julio", comprenderá la circunscripción geográfica en que se halla localizado el Muelle, el área portuaria y el área marítima que comprende el Canal de Jambelí y sus estuarios desde la boca del Río Pangua hasta Hualtaco, inclusive".

2.— Sustitúyese el Art. 55 del Reglamento por el siguiente:

Art. 55.— Por cuenta de la mercadería importada se pagarán los siguientes derechos:

- a) Por servicios de terminal, a toda carga importada, con excepción de trigo, combustible de petróleo al granel y otros artículos mencionados en los siguientes Materiales, por tonelada \$ 60.00
- b) Por servicios de terminal sobre carga al granel consistente en sebo, aceites y grasas vegetales, por tonelada \$ 50.00
- c) Por servicios de terminal sobre carga ensacada o al granel consistente en trigo, harina, avena, arroz, maíz, leche en polvo, fertilizantes para agricultura, petróleo, combustible o asfalto para caminos por tonelada \$ 25.00
- d) Por carga al granel consistente en sebo, aceite y grasas vegetales si es desembarcada fuera del muelle, por tonelada \$ 15.00
- e) Por carga al granel consistente en trigo, harina, avena, arroz, maíz, leche en polvo, fertilizantes para la agricultura, petróleo, combustible o asfalto para caminos, si es manejada fuera del muelle, por tonelada \$ 12.50

Para gozar de las tarifas constantes en los literales d) y e), los importadores deberán obtener un permiso especial de la Junta Provincial de Fomento de El Oro.

f) Por manejo de carga peligrosa, como explosivos y otros, que re-

REGISTRO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

EL ECUADOR HA SIDO, ES Y SERA PAIS AMAZONICO

Administración del Excmo. Sr. Dr. Dn. José María Velasco Ibarra,
 Presidente de la República

AÑO I — QUITO, MARTES 6 DE OCTUBRE DE 1970 — NUMERO 75

Director:

SALVADOR CAZAR CADENA

Teléfono: N° 212564

Tiraje 5.500 ejemplares.— Valor s/. 0,50
 Edición de 12 páginas

TARIFA DE SUSCRIPCIONES:

Anual s/. 100,00
 Semestral „ 55,00
 Al Exterior „ 120,00

9084 Apruébanse los Estatutos del Club Deportivo de Tiro, Caza y Pesca "Rumiñahui" x 7
 9049 Ampliase en 90 días más plazo fijado en la Resolución Ministerial N° 7084, para que los promotores de la Compañía Anónima "Grana S. A.", presente su solicitud de clasificación 8

— Inscripciones realizadas en el Registro de la Propiedad Intelectual, desde el 17 de enero hasta el 29 de julio de 1969 8
 — Ordenanza Municipal.— Ordenanza de pavimentación de calles y plazas de la ciudad de Loja 10

SUMARIO:

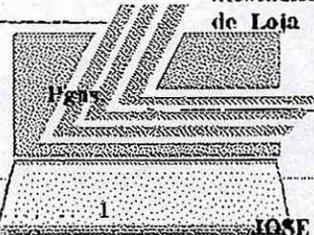
Dcto.

Decretos Supremos:

- 545 Ley General de Puertos 1
 542 Reorganizase el Concejo Municipal de Guayaquil 3
 543 Reorganizase el Consejo Provincial del Guayas 4
 409—D Autorízase al Sr. Ministro de Educación para que suscriba la escritura pública de compra de un inmueble situado en la ciudad de Zumba, para destinarlo al Colegio Técnico de Zumba 4
 470 Autorízase al Sr. Ministro de Industrias y Comercio para que celebre un contrato modificatorio con el representante de la Compañía Estero Hondo S. A. 5
 519 Créase un Colegio de Ciclo Básico en Pimampiro, Provincia de Imbabura 5
 518 Nacionalízase los Colegios "Manuel María Sánchez", "Fray Vicente Solano" y "Adolfo Valareze", de Quito, Cuenca y Loja respectivamente 6
 520 Créanse los Colegios de Ciclo Básico en las Parroquias Bolívar y Mira, Provincia del Carchi 7

Acuerdos:

- 433 Intégrase comité de Licitaciones del Ministerio de Agricultura y Gandería para la adquisición de un bus 7



N° 545

JOSE MARIA VELASCO IBARRA,
 Presidente de la República del Ecuador,

Considerando:

