




INSTITUTO DE HISTORIA MARÍTIMA

AÑO XXXVIII
Julio 2023
Revista N° 71

Armada del Ecuador
Instituto de Historia Marítima
“Contralmirante Carlos Monteverde Granados”
Av. 9 de Octubre 416 y Chile
Edificio Citibank, piso 11
Teléfonos: (593)-(4) 2566368 / 2566165
Fax.: (593)-(4) 2565793
E-mail: inhimaec@armada.mil.ec
Guayaquil-Ecuador

Reservados todos los derechos de reproducción
total o parcial.

REVISTA DEL INSTITUTO DE HISTORIA MARÍTIMA
“Contralmirante Carlos Monteverde Granados”

AÑO XXXVIII	JULIO 2023	Nº 71
	<p>CONTENIDO</p> <p>Editorial: Instalaciones emblemáticas en circuito cultural histórico administradas por el INHIMA 5</p> <p>Reflexión histórica: Creación de la Capitanía del Puerto de Guayaquil Por: Lic. Aída Rodríguez Salvatierra 9</p> <p>Don José María Vallejo y Mendoza Por: SUBS (SP) Marcos Marriot Muñoz, MGs. 25</p> <p>Origen del Arsenal Naval, tradición marinera en el Barrio del Astillero Por: Lic. Aída Rodríguez Salvatierra 33</p> <p>La Guerra del Atún, génesis de la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (Indnr): Episodio Histórico de participación de la Aviación Naval del Ecuador Por: CPNV (SP) Rómulo Guillermo Donoso Cabezas ... 59</p> <p>EL B/I “ORIÓN” en la caldera de la isla Decepción. Antártida. Enero 20 (20:15)-21 (16:30) de 1988 Por: CPNV(SP) Hernán Moreano Andrade, MSc. 81</p> <p>Hundimiento del buque de carga estadounidense S S “El Faro” Por: Capitán de Altura de Primera, Jorge Jiménez M. ... 95</p> <p>SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA: Por: Lic. Klenny Alay Durán 147</p> <p>SECCIÓN NOTICIAS: Despedida de director del INHIMA. Evento por Día del Bibliotecario. Director de INHIMA en ceremonia de ingreso, a la ANAHIMI de Lic. Aída Rdríguez S. Museos navales en I Feria Nacional de Museos. Conferencia por “Día internacional de los museos”. Acto por día del niño. Los museos fueron visitados por 9577 personas, en julio 2023. Lanzamiento de la bitácora “Este día en la Armada del Ecuador”. Exposición “Modelismo naval”. Por: Periodista Walter Riera Franco 155</p> <p>SECCIÓN NECROLÓGICA: Ing. Rubén Darío Quinde Toasa Por: Lic. Lilliam Chang Díaz 195</p>	
<p>DIRECTOR CPMG-EMT Byron Terán Hurtado</p>		
<p>COLABORADORES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Miembros de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial (Acehim). - SUBS (SP) Marcos Marriot Muñoz - CPNV (SP) Rómulo Guillermo Donoso Cabezas 		
<p>Los conceptos e ideas expresados en esta Revista, son propios de los autores y no reflejan necesariamente la doctrina de la Armada del Ecuador.</p>		

DIRECTOR

CPFG-EMT Byron Terán Hurtado

Coordinación general

S.P. Lic. Aída Rodríguez Salvatierra

Jefe del Dpto. Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana

Levantamiento de texto

S.P. Lic. Lilliam Chang Díaz

Diagramación

S.P. Lic. Solange Patiño Lara

Correctores

S.P. Lic. Aída Rodríguez Salvatierra

S.P. Lic. Lilliam Chang Díaz

S.P. Periodista Walter Riera Franco

Producción y reproducción fotográfica

S.P. Periodista Walter Riera Franco

ISSN 1390-9398

* * *

Portada

Visita del presidente Jaime Roldós Aguilera al Arsenal Naval. Lo acompaña el capitán de fragata Marco García Mata (1980).

Impresión:

Torres & Cordero PGI.

Oficina: (07) 2877274

Cuenca-Ecuador

EDITORIAL

Instalaciones emblemáticas en circuito cultural histórico administradas por el INHIMA

Han transcurrido 37 años desde que el INHIMA inició sus actividades y en la actualidad ha alcanzado los objetivos propuestos. Desde 1986 en que puso en circulación la Revista secuencial INHIMA N° 1, ha contribuido con publicaciones que revelan la recuperación de la memoria marítima y naval del Ecuador y es que, en el presente año, se encuentra desarrollando el ejemplar número 72, colección, con la que conforman más de un centenar de obras, cuya producción histórica marítima y naval, favorecen a la riqueza cultural del país.

El INHIMA, administra además, el patrimonio marítimo y naval, desarrollando una interesante actividad cultural dentro del Complejo Cívico Naval Jambelí, ubicado en pleno Barrio del Astillero, esta actividad es ***“el circuito cultural histórico de recorrido en los museos navales: memorial Abdón Calderón, naval Contemporáneo, el histórico Alm. Juan Illingworth Hunt, y biblioteca histórica marítima CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo”*** que hoy por hoy, son los componentes principales que cumplen su labor de difusión de la historia y patrimonio naval beneficiando a la comunidad ecuatoriana.

Un valor histórico fundamental del complejo, son las imponentes edificaciones majestuosas con raigambre marinera, que además han sido declaradas Patrimonio Cultural, siendo éstas las casas emblemáticas “Dillón” y “Piana”, ubicadas en las calles Vaca Galindo y 5 de junio. La casa “Dillón” cuyo diseño es de estilo neoclásico inglés posee influencia del periodo victoriano. La casa “Piana” construida en el año de 1925, se la denominó “Villa

Golagh”, inspirada en un castillo neoclásico de un pequeño pueblo llamada “Golagh” en Irlanda, de donde proviene la familia del general de Marina Thomas Charles Wright, quien comandó nuestra Fuerza Naval durante el combate naval de Malpelo. Estas casas, constituyen al igual que los museos mencionados y el edificio Aduana de Fierro (ex Comisariato Naval), los componentes principales del complejo.

El circuito facilita, potenciar el interés turístico nacional e internacional en esta área de la urbe porteña, pues el Barrio del Astillero, presenta la historia urbana de la ciudad de Guayaquil y junto con él, la mencionada edificación metálica más antigua de la ciudad y del país, lo que nos permite otorgar a la comunidad ecuatoriana una identidad cultural. El edificio del ex Comisariato Naval, dejó de funcionar a inicio del nuevo milenio y es en él, donde funcionó la antigua Bodega de la Aduana, más conocida como la “Aduana de Fierro”, su estructura consiste en dos pisos y la planta alta está construida completamente de metal (hierro corrugado). El piso original también era metálico porque allí se colocaba material inflamable. **La Aduana** es una verdadera pieza de **patrimonio cultural industrial**, construida en 1893, la cual hay que proteger y conservar. El edificio es el más antiguo que el del Mercado Sur (hoy Palacio de Cristal) que data de 1907 e incluso más antigua que la cárcel municipal de 1903; esta estructura ha sobrevivido al Gran Incendio de Guayaquil.

Actualmente, el INHIMA se encuentra presentando la propuesta para la **potenciación de los componentes del Complejo Cívico Naval Jambelí y la recuperación e integración de la Aduana de Fierro**, la misma que se oriente hacia la entrega de una Identidad basada en la contribución a la recuperación de la memoria histórica de Guayaquil como Astillero, además, este se enlazará a los demás componentes constituidos por los museos “Contemporáneo”, “Calderón”, e histórico “Almirante Illingworth”, contribuyendo a la difusión de nuestro patrimonio marítimo a través de todos los componentes, manifestaciones culturales y tradiciones marineras, que el pueblo guayaquileño ha generado a lo largo de su historia como una herencia cultural.

Que mejor forma de fomentar la cultura que a través de la historia de nuestros pueblos, y de forma específica a través del Complejo Cívico Naval Jambelí y sus componentes que, si bien es cierto, destacan en la actualidad, gran parte del origen del astillero de Guayaquil, en un área geográfica, en donde históricamente funcionaron por casi tres siglos los astilleros, dando fuentes de riqueza y trabajo para los guayaquileños.

Sin lugar a duda, la **potenciación de los componentes del Complejo Cívico Naval Jambelí y la recuperación e integración de la Aduana de Fierro**, brindará accesibilidad a la comunidad, para explorar y conocer un entorno que se preserva como un elemento útil para esta y las futuras generaciones, siendo además, la forma de garantizar que los guayaquileños sientan interés por la cultura, la historia y la tradición marinera; razón por la que, la Armada del Ecuador, ofrece esta zona cultural y lúdica, donde sus visitantes pueden viajar a través del tiempo y conocer por medio de sus museos navales y biblioteca, el potencial histórico que evoca y relata hechos trascendentales del pueblo porteño y nuestra institución Armada.

REFLEXIÓN HISTÓRICA: CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DEL PUERTO DE GUAYAQUIL

Por: Lic. Aida Rodríguez Salvatierra
Miembro Correspondiente de la
Academia Nacional de Historia Militar
arodriguezs@armada.mil.ec



Capitanía del puerto de Guayaquil. 1857.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.



Con la finalidad de recuperar la memoria marítima del Ecuador, he tomado como referencia el estudio del historiador naval, CPFG-SP Mariano Sánchez Bravo, publicado en “Memorias Porteñas”, de Diario Expreso, de junio del 2019, quien nos expone sobre algunos puntos importantes relacionados con el Apostadero del Callao y las capitanías, además fundamenta con sus convicciones, conocimiento y documentación fehaciente, los acontecimientos para que se suscitara la creación de la Capitanía del puerto de Guayaquil, las cuales son muy interesantes, para quienes estudiamos la historia marítima y naval del Ecuador.

Basándonos en los argumentos del historiador, podemos decir que, durante la vida colonial en Guayaquil, el corregidor era quien ejercía las funciones de autoridad marítima, esto es cuando Guayaquil era corregimiento, éste corregidor era el encargado del registro de las naves que arribaban y zarpaban del puerto. Por consiguiente, diremos que era el mismo papel que ejercía el capitán del puerto.



Juan Antonio Zelaya y Vergara, primer gobernador de Guayaquil (1763-1772).

Fuente: Colección del CPFG-(SP)
Mariano Sánchez Bravo.



Por otro lado, analizando lo escrito en el editorial publicado en la Revista INHIMA N° 64 de julio del 2019, hemos podido constatar que, cuando Guayaquil dejó de ser corregimiento y comenzó a instituirse como un gobierno militar, por la Real Cédula del 8 de diciembre de 1762, sería el gobernador el que realizaría dichas funciones, más vale decir, que siendo designado como primer gobernador el teniente coronel D. Juan Antonio Zelaya y Vergara, este recién llegó a Guayaquil el 11 de octubre de 1763, y previa exhibición de los títulos y certificados respectivos se juramentó e hizo cargo del gobierno de la ciudad.



Apostadero del Callao, establecido en 1797.

Fuente: Colección del CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo.

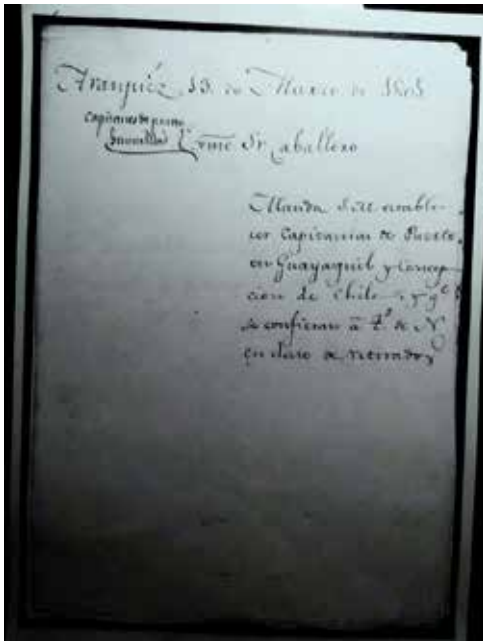
Pues bien, en relación al Apostadero del Callao y capitanías encontramos que el establecimiento del Apostadero del Callao, había sido dispuesto por reales órdenes del 23 de mayo y 22 de julio de 1797. En tanto que el brigadier de la Real Armada española Tomás de Ugarte y Liaño, fue nombrado por el rey, el 18 de julio de dicho año, comandante de Marina de ese Apostadero, con atribuciones semejantes a las de un capitán general de departamento. Arribó al Callao a mediados de 1799 para establecerlo.¹

¹ Tomo IV de la colección de la Obra “Historia Marítima del Ecuador”, Época Colonial: Siglos XVI al XIX; CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo; año 2011; páginas de la 237 a la 240.



Pero vale decir que la capitanía del puerto del Callao ya había sido creada siete años antes, es decir el 1 de noviembre de 1791. Es de indicar que existía la capitanía del puerto y no existía el Apostadero y siempre una capitanía en época colonial, se subordinaba al Apostadero. Siete años después, de la creación de la capitanía del puerto, esto es en 1798, se creó la de Valparaíso, y en 1801 las de Guayaquil y Concepción.

