



ANÉCDOTAS NAVALES

CONCURSO 2019

SECRETARÍA GENERAL DE LA ARMADA

NOTA DEL EDITOR

Durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 2019, por iniciativa del señor Capitán de Navío EMC Jaime Vela Erazo, Secretario General de la Armada, se realizó el Concurso de Anécdotas Navales, convocado con la Directiva General Temporal No. COGMAR-ADM-007-2019-O del 13 de agosto, la misma que fue elaborada con la finalidad de incrementar el comprometimiento institucional del personal de oficiales, tripulantes y servidores públicos, a través de la participación activa en la elaboración de anécdotas, que resalten las costumbres, tradiciones y valores de nuestra Institución y permitan incentivar la lectura y escritura de los miembros de la Armada del Ecuador.

La convocatoria, al considerarse como la primera en forma ampliada a todos los repartos y unidades de la Armada ha tenido una buena acogida. Los trabajos presentados al concurso son diversos, los mismos que para publicarlos han sido editados y se publican en orden alfabético.

José Gabriel Vargas Molina
Suboficial SP – Servidor Público
Historiador de la Armada

Avión ambulancia AN-237

Una tarde de septiembre del año 2014 en la Isla San Cristóbal, se encontraba el avión ambulancia AN-237, aproximadamente a las 17h00 el señor comandante de la base recibe la alerta de una emergencia en la Isla Isabela y ordena embarcarse al avión para quienes conformábamos la dotación, salir a una emergencia era casi como una misión de guerra, ¡era una emergencia real! El comandante de la aeronave siempre animándonos, pues era una particularidad que nos hacía diferentes y generaba más compromiso, la dotación siempre lista "24/7" como solíamos decir.

Aproximadamente a las 18h00 llegamos a Isabela, donde nos enteramos que habían muchos heridos y donde lamentablemente solo podíamos llevar a los que se encontraban más graves, había que decidir lo antes posible porque se acercaba el ocaso y si esto pasaba la aeronave no solo que no podría salir de la isla, sino que también no podría llegar a ninguna otra isla, pese a que en San Cristóbal nuestro electricista, quien era parte de la dotación, había hecho todo lo posible para encender las luces y reflectores para que en caso de ser necesario aterrizar allá. Los heridos eran cuatro, dos acostados en el piso y dos en camillas, el avión decoló ya casi con el ocaso, luego de un momento ocurrió algo inusual: se perdieron las comunicaciones justo cuando los pilotos esperaban disposiciones de ir a San Cristóbal o dirigirnos al continente de acuerdo a los protocolos correspondientes, es ahí donde el comandante decide ir al continente. Durante el vuelo tuvimos que asistir a los pacientes dirigidos por un paramédico quien nos decía qué hacer, algo que en realidad llenaba nuestros corazones al saber que estábamos como Armada contribuyendo a salvar vidas, nos fortalecía y hacía olvidar todas las dificultades, nos hacía encontrar con nuestra esencia de marinos de guerra.

Al llegar a Guayaquil era increíble ver un despliegue de ambulancias y vehículos en la plataforma de la Aviación Naval, quienes nos recibieron y se llevaron a los pacientes a diferentes hospitales, al llegar los doctores nos dijeron que la persona que habíamos subido al final y quien nos ayudó como traductora era quien se encontraba en peores condiciones porque ya no podía levantarse por haber sufrido una fractura, también nos indicaron los representantes del Ministerio de Salud que si el avión no hubiese llegado a Guayaquil los heridos hubiesen corrido otra suerte.

Nunca más supimos de ellos, solo que se recuperaron y volvieron a su país, sin embargo, nos conforta pensar que viven agradecidos con la Armada del Ecuador, lo cual nos enorgullece, saber que las dotaciones de la Aviación Naval están siempre listas y que las decisiones que se toman obedecen a un criterio de supervivencia y de entrega total, como escuchamos alguna vez "en la vida militar se debe aprender a tomar decisiones" sin duda, decisiones que cambian y salvan vidas.

Autor: SGOP-ET-AV Fabricio Robi Ortega

Revisado por: TNFG-AV Jaime Enríquez Córdova

Botadura de cenizas (Segundo lugar)

La cotidianidad de la Capitanía de Puerto de Bahía de Caráquez en un día de septiembre de hace bastante años atrás cambió repentinamente con la presencia de dos damas vestidas de luto que piden hablar con el Capitán de Puerto. Con prontitud son recibidas y pasan a la oficina. Una señora mayor acompañada por su joven hija, con inmensa congoja manifiesta que, su esposo fue un Oficial de Marina retirado ya hace muchos años atrás y acababa de fallecer. Traían consigo un recipiente que colocaron sobre el escritorio y era la urna funeraria que contenía las cenizas del marino recientemente fallecido.

Con inmensa tristeza manifestaron que la última voluntad del occiso como marino había sido que sus cenizas fueran lanzadas al mar, por ello, recurrían a la Capitanía ya que el fallecido era oriundo de Tosagua, vecino de Bahía y pedían ayuda para que se cumpla la misma.

Ante el requerimiento y con la prestancia que nos caracteriza a los marinos, accedí con gusto a realizar la ceremonia solicitada. Después de salir las enlutadas damas, inmediatamente pedí el ceremonial marítimo para ver en qué consistía esa poco usual ceremonia. La sorpresa fue que, no disponíamos de un ejemplar del mismo, procediendo inmediatamente a comunicarme con la Capitanía Mayor de Manta para consultar sobre este particular pero nunca recibimos respuesta. ¡Ni modo!, había que improvisar y lo que menos teníamos era tiempo.

¡Todo listo!, la ceremonia la realizaríamos en una pequeña lancha de la Capitanía, un marinero ubicado en proa sería el encargado de esparcir las cenizas en el mar; hacia popa, se ubicarían la señora viuda y su hija junto con el Capitán de Puerto y el Suboficial Ayudante; en la banda de babor un pito marinerero para el toque de honores; en la banda de estribor dos fusileros para honores de salvos. Por su parte todo el personal naval y de servidores públicos disponibles formaría una calle de honor en el pequeño muelle frente a la Capitanía.

Llegó el día y hora de la ceremonia, la viuda y su hija concurren sobriamente vestidas de negro junto con unos muy vistosos sombreros, todo iba viento en popa y ¡sí que ese día soplaba el viento!; transitamos por la calle de honor para embarcarnos, nos ubicamos de acuerdo a lo previsto y zarpamos.

Al encontrarnos ya en el mar después de una corta navegación, con la ciudad de Bahía de Caráquez como fondo, paramos los motores de la lancha e iniciamos la improvisada ceremonia.

Comencé por pronunciar un pequeño discurso a manera de exaltación destacando la personalidad del señor Oficial fallecido y la solemnidad de la ceremonia, inmediatamente el agudo sonido del pito marinerero rendía los honores de rigor, cuando inesperadamente, sin orden previa, los fusileros disparan en ráfaga sus fusiles provocando un ruido ensordecedor, con ello el sobresalto y la histeria de la viuda quien se desvanece sobre la cubierta, los vistosos y fúnebres sombreros salen volando mientras el marinero "encargado de esparcir las cenizas en el mar", destapaba la urna funeraria sin considerar la dirección del viento.

En ese instante fue como que el tiempo se detuviera, las cenizas mortuorias se apoderaron de nosotros como si nos fueran a devorar, teníamos ceniza en toda la cara, no podíamos abrir los ojos, la boca, literalmente "nos comimos parte del muerto y no quiero pensar que parte de él pudo haber sido". Cuando el tiempo reinicia su marcha el panorama es trágicamente cómico y desolador.

El inmediato retorno después de este infortunado acontecimiento, transcurrió entre lágrimas y preocupación de la joven hija intentando reanimar a su madre desmayada

junto con el lamento de haber perdido sus sombreros. Al desembarcamos en el muelle, los miembros de la solemne calle de honor no pueden disimular su risa y asombro al ver a la comitiva antes de uniforme blanco y las familiares antes de negro, llegar de color gris funesto, cubiertos de ceniza de muerto. Finalmente la viuda y la hija con el cabello alborotado con partículas mortuorias por todas partes, con algo de disgusto se despiden y agradecen.

En fin la Capitanía del Puerto con estas pequeñas novedades cumplió con el compromiso, sin embargo y con pena debo admitir que una muy pequeña parte de las cenizas del marino si llegaron al mar.

Autor: CPNV-EMC Hugo Álvarez Romero

Capeando el temporal



La travesía más fuerte que ha vivido una Unidad de la Armada tipo Corbeta Misilera sin duda alguna la del viaje del BAE Loja a mar Chileno, en donde la tempestad propia de los mares del sur, puso a prueba el profesionalismo y coraje del marino de guerra ecuatoriano, lo que permitió capear el temporal, para arribar a puerto seguro, lugar donde se realizaría el ejercicio multinacional Unitas 2019.

El fuerte temporal hizo su parte sobre las estructuras, equipos y sistemas, mismos

que no se vieron afectados significativamente, esta fue la prueba de fuego para comprobar que el astillero realizó un excelente desempeño en modernizar la unidad, sumado al ferviente deseo por el cumplimiento de la misión que hizo que la dotación junto a técnicos saquen adelante las fallas presentadas y se superen todas las dificultades.

La condición de mar 5 hizo lo propio sobre el estado fisiológico del personal, con ese movimiento era imposible dormir, por lo tanto la mayoría del personal no podía descansar para el siguiente turno de guardia, así mismo un gran número de la dotación estuvo mareada, de esta manera era evidente que sobrara el rancho en las cámaras y quienes lograron mantenerse en pie de lucha pudieron degustar de un buffet en el desayuno, en el almuerzo y en la merienda; sobrecubierta estaba vetado transitar debido al gran peligro que representaba la presencia de grandes olas y fuertes ráfagas de viento que con gran fuerza doblaban candeleros, azotaban la embarcación y hacían de los interiores del buque, un lugar de hacinamiento masivo de incómoda convivencia.

Ya en la aproximación a Valparaíso, una vez iniciado el repetido general se tuvo que dejar el calor del interior de la unidad y alistar la maniobra de atraque, la tenida a emplear fue overol azul de combate sin chompa de navegación, así que los que no optaron por adquirir y llevar ropa térmica debieron soportar una temperatura de 3° centígrados por aproximadamente una hora de maniobra mientras se esperaba al práctico y recalábamos a puerto.

No faltaron las tradiciones navales que se van transmitiendo en los buques de la Escuadra por generaciones del más, al menos antiguo; en esta ocasión el turno fue para el técnico Chiquito de Astinave-EP, quien por incrédulo, al dudar de la sapiencia del Shamán Omar fue voluntariamente puesto a prueba y levantado de la cubierta 100, ante la presencia de detractores, creyentes, apostadores y curiosos que pasaban por la popa.

Y llegaría el examen final, razón de ser de un buque de combate, los ejercicios de artillería, pruebas para las cuales nos habíamos preparado previamente en mar territorial ecuatoriano, inclusive en presencia del señor Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y Comandante General de la Armada, pero los imprevisto

nunca faltan, y como se explicó anteriormente, el bravo mar chileno nos pasó factura.

Con los buques ya en formación para entrar en la carrera de disparo, nuestro buque pequeño en tamaño, pero de gran corazón y sentimiento patrio, se ubicaba en el penúltimo estacionamiento, el SGC (Sistema de Gestión de Combate) mostraba en sus pantallas, cañón no listo para abrir fuego, se evaluaban posibles fallas en el sistema y montaje, se realizan pruebas a la brevedad posible, hasta que se determinó fuga en el acumulador de nitrógeno, producto del azote que sufrió el sistema con el temporal. Es aquí donde se puso a prueba la suspicacia de nuestro personal, quienes con gran iniciativa y en un tiempo record, superaron el percance encontrado y suplieron la falta de presión que transmite el nitrógeno al sistema en sus mecanismos, rellenando con aceite hidráulico. Cuando faltaban tres minutos para que autoricen armas libres y abrir fuego, el Jefe del montaje de 76/62 reportaba, "mecanismos trabajando sin novedad" y en la consola del SGC, se replicaba arma lista. El resto se resume en el rugir de los cañones, el aroma a pólvora en el COC (Centro Operativo de Combate) y la felicidad de los 20 exitosos disparos realizados contra el blanco de superficie, a diferencia del resto de unidades que no reportaron esa cantidad total de disparos.