Que corresponde al Gobierno Nacional el control de la navegación comercial y de las actividades portuarias, marítimas y fluviales del País;

Que es propósito del Gobierno asegurar que la administración portuaria se realice en forma técnica y eficiente, a fin de complementar el desarrollo armónico e integral del País;

Que si bien las Entidades Portuarias son parte de la administración general del Estado deben mantenerse descentralizadas para atender a las necesidades portuarias locales;

Que las instalaciones y rentas de las actuales Entidades Portuarias son parte integrante de la riqueza pública;

Que es necesario establecer Organismos especializados y técnicos que, bajo la dependencia del Gobierno tengan funciones normativas, orientadoras y de fiscalización superior sobre las Entidades Portuarias; y,

En uso de las atribuciones de que se halla investido,

**EXPIDE LA SIGUIENTE LEY GENERAL
DE PUERTOS**

Art. 1º— Las funciones de orientación, ejecución, administración y fiscalización de la política naviera y portuaria nacionales se ejercerán a través de los siguientes Organismos:

- a) Ministerio de Defensa Nacional;
- b) Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos;
- c) Dirección de la Marina Mercante y del Litoral; y,
- d) Departamento Nacional de Puertos.

Art. 2º— Son deberes y atribuciones del Ministro de Defensa Nacional:

- a) Autorizar, previo informe de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, el uso de puertos en aguas marítimas y fluviales con propósitos comerciales, por parte de personas o empresas particulares;
- b) Resolver en tercera instancia las reclamaciones de los usuarios de los puertos, en lo concerniente a los respectivos servicios;
- c) Designar al Jefe y más funcionarios del Departamento Nacional de Puertos; así como a los representantes del País ante los Organismos y Foros Internacionales de Puertos; y,
- d) Las demás que le confieran la Ley o los Reglamentos.

Art. 3º El Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos estará presidido por el Ministro de Defensa, quien tendrá voto dirimente, e integrado por el Comandante General de la Marina; el Jefe de Estado Mayor de la Armada; el Comandante de la Primera Zona Naval; un representante por cada uno de los Ministros de Relaciones Exteriores, Obras Públicas y Finanzas; y, por el Director de la Marina Mercante y del Litoral, quien actuará como asesor con voz informativa y sin voto.

En caso de ausencia del Ministro de Defensa, presidirá el Directorio, en su representación y con las mismas atribuciones de aquél, el Comandante General de la Marina.

Art. 4º— El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos tendrá como funciones orientar, establecer, dirigir y coordinar la política naviera y portuaria nacionales. El Consejo será el más alto Organismo de asesoramiento del Gobierno en esta materia y le corresponden, previo informe de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, las siguientes atribuciones:

- a) Aprobar las regulaciones de la estructura tarifaria y las tarifas que por venta de servicios, someterán obligatoriamente a su consideración las Entidades de los respectivos puertos;
- b) Dictaminar sobre la conveniencia o inconveniencia del establecimiento de nuevos puertos de carácter nacional, de acuerdo con los intereses naciona-

les, las zonas de influencia, el Programa Nacional de Transportes, el Plan de Desarrollo y los intereses geoestratégicos y geo-marítimos;

c) Autorizar la contratación de estudios para el establecimiento de nuevos puertos comerciales o la ampliación de los existentes;

d) Dictaminar en forma previa al trámite que realicen las Entidades Portuarias para contraer obligaciones económicas, en el País o en el exterior, cuando el monto de tales compromisos exceda del 10% del Presupuesto anual de tales entidades o, en general, cuando tales obligaciones comprometan recursos presupuestarios futuros, por más de dos años;

e) Estudiar sobre la proyección e influencia de las instalaciones portuarias en el sistema nacional de transportes;

f) Emitir dictamen sobre los presupuestos anuales o sus reformas, que someterán obligatoriamente a su consideración las Entidades Portuarias;

g) Aprobar el reglamento del Departamento Nacional de Puertos y sus reformas; y,

h) Las demás que le confieran la Ley o los Reglamentos.