Como un aporte a la información, el 15 de marzo del 2019, mediante oficio ARE-COGMAR-DMN-2019-0017-O del 15 de marzo del 2019 y, ARE-DIRNEA-SUB-0071-O del 19 de marzo del 2019, se dispuso al INHIMA realizar el análisis y validación del acta de establecimiento de CAPUIL remitida en un facsímil con fecha 13 de marzo de 1801, obtenido del Museo Archivo de la Real Armada Española “Álvaro de Bazán”; para lo cual se procedió a realizar la verificación y análisis del documento manuscrito de 07 f/u y, mediante oficio ARE-INHIMA-INV-2019-005-O del 21 de marzo del 2019, la Lic. Aida Rodríguez Salvatierra, jefe del Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima del Ecuador, presentó el análisis y validación del Acta de creación del establecimiento de CAPUIL, comprobando que el documento es fiel copia de un manuscrito original de esos años, inicio del siglo XIX.



Documento real creando la Capitanía del puerto de Guayaquil.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.



Fue un trabajo muy metódico, para lo cual al realizar el análisis, se verificó efectivamente, que el 13 de marzo de 1801, coincide como fecha cercana al periodo de los demás sucesos, relativos al entorno de dicha creación, pues al respecto, es lo que se encuentra escrito en el Tomo IV de la colección de la Obra “Historia Marítima del Ecuador”, Época Colonial: Siglos XVI al XIX; autoría del historiador ecuatoriano CPFGE (SP) Mariano Sánchez Bravo; editada en el año 2011; páginas de la 237 a la 240, estudio al que le faltaba la fecha exacta del establecimiento de la Capitanía del Puerto de Guayaquil.

Con la aparición y presentación de éste facsímil entregado por el señor CPCB-GC Ernesto Escobar Vallejo, asesor de la Subsecretaría de Desarrollo Marítimo del Ministerio de Defensa Nacional, se desarrolló la edición de un Editorial presentado en la revista INHIMA N° 64 de julio del 2019, el cual contiene hechos históricos mucho más próximo a lo acontecido en la época, cuyos temas incluyeron al Apostadero del Callao, y a la primera Capitanía del Puerto de Guayaquil, el mismo que tiene como título “*Capitanía del Puerto de Guayaquil y sus 218 años de existencia*”.

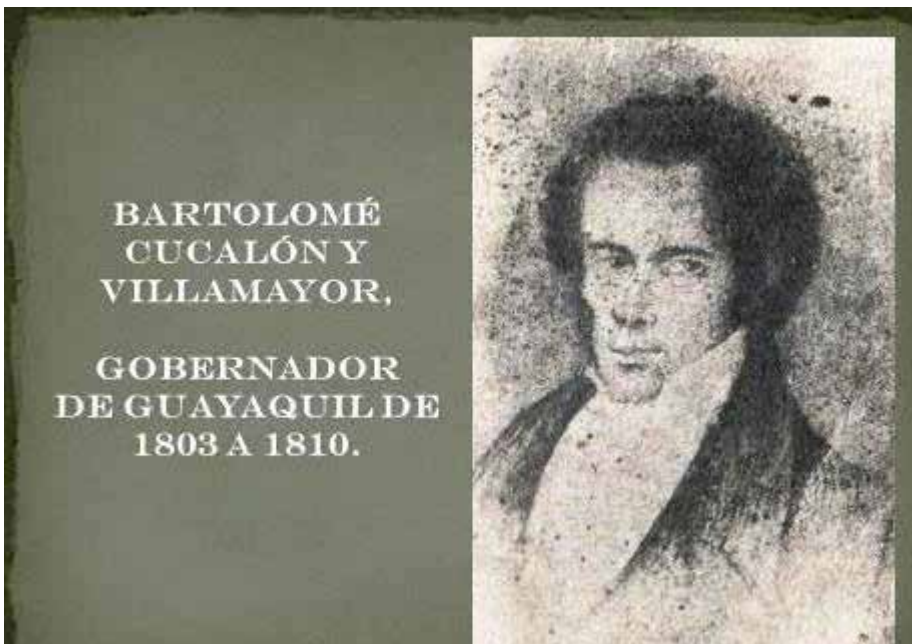
Por consiguiente, habiendo obtenido el facsímil del Museo Archivo de la Real Armada Española “Álvaro de Bazán” y siendo el documento fiel copia del original, que certifica que la Capitanía del Puerto de Guayaquil fue creada el 13 de marzo de 1801, el INHIMA considerando esa nueva acta histórica y la información adicional con que contamos, **concluyó que CAPUIL fue creada bajo la administración y control de la Real Armada Española y regido por el establecimiento del Apostadero del Callao, o sea de Lima-Perú.** Por lo tanto, éste se constituye en el reparto más antiguo de la Institución Armada, motivo por el que, se desarrolló un estudio histórico denominado “*Capitanía del Puerto de Guayaquil y sus 218 años de existencia*”, publicado el 24 de marzo del 2019 en la Sección Memorias Porteñas de “Diario Expreso”, además se publicó el documento completo en la Sección Documentos de la Revista INHIMA N° 64, difundida en julio del 2019, procediendo a efectuar la respectiva difusión e invitación a su lectura.

Cabe indicar que, la creación de la Capitanía de Guayaquil, fue demandada por don Josef Antonio Caba, director general de la Real Armada, quien expuso desde Aranjuez, España, el 1 de marzo de 1801, la necesidad de que se establezca el empleo de capitán del puerto en la **ría de Guayaquil y en la de Concepción (Chile), para que tomen a cargo la vigilancia y gobierno de dichos puertos. Que eran los más frecuentados de aquellos mares, para evitar los graves perjuicios que traían al servicio de su**



majestad y al comercio. Dice sobre estos, que “se hallan en ventajosa situación para proveer los almacenes de Marina en Lima, de los efectos navales que produce aquel país, no tanto gravamen como hoy sufre el Real Erario, por defecto de conocimientos facultativos en los sujetos que intervienen en sus acopios”.²

Pide por ello se establezcan capitanías en esos dos puertos a semejanza de las de Lima y Valparaíso, asignándoselos a tenientes de navío beneméritos en clase de retirados. Consultado el rey Carlos IV de España, el 21 de abril de 1805, al respecto, el 13 de marzo de 1801 mandó que se establezcan capitanías de puerto en Guayaquil y Concepción de Chile, al mando de los oficiales que se indican.



El historiador CPGA-SP Mariano Sánchez Bravo expresa que: entre los primeros capitanes de la capitanía del puerto, se expone que, el rey Carlos IV había nombrado, en Palacio, el 19 de diciembre de 1801, como gobernador de Guayaquil al teniente coronel don Bartolomé Cucalón y

² Ibidem



Villamayor, pero aquel llegó a la ciudad y se hizo cargo de dicho puesto recién el 5 de marzo de 1803. Una de sus primeras gestiones fue la de establecer la ya creada **Capitanía del Puerto de Guayaquil**, nombrando capitán del puerto interino a su hijo don José María Cucalón y Aparicio, con el visto bueno del Comandante del Apostadero del Callao. Aquel se posesionó como tal el 1 de septiembre de 1803. Este sería el primer capitán del puerto de Guayaquil en la historia, aunque la ejercería de manera interina y por un plazo de un año, es decir, hasta el 15 de octubre de 1804, en que fue remplazado por el capitán de fragata Joaquín de Asunsolo y La Azuela, quien en realidad era el capitán del puerto titular de Guayaquil, que no había podido venir pero que, fue nombrado por el Rey, ejerciendo el puesto por varios años.

Sobre Joaquín de Asunsolo se dice que en 1806, siendo capitán del puerto, efectuó sondeos en el estero Salado y en el río, desde Guayaquil hasta la Puná, en compañía del coronel de ingenieros don Luis Rico, de orden del gobernador Bartolomé Cucalón. Dicho oficial era un hidrógrafo especializado y años atrás se lo ve figurar en los bajeles o buques de guerra españoles, realizando faenas de observación de vientos y corrientes en el mar y de sondeos en las costas, esteros y ríos. Diremos de una vez que se quedó a vivir en Guayaquil, y es más, se casó con una señora de apellido Alfacrio, con la que tuvo una hija, pero este apellido se perdió, aunque si se reconoce en documentos que él es el tronco de una familia guayaquileña.

Falleció al igual que su hermano Lorenzo. D. Joaquín de Asunsolo y La Azuela nacido en la villa de Balmaseda en la provincia de Vizcaya, en el país Vasco, España, siendo sus padres don Joaquín de Asunsolo, nacido el 13 de diciembre de 1701, y doña Francisca de La Azuela. Su hermano Lorenzo, vecino de Cádiz, había sido bautizado en Balmaseda el 7 de junio de 1740. En mayo de 1787 lo vemos ascender de alférez de navío a teniente de fragata, en esa época colonial los grados eran alférez de fragata y luego de navío, después teniente de fragata a navío, y en 1802 era comandante de la fragata "Pilar", que formaba parte de la Escuadra Naval española del general Álava, estacionada en Manila, durante la guerra con Inglaterra. Algunos historiadores balmasedanos indican que el comandante Asunsolo fue gobernador de Chile en 1805, pero aquello parece un error, pues en dicho año permaneció en Guayaquil como capitán del puerto.

Por carta del 21 de febrero de 1805 el virrey de Lima, marqués de Avilés, autorizó la compra de un bote para la Capitanía del puerto de Guayaquil, en 1087 pesos; pero es de indicar que en las actas del Cabildo del 19 de julio de 1811, recién se menciona el cargo, ya que no se registraban



esas labores. que ejercía el teniente de fragata Joaquín de Villalba, a quien lo sorprendió la revolución guayaquileña del 9 de Octubre, en su puesto. En lo que respecta a la edificación para la Capitanía del puerto de Guayaquil, el gobernador Cucalón informaba al virrey el 21 de abril de 1805, lo que sigue: “En el muelle de esta aduana, que es el único del río, hay una casilla del rey sumamente decente y cómoda que don José de Moraleda, capitán de la corbeta “Castor”, acomodó con acuerdo mío para el servicio y ocupación del capitán del puerto”. Es posible que Villalba se halla posesionado de capitán del puerto de Guayaquil, inmediatamente después de terminar su gestión como gobernador don Bartolomé Cucalón, esto es, posterior al 17 de septiembre de 1810, y como dijimos lo haría hasta el 9 de octubre de 1820.

Pero antes de que se produzca la revolución guayaquileña don Andrés Baleato en su “Monografía de Guayaquil”, escrita en Lima en el año de 1820, dice sobre las autoridades, que: “reside en Guayaquil el gobernador de la provincia que es un brigadier (Pascual Vivero), quien estaba al mando de los fuerzas realistas cuando los patriotas hicieron la revolución y fue tomado prisionero, todas las autoridades españolas fueron embarcadas en la goleta “Alcance” y los entregaron a Cochrane para que lo lleven al general San Martín, y hubo un juicio por dejarse arrebatar Guayaquil de los patriotas, con un teniente asesor y auditor de guerra; un comandante del resguardo, un capitán del puerto y un diputado del tribunal del consulado de Lima, para los asuntos del comercio”.



La Capitanía creada hace 220 años, ésta empezó a funcionar en el fortín de San Felipe a inicios del siglo XIX.

Capitanía del puerto de Guayaquil, se estableció el 13 de marzo de 1801, ésta empezó a funcionar en el fortín de San Felipe a inicios del siglo XIX.
Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.



Los fosos que rodeaban el fortín serían cegados pocos años antes de la revolución del 9 de Octubre de 1820, pero la vieja capitanía del puerto se mantuvo ubicada más o menos en el mismo sitio, aun cuando el edificio del fortín ya había desaparecido.



Constituida la ya creada Capitanía del puerto de Guayaquil, nombrándose capitán del puerto interino a don José María Cucalón Aparicio. Este sería el primer capitán del puerto de Guayaquil en la historia.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.

Es importante mencionar que, al producirse la Revolución del 9 de octubre de 1820, la Junta de Gobierno encargó a Manuel Antonio de Luzárraga el comando de la división de lanchas cañoneras, entregadas por el realista capitán del puerto, don Joaquín Villalva, y además desde ese día, Luzárraga, a quien se le había otorgado el grado de capitán de fragata, se desempeñaría como capitán del puerto de Guayaquil independiente, y según don Julio Estrada lo haría hasta 1827. Al terminar el periodo colonial de nuestra nación, y después la etapa gran colombiana, la autoridad marítima continuaría en las mismas condiciones, pues sería el mismo capitán del puerto, el que ejercería aquellas funciones a lo largo del periodo republicano hasta la actualidad.



Manuel Antonio de Luzárraga, capitán del puerto desde 1820.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.

Para 1840 la vieja **capitanía del puerto**, estaba ubicada en los bajos de una edificación medianera del Malecón, en la manzana que estaba entre las actuales calles de 10 de Agosto (en ese entonces, de la cárcel), y Sucre (en ese entonces de Rocafuerte), nombres consignados en el plano de Villavicencio de 1858). Éste predio, que para 1857 pertenecía a la familia Garaycoa, estaba junto a la Aguardientería, la misma que hacía esquina en Malecón y Sucre.

Y fue justo en éste año que el presidente Francisco María Robles, ordena la construcción en el Malecón (junto al gran muelle fiscal) de edificios propios, tanto para la capitanía del puerto, como para el Resguardo de la Aduana.