Para muchos oficiales y tripulantes fue la primera ocasión que visitaban otro país, que eran parte de una comisión al exterior y simultáneamente participaban en una operación internacional, en resumen, una gran experiencia como guerreros de superficie, un cúmulo de recuerdos positivos para nuestra Armada.

Así se daba fin a la participación de nuestro querido buque en este ejercicio multinacional, donde desde un principio nos apodaron como "pequeños valientes", por ser un buque que a pesar de sus limitaciones y que se perdía en el firmamento por la incidencia de las olas, siempre se mantuvo altivo y permanente en el cumplimiento de las tareas encomendadas.

Autor: Oficiales del BAE Loja

El karma del hacha

Una noche de Escuela Naval mientras me encontraba de guardia nocturna junto a un compañero decidimos pasar ronda a los puestos de guardia, lo cual era ideal para mantener y preservar la seguridad de la escuela durante la noche, luego de pasar ronda casi por todos los puestos de guardia llegamos a la escafandra, es ahí que con mi compañero observamos al guardiamarina acostado sobre el carrito de golf y lo peor es que estaba dormido, ¡Sí! Descaradamente lo había hecho sin pensar en las consecuencias que se le podían venir.

Cuando nos acercamos mi compañero lo iba a levantar, pero antes de eso había comentado que le haría un informe para que sea sancionado con falta atentatoria, le comente que no haga eso ya que el guardiamarina era de primer año que busque otra manera de hacerlo pero él no opto por mi consejo aunque la verdad él también era muérgano y saca vuelta; tras esta conversación mi compañero lo levantó y lo hizo asustar, sin embargo el recluta ya sabía lo que se le avecinaba.

Al siguiente día mi compañero procedió al papeleo respectivo para sancionar al recluta muérgano, no pasaron más de unos días para que el recluta fuese sancionado pero mientras pasaban esos días los demás compañeros de la promoción lo molestaban haciendo énfasis en que él también había cometido esa reclutada tiempos atrás y que no lo habían sancionado, pero como ya era cuartososo eso no le importaba en realidad este compañero se hacia el bien formado pero no lo era.

Después de unos días se realizó una limpieza por las áreas verdes de la escuela la cual duro cerca de las 01:00R, y es que durante esa limpieza los cuartosos eran los encargados de aquella limpieza, al principio imaginamos que duraría hasta las 23:00R porque la misma había empezado después del rancho de la noche pero no fue así. Cuando hubo un receso de treinta minutos para poder ir a comer e hidratarse en la cantina, la mayoría de cuartosos aprovecho para ir a los camarotes y quedarse un momento dizque "descansando", al finalizar el tiempo se hizo ir a los puestos de limpieza imaginando que todos éramos bien formados, pasó el tiempo y nosotros habíamos observado que faltaban cuartosos nuestra imaginación era de que los mismos habían ido a otro puesto de limpieza o estar por ahí caminando, pero justo llegó el ODG (Oficial de Guardia) cerca de las 00:30R y decidió tocar zafarrancho para

formación general cuando la brigada formo el BDG (Brigadier de Guardia) hizo el parte el cual no cuadraba, entre nosotros nos preguntamos ¿Qué había pasado?, cuando supimos que era comenzamos a ver quién faltaba de nosotros en la fila y es ahí que vimos quienes eran los que faltaban, grata sorpresa faltaba nuestro querido compañero bien formado y sancionador de faltas de nivel atentatorio. El BDG le dio parte al ODG de quienes faltaban a lo que procedió a enviar cuartosos a los camarotes para ir a levantarlos, pasaron unos minutos y comenzaron a bajar como ratas de las cubiertas, sus caras eran de asombro y decepción al ver que toda la brigada estaba formada es decir reclutas, clímacos, megatos y cuarto año. Finalmente, al llegar a pedir permiso para entrar a fila el ODG les comento que tenían que anotarse una falta grave, mi compañero el bien formado, estaba cabizbajo no sabía qué hacer; sin pensarlo, con los demás compañeros regresamos a ver a los reclutas especialmente al que había sido sancionado por él, el mismo tenía una cara de asombro al ver que su cuartosos sancionador era sancionado. Esto es una pequeña anécdota, quizás le pase a alguien alguna vez en su vida militar; es verdad que se debe sancionar y aplicar la justicia pero no en todos los casos, o también puedes ejecutar otros métodos sin embargo hay que tener en cuenta algo, que el karma del hacha siempre te rebotara.

Autor: Oficiales del Centro de Capacitación y Especialización Naval

Fantasma misilero



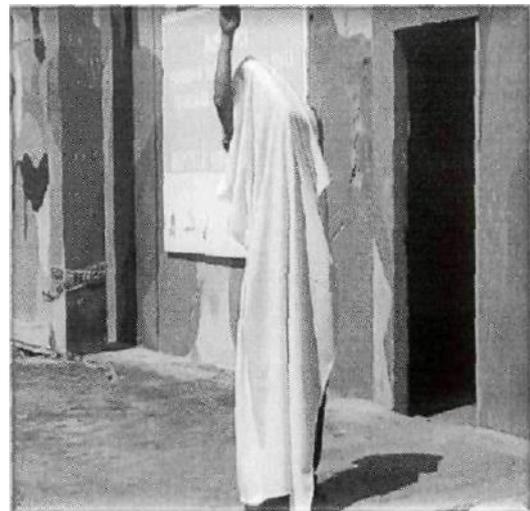
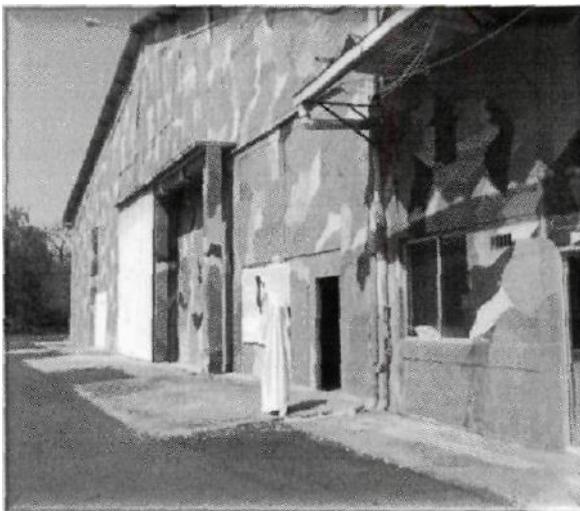
Hace mucho tiempo, en la Base Naval de Jaramijó, por estrategia y por seguridad las luminarias de los postes y la mayoría de luces exterior se apagaban pasada las 22h00, pero en el interior de la maestranza de misiles y torpedos, se mantenía el poder

por la conservación de la munición.

En un tiempo el entrepuente de suboficiales entró en mantenimiento, y los suboficiales "ermitaños" buscaron otros entrepuentes para pernoctar, mientras que el SUBM-SP Eduardo Recalde "Chaleco", que trabajaba como misilero, se alojó en el antiguo camarote del jefe de misiles, en la maestranza.



En una fría noche, donde se congela hasta los huesos, la energía eléctrica se fue en el área de Jaramijó, "Chaleco" al percatarse de esto se puso su sábana y arropado de pie a cabezas, prendió su cigarrillo, y sale en busca del guardia (un conscripto), para que lo ayude a rearmar el sistema de energía de la maestranza.



El recluta de guardia, a las dos de la madrugada, medio dormitado, en total oscuridad, observa un "ente" blanco, del cual sale humo, y veía una "lucecita" que se prendía, y con la mano le hacía señas llamándolo que se acerque, se queda congelado del susto, cuando de pronto este "ente" empieza a acercarse hacía el puesto de guardia, el

conscripto, emprende fugaz corrida rumbo al portalón, llegando agitado, echando espuma, asustado, pálido, que un fantasma se lo quería llevar.

Al día siguiente, el SUBM-SP Recalde, comenta: "anoche salí con frío, y me estaba pegando un tabaco, y lo llamo al conscripto, y lo veo que salió corriendo y ya no regreso más, para mí eso es mala guardia"

Autor: Diego Fajardo Peláez

Suboficial Segundo-ET Técnico en misiles Exocet

Hasta aquí te trajo el río (Tercer lugar)

Como bien se sabe en la Armada del Ecuador, durante el mes de diciembre de cada año, suben las tensiones de los señores oficiales y tripulantes a causa de los trasbordos. Uno de esos días en los que ya el reparto estaba al tanto que el jefe sería trasbordado, inmediatamente se iniciaron los preparativos para su despedida, esto porque se trataba del mismo Director General del Talento Humano. Aquel señor almirante se caracterizaba por su rigurosidad y peculiar forma de dirigir.



Durante su paso en ese reparto, en cada reunión de oficiales inculcaba refranes conocidos en la jerga naval, tales como: "señores oficiales decidir por el mal menor",

"lo óptimo es enemigo de lo bueno", entre otros; de ese modo, aquellos que trabajaron junto a él lo recordarán y consecuentemente no se perderían de su despedida.

Es así como llegó el día del evento, se había organizado en el centro de recreación muy querido por los señores oficiales de la Armada, el Club Naval. La cena estaba servida en el salón "Atahualpa", todos estaban a la expectativa de que le agrade al señor almirante. Luego, todos empezaron con la tertulia y los ánimos del momento. Más tarde, como es tradicional, se entregaría la insignia de mando y demás obsequios.

Los diecinueve oficiales que conformaban la dotación se dirigieron hacia el acogedor "Bar Neptuno", entre risas a causa del fute naval, llegó el momento de la entrega de los presentes, en el que todos guardaron silencio. El señor segundo Comandante, en representación de todos los señores oficiales, pidió permiso para expresar su agradecimiento y despedirlo al señor almirante homenajado, luego de esto, todos aplaudieron emocionados de su discurso; casi al mismo tiempo el señor almirante inició su intervención con estas palabras: "Señores oficiales, en este instante es preciso acolar el refrán que dice....",-con su peculiar mirada, él esperaba que alguien completase la frase-; quizá alguno de los asistentes podría haber acertado, sin embargo, su oficial edecán tomó la palabra y exclamó "Hasta aquí te trajo el río mi ..." en ese momento todos asombrados no sabían si reír o callar, esperando ver la reacción del señor almirante, espontáneamente él que comenzó a reír, e inmediatamente el resto lo hizo también. De todos modos, aclarando lo que esperaba escuchar respondió: "No señor teniente, la frase correcta era: no hay mal que dure cien años, ni cuerpo que lo resista...", todos asentimos con la cabeza y brindamos el resto de la noche.

Autor: TNFG-AB Gustavo Pacheco Bedón

La pelona del Putumayo

El 20 de enero de 1995 zarpamos cumpliendo con la custodia y defensa en el centro-norte de nuestro mar territorial a bordo de las corbetas Misileras (CORMAN) por el lapso de cinco meses en el conflicto del Cenepa 1995 retornamos a Puerto Base (Guayaquil) un 05 de junio de 1995, por tal motivo recibimos ocho días de licencia,

al término de la misma con gran sorpresa y se puede decir que como "premio-castigo" me dan la orden de trasbordo a la Región Oriental a la Capitanía de Putumayo (CAPMAY) debiendo presentarme un 16 de junio de 1995; un día como cualquier otro pero para mí era especial ya que celebraba mi cumpleaños.