Art. 5º - La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral será la ejecutora de la política naviera y portuaria determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y, tendrá las siguientes atribuciones:

a) Recomendar al Ministro de Defensa Nacional, el momento de informar sobre el uso de puertos, respecto del pago de la renta anual, plazo de duración del contrato, condiciones y detalles de carácter económico, técnico, administrativo y demás requisitos respecto del uso de puertos que soliciten los particulares.

b) Aprobar el Reglamento de Servicios Portuarios, así como los Manuales de Organización, Orgánicos de Personal y demás Reglamentos Internos que deben ser presentados por las Entidades Portuarias;

c) Estudiar las mejoras en los sistemas de organización, administración, operación, mantenimiento y contabilidad de los puertos comerciales. Las recomendaciones correspondientes, serán notificadas a las Entidades Portuarias para su debido cumplimiento;

d) Realizar inspecciones periódicas a las Entidades Portuarias, formulando las observaciones y recomendaciones del caso;

e) Convocar, cuando fuere necesario, a sesiones extraordinarias a los organismos directivos de las Entidades Portuarias;

f) Aprobar, modificar o negar los proyectos sobre construcciones, instalaciones y equipamiento que deberán someter obligatoriamente a su consideración, las Entidades Portuarias, cuando tales proyectos entrañan inversiones superiores al 5 por ciento del presupuesto anual de dichas Entidades;

g) Fiscalizar el uso de las concesiones portuarias que se encuentren en vigor a la fecha de promulgación de esta ley, así como las que se otorgan en el futuro;

h) Promover la capacitación, calificación y entrenamiento, en el país o en el extranjero, del personal portuario que se estime conveniente y ventajoso para el desarrollo de las actividades portuarias;

j) Resolver en segunda instancia las reclamaciones de los usuarios de los puertos, en todo lo concerniente a los servicios respectivos cuando tales reclamaciones no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias;

j) Conocer y estudiar las estadísticas mensuales de su operación y rendimiento y los balances anuales; documentos que obligatoriamente presentarán a su consideración las respectivas Entidades Portuarias;

k) Asesorar al Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos en materia portuaria en general, sea por iniciativa propia o a requerimiento del Consejo;

l) Velar por el principio de autoridad, responsabilidad y disciplina de los puertos nacionales con un criterio básico de unidad y coherencia;

m) Otorgar los títulos y matrículas para el personal marítimo que labora en los puertos nacionales; y,

n) Actuar como coordinador de las Entidades Portuarias y promover el intercambio de informaciones y la cooperación administrativa y técnica de aquéllas.

Art. 6º.— El Departamento Nacional de Puertos estará administrado por un Jefe, que deberá ser profesional naval ecuatoriano especializado en puertos. Este Departamento, que funcionará como dependencia de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, es el organismo técnico que tendrá a su cargo el estudio y análisis de la política y actividades portuarias a ser ejecutadas por aquélla en materias administrativas, operativa, de explotación, de construcción y mejoramiento de los puertos comerciales ecuatorianos; contará con un asesor legal y las siguientes divisiones: Operaciones, Ingeniería y Economía Portuaria y Administrativa.

Art. 7º.— Los organismos directivos de las Entidades Portuarias contarán entre sus miembros al Director de la Marina Mercante y del Litoral o su representante, que será el Capitán del Puerto de la respectiva jurisdicción.

Art. 8º.— Para financiar los servicios a cargo de los organismos determinados en esta Ley, las entidades portuarias contribuirán con el 2% del total de sus ingresos y con el 10% de la renta proveniente del uso de los puertos al que se refiere el literal a) del artículo segundo.

Art. 9º.— Para la aplicación de esta Ley se consideran Entidades Portuarias, tanto las actuales Autoridades Portuarias, como las organizaciones que se hubieren conformado o se conformaren en el futuro para la administración de los puertos. Dichas entidades serán controladas y fiscalizadas por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y se regirán, en cuanto a su organización y funcionamiento, por un Estatuto general, que para el efecto se expida.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.— En el plazo de treinta días, contados a partir de esta fecha, la Dirección de la Mari-

na Mercante y del Litoral organizará el Departamento Nacional de Puertos y elaborará el reglamento respectivo, el mismo que, luego de su aprobación, entrará en vigencia con la sanción del Presidente de la República.

SEGUNDA.— En el mismo plazo, las Entidades Portuarias presentarán a la Dirección de la Marina Mercante y Puertos, los reglamentos y manuales a los que se alude en el literal b) del Art. 5º.

TERCERA.— Encárgase al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos elaborar, en el plazo de sesenta días, el Estatuto General de las Entidades Portuarias y someterlo a la aprobación del Presidente de la República.