Para 1862 y a la llegada de la expedición del Pacífico, comandada por el sabio español Jimenez de la Espada, la Capitanía del puerto ya tenía un edificio propio, anexo al muelle principal de la ciudad.



Tal y como se aprecia en ésta imagen, realizada por Rafael Castro, fotógrafo de la expedición. Veinte años después, el plano de Guayaquil trazado en 1881 por Auguste Millet, ya lo registraba frente al muelle.

Plano de Guayaquil trazado en 1881 por Auguste Millet ya lo registra (capitanía del puerto de Guayaquil) frente al muelle.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.



Según el Dr. Francisco Campos, para 1887 se construiría cerca de la Capitanía, el Resguardo de la Aduana, en un edificio aparte separado por un mástil. La Capitanía no se quemó en el Incendio Grande de 1896, manteniéndose intacta tal y como era antes del flagelo.

Según el Dr. Francisco Campos, para 1887 se construiría cerca de la capitanía, el Resguardo de la Aduana, en un edificio aparte, separado por un mástil.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.





La capitanía no se quemó en el incendio grande de 1896, manteniéndose intacta tal y como era antes del flagelo.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.

Emblemática edificación de la Capitanía del puerto

El 21 de abril de 1857 la razón social de “A. Pérez & Ca. inició la construcción de un muelle a orillas del río Guayas, llenando una imperiosa necesidad pública. Adjunto a él, y en ese mismo año, fue inaugurado la edificación de la Capitanía del puerto de Guayaquil, la que permaneció en este mismo lugar compartiendo instalaciones con el Resguardo de Aduanas, por un tiempo.



En 1910 la edificación es registrada por el padre Ceriola, en su obra “Guayaquil a la vista”.



En 1910 la edificación es registrada por el padre Ceriola en su obra “Guayaquil a la Vista”, acotando que los edificios de la Capitanía del puerto y el Resguardo de la Aduana eran parecidos y los separaba un mástil.



Los edificios de la Capitanía del Puerto y el Resguardo de la Aduana, eran parecidos y los separaba un mástil.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.

La obra **Guía comercial y agrícola de Guayaquil**, publicada para aquel entonces, nos da a conocer que las autoridades de la Capitanía del puerto eran: capitán del puerto: Rafael Pino Roca, ayudante: Sr. Pedro Authemán, quienes tenían a su cargo, 3 cabos de matrícula; 1 maquinista; 2 guardianes; 1 carpintero y 15 marinos de primera. Así como la lancha “Capitanía”; 2 falúas y 1 bote.

En tanto la Capitanía, cual edificio emblemático, permaneció en el lugar hasta 1990, en que tuvo que trasladarse hasta el puerto marítimo, y sus instalaciones y el muelle fiscal, serian ocupados por el Cuerpo de Guardacostas. Tiempo después sería el Yacht Club Naval el que aprovecharía este establecimiento, y en él se mantiene hasta la presente.



En 1857 a orillas del río Guayas, junto al muelle, fue inaugurada la Capitanía del puerto de Guayaquil, que permaneció en este lugar, compartiendo las instalaciones con el Resguardo de Aduanas, por un tiempo.

Fuente: Colección CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo.



Diremos de una vez que a lo largo del siglo XIX e inicios del XX, serían muchos los capitanes del puerto que figurarían y harían historia, entre ellos nos permitimos nombrar a los comandantes de Marina (CPNV y CPFG) Lucas Rojas, José Antonio Gómez, José María Robles, Juan Manuel Úraga, Francisco Pacheco, Francisco Fernández Madrid, Arcadio Ayala, Geo Chambers y Rafael Pino Roca, entre tantos otros.

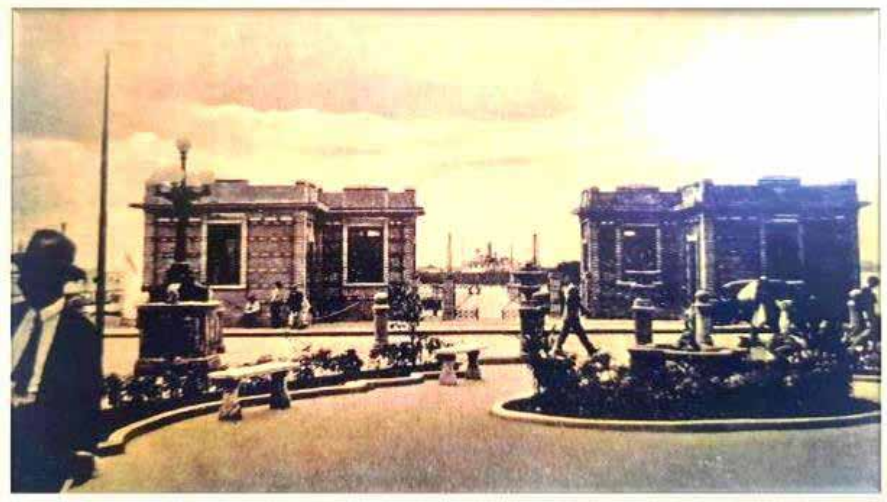
Concluimos afirmando que la Capitanía del puerto de Guayaquil, ha prestado valiosos y continuos servicios en el control portuario hasta la actualidad, siendo una de las instituciones más antiguas de la nación, pues con sus 220 años de existencia es también el primer reparto, con que contó la Armada del Ecuador.

Bravo Zulú por el protagonismo de los personajes que le dan y le dieron realce, con el único objetivo de servir a la nación, controlando su comercio marítimo, por más de dos siglos. Para 1920 los edificios son reconstruidos cambiando su diseño y funcionalidad.



Para 1920 los edificios son reconstruidos, cambiando su diseño y funcionalidad.

Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.



DON JOSÉ MARÍA VALLEJO Y MENDOZA

**Por: SUBS (SP) Marcos Marriot Muñoz, MGs.
Colaborador del Instituto de Historia Marítima
marconi162008@hotmail.com**

El 20 de mayo de 1825 el vicepresidente de la República de Colombia, don Francisco de Paula Santander, decretó la creación de dos compañías de Infantería de Marina para Guayaquil, y una vez que estas fueron formadas, se destinó a los oficiales y tripulantes a esta repartición, entre ellos al subteniente de infantería de Marina José María Vallejo, dice así mediante resolución del 6 de febrero de 1826.¹

“El Gobierno ha tenido a bien conceder el empleo de subteniente vivo y efectivo de infantería de Marina de las dos compañías que guarnecen en departamento al ciudadano José María Vallejo”. Mediante Resolución del 17 de marzo de 1826, el Libertador Simón Bolívar, le otorgó el despacho de subteniente de Infantería de Marina, “por el oficio de Ud. de ayer estoy enterado que el Supremo Poder Ejecutivo, ha concedido al teniente de milicias José María Vallejo el despacho de subteniente de Infantería de Marina”, quien habría servido en la misma hasta el año 1833, en el que se fusionaron las compañías de Infantería de Marina y Artillería, conformando el Cuerpo de Artillería de Marina.²

¹Sánchez Bravo, Mariano.- Revista INHIMA No. 59.-Diciembre 2016. Pág. 70, 71 y 72.

²Archivo Camilo Destrigue.- Biblioteca Municipal de Guayaquil.



Don José María Vallejo y
Mendoza.

**Fuente: Óleo del Museo Municipal de
Guayaquil.**

Posteriormente, fue destinado a bordo de los buques en donde fue ascendiendo, y al producirse la Revolución del 6 de Marzo de 1845, ostentaba el grado de capitán de fragata y se lo ve figurar como capitán del puerto de Guayaquil. y diputado a la Convención de Cuenca (1845), entre otros honrosos cargos con que fue reconocido. Exhibió en el intervalo de su existencia, una inagotable fuente de sacrificio y heroísmo por los más caros intereses de la patria, llevando su vida hasta el sacrificio por vernos libres de la tiranía imperante, motivo más que suficiente, para que su nombre ya conste en la Columna de los Próceres. Actuó con las tropas insurrectas lideradas por el general Antonio Elizalde Lamar y en el combate de aquel día el comandante Vallejo, quedó mutilado de una pierna.

Al respecto es de indicar que, por encargo del general Juan Illingworth, el inventor que fuera del primer submarino en Latinoamérica, don José Rodríguez Labandera, construyó una pierna ortopédica de madera, para dicho oficial, trabajo que obtuvo el reconocimiento del cirujano Juan Bautista Destruge.³

³ Sánchez Bravo, Mariano.- Revista INHIMA No. 59. Diciembre 2016.- Pág. 70.,71, 72.



Mediante oficio del 10 de septiembre de 1845, enviado a la Comandancia General de Marina, solicita permiso para ausentarse a Cuenca, para cumplir con sus funciones como diputado electo por la provincia, ya que con el grado de capitán de fragata ejercía las funciones de capitán del puerto de Guayaquil, así mismo pide la autorización en comisión de servicios, para su ayudante José Pío Vallejo para que lo acompañe.⁴

A raíz de la Revolución Marcista en 1845 y de los tratados de “La Elvira”, las figuras políticas se reunieron en Cuenca el 3 de octubre de 1845, bajo la presidencia del Dr. Pablo Merino Ortega, para dictar la Cuarta Constitución y elegir las dignidades que regían los destinos de país, como la disputa por la Presidencia de la República que estaba empatada entre los candidatos José Joaquín Olmedo y Vicente Ramón Roca, el voto del comandante Vallejo fue determinante, otorgándole el triunfo a Vicente Ramón Roca.⁵

Dr. Pablo Merino Ortega. patriota, prócer de la independencia y repúblico guayaquileño.

Fuente: <https://www.encyclopediadelecuador.com/personajes-historicos/dr-pablo/>



En sesión del 27 de diciembre de 1845 en Cuenca, siendo el comandante José María Vallejo, capitán de puerto, y diputado por Guayaquil,

⁴ *Ibíd.*-

⁵ Sánchez Bravo, Mariano.-. Revista INHIMA No. 59. Diciembre 2016, Págs. 70, .71 y 72.



fue miembro de la comisión que se estableció para estudiar la solicitud del cónsul de Bolivia, para retirar los restos del Mariscal de Ayacucho Gral. Antonio José de Sucre.⁶

Es de indicar que de a poco se fue recuperando, y a inicios de 1846, S.E. el Presidente dispuso que continúe disfrutando de la gratificación que el Gobierno Provisorio le había otorgado por su estado deplorable. Lo cierto es que desde fines de mayo, ya había retomado su cargo en la Capitanía del puerto de Guayaquil. Además, el Congreso de 1846 en reconocimiento de sus acciones meritorias, le confirió el nombramiento de capitán de navío efectivo.⁷



Dibujo a lápiz realizado en 1846 por el viajero italiano Gaetano Osculatti, y que presenta una imagen de lo que era Guayaquil en aquella época.

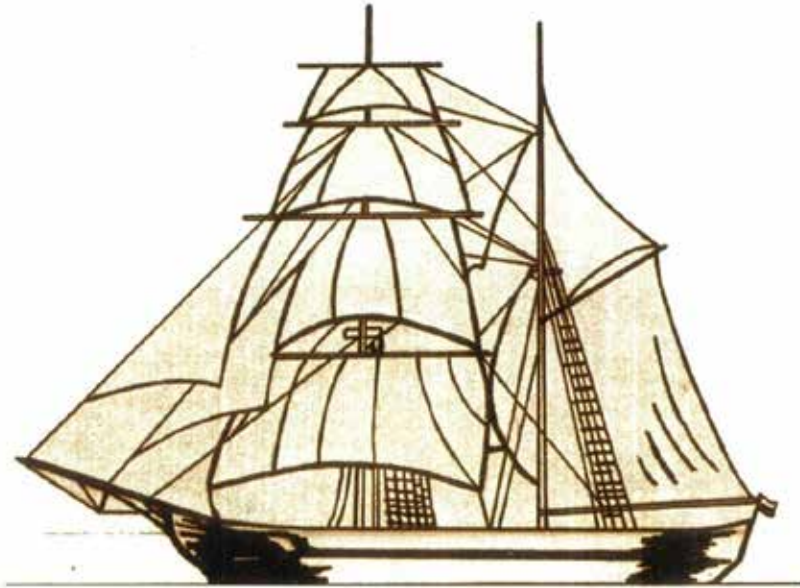
Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Revoluci%C3%B3n_marcista

⁶ El verdadero testamento del gran Mariscal de Ayacucho.- Últimas cartas que dirigía a su esposa. Publícalos con otros documentos, Alfredo Flores y Caamaño. Quito, Ecuador. Imprenta de la Universidad Central. <http://repositorio.casadelacultura.gob.ec/bitstream/34000/943/1/FR1-L-000265-Flores-Verdadero.pdf>

⁷ Sánchez Bravo, Mariano. Revista INHIMA No. 59. Diciembre 2016, Págs. 70, 71 y 72.



Con motivo de la invasión floreana, el 16 de marzo de 1852 fue destinado a ocupar el cargo de jefe de la batería de la Planchada, más por razones de adquisición de nuevos buques de guerra, pasó a desempeñarse como comandante de la goleta “17 de Julio”, participando en dicho conflicto hasta que el general Juan José Flores, abandonó nuestras aguas, sin lograr su propósito de tomarse el poder.