Esta anécdota que les voy a contar ocurrió entre junio de 1995 y mayo de 1997, muchas dudas y pensamientos pasaban por mi cabeza (selva, guerrilla, peligros, boa, tribus, muerte) al despedirme de mi familia, para cumplir con mi trabajo que me delegaba la institución, pero ya estaba todo dicho y con la bendición de mi mamita, procedí a embarcarme en transporte Putumayo que luego de 14 horas de viaje llegaría a Lago Agrio, para luego de allí coger una ranchera (chiva) que por el antiguo camino empedrado y polvoriento luego de cinco horas llegaría a un caserío llamado Tipishca en donde desembarcamos; para posteriormente embarcarnos en un lanchón, que vía marítima por el río San Miguel llegaríamos luego de dos horas al tan nombrado y temido por los marinos en esos tiempos al puerto El Carmen de Putumayo. Grande fue mi asombro que el único medio que permitía la comunicación, vialidad y comercio entre este cantón y otros era la vía marítima, por eso es que cada día que llegaba el lanchón, el muelle y el pequeño malecón era un lleno total de personas, por qué no decirlo todo el pueblo (nacionales, extranjeros, civiles, militares, médicos, autoridades, civiles) que se alborotaban a ver que visitante nuevo llegaba a estos lares.

Ya una vez en la capitanía y en el diario vivir que se da por las tareas a cumplir, con un régimen fuerte digno de fuerzas especiales y no era para menos ya que esa dotación del 1995 la conformaban un oficial y treinta y dos valerosos infantes de marina (BATOPE), diez gallardos navales "Planta", veinte conscriptos navales y dos servidores públicos (Juanita "cocina" y Pugachi "mecánico de botes"), existían tres entrepuentes. Nuestro régimen comenzaba todos los días, de lunes a viernes a las 06h00 con una hora de trote; luego los dos botes llevaban a todo el personal al otro lado del río y había que cruzarse el río San Miguel nadando, a veces con crecientes que bajaban todo tipo de troncos o árboles con el riesgo que alguna boa o lagarto le complique el día, para culminar con una gimnasia Judity tipo hombres ranas (medio comando), para posteriormente pasar al aseo y desayuno 09h00, en trabajos hasta las 16h30 pm que se pasaba a deportes para no estresarte del encierro que se vivía en esos tiempos y así pasaban los días, semanas y meses bajo el temor de algún

ataque guerrillero (FARC) ya que era una zona de alto peligro.

En todo esto del diario vivir, uno se enteraba de las cosas que sucedieron y sucedían. Como el acoso o ataque de la “Pelona” cual al inicio lo tome como broma ya que era el nuevo y pensé que lo hacían para asustarme, pero empiezo a vivir la realidad casi de todas las noches, en el pueblo solo existía la luz hasta las doce de la noche hora que apagaban el generador y el pueblo quedaba en la oscuridad total, aunque les parezca increíble, luego de cinco minutos comenzaban los gritos, alaridos desgarradores por parte de algún miembro de los treinta y dos infantes de marina, que era seleccionado por la Pelona ese día.

¿Pero qué era la Pelona?, según los afectados, un espectro mujer de pelo largo que al estar durmiendo venia y se subía encima de sus cuerpos y los asfixiaba con las manos en el cuello y su larga cabellera les tapaba la cara y los ahogaba, por eso es que a los gritos del afectado todos nos levantábamos ya que no sabíamos al inicio sí es que era un ataque guerrillero o algún animal rastrero ya que existían muchas boas, unos prendían luces de linternas, velas y otros cogían su armamento, fusiles, machetes que ya al ver que se trataba del fantasma lanzando insultos y maldiciones lo golpeaban contra el piso y las paredes, esto lo hacían con el fin de que se vaya el espectro o fantasma (alma en pena), y así sucedía. Esto se dio casi todas las noches con diferentes camaradas e inclusive hasta en los más incrédulos que los obligó a dormir en parejas ya que después no solo atacaba a uno sino que en dos ocasiones ataco a dos al mismo tiempo que no creían, por eso después todo el personal cayo en shock de nervios, ya no querían dormir en el entrepuente, era increíble que una alma en pena hiciera que a los valerosos infantes de marina abandonaran el entrepuente y se dirigieran a dormir al frente de la capitanía a lado del rio en los dos bohíos que existían con colchones y todo su armamento, este suceso se salió de control y hubo que investigar por qué se daba el fenómeno y pedir ayuda religiosa.

Dentro de las investigaciones pudimos descubrir por versiones e historia de los ancianos del pueblo que en las instalaciones actuales en que está situada la capitanía, era un antiguo cementerio que luego fue reubicado en las afueras del poblado, otra versión que se oyó fue que en algún tiempo se dio la muerte de una dama de cabellera larga por parte de unos hombres que nunca supieron quienes fueron y que desde ahí ella pena y ataca a los hombres que lastiman o maltratan a alguna mujer.

En vista de los hechos se pide la ayuda a la iglesia y es así que el párroco del pueblo y las hermanas Carmelitas del colegio de Srtas, celebran durante 3 días misas en el entrepuente de IM y más instalaciones de la capitanía desde este hecho nunca más ataco la Pelona del Puerto el Carmen Putumayo.

Autor: Aureliano Moreno Quintana
Suboficial Primero MC

Las desventuras de Odiseo (Primer lugar)

Una vez que la Aviación Naval recibió la orden de transportar dos avionetas Cessna 172S desde el sudeste de los Estados Unidos de América hasta la ciudad de Guayaquil, se designan a cuatro oficiales aviadores navales y un tripulante mecánico, todos con hojas de vida intachables, para que cumplan con tan delicada tarea.

Está demás mencionar las grandes complejidades que implicaba la misión, las cuales iban más allá de la minuciosidad con que debe cumplirse la recepción de unidades aéreas para la Armada del Ecuador, puesto que para llegar al país, ambas dotaciones debían volar largas patas bordeando el mar Caribe en plena temporada de huracanes con aeronaves ligeras y cruzando un país donde las comunicaciones aéreas se manejan en inglés. Sin embargo, como el marino de guerra ecuatoriano es un hombre formado para resolver dificultades, nuestros bravos oficiales se las ingeniaron para meterse en más de un problema, cuya responsabilidad no se podría atribuir al azar.

Antes de comenzar el periplo de vuelo y a fin de contar con los buenos augurios de las divinidades marítimas, el más antiguo de la comisión decidió rendir tributo al Dios Baco, visitando uno de sus templos, adornado con bellas sacerdotisas extranjeras, que por medio de danzas y rituales, aliviaron los males de nuestros esforzados héroes. Más quiso la fortuna, que uno de los oficiales fuera traicionado por las nuevas tecnologías, puesto que queriendo compartir con sus pares de Ecuador una alegre fotografía con dos desinhibidas sacerdotisas, cometió el leve error de filtrar la foto en el grupo equivocado, enterándose su esposa de sus andanzas. No es saludable detallar las

consecuencias de tal imprudencia, de la cual nuestro compañero salió airoso, luego de un sin número de eventualidades, que misteriosamente recayeron sobre nuestro personaje, a quien en adelante llamaremos: Odiseo.

Como era el primer viaje de Odiseo a los EEUU, y queriendo aprovechar las compras en los "United States", realizó un préstamo a los chulqueros previo a su salida del país, porque la COVIAN (Cooperativa de Vivienda Armada Nacional) no le devolvía su plata, a pesar de declararse como damnificado del terremoto del 16 de abril. De esta forma, con plata en mano se presentaba emocionado en cada centro comercial norteamericano, con una de las dos frases que se memorizó en inglés durante las seis horas del vuelo de ida "Do you speak spanish?" Si la respuesta era afirmativa, compraba lo que necesitaba. Pero si por el contrario, la respuesta era negativa, respondía con la segunda frase memorizada: "Thank you" y se retiraba tristemente sin ver atrás.

Corno todo buen marino: "si un puerto extranjero quieres conocer, al 270° debes proceder". Y pese a su estricta religión, Odiseo no fue la excepción a la regla, haciendo famosa la frase: "mi Tenientesh, vamos a ver unas bielitash heladitash". Los más antiguos mantenían la compostura, pero fue tanta la insistencia de Odiseo que al final su deseo cumplieron. Llegados al templo, Odiseo se bautizó en la religión de Baco, quedando prendado de una sacerdotisa cubana, cuyo solo nombre lo hace temblar hasta el día de hoy: "Marcela". De cuerpo contorneado, blanca pureza de formas, mirada penetrante y sensual, boca que invitaba al deseo; lo hizo pecar y disfrutar de los placeres terrenales. Luego de una danza privada, entregó la ofrenda exigida por la sacerdotisa, con la grave imprudencia de completarla con monedas de 5, 10 y 25 centavos. La sacerdotisa, ofendida en su dignidad, le devolvió las monedas estrellándolas en su cara mientras le gritaba: "no seas batraceo chico, eso será en tu país, aquí se paga con billetes" y Odiseo respondió: "es que solo tengo un billete de 20, y si lo cambio, la plata se me hace agua".

A pocos minutos de iniciar la segunda pata de vuelo, desde Mobile (Alabama) hasta Galveston (Texas), el AN-264 encabezaba el grupo aeronaval ecuatoriano, que se transportaba por elementos, con una separación en tiempo de diez minutos. A la popa, el AN-262, volando a 6000 pies de altura y como si no fuera suficiente dificultad entender las incomprensibles comunicaciones anglosajonas, presentó un funcionamiento irregular de motor, precipitándose irremediabilmente a tierra al no contar con la potencia

suficiente para mantener el vuelo. Haciendo honor al profesionalismo del aviador naval ecuatoriano, la dotación de vuelo logró solventar la emergencia, salvando la unidad y su propia integridad física, al aterrizar de emergencia en la pista más cercana, que por cosas del destino correspondía a una base aérea norteamericana. Nuevamente nuestro héroe se roba el protagonismo en tierra, y es que al observar los patrulleros de la policía militar estadounidense que se aproximaba a la aeronave en la pista, recordó sus años mozos en los suburbios guayaquileños y prontamente asesoró al Comandante de la aeronave con estas palabras: "Mi teniente, sholishito arrodílese con las manos en la nuca, yo conozco de estas cosas; si no lo hace, le van dando". En este caso sus temores fueron infundados, pues los norteamericanos socorrieron a la dotación y prestaron su ayuda para recuperar la operatividad de la unidad.

Famosos son los centros comerciales estadounidenses por su enorme tamaño. Odiseo quedó anonadado al constatar en la ciudad de Brownsville la existencia de la tienda "Old Navy", donde cual niño en juguetería exclamó ¡Golpeamos mi teniente, sholishito para comprar una gorrita y uniformes blancos que en el pañol de uniformes están carísimos! Tristemente se le tuvo que sacar de su error con la ayuda de un par de palabras subidas de tono y la algarabía de su compañero de promoción.

En verdad que fue un suplicio el inglés para nuestro protagonista. Durante el cruce de la LPI sur norteamericana, ingresando a espacio aéreo mexicano y recibir la primera comunicación en español, fue tanta su alegría que por frecuencia interna se comunicó con el AN-264 gritando de emoción: "se me destaparon las orejas mi teniente, ahora si esta clarito". Volviendo a ser el comunicante eficiente que se ha caracterizado ser.

Días después, las dotaciones volaban confiadamente sobre territorio centro-americano, mientras que en Ecuador una grave noticia alarmaba a la familia de nuestro protagonista. Su tía más cercana, cuyo ingenio no estaba a la saga del de su sobrino, recibió la llamada del cartel de Sinaloa, quienes afirmaban haber secuestrado a Odiseo en la ciudad de Veracruz, exigiendo el depósito de \$10.000,00 a cambio de su valiosa vida. La sorpresa fue enorme para los secuestradores al escuchar la respuesta de la valiente mujer: "ese man no es de 10 lucas. Quina te deposito si quieres". Luego de un regateo furioso entre los secuestradores y la tía se llegó a la suma de 1000 dólares para que liberen a Odiseo. Inmediatamente la tía se contactó con la madre de Odiseo, informándole que habían secuestrado a su hijo, pero que no se preocupara porque ella

ya había pagado el rescate de \$ 5000,00 y solo necesitaba que le reconocieran la mitad del valor, es decir: \$ 2500,00. Una vez enterada de la noticia del secuestro, la esposa de Odiseo, olvidándose de la fotografía con la sacerdotisa extranjera, llamó presurosamente a su amado, para confirmar si se lo habían llevado solo a él o a las compras también. Grande fue su alivio cuando Odiseo confirmó que se encontraba en Panamá con todo el matute, y que pasado mañana la desembarcaría en Guayaquil. Esta fuerte experiencia de vida permitió que la esposa de Odiseo lo perdonara y pudiera regresar con felicidad al hogar, no sin antes ganarse un pase libre para disfrutar de los encantos de su último puerto de recalada: Cali, cuyas aventuras serán compartidas en la siguiente anécdota naval.