ARTICULO FINAL.— La presente Ley prevalecerá sobre las normas especiales que se le opongan y regirá a partir de esta fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado, en el Palacio Nacional, en Quito, a 30 de Setiembre de 1970.

J. M. Velasco Ibarra.—

Es copia.— Lo Certifico.—

f.) Francisco Diaz Garaicoa, Secretario General de la Administración Pública.

Nº 542

JOSE MARIA VELASCO IBARRA,
Presidente de la República,

Considerando:

Que la Ley de Régimen Municipal prohíbe expresamente llevar al seno del Concejo contiendas de carácter político, disposición que ha sido reiteradamente violada por personeros del Concejo de Guayaquil;

Que el Gobierno Nacional tiene la obligación de impedir actividades subversivas que atenten contra el orden público y el bienestar ciudadano; y,

En uso de las atribuciones de que se halla investido,

Decreta:

Art. 1º.— Reorganízase el Concejo Municipal de Guayaquil, designándose como Concejales Principales a las siguientes personas: Señor Enrique Grau Ruiz, doctor Francisco Estrada Valle, Arq. Simón B. Jaón Feraud, señor Ricardo Chacón García, doctor César Moreno Ledesma, doctor Leopoldo Rojas González, Abogado Patricio Carrión Burbano Leda, Gerardiña Piedra Jiménez, señor Victor Andrade Zavaia, señor Rafael Suárez Avilés y señor José Miranda Barreiro, quienes se posesionarán de sus cargos ante el Gobernador de la Provincia del Guayas y permanecerán en sus funciones hasta ser legalmente reemplazados.

Art. 2º.— Los Concejales nominados en el artículo anterior desempeñarán sus funciones en forma honorífica y obligatoria y para efectos de excusas, in-

REGISTRO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

EL ECUADOR HA SIDO, ES Y SERA PAIS AMAZONICO

Administración del Excmo. Sr. Dr. Da. José María Velasco Ibarra,
Presidente de la República

AÑO I — QUITO, VIERNES 22 DE ENERO DE 1971 — NUMERO 147

Director:

SALVADOR CAZAR CADENA

Teléfono: N° 212564

Tiraje: 5.300 ejemplares.— Valor s/. 1.00
Edición de 12 páginas

Suscripción anual s/. 175.00

- 9247-S Ampliase el Acuerdo 345, para que la empresa INEPACA importe maquinaria nueva . 11
- 540 Apruébase reformas en el presupuesto especial del Colegio de Agricultura "Jorge Martínez A." de San Gabriel 11
- 9654 Ampliase el Acuerdo 7700, para que la empresa "Plásticos del Litoral S. A." importe nueva maquinaria 12
- 9656 Fijase cupo de materias primas cuyas importaciones podrá realizar la empresa "Herramientas Nacionales S. A." 12

SUMARIO :

Dicto.

Decretos Supremos:

- | | | |
|------|---|---|
| 1043 | Ley de Régimen Administrativo Nacional | 1 |
| 84 | Modifícanse las "Tasas Consulares" y créanse otras nuevas | 5 |
| 86 | Dispónese que los beneficiarios del servicio prestado por la Empresa Eléctrica "Quito S. A." que pertenezcan al sector industrial, aportarán en forma obligatoria con el 10% del establecido en las cartas de pago mensual | 5 |
| 91 | Facúltase a la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado para que proceda a liquidar a los ferrocarriles de la Provincia de El Oro | 6 |
| 976 | Pensión de retiro policial a varias personas. 7 | |
| 978 | Pensión de retiro policial al Policía Benjamín Bastidas Erazo | 7 |
| 1002 | Ascíendese Post-Mortem a varios Oficiales de la FAE | 8 |

Acuerdos:

- 9668 Concédese a la empresa "Industrial Gaseosas El Oro Cia. Ltda." beneficios de la Ley de Fomento Industrial 9
- 9737 Concédese a la empresa "Hoteles y Hostelerías Samarina S. A." plazo para la suscripción de escritura de aumento del capital social ... 9
- 9247-r Ampliase el Acuerdo 2681, para que la empresa Caramelca importe maquinaria nueva 10

N° 1043

JOSE MARIA VELASCO IBARRA,
Presidente de la República,

Considerando:

Que el Gobierno Nacional debe complementar las disposiciones relacionadas con la política naviera y portuaria nacionales, a fin de que la operación de los puertos se desenvuelva en forma normal, coordinada y técnica;

Que la Ley General de Puertos prevé la unificación de las disposiciones que regulan el funcionamiento de las Autoridades Portuarias nacionales, bajo un solo Estatuto General; y.