Bergantin- goleta “17 de Julio”.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

El 31 de octubre de 1858, fuerzas navales peruanas iniciaron el bloqueo a puertos ecuatorianos, entre ellos Guayaquil. Vallejo colaboró con la defensa como jefe de operaciones de la costa meridional (Machala-El Oro).⁸

En el país reinó la anarquía pues a más del conflicto con fuerzas peruanas, se formaron varios gobiernos y el Ejército provisorio de García

⁸ *Ibidem*.



Moreno, avanzó hasta Guayaquil en donde triunfó el 24 de septiembre de 1860, ante las fuerzas del general Franco. La Escuadrilla Naval conformada por las goletas “Salado”, “General Sucre” y “4 de Abril”, estuvieron al mando del mismo capitán de navío José María Antonio Vallejo y Mendoza, pero al ser derrotadas las fuerzas de Franco, tomó el mando de la misma el capitán de navío Juan Manuel Úraga. Gabriel García Moreno asumió el poder de la nación.



CPNV. Juan Manuel Úraga

**Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-
INHIMA.**

En 1865, el general José María Urbina organizó una expedición con el propósito de derrocar al presidente Gabriel García Moreno. El plan revolucionario lo inició el 31 de mayo, día en que se apoderaron del vapor



fluvial “Washington”, y seguidamente se dirigieron con dicho buque hasta Guayaquil, en donde tomaron al abordaje el vapor de guerra “Guayas” del Gobierno, muriendo en la acción su comandante, el capitán Diego Eugenio Matos. Con estos buques, más el “Bernardino”, que lo comandaba el comandante Vallejo, estuvieron listos para la acción.⁹

“García Moreno, en conocimiento de estos acontecimientos, marchó de Quito a Guayaquil, llegando cinco días después, y desplegando una actividad prodigiosa que asombró a sus enemigos, fletó el vapor “Talca” y lo armó en guerra. El 25 de junio zarpó en dicho buque seguido por el vapor “Smirk”. El día 26 avistaron en Jambelí al “Guayas” y al “Bernardino”. El combate fue muy corto y sangriento. El “Guayas” se fue a pique, y el “Bernardino” fue tomado al abordaje. Además, el “Washington” fue apresado por el “Smirk” en Jelí. Había fracasado la revolución de José María Urbina.¹⁰”

“Al amanecer del 27 de junio de 1865, los buques hicieron alto en punta de Piedra, en donde fusilaron a algunos urbinistas y al final a don José Antonio Vallejo y Mendoza. Con ello culminaba una de las jornadas más bárbaras de nuestra historia.”

Capitán de navío Benigno S. Calderón.

**Fuente: Sánchez Bravo, Mariano
Escuela Superior Naval Comandante
Rafael Morán Valverde” sus principales
momentos Impresión Poligráfica C.A.,
Ecuador. Edición N 1, Pág. 98, Edit.
INHIMA, 2009.**



⁹ Ibidem.-

¹⁰ Ibidem.-



En 1895 se integra una comisión por altas autoridades del Partido Liberal, que fue nombrada por el entonces jefe supremo Gral. Eloy Alfaro Delgado. Para la exhumación de los restos tanto del coronel Liberal Luis Vargas Torres, trasladados desde el puerto de Naranjal y de los Mártires de 1865, que fueron fusilados por Gabriel García Moreno, en la batalla naval de Jambelí, el 26 de junio de 1865, entre los cuales se encontraban los del capitán de navío José María Vallejo y Mendoza y de su hijo Buenaventura Vallejo, estos últimos enterrados en Puná y punta de Piedra.

Posteriormente, estos cuerpos fueron entregados a la mencionada comisión que se hallaba a bordo del vapor “Daule”, por parte del capitán de navío Benigno S. Calderón, quien comandaba la cañonera “Tungurahua”, y que fue designado como parte de la delegación del Ministerio de Guerra, que tenía como misión la localización de los restos antes mencionados y su posterior entrega a los altos funcionarios liberales. A bordo del vapor “Daule” se le rindieron los honores respectivos con crespones negros, cubriendo sus ataúdes con el Pabellón Nacional. El pueblo guayaquileño les hizo los honores respectivo, para luego ser trasladados, en carroza fúnebre para su descanso eterno en el cementerio católico.¹¹

¹¹ Periódico La Nación 31 diciembre de 1895, Archivo Camilo Destruge.- Biblioteca Municipal de Guayaquil.-

ORIGEN DEL ARSENAL NAVAL, TRADICIÓN MARINERA EN EL BARRIO DEL ASTILLERO

Por: Lic. Aida Rodríguez Salvatierra
Miembro Correspondiente de la
Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial.
arodriguezs@armada.mil.ec

El “Barrio del Astillero” es uno de los barrios más emblemáticos, antiguo y arcaicos de Guayaquil, no sólo porque la historia de Guayaquil está íntimamente ligada a su linaje naval de “**Astillero Real**” del **Pacífico Sur**, sino porque a partir del siglo XX se convirtió en el barrio industrial por excelencia, lo que hace que su historia sea muy valiosa e importante para la ciudad, convirtiéndolo en un patrimonio cultural importante que hasta cierto punto, ha sido recuperado mediante el desarrollo de la **ruta histórico cultural**, destacada en esta zona, por los complementos de edificaciones administrados por la Armada del Ecuador, a través del Instituto de Historia Marítima.

Es que el barrio se estableció a orillas del río Guayas, a inicio del siglo XIX cuando los **Astilleros reales** se trasladaron desde Ciudad Vieja hasta el entonces extremo sur de la ciudad. Nació aproximadamente en 1710, como su nombre lo indica al pie de los **Astilleros reales** que se ubicaban en el lugar, donde para inicios del siglo XX se construyó **el Mercado Sur**. El barrio fue el producto natural del asentamiento de los empleados que trabajaban



en la elaboración de toda clase de insumos para la construcción de barcos, desarrollándose rápidamente la **industria** de los **Astilleros Navales**, que eran los encargados de construir y reparar barcos que navegaban por el río, y es así que, en honor a esta noble actividad, representadas por innumerables carpinterías, ferreterías, tolderías, centro de fabricación de jarcia y toda clase de sogas y cordones, etc. es lo que nos indica que este lugar se convirtió en muy poco tiempo, en una zona en la que combían las funciones de nivel industrial y de vivienda.

Las calles que rodeaban al **Barrio del Astillero**, mantenían los nombres que caracterizaban los trabajos que en ellas se realizaban. Así por ejemplo, la calle Manabí, se llamaba **calle de la Madera**, Ayacucho era la **calle de la Fundición**, Sargento Vargas, **calle del Arsenal** y Eloy Alfaro, **calle Ancha** la misma que luego pasó a llamarse **calle de la Industria**. Todo el sector del Barrio del Astillero, abría sendero hacia el sur del estero Carrión.

Para 1870 las manzanas ocupadas entre las actuales calles Capitán Nájera y Brasil (de norte a sur) estaban cubiertas por gigantescos aserraderos que en 1841, había hecho construir Vicente Rocafuerte para el Astillero. Su límite natural con el resto de la ciudad era el estero de Zaraguro (hoy avenida Olmedo), el mismo que la ciudad terminaría considerando como una barrera contra el avance del fuego, luego del impresionante incendio del Carmen, acaecido en 1902. Es importante tener claro esto para entender por qué el Barrio del Astillero comenzó a crecer de manera descontrolada, luego de éste flagelo, motivo por el que, diremos que nuestro antiguo **Barrio del Astillero** era desde la avenida Olmedo al norte, al sur la calle El Oro, el río Guayas, al Este y la calle 6 de Marzo al oeste.¹

En el plano de García Pizarro, hecho en 1777 llama con la letra "P" al **Barrio del Astillero**, exactamente a un grupo de casas diseminadas al sur **del estero de Carrión**, en cuyo sector medio se simulaba una plaza de cuatro lados, siendo uno de éstos ocupado por el estero a 2 y 3 cuadas a orillas del río. Al occidente de la plaza se ven unas 24 casas, unas 11 al sur de la misma y unas 40 hacia el oriente, que se lo ve como el lado más estructurado del barrio. La vieja calle denominada la Industria, aparece formada por dos cuadas largas, con unas 11 casas en su orilla oeste y unas 10 a la orilla este; prácticamente ninguna mirada al malecón, sino por los patios posteriores de éstas.²

¹ Dr. Fernando Jurado Noboa. - Historiador y cronista ecuatoriano. -Revista INHIMA N°16.- Año 1994.

²Ma. Luisa Laviana: oc,



Como un aporte histórico, el CPFG Mariano Sánchez Bravo, en un estudio publicado en Memorias Porteñas de Diario “Expreso”, con fecha junio del 2019 manifiesta en relación a los barrios que acogieron a los astilleros coloniales de Guayaquil, lo siguiente:

“Según Julio Pimentel Carbo, el virrey Andrés Hurtado de Mendoza, dispuso en el año de 1556, la construcción de una galera de 24 bancos, que fue fabricada por Baltazar Rodríguez, por contrato, en la isla Puná. Con ésta noticia se señala el año y el lugar en que comenzó la industria de la construcción naval. Pero fue en 1557 cuando se construyeron dos galeones, esta vez en la ciudad de Guayaquil, y a un costo de 18.000 pesos. Era el mismo virrey quien había ordenado su fabricación, y fue su hijo García Hurtado de Mendoza, quien los utilizó al siguiente año para llevar pertrechos y refuerzos, cuando aquel se encontraba en Chile en la campaña de pacificación. Por lo tanto, estas serían las primeras embarcaciones construidas en los Astilleros Navales de Guayaquil para la Armada virreinal.

En la década de 1560, los vecinos de Guayaquil y Puná se dedicaron con entusiasmo a la fabricación de barcos, es decir esta industria estaba ya establecida y en posición suficientemente buena, como para proveer buques de guerra al Virreinato del Perú y bajeles mercantes para el comercio, y el primer astillero se lo ubica al norte de Ciudad Vieja, adyacente al estero de la Atarazana, al extremo norte del actual barrio Las Peñas, donde estuvo situada la Cervecería Nacional, en el siglo XX. De acuerdo a Gabriel Pino Roca: “En la Atarazana, establecida desde que echó raíces la ciudad, había aserraderos, depósitos de madera, y algunas tiendas en que se torcía jarcia de cabuya, para toda clase de navíos”.

Después de la ubicación inicial, no tardarían en trasladarse parcialmente al sur del estero de Villamar (calle Loja) para extenderse eventualmente hasta el estero Morillo (calle Roca), en una zona pantanosa cruzada por cinco esteros. Es decir que los astilleros estaban ya al sur del cerro, como se da a entender por 1641, cuando se dispone alojar al corregidor D. Juan de Hinojoza y Chávez en casa de Juan Sánchez Martínez, que se encontraba “en la Marina y cerca de los astilleros, en Ciudad Vieja”.



Diez años después se sigue ubicando a los astilleros al sur del estero de Villamar, y en 1652 se habla de la reparación de los puentes que van al Astillero. La ciudad se fue extendiendo hacia el Sur, sobre una gran planicie, sin impedimento de cerro alguno, pero la verdadera razón del traslado sería las invasiones piráticas. Tal es que, al ser asaltada la ciudad por tercera vez, en 1687, por filibusteros con los capitanes Grognet, Picard y Hewit a la cabeza, quedó Guayaquil en completa ruina, y el vecindario decidió ubicar la ciudad en campo abierto para evitar ataques sorpresivos.

Meses después, el 24 de marzo de 1688, en Cabildo abierto se decidió que ésta ciudad se mude a la campiña y tierra llana, desde el puerto de Cazonas al que llaman la Sabaneta. Vendrían en los siguientes años la delineación y reparto de solares, en lo que llamarían Ciudad Nueva, aunque ésta tarea no fue ni simple ni rápida. Según Baleato “La fábrica de Ciudad Nueva empezó en 1693”.

En lo que respecta a los Astilleros de Guayaquil, el Cabildo decidió el 4 de septiembre de 1697 consultar a los maestros de ribera, sobre la conveniencia de mudar la fábrica del Astillero a la Marina, situada en Ciudad Nueva, a orilla del río, “para las dichas fábricas así de cuenta de su Majestad como de particulares”.