Autores: TNNV-AV Telmo González; TNNV-AV Joaquín Jiménez; TNFG-AV Lauro Rodríguez y TNFG-AV Christian Mendoza

Marvin

Había una vez, un joven llamado Marvin, con muchos deseos de navegar, donde dispuso su corazón ser parte de la gloriosa Armada del Ecuador, porque fue en busca de surcar los mares y la aprendió a valorar, emprendiendo su temprana aventura en la mar, conoce a su amada esposa por lo que decidió por siempre a ella amar, formando en él un caballero del mar.

Donde comienza a dar sus primeros pasos como un buen marino formado en la mar, para emprender sus primeras experiencias navegando en las lanchas guarda costeras, por todo el perfil costanero conociendo sus costumbres y tradiciones del hombre de mar, lo que ha hecho conciencia y formando en su vida a valorar al mar, la vida, y su naturaleza.

Después de cierto tiempo, este joven marino decidió dejar la hermosa brisa del mar, para elevarse a las alturas y explorar al grandioso cielo y mar, lo que formó de él a un aviador naval, preparándose en el pasar del tiempo como un buen mecánico de la Aviación Naval, que por casualidades de la vida y al pasar del tiempo, tuvo que estudiar un tomo más la tecnología en aviónica, donde posteriormente fue ganando experiencia y se forma como ingeniero de vuelo de nuestro avión emblema

de la Aviación Naval el CASA NURTANO CN-235 con matrícula AN-202, que al pasar de los años le ha permitido tener las experiencias más gratificantes, en sobrevolar espacios aéreos nacionales e internacionales, y poder poner su vida como ofrenda a la patria.

Por lo que agradece a Dios y a su gloriosa Institución, por haberme permitido ser parte de ella, y haber navegado el majestuoso Océano Pacífico, y con el privilegio de purificar su alma por los aires de nuestro espacio aéreo ecuatoriano, formando en Marvin un caballero del aire y del mar, impregnando en su corazón, los principios y valores del código de ética de la vida del militar, donde ahora ha puesto sus aspiraciones en llegar al honor y digno más alto de ser un suboficial mayor de la gloriosa Armada Nacional del Ecuador.

Autor: SGOP-MC-AV Carlos Arboleda Rocafuerte

Mi Primer Comando

En el año 2006, cuando estaba a bordo de la Lancha Guardacostas 27 de Octubre - hoy Isla de la Plata-, era una de las unidades más operativas de ese entonces, ya que podíamos navegar hasta 27 nudos de velocidad y debido a esta ventaja el Comandante de Guardacostas tomó la decisión acertada de enviarnos a Manta para el control de las actividades ilícitas en ese sector. Una vez en Manta, existía un avión de reconocimiento del Coast Guard que realizaba vuelos diarios de reconocimiento aéreo de nuestros espacios marítimos y utilizaba el aeropuerto de Manta como centro de operaciones y también existía durante un mes la presencia de una fragata misilera de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica que patrullaba de forma permanente el sector de Manta y hacía puerto base en mencionada ciudad; a parte de los medios antes mencionados, existían aviones de EAM (Exploración Aeromarítima) de nuestra Fuerza Naval y unidades guardacostas desplegadas en diferentes puntos.

Para mantener de forma discreta la información recibida, se tenía celulares de la operadora Alegro, que solo tenían acceso ciertas personas tales como comandantes de unidades y oficiales de guardia y también existía la prohibición de utilizar el

teléfono celular personal mientras la unidad navegue. Y esta fue una de mis tareas como Segundo Comandante de esta unidad, que era controlar y retirar los teléfonos celulares a la tripulación mientras realizábamos patrullajes en el AROPE (área de operaciones).

Es necesario destacar que en esta unidad me desempeñe como Jefe de Operaciones, Jefe de Maniobras, Jefe de Ingeniería y oficial de abordaje es decir las comunicaciones, informes, reportes, juntas, actas, roles de guardia, sanciones, ordenes de operación, instrucción, bienestar, seguridad etc., dependían de mi persona y abarcaban mucha responsabilidad, las cuales fueron un reto muy grande para mí y puse mi mayor esfuerzo para que se cumpla todo de la mejor forma sin embargo existieron errores y ciertos malentendidos que concluyeron con diferentes llamadas la atención y sanciones que considero fueron injustas. A pesar de todas estas adversidades que me puso el destino, recuerdo que uno de los factores más importantes y anhelados por todos quienes hacíamos la dotación de esta unidad era la franquicia al llegar de una navegación larga y cansada a puerto base. Es aquí donde nace este anécdota, el cual lo comparto con vosotros; ya que han pasado alrededor de trece años y todos esos momentos y vivencias las llevo conmigo como si hubiese sido ayer y son recuerdos que nunca olvidaré.

Una vez que arribamos al puerto de Manta, después de navegar como tres días seguidos, recuerdo que era en la mañana de un día viernes, se apreciaba un bonito día ya que el sol radiaba en el horizonte, el agua brillaba con su resplandor y sus olas permanecían muy calmas, todos estábamos contentos porque era fin de semana y como regresábamos de navegar posiblemente teníamos libre el fin de semana y podíamos salir francos para disfrutar un poco de las diferentes distracciones que esta ciudad ofrece. Efectivamente el Comandante autorizo a que el personal salga franco y que esté atento a la recogida en caso de alguna operación. Yo no salí franco debido a la responsabilidad de mis funciones y aproveche toda la mañana y tarde para ponerme al día con los diferentes reportes, informes y demás exigidos por COGUAR (Comando de Guardacostas), laboré hasta aproximadamente las 14:00R para poder salir franco a partir de las 15:00R, incluso porque a esa hora llegaba mi novia - actual esposa - es así que me alisté y cuando puse un pie fuera del buque e hizo contacto con el muelle, me asombro tanto ya que al mismo tiempo sonó mi celular y conteste inmediatamente asumiendo que llegó mi novia; pero era el señor Comandante, al

contestarle me dijo con una voz muy fría y a la vez enfática "Reúna al personal y aliste la unidad que en 30 minutos zarpamos....". Me quede totalmente paralizado y por el lapso de 30 segundos no pude reaccionar y supe que mi franquicia que apenas iniciaba terminó inmediatamente y duro apenas medio minuto, estaba lleno de mucha incertidumbre y al inicio con un mucho coraje al saber que no podía salir franco y más aún recoger a mi novia y disfrutar con ella ya que emprendió un viaje muy largo. Comprendí que el deber y servicio a mi Patria me llamaba nuevamente lo cual tuve que superarlo con gran optimismo para cumplir otra operación.

Para que mi novia no se enfade conmigo la llame al celular de ella y estaba apagado y le deje un mensaje de voz; después de ello comencé inmediatamente con la guardia a llamar al personal franco y al recibir las comunicaciones respectivas para la operación a cumplir, supe que se trataba de una búsqueda de un barco pesquero que llevaba migrantes abordo y al plotear su posición la cual había sido obtenida por el avión de reconocimiento americano, se apreció que estaban como a 140MN al oeste de Esmeraldas y como nosotros estábamos en Manta y al hacer los cálculos cinemáticos respectivos para llegar a este punto debíamos recorrer alrededor de 270MN. - esta información solo sabía el señor Comandante y mi persona - ; más tarde cuando la dotación llegaba de poco en poco se veía en sus rostros su malestar, esto no era nada novedoso porque la recogida de francos era un evento que pasaba de forma cotidiana en este navío y hacíamos bromas con ellos al decir que se trataba de una maldición.

Ya con la llegada del señor Comandante y toda la dotación abordo, la unidad estaba lista para zarpar y había la disposición de zarpar con dos periodistas, una vez que llegaron estos periodistas zarpamos inmediatamente a una nueva travesía donde muchos preguntaban a dónde íbamos y que vamos hacer, información que era restringida y con la recogida de los celulares reinaba la incertidumbre, incluso el cocinero ya no quería cocinar, decían muchos tripulantes que más pasaba mareado y por eso su sazón era horrible -eso lo puedo asegurar-, pero un Sargento que era motorista le ponía el toque perfecto a la sazón de MIQU1 como le apodaban al cocinero. En mi interior reinaba cierta curiosidad tanto por la llegada de mi novia y la operación que estaba en marcha, ya que al alejarme del muelle poco a poco la señal de mi celular también se desvanecía, incluso me preguntaba entre mi ¿Por qué no zarpó la lancha guardacostas 9 de Octubre que estaba asignada a Esmeraldas? y

estaba más cerca del buque sospechoso?, ¿Por qué nos enviaron a nosotros a esta operación?, ¿Que va a pensar mi novia?, etc., etc., considero y creo hasta ahora que era en base a nuestro potencial de movilización, coordinación y eficacia de nuestras maniobras, ya que anteriormente ya habíamos frenado mucho la delincuencia en la mar.

Aparentemente sería una operación que no duraría más de 24 horas, ya que en el traslado, localización e identificación, abordaje y retorno se consumía este tiempo; es decir según mis cálculos en el mejor de los casos estaríamos en Manta el sábado por la tarde, pero la realidad fue otra, el mar, el cielo y las estrellas nos pusieron un nuevo desafío, ya que al movilizarnos hacia este punto a gran velocidad, se escuchaba el ruido de la maquinaria, el silbido de los turbos, la estela blanca en la popa producto del movimiento de las aspas y el agua que salpicaba al vidrio al romper las olas la quilla mientras el timonel mantenía el rumbo ordenado, 330.

Durante este traslado, pase por un momento muy singular, ya que la noche estaba totalmente oscura, se respiraba un aire frío y al ver el radar no existían contactos, tenía una sensación como que algo iba a suceder, - aparte de no saber nada sobre la situación de mi novia -; me acerque a uno de los ventanales del puente y tratando de meditar y reflexionar sobre lo que venga a futuro, pude observar muy claramente por delante de la proa a unos veinte metros aproximadamente una luz roja, ignorando lo que haya sido ordene: " Timonel, cierre la caña a estribor...." Y detuve las maquinas inmediatamente, al caer el buque a estribor de forma rápida, salí a la banda de babor a ver que era esa luz y pude ver que se trataba de una pequeña panga de color blanco en la cual estaba solo una persona de piel morena, que estaba de pie y al verle su rostro se veían sus ojos blancos que estaban bien abiertos y se apreciaba el pánico que sucumbía en este pescador, ya que pasamos muy cerca de él, como a tres metros de distancia de la banda de babor nuestra. Creo que esta persona escucho la bulla de nuestro navío y gracias a Dios tenia esta linterna que le ayudo a divisarlo en el horizonte, y de no ser por ello seguramente le investíamos y otra hubiese sido la historia a contar.

Superado este contratiempo y pequeño susto, -gran susto diría yo-, casi nos acabamos el agua del botellón entre el timonel, radarista, radioperador y yo, y decíamos a manera de burla que eso nos pasaba por que estábamos con "Mala

racha”, -apodo dado al timonel-, al retomar el rumbo inicial e incrementar nuevamente las revoluciones nos acercamos a las coordenadas iniciales dadas por el avión del Coast Guard, obviamente no encontramos nada en ese punto y empezamos a realizar la búsqueda de este barco pesquero aplicando el método del cuadro expansivo; al conversar con uno de los periodistas que incluso estaba pálido y mareado, preguntaba a qué hora llegábamos a manta, nos reímos a carcajadas en el puente y le dije que no hay hora ni fecha de retorno y que era bienvenido a este navío.