En uso de las atribuciones de que se halla investido, expide la siguiente Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional:

CAPITULO I :

Constitución, Jurisdicción y Objetivos

Art. 1º— Los puertos de la República del Ecuador contarán para su administración, operación y mantenimiento con Autoridades Portuarias, organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos, de la presente Ley, y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa.

Art. 2º— Las Autoridades Portuarias ejercerán su jurisdicción exclusivamente sobre las zonas portuarias

que se hubieren determinado mediante Ley; correspondiendo al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos delimitar el área de dicha jurisdicción.

Art. 3º— Son fines específicos de las Autoridades Portuarias, dentro de sus respectivas jurisdicciones, planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener los terminales marítimos y fluviales a su cargo; sujetándose, en cada caso, a las limitaciones de la Ley.

CAPITULO II

Bienes, Recursos y Presupuestos

Art. 4º— Son bienes y recursos de las Autoridades Portuarias, los siguientes:

a) Los inmuebles, con todas sus instalaciones, y los bienes muebles, enseres e implementos que actualmente pertenecen a dichas entidades, y los que fueren adquiridos en el futuro para el cumplimiento de sus fines;

b) Las rentas que les fueren asignadas mediante Leyes especiales, y los recursos que en su favor constaren en el Presupuesto General del Estado, así como las subvenciones que se les otorgue;

c) Los ingresos provenientes de sus servicios, ya sea por concepto de muellaje, uso de los puertos, multas, recargos, asistencia técnica, falso muellaje, uso de fondeaderos, etc.

d) Las rentas patrimoniales y las provenientes del arrendamiento de sus bienes, así como los recursos de empréstitos internos o externos; y, los ingresos provenientes de las donaciones y cualquiera otra forma que se asigne en su beneficio.

Los ingresos anteriores no podrán distraerse de los fines específicos para los que han sido creados.

Art. 5º— El Directorio de cada Autoridad Portuaria aprobará hasta antes del 30 de septiembre de cada año la Proforma Presupuestaria del organismo a su cargo; en dicha proforma constarán obligatoriamente egresos correspondientes: a los gastos para la construcción, mientras fueren necesarios; a los estudios y proyectos relacionados con la ampliación y tecnificación de los servicios, a los de operación, amortización y servicio de las deudas; y, además un fondo de depreciación de los equipos e instalaciones. La proforma, así elaborada, será sometida a aprobación del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, para su ratificación u objeción, al igual que las reformas presupuestarias que se realicen en el transcurso del año financiero, el mismo que comenzará desde el primero de enero y concluirá el treinta y uno de diciembre de cada año, sin que su vigencia pueda prorrogarse.

El incumplimiento en la elaboración de la proforma presupuestaria dará lugar a que la Dirección de la Marina Mercante elabore la proforma.

CAPITULO III

Administración y Funciones

Art. 6º— Las atribuciones de las Autoridades Portuarias, en sus respectivas jurisdicciones, son las siguientes:

a) Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos;

b) Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades;

c) Establecer el régimen administrativo y de control del servicio portuario;

d) Aplicar las leyes portuarias y reglamentos al uso de los servicios y facilidades. Los manuales y reglamentos correspondientes, serán aprobados de conformidad con lo que dispone al respecto la Ley General de Puertos;

e) Cobrar las tarifas vigentes relativas a los servicios que presten y modificar o establecer otras, con la aprobación del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Art. 7º— Las Autoridades Portuarias estarán a cargo de un Directorio integrado con los siguientes miembros:

a) Un vocal designado por el Presidente de la República, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente;

b) El Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción;

c) Un vocal designado por el Ministro de Finanzas, quien tendrá el respectivo suplente;

d) Un vocal designado por el Ministro de Obras Públicas, con su respectivo suplente;

e) Un vocal designado por las Cámaras de Agricultura, Industrias y Comercio, existentes en la respectiva jurisdicción provincial en que tengan su sede las Autoridades Portuarias, elegido para un año, con su respectivo suplente.

Los vocales determinados en los literales a, c y d, son de libre nombramiento y remoción. El vocal del sector privado será designado de acuerdo con el Reglamento que formule el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, en el que se hará constar, obligatoriamente, que la representación de los sectores agropecuario, industrial y comercial se harán en forma alternativa.