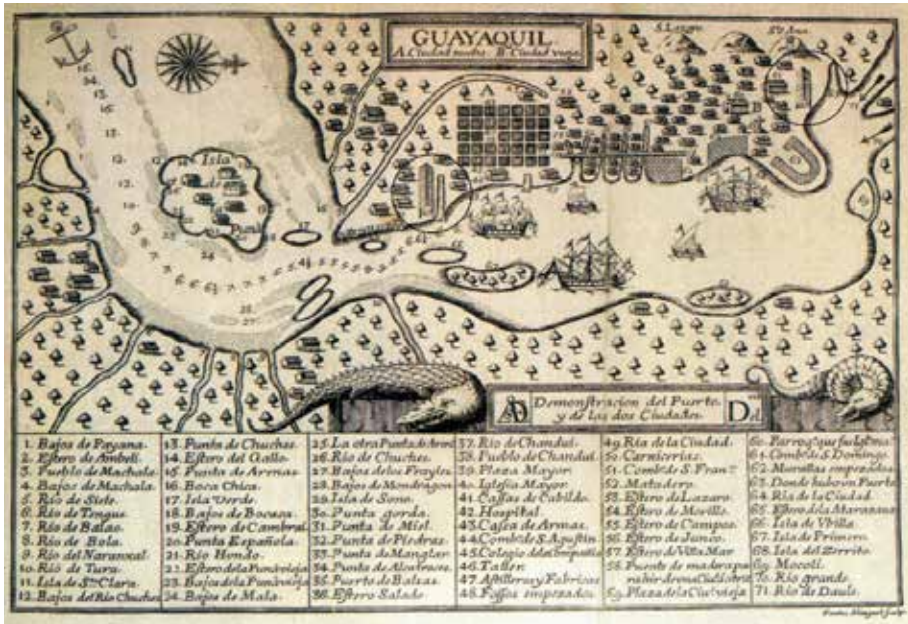
El 6 de septiembre del mismo año el Cabildo resolvió lo que consta en acta: “... Señalar como se señala por Astillero Real y de particulares, a orillas de éste río, para debajo de la ciudad, desde treinta varas apartadas de la punta del Baluarte, que da la última línea hasta los términos de la casa y chacra de Juan de Ubilla, por ser tierra a propósito para el efecto y que no se anega con las corrientes del río”.

Para ubicar más claramente los astilleros en Ciudad Nueva, la punta del baluarte a que se refiere esta resolución del Cabildo, estaba a orillas del río entre las actuales avenidas Diez de Agosto y Sucre, en tanto sobre la casa de Juan de Ubilla no tenemos referencia, pero sí que es más al sur.

Según Julio Estrada la mudanza de la ciudad de Guayaquil y por tanto de los astilleros, más al sur, hizo desaparecer por



un largo período los que existieron al norte del cerro Santa Ana. Pero en 1741 don Dionisio de Alcedo y Herrera, quien fuera presidente de la Real Audiencia de Quito, publicó la obra “Compendio histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos y puerto de Guayaquil, en las costas de la Mar del Sur”, y en el Capítulo IV confirma la existencia de dos astilleros, el primero en Ciudad Vieja junto al estero de la Atarazana y el otro en Ciudad Nueva, al sur del foso (calle Mejía).



Plano de Guayaquil publicado en 1741, en el que consta con el número 47, los astilleros y fábricas en Ciudad Nueva y Ciudad Vieja.

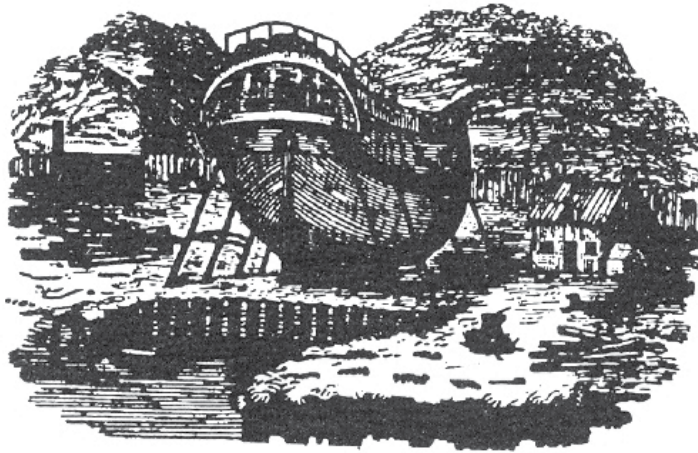
Fuente: Publicado en “Memorias Porteñas” de Diario Expreso-Guail., de junio de 2019.

Quando en 1766 vino a Guayaquil el constructor naval Cipriano Echenar con el fin de establecer el Astillero Real en este puerto, se menciona que estaría ubicado entre el estero Carrión (Calle Mejía) y el fuerte de San Carlos, es decir por el antiguo Hotel Humboldt, o lo que es lo mismo, algunos metros más al sur de la bifurcación entre el Malecón y la calle Villamil.



Francisco Requena dice en su “Descripción de Guayaquil”, 1774, que “al sur de Ciudad Nueva y separada de ella por otro estero, hay otro barrio que llaman del Astillero, porque en él se construyen las embarcaciones”. Julio Estrada manifiesta que Requena se refería a la existencia de esos astilleros entre las actuales calles Brasil y Francisco de Marcos, más o menos. Incluso en el plano de la ciudad de Guayaquil, realizado por Requena en 1770, se señala con la letra “A” a unas “ramadas de paja, donde se construyen las embarcaciones”, aproximadamente por las calles indicadas.

En 1820, a la víspera de la independencia guayaquileña, don Andrés Baleato, dice en su monografía de Guayaquil, que “en el extremo sur de Ciudad Nueva se halla el Astillero con mucho vecindario, y cinco gradas de construcción de toda clase de buques, bajo tinglados o ramadas”. **El barrio del Astillero**, es reconocido hasta la actualidad como el nostálgico sector que nos recuerda al Guayaquil de antaño, cuando esta industria estaba en su esplendor.



Grabado del astillero colonial de Guayaquil. (Guía Histórica de Guayaquil, por Julio Estrada Ycaza).

Fuente: Publicado en “Memorias Porteñas” de Diario Expreso-Guquil., de junio de 2019.



La raigambre marinera de este Barrio del Astillero, lo compone el establecimiento de la gran **empresa marítima industrial**, denominado el **Arsenal de Marina**, su nombre fue variando a lo largo de los años, hasta que en los actuales momentos se destaca como **Astilleros Navales Ecuatorianos**.

³ Habían pasado los tiempos de los afamados astilleros navales guayaquileños de la época Colonial, pero estos tuvieron un sucesor, aunque no de su importancia y magnitud, se trata del Arsenal de Marina, como se lo llamó inicialmente, y que existió desde los inicios de la época de la Gran Colombia, a la cual nos anexamos en 1822. A él me referiré como extracto y parte de un libro sobre Astinave, que estoy concluyendo, y como veremos, su nombre fue variando a lo largo de los años, hasta que en los actuales momentos destaca como Astilleros Navales Ecuatorianos, empresa pública, que bajo la acertada dirección del capitán de navío Camilo Delgado Montenegro, está logrando el crecimiento necesario para constituirse en un astillero de mayores capacidades productivas.

El Arsenal de Marina mantenía una parrilla a orillas del río Guayas, con el fin de carenar, limpiar y pintar el casco de los buques, a más de los talleres y bodegas complementarios, pero no tenía la capacidad para buques mayores. En el año de 1839 continúan dichas instalaciones, pero con el nombre de **Arsenal Naval**, en forma momentánea, y consta como encargado el teniente de navío Agustín Oramas Izaguirre, pero ya en 1841 se designó un capitán de fragata, para el desempeño de capitán del puerto de Guayaquil y de subinspector de aquel Arsenal.

En 1853 el **Arsenal de Marina** sigue existiendo, y forma parte de la Capitanía del puerto de Guayaquil, cuyo capitán del puerto fue el capitán de fragata Lucas Rojas, quien además se desempeñaba como **subinspector del Arsenal de Marina**. De 1860 en adelante ya no se lo menciona, tal es que en 1888 el capitán de navío Nicolás Bayona Ors, jefe de la Armada Nacional, solicita la construcción de una parrilla en Guayaquil para carenar los buques, pidiendo que también se instale una factoría, junto a esa parrilla y se construya un Arsenal.

Al iniciar el nuevo siglo la nación no contaba con astillero alguno para la reparación de los buques de la Armada, tal es que en 1906 el ministro de

³ CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo. -Memorias Porteñas." El Arsenal Naval en nuestro Barrio del Astillero".17/Enero/2016.



Guerra y Marina, general Nicanor Arellano, dice en su informe a la Asamblea Nacional, lo siguiente: “Guayaquil fue el primer arsenal marítimo de los españoles, en esta parte del océano Pacífico; en él aún se construyeron navíos de guerra, para el servicio de la nación ibérica; poseemos artesanos que por su práctica rivalizan con los de otras naciones.

La reparación de nuestros buques de guerra en el exterior, nos costaba ingentes cantidades que precisa economizarlas. En el Pacífico del Sur, sólo existían los diques del Callao y Talcahuano; ¿Cuántos beneficios reportaría al Estado, la construcción de un dique en Guayaquil, el día que se abra al tráfico el canal de Panamá?”. Es de mencionar que el Arsenal de Marina, había existido en Guayaquil desde la época Grancolombiana y era heredera de los afamados astilleros navales coloniales.

En la primera década del siglo XX continúan esas intenciones, y el 26 de junio de 1907, don Eloy Alfaro, presidente constitucional de la República, decretó un Reglamento con el que se establece **en el puerto de Guayaquil un Arsenal de Marina**, a cargo del inspector general de Máquinas de la Armada, que lo será un ingeniero con rango y honores de capitán de fragata, siendo su uniforme igual a los de guerra, pero se diferenciará de este solo en el vivo azul que llevará entre galón y galón, distintivo que lo hará conocer como ingeniero naval.

Se dice en el decreto que su oficina titulada “**Dirección de Arsenales de la Armada e Inspección General de Máquinas**”, estará situada en el edificio de los Arsenales para su mejor atención. Este a su vez tendrá un ayudante dibujante ingeniero 2º o 3º de la Armada, y un amanuense asimilado a fogonero, para los efectos del sueldo.

“El Director e Inspector tendrá la dirección e inspección directa del Arsenal en general, como así mismo de los buques de la Armada, y toda reparación hecha en ellos, ya sea en las máquinas, calderas o cubiertas. Se dispone también que el Arsenal de Marina se establezca en terrenos fiscales que tengan frente al río Guayas, con el objeto de construir un malecón que facilite embarques y desembarques de materiales, y demás artículos navales dedicados a los buques o secciones de Marina. Dicho Arsenal constará de 5 secciones a saber: La primera, es la Maestranza de Arsenales, que a su vez se dividirá en talleres de mecánica, herrería, calderería y cordería, fundición, carpintería, ebanistería y novelería. ⁴

⁴ *Ibidem*



El decreto disponía que el Arsenal de Marina, debía establecerse frente al río Guayas.

Fuente: Publicado en “Memorias Porteñas” de Diario Expreso-Guil., de 17 enero de 2016.

Esta sección, o sea la Maestranza, servirá para efectuar todas las reparaciones, reformas, repuestos y todo lo que fuese necesario en los diferentes departamentos de los buques o secciones de la Marina de Guerra. Las otras secciones corresponden a lo que se indica seguidamente: Segunda Sección: Consumos generales. Tercera Sección: Repuestos, excluidos y reemplazos. Cuarta Sección: Ropas y servicios de mesa. Quinta Sección: Armas de guerra y municiones.

“La Dirección de Arsenales e Inspección General de Máquinas, fue organizada e inició las labores en el mismo año, en instalaciones adjuntas a la fortificación Castillo de las Cruces, ubicada en la orilla del río Guayas, entre las calles Argentina y Portete, y ya en agosto de 1907 se ve figurar al ingeniero 1º Luis Enrique Flores F., como director e inspector, siendo aquel un oficial chileno, contratado por el Gobierno ecuatoriano, para su servicio en la Armada ecuatoriana, que había arribado en 1905 en el crucero “Marañón”, como parte de la dotación y de la Misión Naval Chilena.



Ing. Luis Flores F., director de Arsenales e inspector general de máquinas. 1907.

**Fuente: Fondo Documental
Fotográfico Histórico
Marítimo-INHIMA.**

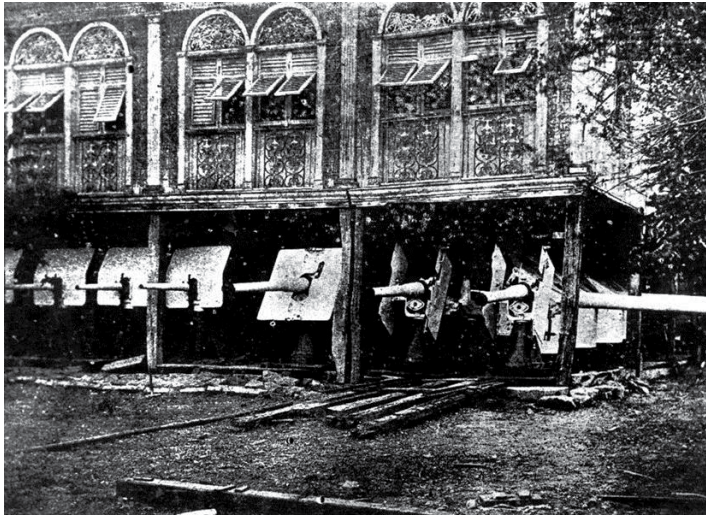
“El Castillo de Las Cruces ocupaba un sector desde la ría hasta la calle Eloy Alfaro, por lo que era en esta calle el ingreso al Arsenal de Marina. En 1903, según Julio Estrada, Von Buchwald registra la extinción del Castillo de las Cruces y su conversión a un prosaico depósito de carbón, que abastece a la fábrica de gas. Y dice también el Sr. Estrada, que en 1909 ya no aparece el nombre del sitio. Al parecer estas instalaciones fueron absorbidas por el Arsenal de Marina, para utilizarlas como depósito de carbón para los buques de guerra.