Con el pasar del tiempo la búsqueda se tornó muy larga ya llevamos como dos días sin poder localizar a este barco, es decir todo el fin de semana se perdió y también sentí que perdí a mi novia, incluso escuchaba a muchos tripulantes sus lamentos, ya que también contactaron con sus seres queridos para que vengan a visitarles y que también venían de viaje, -por un momento me consolé al saber que no era el único que estaba en esa encrucijada- y creo que por esta razón, le pusieron un apodo muy particular a esta lancha, el “Destructor”, -considero que le asignaron así, no porque destruía barcos, sino porque destruía los sentimientos, la planificación familiar y muchas cosas más de su dotación-. Este apodo también comprendieron los periodistas de una forma muy inmediata y su reacción se hizo notar ya que me informaron que no tenían útiles de limpieza ni ropa y su manifiesto de retornar a tierra era constante. Al proporcionarles ciertas prendas y útiles de limpieza, en este corto tiempo que estaban embarcados, palpaban la realidad de la vida a bordo de un marino ecuatoriano, y se asombraban de las múltiples tareas de cada tripulante y el régimen abordo, la sazón de “Miqui”, las diferentes comunicaciones y demás actividades, incluso se podía ver sus rostros llenos de fatiga, cansancio y uno de ellos se sentía muy preocupado por que no podía hacer uso de su celular ya que no había señal.

Ya con el señor Comandante y mi persona al agotar todos los esfuerzos y no tener resultados positivos, realizamos una nueva táctica, que sería una rebusca sectorial a

medida que retornábamos a Manta, incluso se coordinó para que salga un avión de exploración aeromarítima de nuestra gloriosa Aviación Naval, considero que era nuestra última carta a jugar, ya que los víveres, agua de bebida y combustible se estaban agotando, obviamente a expensas de que suframos un motín a bordo por la tripulación y periodistas, que ya ponían de manifiesto sus intenciones de abortar la misión y retornar a Manta. Ese día, es decir el cuarto día de búsqueda, recuerdo que asumí la guardia en el puente de gobierno a las 08:00 y a la media hora ya teníamos contacto con el avión naval, incluso yo mismo hice el chequeo de comunicaciones desde el puente del buque con la Motorola VHF-AM y la aeronave, las condiciones climáticas también estaban a nuestro favor ya que teníamos un cielo despejado y las olas del mar no superaban ni un metro de altura, es en donde empecé a modificar ciertos filtros del radar, cambiaba las escalas constantemente, colocaba anticluters, cambiaba colores de presentación, bajaba y subía la velocidad, cambiaba de rumbo cada cinco minutos, etc., etc., creo que la desesperación estaba consumiéndome y la impotencia de no encontrar un barco pesquero que incluso por la información obtenida era más grande que nuestra lancha guardacostas, me tenía perplejo.

Es en ese momento cuando pude ver en la pantalla del radar, un punto al noreste nuestro y una distancia como 30MN aproximadamente y supe que se trataba de un contacto de superficie, ya que su silueta era una mancha redonda y mediana y antes de que se pierda este contacto, llame inmediatamente al avión naval y le envié las coordenadas y le dispuse que se desplace hacia ese punto; ordene cambiar el rumbo, colocando proa a ese contacto, incremente la velocidad y en el lapso de diez minutos el avión naval confirmó: "Contacto, contacto, buque pesquero con migrantes abordo....repito, contacto, contacto, buque pesquero con migrantes abordo".

Toda la gente que estaba en el puente escucho el reporte del avión, incluso los periodistas y al poco tiempo lo que era un secreto por cuatro días, en cuatro segundos todos sabían que encontramos al buque fantasma, le informe al señor Comandante de lo sucedido y empezamos con el acercamiento a este buque, poco a poco se veía su mástil, su estructura de madera con pintura azul marino, se apreciaba que era un barco Peruano de nombre "Lalo I", debido a su forma de construcción y se podía ver en sus cubiertas varias personas de caminaban de proa a popa, su velocidad era de

aproximadamente de cinco nudos, y al estar a una distancia como de cien metros entre la guardacostas y barco pesquero, de pronto el humo de sus máquinas se detuvo y el silencio reinaba en ese momento. Empezamos con la maniobra de abordaje, salí del puente y junto con mi patrulla, fuimos hacia el buque pesquero a bordo del bote de goma, ya con la partida de abordaje sobre la cubierta de este pesquero, se ordenó que toda la gente que pase a la popa, se pasó inspección al puente, bodegas, cámaras frigoríficas y demás compartimentos de este barco, al inicio estaba contento por haber localizado y detectado a este barco pero al ver que transportaba en condiciones totalmente inhumanas alrededor de 128 personas, entre ellas como 6 mujeres, 2 embarazadas, como 3 niños y varios extranjeros, me sentí muy triste y decepcionado al ver que existen personas de bajos principios que por dinero juegan con las vidas de compatriotas honesto, que lo único que buscan es un futuro mejor. -los delincuentes se perdieron entre la multitud-.

Poco a poco empezó el desembarco y traslado de los migrantes desde el barco pesquero hacia la guardacostas y lentamente caía la tarde y al faltar siete personas para ser trasladadas a la guardacostas así como la partida de abordaje junto con mi persona, recibí por radio la orden del Comandante que dijo: "Jefe de patrulla, avance con el buque aprehendido hacia manta yo me adelanto con los migrantes al puerto de Manta porque hay rueda de prensa el día de mañana ...". Me quede nuevamente impactado ya que vi desde el puente del barco pesquero, como subieron el bote de goma, dieron vuelta y se fue la guardacostas dejándonos una nube de humo gris como despedida, que al desvanecerse ya no se veía nada; los tripulantes de la partida de abordaje con quienes me quede a bordo del barco peruano aprehendido, me decían que nos abandonaron y un sin número de quejas y bromas, por un momento me parecía gracioso incluso me decían que era el Comandante de este barco y que esperaban disposiciones a seguir, pero era verdad, prácticamente era mi "primer

comando”, y tuve que poner en practica todo lo aprendido hasta ese entonces. Al caer la noche tuve que navegar a poca velocidad cumpliendo lo dispuesto y parecía que no avanzábamos nada, incluso en el puente no había ventanas, todo era de madera y estaba a la interpele, el frio corría por mis mejillas, la oscuridad de la noche era bien intensa y prácticamente nadie durmió a excepción de los siete migrantes que nos acompañaban y al amanecer nos encontrábamos con rumbo a Manta y se aproximaba la hora del desayuno, fue en esas horas que todos extrañábamos la comida de “Miqui”, para el almuerzo uno de los migrantes saco de una caja de madera, galletas de coco y colas de diferentes colores, que nos brindó de forma muy atenta, una vez más se hablaba de la comida abordo.

Navegamos alrededor de 16 horas en esas condiciones, algo que me pareció extraño era que no encontraba el baño en ningún lugar, incluso yo mismo inspeccione todo este barco pesquero, y al preguntar a uno de los migrantes donde hacían sus necesidades, me llevaron a un compartimento de madera que tenía una puerta pequeña y en su interior estaba un balde de color amarillo amarrado a una soga verde y me dijeron que eso era el baño. -obviamente se me fueron las ganas de utilizarlo-. De pronto escuche que uno de los tripulantes de la patrulla que gritaba: "hay vienen, hay vienen". Inmediatamente fui al puente y vi una silueta negra al fondo en el horizonte que se acercaba, efectivamente era la implacable Guardacostas 27 de Octubre, encendí mi Motorola y me comuniqué con la guardacostas y empezó el traslado de la patrulla de abordaje y de los migrantes, finalmente se realizó la maniobra de remolque hasta que llegamos a Manta después de una larga travesía. Ya en el muelle de Manta se entregaron los migrantes y barco aprehendido a las autoridades respectivas y pude despedirme de los periodistas que estaban llenos de mucha alegría al ver que culmino con éxito esta operación y se pudo sobre guardar la integridad física de todas estas personas. Uno de los periodistas me agradeció por las prendas de vestir que le preste y todo el trabajo realizado y con un fuerte apretón de manos nos despedimos. Al alejarse unos pocos metros le dije que cuando haya una nueva operación que le iba a llamar solo a ellos, regreso a verme y nos reímos juntos levantando nuestros pulgares.

Producto de este magno trabajo y esfuerzo realizado la Dirección de la Marina Mercante, reconoció a toda la dotación de esta unidad con el otorgamiento de un encomio simple publicado en Orden General 070 del 11 de abril del 2006 y se registró un total de 150 días navegados en este año.

Autor: TNNV-UN Víctor Moreno Jiménez

Mi Sub.

Un día de deportes como cualquier otro, después de un trote destructivo en ESCAPE (Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento), donde me encontraba realizando el curso de ascenso a teniente de fragata, me dirigí a mi camarote un poco desorientado y buscando donde estaba ubicado ya que por esa época era alférez con menos de un mes de haberme graduado, al encontrarlo ingrese y encontré a mi compañero de camarote sentado en mi litera con una persona mucho mayor a nosotros, procedí a preguntar de quien se trataba y me supo indicar con voz burlona es "Mi Sub, que dice que no tiene agua en su área de vivienda y muy amablemente me pidió de favor que le preste la ducha" al cual accedí. Después de este evento con mucha confianza me le acerque y le dije "Mi Sub" no hay problema, si desea use la ducha, cuidado se va atrasar a la formación para trabajos, al cual me respondió entre risas "Gracias que no voy a llegar tarde", luego entable una corta conversación indicándole que el acondicionador de aire no funcionaba y que realmente el clima estaba demasiado cálido, era imposible vivir en el camarote y que con mi compañero estamos ansiosos de recibir nuestro primer sueldo como oficiales para poder adquirir uno nuevo, luego de esa pequeña pero contundente conversación "Mi Sub" procedió a asearse, ya al momento de armar nuestro uniforme me pude dar cuenta que "Mi Sub" saco su porta terno, al abrirlo no podía creer que estaba viendo con mis ojos unas palas totalmente doradas con dos estrellas, considerando que como alférez recién graduado era la más cercano que alguna vez había visto unas palas con ese grado, no sabía que decir, mi cara tuvo que haber sido única y a la vez no podía modular ni una sola palabra, por lo que se me acerco y me indicó su nombre y luego un jocosos "mucho gusto", lleno de nervios le exclame entre dientes "no lo pude reconocer mi almirante porque en la foto que nos enseñaban en la Escuela Naval no se veía igual" mi almirante con criterio sabio rompió el incómodo silencio y se rio a carcajadas, luego de lo cual procedió a

retirarse del camarote.

Autor: TNFG-AB Daniel Palau Vásquez

Pague reclukta!!!

Transcurría una fría madrugada de los meses finales del año 1997 y ya se podían divisar los primeros rayos de la luz del alba sobre Salinas que poco a poco aclaraban la oscura noche al final de una tranquila guardia de amanecida un fin de semana en la Escuela Superior Naval "Comandante Rafael Moran Valverde"; encontrándome de mensajero del tercer turno de guardia nocturno, en los últimos minutos cuando ya me anunciaba triunfador sobre el ineludible sueño.

Vestía con la tenida reglamentaria para la guardia nocturna, que consistía en el uniforme azul dungaree, sombrero marinero, canana con taly y bayoneta, complementado por el infaltable fusil FAL, el mismo que era testigo fiel de tantas largas y extenuantes jornadas de acondicionamiento físico e instrucción militar, y también de flexiones ocasionales derivadas de la famosa orden "pague!...", habitualmente dispuesta por un más antiguo cuando por error el armamento caía sobre el suelo.

Poco faltaba para que el reloj marcara la hora de la diana general, y mientras el cabo de entrepuentes se alistaba para hacer su pitada y anuncio, se oye desde la cubierta 02 (segunda planta) los pasos del señor oficial de guardia que bajaba las escaleras; con un sonido característico debido a que se trataba de un señor oficial del Ejército ecuatoriano en el grado de capitán, que prestaba servicios en ESSUNA (Escuela Superior Naval) y desempeñaba el cargo de oficial de deportes y educación física, que como una identidad propia de su uniforme resaltaba un enorme machete sobre una pierna, y sobre la otra una pistola en su funda tipo muslera, además de un suspender lleno de accesorios como cuchillos, cantimplora, gamela, mosquetones y un largo cabo, estibado de tal manera que parecería un cordón de ayudante de órdenes.