El Directorio de cada Autoridad Portuaria sesionará con la presencia de por lo menos cuatro de sus miembros y sus resoluciones requerirán la mayoría de votos de los concurrentes.

Art. 8º— Son funciones del Directorio de las Autoridades Portuarias, las siguientes:

a) Presentar anualmente, o extraoficialmente cuando fuere requerido, un informe ante el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, de las actividades realizadas en el ejercicio económico inmediatamente anterior;

b) Elaborar la cuenta para la designación del Gerente de la entidad, por parte del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos;

c) Designar al Secretario del Directorio y a los jefes departamentales, estos últimos, de entre los candidatos sugeridos por el Gerente;

d) Estudiar y resolver sobre las cuentas, balances o informes de la administración ordinaria de la entidad, que obligatoriamente deberá presentar el Gerente, dentro del primer trimestre de cada año;

e) Formular el Reglamento de Servicios Portuarios, así como los manuales de organización, orgánicos de personal y demás reglamentos pertinentes,

responsabilidades civiles y penales a que este hecho diere lugar. Los buques de guerra nacionales o extranjeros en visita oficial, estarán exentos del pago de derechos por uso de muelles, uso de canales o fondeaderos.

Art. 17.— Los puertos marítimos y fluviales comerciales existentes y los que se establecieron en el futuro, cuyas características no justifiquen la conformación de Autoridades Portuarias, se sujetarán a las disposiciones de la Ley General de Puertos y la presente Ley, en lo que fuere aplicable.

CAPITULO V

Disposiciones Transitorias

PRIMERA: En el plazo de cuarenta y cinco días, contados desde la vigencia de esta Ley, deberán conformarse los Directorios de las Autoridades Portuarias de Esmeraldas y Puerto Bolívar, para proceder a la organización de las mismas con arreglo a lo que se preceptúa en esta Ley, mientras tanto continuarán a cargo de los asuntos portuarios, incluyendo su administración, los respectivos Consejos Provinciales.

SEGUNDA: El Ministerio de Finanzas y la Contraloría General de la Nación verificarán en el mismo plazo, los estados financieros de la extinguida Junta Provincial de Fomento de El Oro y del Consejo Provincial de El Oro y de la extinguida Junta Provincial de Fomento de Esmeraldas y el Consejo Provincial de Esmeraldas, para determinar los créditos, obligaciones y bienes muebles e inmuebles que correspondan a los terminales marítimos de Puerto Bolívar, Esmeraldas, en su orden, a fin de que los activos pasivos correspondientes los asuman las Autoridades Portuarias, que se constituyan.

TERCERA: Hasta que se determine las respectivas jurisdicciones, en conformidad con el artículo 3º de la presente Ley, las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta y Puerto Bolívar, conservarán su jurisdicción sobre las circunscripciones territoriales que se fijan en los Decretos Ejecutivos números 15, de 10 de abril de 1958, publicado en el Registro Oficial N° 486 de 12 de abril del mismo año; N° 1373 de 24 de octubre de 1966, publicado en el Registro Oficial 149, de 27 del mismo mes y año y N° 827 de 3 de agosto de 1966, publicado en el Registro Oficial N° 91 de 4 del mismo mes y año.

CUARTA: Hasta cuando se organice la Administración Portuaria del Puerto de San Lorenzo, la administración y operación de este puerto, seguirá a cargo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Al organizarse tal administración, el Ministerio de Finanzas y la Contraloría General de la Nación verificarán del estado financiero de la mencionada empresa, para determinar los créditos y obligaciones correspondientes al Puerto de San Lorenzo, a fin de que los activos y pasivos los asuma la organización portuaria que se cree para ese puerto.

QUINTA: En el caso de las Autoridades Portuarias de Guayaquil y Manta, el plazo determinado en el artículo 5º de la presente Ley se extiende hasta el 31 de enero de 1971. Para las demás Autoridades Por-

tuarias que se establecieron, el plazo se extenderá, en la primera vez, hasta sesenta días a partir de la fecha de su constitución.

SEXTA: Por esta sola vez, el Presidente de la República designará a los representantes de los sectores Agropecuario, Industrial y Comercial ante las Autoridades Portuarias.