“El 12 de septiembre de 1907 el ingeniero 1º Luis Enrique Flores F. dice lo siguiente: “A fin de instalar la oficina de Arsenales e Inspección general de Máquinas de la Armada, y contar con personal propio para la vigilancia y conservación del material depositado y por depositar en almacenes de arsenales, ruego a Ud. que en conformidad al Decreto Ejecutivo de fecha 26 de junio pasado y publicado en el Registro Oficial No. 108 del 27 del mismo mes, se sirva autorizarme para contratar al siguiente personal incluido en el artículo 20 del mencionado decreto: 1 amanuense, 1 carpintero 1º, 4 marineros 1º, 4 marineros 2º y 1 Ordenanza”.



“Pide también al comandante de la 3° Zona Militar se le provea una chalupa con su dotación de remos y demás enseres, para facilitar la inspección diaria de los buques de la Armada. Por otro lado, el 24 de septiembre oficia a la misma autoridad, con el fin de comunicarle que todavía no se ha cancelado el canon de arrendamiento del mes de agosto de la casa ocupada por el depósito del Arsenal de Marina, solicitando se subsane dicho inconveniente. Lo importante es que se va configurando dicho Arsenal, y se hacen todas las gestiones posibles para la buena marcha del mismo.

“El 14 de diciembre de 1907, dice el ingeniero Luis Flores, director de Arsenales, al jefe de la 3° Zona Militar, que fue abierta al público la calle que estaba signada en el terreno del Castillo de las Cruces, por orden del señor coronel jefe de la Zona, don Medardo Alfaro, y que como ese terreno consta en el inventario, mandado a levantar con fecha 5 de noviembre del mismo año, le ruega se sirva solucionar el asunto para evitar responsabilidades y dificultades, o dar de baja del expresado inventario, el terreno en referencia; haciendo notar al mismo tiempo, que este forma parte del plano del Arsenal.



Instalaciones del Arsenal de Marina a orilla del río Guayas, entre las calles Argentina y Portete. 1907.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA



“El 6 de diciembre se informa que recibió con anterioridad, en el Arsenal, la artillería del crucero Marañón, buque que fue canjeado por el cazatorpedero “Libertador Bolívar” y, por tanto, entregado al Gobierno chileno. El director de dicho Arsenal manifiesta que la conservación de las piezas de artillería es buena y que solo necesita un recorrido general, las correcciones eléctricas y aceitar los aparatos de elevar en los cañones de 76 mm., a fin de ajustarlos mejor. El armamento mayor depositado en el Arsenal, correspondiente al crucero “Marañón”, consistía en 4 cañones Armstrong de 120 mm., 6 cañones Armstrong de 76 mm., y 4 cañones Hotchkiss de 47 mm., a más de las máquinas para reformar vainillas de la munición de dichos cañones, las máquinas para colocar fulminantes y más accesorios.

“Es de anotar que en octubre de 1908 gran cantidad de material de artillería fue trasladado del Arsenal al fuerte de punta de Piedra, entre ellos dichos cañones. A lo largo del año 1908, el Arsenal al mando del ingeniero 1º Luis Enrique Flores, prestó sus diferentes servicios a los buques de la Armada y particulares, pero también a otras instituciones como el Resguardo, el Ferrocarril y el Cuerpo de Bomberos, a quienes proveía de carbón.



Fuerte de punta de Piedra, donde fueron trasladados, desde el Arsenal, los cañones del crucero “Marañón”. 1908.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA..



El personal técnico del Arsenal efectuaba mantenimiento de conservación, recorrida general, correcciones eléctricas y otras reparaciones al cazatorpedero “Libertador Bolívar”, crucero “Cotopaxi” y pontón “Comandante José Marcos”. A su vez a dichos buques se les proveía de los respectivos artículos de consumo para su mantenimiento, como aceites, cartón de asbesto, esmeril, ladrillos, plomo en plancha, soldadura en bronce, soda cáustica, etc.”⁵

Para el año de 1916 **el Arsenal de Marina**, se fue extinguiendo y desapareció. Años después, en 1924 funcionó el **llamado Arsenal Fiscal** que **estaba ubicado en las calles Vivero y Azuay, y teniendo al este el río Guayas**. El Arsenal se había trasladado más al sur del Barrio del Astillero.

El Arsenal Fiscal de Guayaquil tenía a su lado izquierdo, mirando hacia el río, la **fábrica “La Palma”**, a su derecha la calle Azuay y cruzando ésta estaba ubicada **la fábrica o factoría “La Fama”**.⁶ Posteriormente, pasó a **denominarse Arsenal del Estado**, ubicado en el mismo sitio y por 1926 actuaba como jefe del mismo el capitán del Ejército Guillermo Freile. En 1927 la Armada se vuelve a hacer cargo del Arsenal y nombra el 01 de abril como director al teniente de fragata ingeniero Virgilio Cuesta Bahamonde. Es de indicar que el **Arsenal del Estado**, disponía de dos parrillas para carenar los buques. Con fecha 14 de octubre del mismo año, don Isidro Ayora, presidente provisional de la República, decretó el Reglamento para la **Inspección General de Máquinas y Construcciones Navales**, en el que ya se menciona al Arsenal con el nombre de **“Arsenal de Marina”**.

Llegaríamos al año 1941 y el **Arsenal de Marina** jugó un papel importante en las reparaciones a los buques de guerra, permitió que estos estén operativos, y puedan desempeñarse de la mejor forma en defensa de la patria, así lo hicieron el cañonero “Calderón” y el aviso “Atahualpa”, que se cubrieron de gloria.⁷ En agosto de 1949, en los oficios y más documentos consta ya el nombre de **Arsenal Naval**. Al iniciar el año 1958 es nombrado **comandante del Arsenal Naval el capitán de corbeta Tomás Wilfrido Freire Dueñas**, quien le dio un gran impulso y se empeñó en modernizarlo.⁸

⁵ CPFPG (SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Astilleros Navales Ecuatorianos”. -Año 2018.

⁶ CPFPG (SP) Mariano Sánchez Bravo. -Memorias Porteñas.” El Arsenal Naval en nuestro Barrio del Astillero”.17/enero/2001.

⁷ *Ibidem*.

⁸ CPFPG (SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Astilleros Navales Ecuatorianos”. -Año 2018.



Varadero de hormigón que se construyó para reemplazar a las viejas parrillas de madera. 1959.

Fuente: CPMG (SP) Mariano Sánchez Bravo. Astilleros Navales del Ecuador. Edición 2018.

En 1959, en el **lado sur del Arsenal Naval**, se terminó de construir un varadero de hormigón para reemplazar a las viejas parrillas de madera existentes. Por gestiones del comandante Freire, la Armada del Ecuador adquirió también, en 1961, el dique flotante ARD 17 que tomó el nombre de “Amazonas”, cedido por el Gobierno de Estados Unidos, amparado en el Convenio Bilateral de Ayuda Militar. La adquisición de este dique flotante, fue un acontecimiento de muchísima importancia para la Marina ecuatoriana y nuestros buques mercantes, pues así se puso fin al estado de dependencia que se tenía con países extranjeros, para el carenaje y reparación de los buques mayores, lo que no podía hacerse en el histórico varadero del Arsenal Naval de Guayaquil.⁹

⁹ Ibidem.



El 29 de diciembre de 1972, mediante Decreto Supremo N° 1513, el presidente de la República, general Guillermo Rodríguez Lara, decretó la creación de Astilleros Navales Ecuatorianos (Astinave). Transcurrió algunos años sin que se lleve a la práctica este Decreto, y el Arsenal Naval seguía funcionando en base al Reglamento de organización de los arsenales navales. En esas condiciones asume el comando de dicho Arsenal Naval, el capitán de fragata EM ingeniero Marco García Mata, el 4 de octubre de 1976, quien para su administración fijó distintas etapas de trabajo, que fueron cumplidas y evacuadas con excelentes resultados, entre ellas la construcción de los nuevos talleres de metal mecánica del Arsenal Naval (1977-1978) y la construcción del área de transferencia del Arsenal Naval (1978-1979), ésta última era el complemento al varadero de hormigón.



Visita del presidente Jaime Roldós Aguilera al Arsenal Naval. Lo acompaña el capitán de fragata Marco García Mata (1980).

Fuente: CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo. Astilleros Navales del Ecuador. Edición 2018.



Con fecha 29 de febrero de 1980 se produce una transición, al efectuarse la entrega-recepción del Arsenal Naval, pues en el acta se hace constar que el capitán de fragata Marco García Mata actúa en la entrega como comandante de dicho Arsenal, y el capitán de corbeta (SP) Walter Estrella Novillo lo recibe, asumiendo la gerencia general de Astinave. Con ello nacía Astinave en forma efectiva; y al pasar los años, ya en el presente, como empresa del Estado, es la industria que promete consolidar su accionar en apoyo al desarrollo industrial marítimo y a la producción de tecnología en el Ecuador.¹⁰

El Barrio del Astillero, presenta la historia urbana de la ciudad de Guayaquil con la edificación metálica más antigua de la ciudad y del país, lo que nos permite entregar a la comunidad ecuatoriana **una identidad cultural histórica**, pues se trata del edificio donde funcionó la antigua **Bodega de la Aduana**, más conocida como la **“Aduana de Fierro”**, ubicado en las calles **Vacas Galindo y Vivero**, a una cuadra de la orilla del río Guayas.

El edificio fue construido por el Gobierno ecuatoriano en 1892, encargándosele al comerciante Martín Reinberg, por un valor de 50.000 sucres, la importación de los materiales para la construcción de la bodega de la Aduana, cuyas piezas llegaron en un barco procedente de Liverpool. El ingeniero José Barroso, fue quien armó este rompecabezas de hierro, cobrando 17.900 sucres por la construcción, incluida la pintura y un drenaje hacia el río.¹¹ La edificación, se convirtió en el **Comisariato de la Armada**, el mismo que dejó de funcionar a inicio del nuevo milenio, su estructura consiste en dos pisos y la planta alta, está construida completamente de metal (hierro corrugado).

El piso original también era metálico porque allí se colocaba material inflamable. **La Aduana**, es una verdadera pieza de **patrimonio cultural industrial**, la cual hay que proteger y conservar.

La columna vertebral de este barrio de obreros y artesanos, fue la **calle de la Industria**, allí se establecieron las primeras fábricas de Guayaquil (escobas, bebidas gaseosas, loza, hierro, confites), a finales del siglo XIX. El semblante proletario del Astillero se afirmó en 1905, con la creación de la **Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica**, que había sido mentalizada años atrás, por dos visionarios de origen lojano radicados en Guayaquil: Manuel de

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Andrés Alejandro. – Diario “El Universo”. -27de noviembre. -Año 2019.



Jesús Alvarado y Ulpiano Bejarano. Otra empresa importante que se asentó en el **Barrio** fue el **Tranvías de Guayaquil**, asociada a la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica. Este tranvía administraba el servicio público, cuyas líneas atravesaban la ciudad de sur a norte y de norte a sur.



La Aduana de Fierro un descubrimiento patrimonial.

Fuente: <https://www.facebook.com/trafagogy/photos/a.473760813044316/478748995878831/?type=3>

Un **elemento cultural de este emblemático barrio**, fue la presencia de los extranjeros en esta zona, quienes impusieron elementos de su cultura, desde **los chalets** –hoy prácticamente desaparecidos- hasta las asociaciones deportivas, pues su historia está vinculada desde los años veinte del siglo pasado, a la historia deportiva de la ciudad. Es así como Barcelona Sporting Club (1925), tomó ese nombre por los catalanes del barrio que se organizaron, para administrar su tiempo libre y, el Club Sport Emelec (1929), ambos nacieron por iniciativa de inmigrantes europeos, que impulsaron las actividades deportivas como: fútbol, béisbol y el box. El recordado filántropo estadounidense George Capwell promovió la construcción del estadio que lleva su nombre –**inicialmente sería un diamante de béisbol**-, imponiéndose un hito de gran magnitud **en el Barrio del Astillero**.

Por otro lado, la Industria y progreso de la ciudad, también fue impuesta por españoles, franceses y principalmente italianos que vivían en este barrio, éstos fueron pioneros en el establecimiento de **grandes fábricas como “La Universal”, de Segale y Norero**, que se perfeccionó en la elaboración de chocolates, galletas y caramelos, al igual que “**La Italia**” y las fábricas **de aguas y gaseosas “Fioravanti”** (la más antigua, cuyo nombre



lleva el apellido del propietario original) y **“La Frutal”**, manufacturas que contribuyeron a incrementar el primer capital industrial de la ciudad.



Fábrica de elaboración de chocolates, galletas y caramelos “La Universal”.

Fuente: <https://usi.com.ec/en/about>

Un valor histórico fundamental de este barrio ancestral, son los imponentes edificios **patrimoniales**, como **el castillo de Espronceda**, que era propiedad del empresario español Manuel de Espronceda, ubicado en las calles Eloy Alfaro y Venezuela, construido en 1930, por el arquitecto español, Juan Antonio Orús Madinyá. El inmueble es de tres plantas, con una terraza, construido con cemento Portland importado desde Inglaterra, se sostiene sobre 17 pilares y en la parte alta resaltan cuatro torres, dos de cada lado. Cada uno de los pisos cuenta con 1000 metros cuadrados. Es una construcción eléctrica.