Al llegar a la planta baja, con sus enérgicos movimientos se cuadró con un fuerte sonido de sus botas para recibir el parte correspondiente del guardiamarina de cuarto año,

que hacía las veces de ayudante de guardia, y es en ese preciso momento cuando mira hacia el portalón de guardia, y exclama: "mensajerooo..., tráigame su fusil con una de las alimentadoras llenas del portalón,.."; a lo que inmediatamente salté de mi asiento para cumplir la orden estrictamente.

Luego de asegurarme de que mi fusil se encontraba en buen estado, lo entregué junto con la alimentadora llena, posterior a eso observé a la distancia como el señor oficial de guardia caminaba desde las gradas de la cubierta 100 (planta baja) que daban al patio de honor de la ESSUNA hasta la vereda, cambia la alimentadora de mi fusil que se encontraba vacía por la llena del portalón, para sorprendentemente rastrillar, quitar el seguro y apuntando hacia arriba, descargar toda la munición en modo ráfaga.

El escándalo que ocasionó tal detonación estuvo acompañado de un nuevo grito "mensajerooo... despierte a toda la Escuela Naval, tocando un zafarrancho para repeler un ataque del exterior", al recibir la orden y presto a cumplirla, salí del portalón en precipitada carrera con rumbo a tocar la campana, y mientras pasaba por la famosa "proa" del edificio, privilegio que sólo un guardiamarina moro que estuviera de mensajero podía disfrutar, fue inevitable cruzarme con el señor oficial de guardia que retornaba de la vereda de la planchada, y mientras corría por su lado, a una distancia de unos tres metros aproximadamente exclama: "le devuelvo su fusil recluutaa..." lanzándolo al aire en mi dirección, haciendo malabares en el camino debido al impulso que llevaba, y haciendo uso de toda la agilidad posible, mientras recordaba el famoso "paguee!. ." pude apenas alcanzarlo a agarrar de la trompetilla y así evitar que caiga al suelo.

Al escuchar el típico ttttsssss, el siguiente grito estremecedor fue el mío, "aaaaahhhhhh...", cuando sentí que mi mano tocó la trompetilla del fusil, que se encontraba muy caliente por la descarga de munición recientemente realizada, a lo que reaccioné de inmediato soltando el fusil y éste cayó escandalosamente sobre el suelo. Al observar la escena el oficial de guardia me miró y exclamó, "paguee recluta!.." y en ese preciso instante aún con el dolor, me tocó tenderme de pecho a realizar flexiones con una sola mano, al más y puro estilo de Bruce Lee o Rocky.

Luego de las flexiones, y con el dolor en mi mano aun intacto, seguí mi camino por la planchada hasta tocar la campana, en el repique más rápido que se haya tocado para

un zafarrancho; mientras una confundida Brigada de Guardiamarinas salía desde entrepuentes y camarotes, aún somnolientos en tenida pijama con botas, casco y fusil por la cubierta a ocupar sus puestos de zafarrancho y el sol ya salía completamente por el horizonte, observando sorprendido una confundida diana.

Autor: Oficiales LAE Isla Isabela

Paso inocente naves francesas

Durante el conflicto del Cenepa en el año 1995, una parte de la Aviación Naval se desplegó a la ciudad de Manta, a cumplir con las tareas impuestas a nuestra Fuerza Naval. En el mes de febrero durante el domingo de carnaval, mientras nos encontrábamos en el desarrollo del conflicto, al retornar de un vuelo de exploración aeromarítima por la LPI marítima (Límite Político Internacional), al aterrizar en Manta aproximadamente a las 18:00R, la dotación del avión naval AN-232 compuesta por: TNNV-AV Jorge Aráuz (1P), TNFG-AV Marco Rocafuerte (2P), ALFG-AV Segundo Izurieta (TACO); fuimos notificados por el ODG del cuarto aéreo, que el avión de exploración aeromarítima AN-202 en ese entonces pilotado por el Sr CPCB-AV Sergio Rea, había detectado la presencia de tres buques grises, navegando en formación, con rumbo Norte y a 180 millas al oeste de Salinas, pero debido a la nubosidad presente en el sector, éstos no pudieron ser identificados.

El ODG nos indicó que se disponía que salgamos inmediatamente, con la finalidad de poder identificar los contactos reportados por el AN-202, por lo que a las 19:00R aproximadamente, despegamos de Manta en el AN-232. Cerca de las 21:00R se pudo detectar en el radar meteorológico tres contactos, que al comenzar a plotearlos, se determinó que se encontraban navegando con rumbo norte, a una distancia de 180 MN al oeste de Salinas y con una velocidad promedio de 15 nudos; por lo que procedimos a intentar establecer comunicaciones con los contactos, los cuáles no pudieron ser identificados de manera visual debido a la oscuridad de la noche.

Procedimos a acercarnos con la aeronave, tomando todas las precauciones necesarias, como es descender de nivel de vuelo, y seguir tratando de comunicarnos con las unidades en idioma español e inglés, no recibiendo repuesta alguna. Cuando

nos encontrábamos a una distancia de siete millas de los contactos, procedimos a bajar el tren de aterrizaje y encender la luces de aterrizaje con la finalidad de poder ver qué clase de buques eran; posteriormente, pudimos establecer contacto radial con las unidades de superficie, indicándonos que se trataba de buques de guerra de la Armada de Francia, que se encontraban en paso inocente, por lo cual se les notificó que éramos una aeronave de la Armada del Ecuador y que nos encontrábamos en un problema limítrofe con el Perú, y se les dispuso que se iluminaran con la finalidad de poder ser identificados. Minutos después, las tres unidades de superficie procedieron a encender las luces externas, lo que permitió identificarlos y confirmar que se trataban de tres fragatas misileras de Francia, ante lo cual se le agradeció la gestión y procedimos a retirarnos del área.

Al retorno, ascendimos de nivel de vuelo para establecer contacto con la Aviación Naval. A una distancia de 120 millas al oeste de Salinas, se estableció contacto con dos corbetas misileras, quienes habían zarpado con la finalidad de interceptar a las tres unidades de superficie reportadas por el AN-202 y se les indicó que se trataba de unidades de superficie de la Armada de Francia, por lo que nuestras unidades de superficie procedieron a retornar a sus respectivas áreas de operación.

Todo esto sucedió debido a que la solicitud de permiso o paso inocente solicitado por la Armada de Francia, se había quedado sin trámite alguno en algún escritorio del acorazado.

Autor: Oficiales de la Estación Aeronaval de Manta

Regata Isla de la Plata 2017

"Las velas no han muerto, no pueden morir, existirán mientras exista el viento, y mientras en el corazón del hombre sople; ese viento misterioso y magnífico que se llama espíritu, sueño y poesía. Al mar... un hombre de mar, a un final romántico y feliz de la vida del mar"

Son nuestras tradiciones las que nos caracterizan como marinos; la navegación a vela es sin lugar a dudas el inicio de grandes hazañas a lo largo de la historia humana, dando

paso a historias y leyendas que perduran en la eternidad. El contacto con el mar, da una sensación de paz y armonía, de independencia y capacidad, el mismo mar que también puede llegar a ser uno de los lugares más hostiles de la tierra. Seguramente, se podrían contar muchas historias abordo de nuestra dama blanca, pero esta vez le daremos paso a los veleros oceánicos.

Cuando ingresé a la Escuela Superior Naval, nunca había escuchado hablar sobre el velerismo antes, desde que supe del mismo, decidí ser parte de la selección de vela de la Escuela; con constancia, aprendí a desenvolverme en los puestos de trimer y spinaquer en la clase oceánicos, una de las varias regatas en las que navegué, en el año 2017, fue la regata Isla de la Plata. Zarpamos a las 20:00R aproximadamente en el velero Rayo IV de la Escuela Naval, mismo que es parte de la Armada del Ecuador desde el año 2005.

Mientras llegamos a la línea de partida, la tensión por obtener la mejor posición de salida era cada vez más aguda. El pito del juez y la radio daban por iniciada la regata, que a decir verdad, era una fiesta de luces y siluetas de veleros sobre aquella noche oscura en la rada de Salinas, la dirección del viento daba para izar spinaquer, navegaríamos viento en popa... ver la ciudad de Salinas hacerse cada vez más pequeña y ver las luces blancas, verde y rojo de navegación de todos los veleros, sería sin lugar a dudas una de las mejores postales que algún amante a la fotografía consiguiera capturar. Las horas pasaron, y seguíamos navegando, tuvimos una buena partida, íbamos muy bien en nuestra clase, a lo lejos se observaba la flota dispersa, cada uno llevando su rumbo y aprovechando de mejor manera el frío viento que soplaba, en la partida de popa, luego su dirección fue cambiando hasta continuar con spinaquer pero con viento de través, cuando de repente....

Perdimos el gobierno, el timón daba vueltas sin fin; la posición de orza que teníamos al navegar, se transformó en un bandeó; ahora estábamos a la merced del mar, del viento, de la noche, siendo alumbrados apenas por la luz de la luna. El velero daba vueltas de acuerdo a como lo mandaba el viento; la vela mayor y el spinaquer eran incontrolables, la botavara, se batía bruscamente de banda a banda, entonces, la solución a la emergencia era arriar todas las velas, con la vela mayor no hubo gran problema, pero el spinaquer casi tenía vida propia, fue un gran esfuerzo el arriarlo y evitar así que el velero siga a la deriva poniendo en grave peligro la vida de su tripulación.

Pero no todo termina allí, mientras arriábamos las velas, abajo, se encontraban dos señores oficiales y el contramaestre, custodio del velero por años... intentando solucionar el problema; la cadena rota. Era la que había incomunicado el timón con la pala, mi capitán entonces sacó varias herramientas, luego de aproximadamente una hora entre susto, adrenalina y temple mariner, logramos conectar el eslabón y recuperar la maniobrabilidad del Rayo IV



Ahora sí, a lo que habíamos ido, a regatear rumbo Isla de la Plata con un frío incontenible; al amanecer, llegamos a divisar la Isla de la Plata en medio de un mar agitado y una llovizna que helaba los huesos. No obstante, a todo esto, una de las aves de la Isla decidió intentar llevarse la veleta del buque, pero no lo logró. Así, entre mareos de algunos, navegamos alrededor de la Isla y luego de una larga y cansada navegación, retornamos con un día nublado y lluvioso a Salinas aproximadamente a las 17:00R del siguiente día.

Autor: ALFG-ARM Engels Fernández Peña

Crucero internacional "Salados Latinoamérica"

¡No vas a creer lo que me pasó!

Hace mucho tiempo, con mi promoción realizamos nuestro crucero internacional a bordo de la famosa "Dama blanca", muchos esperaban ansiosos el día de embarcarse, cada uno lleno de expectativas, mucho habíamos escuchado sobre lo magnífico que es navegar por los mares azules del mundo y aprender sobre cada uno de los puertos que se visita durante la travesía por distintos países. Aunque siendo sincero esas ansias por embarcarse eran principalmente porque los méritos de "Cuart-oso" ya se estaban

acabando e irse de crucero era ideal. Bueno resulta que el día del embarque llegó. La disposición era clara ¡Llevar solo lo necesario!, pero la realidad fue que todos los "Gamitas" llegamos a bordo, cargando una maleta en un brazo, una en otro brazo, una arrastrando con una pierna, otra maleta con la otra pierna, todo esto bajo el sol ardiente que tiene lugar en Guayaquil a medio día. Una vez abordo la consigna era alistar la unidad para el zarpe que sería dentro de dos días, todos imaginamos que sería algo de limpieza y estiba, pero la realidad fue que realizamos un W6 a la cubierta en tiempo récord.