Art. Final: Las disposiciones de la presente Ley prevalecen sobre las normas especiales que se le opongan, y regirán a partir de esta fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, encargándose de su ejecución a los señores Ministros de Finanzas, Defensa y Obras Públicas.

Dado, en el Palacio Nacional, en Quito, a 28 de diciembre de 1970.

f.) J. M. Velasco Ibarra, Presidente de la República del Ecuador.— f.) Alfonso Salgado Guevara, Ministro de Finanzas Públicas.— f.) Jorge Acosta Velasco, Ministro de Defensa Nacional.— f.) Juvenal Sáenz Gil, Ministro de Obras Públicas.

Es copia.— Lo certifico.

f.) Francisco Díaz Garaicoa, Secretario General de la Administración Pública.

Nº 111

JOSE MARIA VELASCO IBARRA,
Presidente de la República,

Considerando:

Que el Presupuesto del Ministerio de Relaciones Exteriores confronta un apreciable déficit en varias partidas.

Que es indispensable precautelar los intereses del Estado Ecuatoriano, mediante una objetiva valoración de los servicios que presta el Ministerio de Relaciones Exteriores y las Misiones Diplomáticas y Oficinas Consulares;

Que es indispensable, en guarda del prestigio y dignidad del país, satisfacer puntualmente los compromisos contraídos por el Ecuador con los diversos Organismos Internacionales de los cuales es Miembro.

Que es necesario dotar, inmediatamente, de disponibilidades adicionales al Presupuesto del Ministerio de Relaciones Exteriores, para de esta forma adoptar las medidas reguladoras pertinentes a fin de que el nuevo tipo de cambio no ocasione disminución en el monto de las asignaciones que, convertidas a divisas dólares, se pagan al personal de las Misiones Diplomáticas y Oficinas Consulares ecuatorianas, tanto más que aquellas permanecen invariables desde hace varios años;

Que las obligaciones económicas derivadas del mantenimiento de las Misiones Diplomáticas y Oficinas Consulares en el exterior, particularmente las relativas a arrendamiento de locales, vienen experimentando aumentos en consonancia con la subida de costos de vida en el extranjero;

Que todo incremento presupuestario debe estar debidamente financiado; y,

En uso de las facultades de que se halla investido,



H. CONSEJO PROVINCIAL DE EL ORO

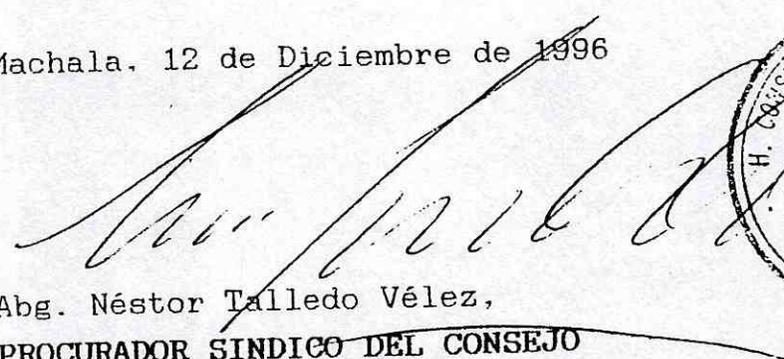
CONSEJO PROVINCIAL DE EL ORO DEPARTAMENTO LEGAL

RAZON: 1era.- Por mandato del decreto Supremo No. 674 de 31 de Marzo de 1964, promulgado en el Registro Oficial No. 226 de 14 de Abril de ese mismo año, se declara extinguida la Junta de Reconstrucción de El Oro y se crea la Junta Provincial de Fomento de El Oro que asume el activo y pasivo de aquello.

2da.- El decreto Supremo No. 337 de 26 de agosto de 1970 promulgado en el Registro Oficial No. 49 de 31 del mismo mes, suprime la Junta de Fomento y dispone que el Consejo Provincial de El Oro asuma su activo y pasivo.

3era.- Con la expedición de la Ley General de Puertos promulgada en el Registro Oficial No. 75 de 6 de Octubre de 1970 y la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, promulgada en el Registro Oficial No. 147 de 22 de Enero de 1971 el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar del Consejo Provincial de El Oro pasó a Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Machala, 12 de Diciembre de 1996


Abg. Néstor Talledo Vélez,
PROCURADOR SINDICO DEL CONSEJO
PROVINCIAL DE EL ORO