Castillo de Espronedca.

Fuente: <https://www.larepublica.ec/blog/tag/barrio-del-astillero/>

El castillo de Espronedca luce dos escudos nobiliarios y, según lo demuestra su distribución interna, fue construido principalmente como un condominio departamental, con columnas de hormigón, espaciosa habitaciones y altas paredes de ladrillo; el viento ingresa fácilmente por sus ventanas. El 7 de junio de **1990 fue declarado Patrimonio Cultural del Ecuador**, por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC).

Junto al castillo, también se cimentó la **fábrica de gaseosas llamada “La Frutal”**, de propiedad del mismo Manuel Espronedca, que después se convirtió en la **popular Cola Fox**, sitio donde ahora funcionan parqueaderos. El valor histórico del castillo radica en que pertenece al período en el que fueron construidas las primeras edificaciones de cemento, tanto por arquitectos italianos como por expertos españoles. Argumenta que: “posee elementos renacentistas, art déco, no tiene un estilo particular de manifiesto. Incluso cuenta con almenas, las cuales tenían una función militar en tiempos medievales¹².

Otros atractivos turísticos que se destacan en el **Barrio del Astillero** son las **edificaciones majestuosas** con raigambre milenarias, que además también han sido **declaradas Patrimonio Cultural**, siendo éstas las casas emblemáticas Dillón y Piana, ubicadas en las calles Vaca Galindo y 5 de

¹² Melvin Hoyos Galarza. -El castillo Espronedca, un patrimonio restaurado.- Año 2018.



junio. **La casa Dillón** de propiedad de don Augusto Dillón Valdez, quien fuera uno de los más eminentes talentos en materia de economía del país, graduado en Inglaterra, quien entre los años de 1930 y 1940 trajo desde ese país, los planos para la construcción de esta elegante residencia, su diseño es de estilo neoclásico inglés, posee influencia del periodo victoriano.



Casa Dillón, actualmente Museo Naval “Contemporáneo” de la Armada del Ecuador.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

La Casa Piana construida en el año de 1925, ocupa poco más o menos una manzana, se la denominó Villa Golagh, inspirada en un castillo neoclásico de un pequeño pueblo llamada Golagh en Irlanda, de donde proviene la familia del general de Marina Thomas Charles Wright, construida de hormigón armado; el cemento, hierro los accesorios y baldosas fueron traídos de Inglaterra, utilizándose además rieles de ferrocarril. Adicionalmente, podemos expresar que ambas casas, dentro del Barrio del Astillero, se ubicaron **frente al Tenis Club** que era construido todo de madera y junto a este se encontraba la piladora “**La Fama**”.



Casa Piana, donde funcionan el Museo Naval Histórico “Alm. Juan Illingworth” y la Biblioteca Histórica Marítima “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo”, de la Fuerza Naval ecuatoriana.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

Al constatar el estado actual del **Barrio del Astillero** y verificar su importancia histórica, desciframos que éste fue testigo mudo de acontecimientos importantes, del desarrollo de la ciudad y del paso del tiempo en él, por ello guarda en sus calles los recuerdos más importantes del Guayaquil de antaño, mientras ejercía actividades navales, madereras e industriales, el barrio creció alimentándose del río Guayas, debido a la facilidad que presentaba el transporte de la mercadería por la cercanía a los muelles de desembarco. Sabemos que muchas de las grandes industrias como la fábrica de cemento, la empresa eléctrica, la fábrica de cerveza y de papel, ya no se hayan en el barrio, sino que se establecieron vía Daule. Es por ello, que, en el barrio todavía se observan algunos de los galpones industriales y estos lucen de una manera abandonada, parcialmente utilizados para fines diversos, se observan almacenes, condominios, bodegas y algunas casas o chalets, poseen una arquitectura con influencia naval¹³.

¹³ *Ibidem*



El barrio posee algunos atractivos turísticos e históricos llamativos para la ciudadanía, pues las calles donde pasaban los carros jalados por mulas, o el tranvía, dos siglos después presentan grandes cambios en donde hoy es un paso constante de automóviles y metrovía, lo cual nos hace memoria del rápido desarrollo urbano en la ciudad. Hoy por hoy estas casas del Barrio del Astillero, constituyen al igual que el museo memorial cañonero “Abdón Calderón”, el museo naval “Contemporáneo” y el histórico edificio “Aduana de Fierro”, el mismo que se complementa con el museo histórico Almirante “Juan Illingworth”, los componentes principales del Complejo Naval Jambelí.



Museo Memorial Cañonero “Abdón Calderón”-Armada Nacional.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

Además, aún contamos con las edificaciones como la planta de la **Empresa Eléctrica**, la **Escuela 9 de Octubre** en la calle Chile, **la fábrica La Universal** en la Av. Eloy Alfaro, el **parque España**, ubicado en la calle Chile; la **Industria Molinera Quaker**, **colegio de La Inmaculada**, el **templo Corazón de Jesús**, las **dos últimas parrillas de astilleros adicionales**, **el varadero Guerrero en la calle 5 de Junio y Venezuela** y **el varadero Barcelona en la calle Bolivia**.



Industrial Molinera.

Fuente: <http://www.industrialmolinera.com/web/nosotros/>

Este barrio emblemático representa un espacio que enorgullece a la ciudad de Guayaquil por su nombre reconocible, cuyas actividades en su auge aportaron al desarrollo de la ciudad de Guayaquil, haciendo énfasis al aporte de los carpinteros de ribera y artesanos, pues fueron quienes mantuvieron la tradición de alta precisión técnica, de la creación de enormes navíos y por ello, se sostuvo por siglos la buena fama de los astilleros guayaquileños. Al caminar por la calle Cinco de Junio, se observan todavía algunos de los vestigios de la época, pues los últimos varaderos y astilleros del barrio, aún se rehúsan a desaparecer por completo, porque testifican la historia marítima, importante para quienes reservan el recuerdo de lo que realmente ocurrió en este sector, factores que deben ser expuesto para crear un producto turístico que los rescate.



Varadero Barcelona en la calle Bolivia.

Fuente: <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/09/nota/3207486/astillero-aquel-barrio-vida-animacion-progreso/>.

Es interesante recuperar una **identidad cultural histórica**, la ciudadanía debe identificarse con una oferta que cumpla con sus expectativas, basada en la **importancia que tiene la historia del Barrio del Astillero en la ciudad de Guayaquil**. Ésta debe estar dirigida a beneficiar a la ciudad de Guayaquil y por ende al Ecuador, en el aspecto social, económico, político y ambiental, a fin de resaltar los valores históricos del barrio, su aporte naval y su importancia económica para el país. Además, buscar una nueva forma de difundir el valor histórico de la ciudad de forma visual, didáctica e interactiva que destaque la cultura guayaquileña.

El Barrio no solo es importante por su raigambre marinera e importancia naviera, sino que también se destacó de forma industrial e histórica, pues en el lugar todavía se pueden apreciar atractivos que reflejan el siglo XIX y XX, muchos de ellos edificaciones de responsabilidad actual de la Armada del Ecuador y de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil.

En este contexto, la recuperación de esta importante área (Aduana de Fierro), constituye uno de los elementos que contribuyen a la recuperación de la memoria histórica de Guayaquil como Astillero, y este se enlazará a los demás componentes históricos del Complejo Cívico Naval Jambelí, constituidos por los museos “Contemporáneo”, “Calderón”, e histórico Almirante Illingworth”, contribuyendo a la difusión de nuestro patrimonio marítimo a través de todos aquellos componentes y manifestaciones de las



técnicas, cultura y tradiciones marineras, que el pueblo guayaquileño ha generado a lo largo de su historia.

En lo social generaría un sentimiento de apropiación de la cultura tradicional guayaquileña, es básicamente una herencia cultural, en la que no solo se pretende mantener y destacar nuestra cultura, sino también dar paso al intercambio cultural, debido a que la propuesta estará dirigida a atraer turistas nacionales y extranjeros. Este patrimonio marítimo incluye las estructuras arquitectónicas e industriales, que tienen que ver con la navegación y las actividades marítimas. La importancia de Guayaquil, como astillero, es un hito para el país y la región, pues fue considerado como el mejor en toda la costa del mar Pacífico, tanto por la abundancia y calidad incomparables de sus maderas, como por su calidad y comodidad, para construir los buques.

Que mejor forma de fomentar la cultura y conciencia marítima, que a través de la historia de nuestros pueblos, y de forma específica a través del Complejo Cívico Naval Jambelí y sus componentes, que si bien es cierto, destacan ya en la actualidad gran parte de nuestra historia marítima y naval, pueden fortalecerse a través de la recuperación de la Aduana de Fierro, y la exposición de muestras relacionadas con los orígenes del astillero de Guayaquil, en un área geográfica, en donde históricamente funcionaron por casi tres siglos los astilleros, dando fuentes de riqueza y trabajo para los guayaquileños.

Sin lugar a duda, la integración de la edificación Aduana de Fierro, al área cultural marítima Complejo Cívico Naval Jambelí, brindará accesibilidad a la comunidad, para explorar y conocer más sobre nuestros orígenes como astilleros y como beneficiarios de nuestro amplio mar, pues el entorno se preserva, como un elemento útil para esta y las futuras generaciones, siendo una forma de garantizar que los guayaquileños, sientan interés por la cultura, la historia y la tradición.

Lo expuesto, recalca una vez más, que la única manera de crear conciencia en las personas, con respecto a la protección del patrimonio marítimo, es conociéndolo y comprendiéndolo para lograr una sensibilización de la sociedad por sus orígenes y su historia. “La cultura es patrimonio del pueblo y constituye elemento esencial de su identidad. **El Barrio del Astillero**, es un sitio con gran valor histórico y de necesaria conservación de los lugares importantes que aún quedan en él, promocionando ampliamente la visita por parte de locales y foráneos. **El Barrio del Astillero, es una “herencia cultural que nos identifica como guayaquileños”.**

LA GUERRA DEL ATÚN, GÉNESIS DE LA PESCA ILEGAL NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA (INDNR): EPISODIO HISTÓRICO DE PARTICIPACIÓN DE LA AVIACIÓN NAVAL DEL ECUADOR

**Por: CPNV (SP) Rómulo Guillermo Donoso Cabezas
Colaborador del Instituto de Historia Marítima
gdonoso40@hotmail.com**

Resumen

Después del histórico acuerdo entre Ecuador, Perú y Chile, llamado “Declaración de Santiago” en 1952, estos tres países reconocieron la extensión de doscientas millas náuticas como mar territorial para cada Estado. Desde este evento, Ecuador tuvo que resolver muchos problemas con la pesca ilegal y enfrentar amenazas en contra de su soberanía.

El Gobierno ecuatoriano dio la tarea especial a la Marina ecuatoriana de vigilancia y control del área marítima, para mantenerla segura de la



pesca ilegal, por cuanto flotas extranjeras de pesqueros de atún estaban navegando frente a las costas ecuatorianas. Para esta tarea, la Armada ecuatoriana empleó buques de superficie y aeronaves de la nueva Aviación Naval. Este capítulo histórico fue así llamado como la “guerra del Atún”.

Palabras clave

Mar territorial, guerra del atún, pesca ilegal, aviación naval, escuadra naval, vigilancia y control, patrullaje, exploración aeromarítima, flota atunera, pesqueros extranjeros, golfo de Guayaquil, operación aeronaval.

Abstract

In 1952, Ecuador, Perú, and Chile signed the historical agreement “Declaración de Santiago.” The three countries recognized an additional two hundred nautical miles as territorial sea for each state. Since then, Ecuador faced many sovereign threats and ilegal fishing incursions.

As large foreign fleets began fishing tuna off their coasts, preventing ilegal fishing became paramount for Ecuador. As a result, the Ecuadorian government tasked its navy to control this larger maritime area and provide surveillance. The Ecuadorian navy deployed its new naval aviation including surface ships and aircrafts. This marked the start of the chapter called “the tuna war.”

Key words

Territorial sea, tuna war, ilegal fishing, naval aviation, naval squad, surveillance and control, patrolling, aeromaritime exploration, tuna fleet, foreign fishing boats, gulf of Guayaquil, aeronaval operation.

El presente artículo tiene como propósito recordar a los lectores, pero de manera especial a los ciudadanos ecuatorianos, los hechos suscitados a inicios de la década de los años setenta que implicaron acciones diplomáticas, políticas y militares frente a la violación de la soberanía marítima del Ecuador.



¿Cómo nació la guerra del atún?

Antes de relatar los acontecimientos que se suscitaron en la denominada “**guerra del Atún**”, se deben exponer los antecedentes que le dieron ese nombre a este capítulo de nuestra historia naval y que se fueron desarrollando en el siglo pasado, cuando nuestro país se encontraba frente a un complejo escenario en el campo del derecho internacional marítimo, lo que se complicaba aún más, al contar con una muy reducida Fuerza Naval para defender su soberanía marítima.