Un día antes del zarpe, una serie de sucesos "fortuitos" empezaron a tener lugar en las cálidas cubiertas de este "velero inmortal". Todo comenzó con un generador que de la manera más extraña se dañó, dejando como consecuencia una semana de retraso en la planificación, semana que aprovechamos en puerto base para continuar con la segunda vuelta del W6 de cubierta y bueno, ya de paso W6 de limpieza y pintura de las áreas de ingeniería. Luego tras una navegación llena de maniobras generales, donde el viento no colaboró para las viradas por avante y por redondo llegamos a "Las islas encantadas" sin mayor novedad. A los pocos días zarpamos rumbo a Chile sin complicaciones mayores, salvo un compañero que se había roto la cabeza y otro que se cayó de una pendiente mientras realizaba bike cross, pero bueno gajes del oficio. Durante la navegación, nos quedamos sin agua caliente a pesar de eso las ganas y el deseo de llegar a puerto no mermó nuestro espíritu navegante. Pasaron los días navegando, cumpliendo el régimen a bordo, sintiendo en el corazón que cada día faltaba menos para llegar a nuestro destino, cuando de repente en el día 19 de navegación, todo comenzó. Un extraño sonido desde la sala de máquinas nos advirtió que algo no estaba bien, y en un abrir y cerrar de ojos ya estábamos sin poder de máquinas, dando velas para poder acercarnos a la costa y que un remolcador de altura pudiera llevarnos al puerto más cercano. Es ahí donde "Coquimbo" ciudad chilena entró en la planificación, sin duda alguna este puerto chileno quedará perenne en nuestros corazones ya que tuvimos treinta días para conocerlo al derecho y al revés. Durante nuestra estancia en Coquimbo el régimen fue duro, trabajos de mantenimiento constantes, y la franquicia parecía lejana, pero al menos el deporte estaba presente todas las tardes y eso era suficiente para mantener los ánimos arriba hasta que un día un pie roto y una clavícula desubicada, acabó con nuestras tardes de fútbol. En los pasillos se empezaba a escuchar "hay un gato negro a bordo". Llegado a este punto, todo lo sucedido ya no parecía una coincidencia entonces el alto mando

decidió que sería necesario una bendición y una limpia, esperando que nuestra suerte cambiaría, pero días después del desembarco del cura, también se desembarcó el ala del cóndor del mascarón, terminando en el fondo del agua.

Esto es un poco de los que les puedo contar de mi grandioso crucero internacional. Crucero que, se caracterizó por tener heridos, accidentes, trabajos W6 y eventos "Fortuitos", me enseñaron que cuando a la vida le dices ¿Hoy no podría ser peor?, tal vez solo tal vez no será una pregunta retórica, sino un reto.

Autor: Oficiales del Centro de Especialización y Capacitación Naval

Superficie 2019

Todo empezó el 10 de Enero del 2015, luego de llevar apenas unos minutos en la gloriosa Escuela Naval, cuando enviaron a los reclutas corsarios a cambiarse y prepararse para el régimen. En el entrepuente Charlie el brigadier dijo todos los reclutas diez segundos y están en las piscinas pero como siempre hay alguien nuestro querido recluta corsario en su ignorancia sin saber dónde encontrar las piscinas lo único que llegó a su mente fue el recuerdo de las piscinas de patio de cordeles!, y si! De seguro ya se lo imaginan... salió tal cual como dios lo trajo al mundo a la cubierta 100 directo a las piscinas como ordenó el brigadier.

Pasaron los días, los meses cuando una noche de viernes, todos descansando con el arrullo del sonido del mar, el mismo que luego sería cambiado por el sonido de unas sirenas...no era una ambulancia precisamente, eran nada más y nada menos que los pacos! Si! Los pacos, he ahí una vez más nosotros y toda la escuela peso del cuerpo hacia adelante bien levantado el mentón, pues resulta que buscaban a unos reclutas bien tortas que se fueron sin pagar la cuenta, ese teque como olvidarlo, el ODG en su moto Yetex y ODG Kakaroto haciendo correr a la escuela, pero al final resultó solo ser un mal entendido! Ay! Corsarios que sopas!.

Siguieron los corsarios escribiendo día a día su historia y finalmente llegó el crucero internacional! y vaya qué crucero de seguro ya nos conocen! Si! Somos los de los coquimviáticos! Déjenme decirles que Coquimbo es una ciudad de bellas y hermosas

mujeres, pero de la tercera edad!, sin duda el crucero fue una experiencia que jamás podrán borrar de su mente los corsarios, y pues como hacerlo! Si explotó la máquina, hubo pérdida de gobierno real, fallas en el ecdís, fallas en el girocompás, zafarrancho real contraincendio, etc. Etc., sólo les faltó zafarrancho de abandono y destrucción. A buena hora ya están dispersos cada uno en sus respectivos repartos porque sino... ay! Dios nos libre de esa bomba de tiempo...Buen viento y buena mar queridos camaradas.

Autor: ALFG-ARM Johanna Madelayne Montalvo Espinoza

...Un crucero en la Armada!!!

1989... si, queridos lectores, soy una oficial casi millennial, (de finales del siglo pasado), grado: teniente de corbeta, cargo: Jefe de Relaciones Públicas de la Primera Zona Naval, edad: A/O, de seguro van a calcular la edad actual; me encontraba asimilando las experiencias de mi primer trimestre como militar; de pronto el trasbordo al Comando General de Marina, pensé rápidamente y con humildad... leyeron mi experimentada hoja de vida y de allí, ese ascenso de funciones tan vertiginoso; luego confirmé que realmente fue para observar de cerca a la oficial que supuestamente emitió fuetes navales a tan corta jerarquía y refiriéndose a tan alta jerarquía, pues nuestro Comandante General ya era almirante.

Cumplido el trasbordo de inmediato, porque es de entender que los oficiales casi millennial no cuestionábamos nada, además solo tenía 48 horas para organizar mi vida personal y dar el gran salto del Guayas al Pichincha (sábado y domingo), así que... inicié mis labores en el acorazado, junto a la trinca, con una frase que siempre recuerdo, pero que nunca comprendí, manifestada por el señor Secretario General de la Armada (SECGAR) de esa época, como parte de la bienvenida y que me permitiría ganarme un indulto, porque el hacha ya estaba diseñándose, *"aprenda a vivir teniente, no se dañe su carrera"*.

Al poco tiempo, el señor SECGAR en una reunión, pregunta que actividades podríamos realizar para fortalecer las relaciones con los medios de comunicación social; entonces, para demostrar mi calidad profesional y con pensamiento muy estratégico, en mis primeros seis meses de teniente de corbeta y vasta experiencia

civil en la Gobernación del Guayas, propongo una navegación al más alto nivel con los dueños y/o gerentes de los medios de comunicación social, acompañados por nuestro Comandante General de Marina (COGMAR), yo había hecho una comparación rápida y metafórica en mi pensamiento estratégico.. *"WOW voy a integrar a los almirantes de los medios de comunicación con el almirante de la Armada"*.

La propuesta fue aceptada, aunque se generó la duda si la teniente realmente podría cumplir ese reto propuesto... reunir a una pléyade de propietarios, directivos, gerentes y ejecutivos de los medios de comunicación; les comentaré brevemente la planificación, en esta etapa, la teniente ya bajó del nivel estratégico al nivel operacional, con la experiencia de haber navegado en la Dama Blanca, la planificación se centró en la realización de un "cruce a galápagos", a bordo del buque escuela Guayas (BESGUA), basado en la experiencia que por haber sido guardiamarinas mujeres, el tan caballero oficial comandante del buque escuela Guayas, CPNV-EM Fernando Donoso Moran, nos permitió hacer uso de los camarotes de oficiales, pues ese tenía que ser el nivel mínimo del hospedaje para los ilustres huéspedes y sus esposas, ya que conforme avanzaba la planificación, la teniente iba haciendo más atractiva la invitación, incluyendo a las esposas.

La planificación en términos sencillos fue la siguiente: Cruce a Galápagos a bordo del BI Orión, porque ofrecía mejores condiciones para el cruce (supuestamente); zarpe desde Baltra, previo a lo cual la movilización desde Quito y Guayaquil, sería en el avión Casa, recién estrenado por nuestra Aviación Naval y donde la oficial ya había tenido la oportunidad de viajar en sus cómodos asientos; el cruce como lo promocionaría cualquier agencia de turismo era de tres noches cuatro días, (salimos viernes y retornamos lunes, tiempo perfecto para los empresarios y el señor COGMAR), el menú incluía obviamente mariscos y la exquisita langosta típica de las Islas Encantadas también se consideró un cantante, que finalmente fue una dama manabita, escogida por el señor SECGAR, para animar las noches de peña y tertulia, como se darán cuenta la planificación fue integral.

Las gestiones respecto a la entrega y aceptación de las invitaciones, a cargo de la teniente, fue exitosa; se logró la participación de los directivos de Canal 10 TC, Teleamazonas, Gamavisión, Telesistema, Expreso, Universo, Telégrafo, Comercio, Hoy, Últimas Noticias, Caravana, CRE, SUCRE, CRO y también asistieron unos

productores de Teleamazonas.

Con lo relatado en los tres párrafos anteriores concluye lo actuado en el nivel operacional y debo comenzar a relatar las anécdotas que se vivieron, ya en el nivel táctico, (por cierto... me he permitido esquematizar esta anécdota en los tres niveles militares y espero haber asimilado bien los conocimientos que en esa materia nos dio mi comandante Altamirano, en la Academia de Guerra Naval, recuerden soy oficial especialista).

Impacto antes de la aventura: El señor almirante, Comandante General de Marina, toma la decisión de no asistir y delega al señor CPFGE Secretario General, el impacto no obedecía al cambio de jerarquías, pero sí de funciones y el nivel estratégico de la idea propuesta para el relacionamiento bajó... por supuesto era el criterio de la teniente de corbeta.

Inicia la aventura: Los invitados de Quito, fueron trasladados en el avión Casa y los invitados de Guayaquil, fueron trasladados desde sus domicilios en una buseta con las comodidades adecuadas; en la Aviación Naval embarcamos y nos integramos al grupo de la serranía; primer impacto, aunque desde ahora mejor las llamaré anécdotas, el avión naval nuevo, recién llegado de España y que lucía asientos parecidos a los aviones comerciales, digamos tipo VIP, había sido modificado sus asientos, estábamos listos como para hacer saltos en paracaídas... pero bueno, el viaje fue ameno, había comenzado la integración entre la Armada (CPFGE-EM -TNCEB-AD) y los almirantes de los medios de comunicación y luego de cuatro horas de vuelo aterrizábamos en Baltra, aunque se había indicado que sería solo dos horas!!!

Embarque en puerto Seymour, Isla Baltra; el BI Orión se veía majestuoso, pensé está mucho mejor que la Guayas, parecía todo un crucero, nos recibe el comandante muy gentil, al igual que su dotación; antes de embarcar nos dan instrucciones e indican que primero hospedarían a las mujeres y luego los hombres, la cortesía naval no estaba en duda... minutos después, la teniente daba explicaciones a sus invitados, por qué razón el viaje tenía que ser separado de sus esposas, pues habían sido ubicados en entrepuentes separados... adicional la teniente, sin darse cuenta de su jerarquía, también pedía explicaciones a sus superiores, ¡porque razón no se le dijo que no había camarotes para cada pareja;

Superado el tema de habitabilidad, los paseos diurnos en las islas eran espectaculares, las islas Española, Bartolomé, Isabela, Baltra, San Cristóbal, Floreana, Santa Cruz, ya no recuerdo el orden en que las visitamos pero si lo hermoso, natural y exótico de sus paisajes y de los animales que habitaban en ellas, pues todavía las islas, no tenían las modernidades actuales; las noches de peña y tertulia se cumplían hasta las 01:00 máximo, había que descansar para las caminatas del día siguiente.

Llevábamos sesenta horas abordo y entonces surge un requerimiento de los ilustres navegantes... estimada teniente, ¿será que podemos comer un pescadito...?, casi tres días en un ambiente totalmente marino y estábamos a punta de ranchito naval, pollo y carne, pollo y carne y hasta de la sopita rio Guayas, que contrastaba totalmente con la brisa salina de ese mar celeste-verdoso... menos mal que arribábamos a San Cristóbal, y pudimos disfrutar de la gastronomía de las islas, por supuesto cada uno paga lo suyo...

Respecto a la cantante, los más animosos en esperarla, eran los compañeros oficiales de la dotación del BI Orión, cuyo prestigio como parte del Instituto Oceanográfico de la Armada, en seleccionar a las ninfas era altísimo. Seguramente el señor SECGAR, encargado de la selección no quiso correr riesgo, y llevó una ninfa con un perfil no acorde a los exquisitos gustos de nuestros hidrógrafos, causando una graaaaan desilusión; Sin embargo, el profesionalismo como cantante de la dama manabita, hizo disfrutar y permitió que nuestros invitados y sus esposas demuestren sus dotes artísticas.

Un día, nuestros invitados amanecieron con una incógnita, en la noche sintieron un movimiento extraño y fuerte, pero que a la mayoría no les quitó el sueño; la teniente que también sintió el extraño golpe, tipo bandazo, ya había preguntado a los oficiales del buque y sabía que fue algo sin importancia...

Finalmente, el día lunes retornamos en el avión naval logístico 204, en las mismas condiciones que viajamos al inicio... les diré que todo el viaje la teniente fue motivo de sanas bromas... Así concluyó un viaje estratégico, con un grupo de empresarios de la comunicación social, personas muy especiales, algunos de ellos ya no están, pero

cuando estuvieron fueron de mucho apoyo a la institución y otros que todavía están y cuya relación sigue vigente y con quienes es muy grato recordar las anécdotas del "Crucero a Galápagos"... actualmente cuando la oficial teniente, ahora comandante les menciona la posibilidad de otro viaje, le responden ¡NOOOOOOOOO... *mejor la invitamos un café ;*

...Tres meses después del crucero, un amigo de la oficial que pertenecía a la dotación del buque Galápagos Explorer, que, si hacía Cruceros a Galápagos, de coincidencia le comenta el golpe que se dieron contra el BI Orión. Gracias a Dios, no pasó a mayores.

La enseñanza de esta experiencia para la oficial, es conocer todos los repartos y unidades de la Armada del Ecuador, para poder hacer los asesoramientos o sugerencias de actividades mediáticas, en cualquier de los niveles estratégicos, operacional o tácticos...

Leyendo el requerimiento del concurso de anécdotas, me dije... oficial con treinta y un años de servicios (Dios santo, ya me calcularon la edad) activos, efectivos y sin ningún tipo de bonificación, en este gran acorazado que es nuestra querida Armada del Ecuador, alguna experiencia debo contar... me decidí y la escribí;

Autor: CPNV-CSM Solanda Carpio Cuenca

Vicisitudes de una corbeta

Dicen que toda escoba nueva barre bien y que no existe mayor emoción que estrenar "juguete nuevo", sin embargo a través de los emocionantes relatos que se plasmarán en las siguientes líneas, se pondrá en evidencia que del dicho al hecho hay mucho trecho.

Luego de la modernización realizada a la corbeta misilera "Manabí" por parte de ASTINAVE (Astilleros Navales Ecuatorianos), la Unidad inició una serie de operaciones y navegaciones de prueba, en donde se presentaron un sinnúmero de eventos que se escribieron en el bitácora del anecdotario de la historia naval ecuatoriana:

Desembarco furtivo en la Caraguay.

Los registros indican que cierto día del mes de junio del 2018, luego de que la Unidad zarpó desde los muelles de ASTINAVE para ejecutar pruebas de funcionamiento de su maquinaria, habiéndose culminado las pruebas programadas, en horas de la tarde encontrándose la corbeta navegando de retorno rumbo a su atracadero habitual, con las condiciones ideales, ya que la Unidad había arribado al sector del puente basculante en Santay a la hora planificada, la estoa se podía evidenciar con la inercia de los lechuguines flotando en las aguas de la ría, el viento en condiciones favorables y con los puestos cubiertos y listos a bordo para que la maniobra de atraque se desarrolle sin ninguna novedad. Sin embargo, existen pequeños detalles o minucias que pueden hacer grandes diferencias, ya que pese a toda la situación favorable, no se contaba con el factor imponderable y siempre omnipresente de la suerte, ya que minutos antes de que la Manabí realice su paso por debajo del "famoso puente" de la Santay, se informaba que uno de sus brazos basculantes no podía ser izado en ese momento y la demora para solventar dicha situación tardaría un par de horas.

La dotación de la Corbeta Manabí, conocedores, por experiencia propia, de los estragos de realizar la maniobra de atraque fuera de la hora de la estoa en la marea del río Guayas, determinaron que no se podría esperar; con el puente cerrado y sin tener mayores opciones se decidió una opción audaz para dar solución al problema planteado, poner la proa hacia el muelle del mercado de la Caraguay, la corbeta inició su aproximación como lo determina el manual de maniobras, sin embargo a medida que la distancia hacia el muelle se reducía, se podía vislumbrar otro detalle no considerado, ya que los cangrejeros y vendedores de pescado de la Caraguay no mostraban ninguna intención de apoyar con la maniobra de tiras en el muelle, faltando treinta yardas hacia el muelle se dio la orden... "Al abordaje..." los valientes marinos de la dotación, impregnados del espíritu aguerrido al mejor estilo de los tripulantes del "Perla Negra", saltaron uno a uno al muelle de la Caraguay a fin de contar con gente para amarrar las tiras, solventando el inconveniente sin mayor novedad, valerosa acción que sirvió para quince minutos, tiempo en el cual repararon el inconveniente en el puente basculante y la Unidad recuperó a sus tripulantes a la brevedad una vez que las amarras se recuperaron.

Comunicaciones fallidas.

Continuando con el relato del presente anecdótico, trae a nuestra memoria lo vivido durante las tan exigentes pruebas de aceptación de los equipos de comunicaciones del BAE Manabí frente a las exuberantes costas de Chanduy y con la presencia de personal de técnicos sudafricanos en el control de las emisiones de los equipos de comunicación, se llevaron a cabo las pruebas del equipo VHF marca Reutech de última tecnología instalada en nuestra unidad, al inicio del día y como esta doctrinariamente establecido se procedió a colocar la frecuencia según la planificación establecida para establecer comunicaciones y probar los mismos con enlace entre la corbeta y COOPNA (Comando de Operaciones Navales), de un momento a otro, encontrándonos en pleno análisis del funcionamiento de los equipos, de manera súbita se escuchó una voz femenina con un ligero toque de sensualidad que en un idioma inglés con tintes de acento británico estaba dando disposiciones, se la escuchaba que mantenía comunicación fluida con alguien que le respondía, los tres módulos de Open English del oficial comunicante se pusieron al servicio de la patria y logró determinar que se trataba de comunicaciones con una aeronave y le emitía disposiciones sobre rumbos, niveles de vuelo, etc.... Ante esta situación de manera inmediata utilizando las líneas expeditas de comunicación que teníamos se le solicitó a la voz femenina que se identifique, "This is ecuadorian navy ship" era lo más claro que se escuchaba en ese acrisolado inglés de muelle de los comunicantes de la Unidad, acto seguido la respuesta, elocuente y seca, la voz femenina pedía que seamos nosotros quienes nos identifiquemos primero, había escuchado algunos intentos previos de comunicación que teníamos nosotros así que nos dijo que no nos tenía en su radar y que no tenía registro de alguna aeronave con el nombre "Manabí" que interferíamos las comunicaciones y que nos pedía abandonar la frecuencia, grande fue la sorpresa, sabía nuestro nombre, pero su radar nos había confundido con una aeronave y estaba confundida, nuestro buque no requería permiso alguno de utilizar las frecuencias de radio del día. Ante esta latente intromisión en la frecuencia táctica que nuestra corbeta estaba usando, se evidenciaba la necesidad de que llegue el momento de poner a prueba el alto grado del manejo del idioma inglés de otro de los oficiales del COC (Centro Operativo de Combate), el mismo que había obtenido recientemente su suficiencia de inglés avalado por la ESPE (Universidad de las Fuerzas Armadas), así como cuatro módulos cursados en curso de ENGLISH LIVE, teniendo que hacer un llamado de atención a la señorita que interfería en las pruebas que estábamos ejecutando, se le supo indicar que nosotros éramos un buque de la Armada del Ecuador y que no necesitamos autorización para utilizar esta frecuencia, por lo que se solicitaba

que de manera comedida pero inmediata que cese sus comunicaciones y no interfiera en las actividades militares que se iban a realizar, ante este requerimiento efectuado, tuvimos una respuesta que nos dejó perplejos, la voz femenina de manera decidida nos respondió: "No puedo dejar la frecuencia porque me encuentro en control de aeronaves que se encuentran en aproximación al aeropuerto de Guayaquil" (o al menos eso se entendió), luego de la fase de duda que genero la respuesta recibida, decidimos evitar continuar con la discusión, en parte porque el inglés del oficial a cargo se estaba terminando y en otra porque parecía que la señorita nos hablaba con la verdad, mientras eso sucedía, verificamos en la sala de radio las actividades que estaban realizando, nos supieron informar que habían variado la frecuencia minutos antes, colocando la frecuencia de la aproximación a Guayaquil para probar la recepción del equipo, los técnicos sudafricanos felicitaron por la proactividad que tuvimos durante la prueba, ya que sin previa coordinación habíamos actuado bien y la prueba había resultado satisfactoria, logrando establecer comunicaciones a más de treinta millas náuticas. Posteriormente se enviaron las respectivas disculpas a la torre de Guayaquil, las mismas fueron sin usar el UHF y en idioma español para evitar contratiempos.

Es así que con estos cortos relatos ponemos en consideración de la audiencia aspectos jocosos que han constituido anécdotas vividas y que quedan en la memoria colectiva de la primera dotación del BAE Manabí después de su modernización, existen muchos otros relatos que podrían formar parte de este anecdotario, pero las mismas tuvieron la suficiente cobertura, inclusive televisiva, motivo por el cual se escogieron estas dos.

Autor: Oficiales del BAE Manabí

Viejo Lobo de Mar (Mención de honor)

Era el mes de agosto del año 2005, zarpamos raudos y veloces rumbo a Salinas en la gloriosa CM-11 corbeta "Esmeraldas", eran épocas de mucha adrenalina, en cada trayecto se realizaba las diferentes maniobras, en medio de los zafarranchos se contaban historias a los marineros que recién se incorporaban a la dotación, el más

jocosos para contar era el señor suboficial primero Lavayen, el cual en cada historia se jactaba de ser un "viejo lobo de mar", experto en natación.

Con ese grado de camaradería y liderazgo se navegaba para hacer menos tensa la travesía, así en medio de la brisa marina, se arribaba a Salinas en horas de la noche, fondeamos el buque y pasó a descansar la dotación, ya en el alba, con la diana (hora de levantarse) a punta de pito marino y la oración del marino, se empezaba una nueva jornada de labores.

Después de un excelente desayuno, se da inicio a las competencias marineras; la natación fue la que más atrajo la atención vista participaban los señores suboficiales más antiguos de los departamentos, y entre ellos el imbatible "Viejo Lobo de Mar", representando al Departamento de Ingeniería.



Una vez instalados con la vestimenta indicada, Neptuno procedió a dar las indicaciones del recorrido que tenían que nadar, esto consistía en: lanzarse desde la cuadra, nadar hacia la Proa, rodear el buque, hasta llegar a la cuadra de donde se habían lanzado.

Así saltaron todos los suboficiales de los diferentes departamentos, nadando rumbo hacia la proa, excepto viejo Lobo de mar, quien perdió la brújula y nadaba a toda máquina hacia la Popa, la gente desde la cubierta le gritaba, hacia señales, pero Viejo Lobo de mar, lleno de adrenalina nadaba y nadaba, alejándose más y más, hasta que por fin alzó cabeza y se dio cuenta de que nadaba en sentido opuesto, en la cubierta todos se reían y se alistaba el bote para ir al rescate. Al llegar al buque, claro en

último lugar, supo indicar:

"Viejo Lobo de mar, no se equivoca; iba de regreso a Guayaquil"

Autor: SUBS-ET Roberto Larraga Aldas – DIMARE