La década de 1930 fue la más penosa y al mismo tiempo la decisiva para la historia de la Armada, en contraste con lo que fue un siglo antes. Al iniciarse la vida republicana (1830), la fragata “Colombia”, enviada por Bolívar para reforzar al Departamento del Sur, convirtió al Ecuador en una respetable potencia naval. Un siglo más tarde, el contraste era abismal: la Marina era simple rama auxiliar del Ejército, tenía apenas tres naves de transporte, ni una sola de guerra; no había escuela naval, los astilleros de Guayaquil eran un lejano recuerdo y, finalmente, los presupuestos apenas permitían sobrevivir a un personal mínimo. Nuestra frontera marítima estaba totalmente abandonada, como observaba angustiosamente el coronel Olmedo Alfaro en 1930: la nación no disponía de un solo puerto verdadero y no había la menor intención de renovar la vida marítima. (Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador, 2005).

Se iniciaba así la época más dura y desolada que llegó al colmo, cuando se presentó en 1931 al Congreso, un decreto para suprimir del todo a la Marina. Y esto resultaba más lastimoso cuando la situación internacional entraba en una etapa muy peligrosa, con la tensión en el Pacífico entre Japón y Estados Unidos, en que Galápagos se volvía cada vez más importante; varias naciones de Sud América entraban en una carrera armamentista y los atuneros de California, iniciaban una invasión hacia nuestras aguas, en busca del atún y debía ser la Armada la encargada de hacer respetar nuestros derechos. ¿Con qué medios? (Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador, 2005).

Para comprender un poco más el panorama que el Ecuador vivía en aquellos días, tenemos a continuación el relato del señor vicealmirante (SP) Raúl Cañizares Robles, quien expresa al respecto lo siguiente: “Yo nací en 1935 en Manta - Manabí y cuando estaba en primaria se volvió



muy activa la actividad pesquera artesanal, y la industrial eran ejercidas por naves de construcción naval y de bandera extranjera. En aquella época se conformó en Manta la empresa Inepaca que era dirigida por ejecutivos ecuatorianos, bajo la dirección de accionistas extranjeros. Toda la producción atunera se exportaba a EE.UU. y la producción artesanal quedaba para el consumo doméstico. No iba más allá de la frontera provincial. Estimo que se exportaba anualmente unas 150.000 toneladas de atún, capturadas en costas manabitas”. (Cañizares, 2022).

Como puede apreciarse, desde la primera mitad del siglo XX se fue incrementando la actividad pesquera, en especial de flotas extranjeras, tanto frente a nuestras costas continentales como insulares, por lo cual el Gobierno Nacional le dispuso a la Armada, que realice permanentes patrullajes de control de esta actividad, haciendo cumplir la normativa que al respecto se encontraba vigente a la fecha.

Situación de la Armada del Ecuador

La Armada del Ecuador para inicios de los años cincuenta, contaba con siete buques de diferentes dimensiones y características, los mismos que estaban agrupados en la denominada “Escuadrilla”, que fue reorganizada, siendo su orgánico modificado en 1949, por disposición del Comandante General de Marina, incrementando el cargo de Jefe de la Escuadrilla, cuya plaza era para un oficial en el grado de capitán de corbeta y cambiando posteriormente la denominación de esta organización a la de Escuadra y por ende su jefe pasó a llamarse Comandante en Jefe de la Escuadra, como se lo conoce hasta la actualidad.

Las actividades de la Escuadra, al iniciarse la década de los años cincuenta, sufrieron notables cambios, pues el entrenamiento táctico, que había sido en la década anterior, a partir de 1943, el desarrollo más importante de la Escuadrilla, tuvo una paralización parcial, debido a las causas anteriormente mencionadas, como a las que a continuación se indican. (Monteverde Granados, 1990).

La profunda preocupación, que en algunos sectores del Gobierno, se había producido, por la intensa actividad pesquera de buques extranjeros en aguas bajo jurisdicción del Ecuador, que repercutió en la de la Escuadra, que



tuvo que posponer su entrenamiento táctico, para cumplir preferentemente las tareas de vigilancia y control de los buques pesqueros. (Monteverde Granados, 1990).

Estas tareas de control de la pesca ilegal, no podían ser ejecutadas por la Armada únicamente con buques de superficie, por lo que contar con una Fuerza Aeronaval era una excelente propuesta, pero a la vez un proyecto demasiado ambicioso para aquella época, que afortunadamente continuó siendo impulsado en el tiempo, por marinos que vieron en esta especialidad un valioso complemento para la Escuadra Naval.

El surgimiento de la Aviación Naval

Varios fueron los intentos para que la Armada cuente con un medio aéreo orgánico, pero fue con la Declaración de Santiago en 1952, y la proclamación de la jurisdicción de las 200 millas, para que Ecuador considere como prioritaria la vigilancia del mar territorial, ante lo cual la Comandancia General de Marina, se vio empeñada en retomar el desarrollo de la rama aeronaval y con esto, iniciar el proceso que permita contar con dos hidroaviones PBY “Catalina”, que cumplirían funciones, tanto de patrullaje del litoral continental, como también para la formación de pilotos oficiales de Marina. (Aviación Naval, 2017).

Los aviones arribaron a nuestro país en 1954, pero lastimosamente, por motivos políticos y presupuestarios, fueron puestos bajo custodia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, lo que significó un nuevo revés en la cristalización de la Aviación Naval, quedando latente esta ilusión y necesidad en aquellos oficiales y tripulantes que tenían en común, la vocación de volar y un enorme entusiasmo y amor por la carrera naval. (Aviación Naval, 2017, Pág. 17).

Un grupo de oficiales navales, obtuvieron la licencia de pilotos en entidades civiles utilizando sus propios medios económicos; como el teniente de navío Germánico Olmedo en 1963 y en 1966 el teniente de fragata Jaime Puente Rigo-Righi, estos oficiales presentaron la idea de la Aviación Naval a los altos mandos navales, obteniendo apoyo en ese entonces de los contralmirantes Gonzalo Calderón Noriega y Jorge Ortega, quienes plasmaron por primera vez las líneas de la organización, de lo que debería ser la Aviación Naval. (Aviación Naval, 2013).



Debido al gran empeño y gestión de estos visionarios, se logra adquirir la primera aeronave Cessna Sky Knight 320, para la naciente Aviación Naval, que llegó a Guayaquil el 19 de junio de 1967, siendo registrada en la Armada del Ecuador como el “AN-101” e incorporada en ceremonia presidida por el Sr. Comandante General del Marina CALM¹ Gonzalo Calderón. (Aviación Naval, 2017, Pág. 18).



Oficiales de Marina que realizaron el curso de pilotos en el Aeroclub de Guayaquil, siendo los pioneros de la Aviación Naval del Ecuador

Fuente: Foto de los archivos de la Aviación Naval.

Poco a poco se empezaba a consolidar la Aviación Naval, que debía ser nutrida con capital humano de oficiales y tripulantes que voluntariamente ofrecerían sus servicios a esta nueva organización. Inicialmente, al no contar con la capacidad de formar pilotos, se tuvo la necesidad que las primeras generaciones, sean capacitadas en el Aeroclub de Guayaquil, con lo que el primer curso de oficiales reconocido y patrocinado por la Armada, logra

¹ CALM: Contralmirante



concluir en febrero de 1968, siendo sus alumnos: alférez de fragata Patricio Larrea, teniente de fragata Rómulo Donoso, alférez de navío Yezid Jaramillo y alférez de fragata² Jaime Páez. (Aviación Naval, 2017, Pág. 20).
PIE DE FOTO 1 Oficiales de Marina que realizaron el curso de pilotos en el Aeroclub de Guayaquil, siendo los pioneros de la Aviación Naval del Ecuador (Foto de los archivos de la Aviación Naval).

La naciente Aviación Naval entra en la “guerra del Atún”

Como se expuso en líneas anteriores, desde mediados del siglo XX comenzó a incrementarse la discusión por la tesis de las doscientas millas de mar territorial, postura que fue asumida por Ecuador, Chile y Perú como resultado de la “Declaración de Santiago” el 18 de agosto de 1952, en la cual estos tres países dieron a conocer a la comunidad internacional, su decisión soberana de establecer y reconocer que la extensión de mar territorial, que le corresponde a cada país desde sus costas, en el océano Pacífico, es de doscientas millas náuticas.

El 19 de marzo de 1968, se define la organización de la Aviación Naval, a través de una normativa enviada por el Comandante General de Marina, en la que estableció su estructura y se nombró como jefe del Departamento de la Aviación Naval al CPCB-UN³ Germánico Olmedo, dependiente de la Primera Zona Naval. De esta forma se constituye en su fundador y primer comandante. (Aviación Naval, 2017, Págs. 20-21).

En la práctica, la posición del Ecuador obligaba a su incipiente Armada a patrullar permanentemente y capturar, a todo buque extranjero que sin autorización, era encontrado realizando faenas de pesca, dentro de nuestro mar territorial, para sancionar a las naves con las multas fijadas en nuestra legislación para el efecto. Esta situación creó un grave impase diplomático de nuestro país con los EE.UU., que hasta quiso apoyar con su Armada (lo que no se dio), a los pesqueros que faenaban en nuestras aguas, por lo que las pocas unidades, que poseía la Armada del Ecuador, en ese entonces tuvieron que mantenerse por varios meses en situación de alerta. Este es

² Hasta mediados de los años 70’ las jerarquías en la Armada del Ecuador, de los oficiales subalternos eran: alférez de fragata, alférez de navío y teniente de fragata.

³ CPCB-UN: capitán de corbeta - Único



el episodio de nuestra historia naval, que se conoce como, la “**guerra del Atún**”. (Donoso Morán, 2023).

En tales circunstancias, a la I Zona Naval (no existía todavía el Comando de Operaciones Navales), se le asignó una tarea, (la que ahora podríamos deducir), que obligaba a sus unidades de superficie, entre las que se encontraba la LAE⁴ “Guayaquil” a “... precautelar la soberanía en nuestro mar territorial, controlando la pesca ilícita y deteniendo a los buques encontrados en esas faenas...” Esto, para los comandantes de las unidades de PRIZON⁵, significaba el patrullaje permanente en nuestra jurisdicción marítima, para capturar a los pesqueros extranjeros que realizaban faenas de pesca, sin la correspondiente autorización. (Donoso Morán, 2023).

En los albores del año 1970, la Armada del Ecuador debía continuar cumpliendo con la tarea encomendada, por el nivel político, que consistía en realizar patrullajes permanentes en el mar territorial ecuatoriano, a fin de controlar que pesqueros extranjeros, no realicen faenas sin la correspondiente autorización, para lo cual a través de la Primera Zona Naval, conducía las operaciones navales encaminadas a alcanzar este propósito.

A su vez, la Primera Zona Naval, como gran reparto de la Armada a cargo de las actividades operativas, dispuso a sus unidades de superficie, que conformaban la Escuadra Naval, que ejecuten estos patrullajes de vigilancia y control del mar jurisdiccional ecuatoriano, cuya extensión como ya se comentó anteriormente, era de doscientas millas, según lo establecido por el Estado ecuatoriano, en base a la Declaración de Santiago.

Estas operaciones navales de vigilancia y control del mar territorial a cargo de los buques de la Escuadra Naval, recibirían el importante apoyo de la naciente Aviación Naval, mediante vuelos de exploración aeromarítima, que se dispuso cumplan los oficiales de Marina, que habían realizado en años anteriores el curso respectivo en el Aeroclub de Guayaquil, y a quienes se les concedió el título de “Pilotos de la República”, y fueron reconocidos como pilotos navales por el Comando General de Marina.

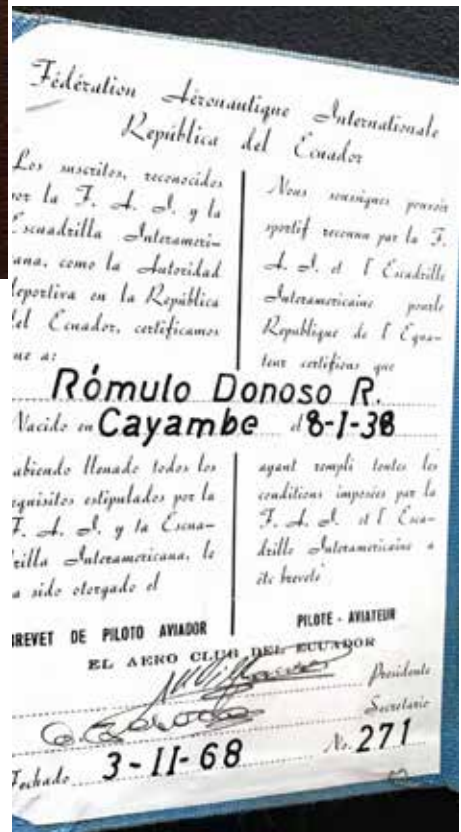
⁴ LAE: Lancha Armada Ecuador.

⁵ PRIZON: Primera Zona Naval.



Brevet de piloto aviador emitido por la Federación Aeronáutica Internacional

Fuente: Fotos de los archivos de la familia Donoso - Cabezas.





Es así que la orden superior emitida por el mando naval, en febrero de 1970 recayó en el capitán de corbeta – IG Jaime Puente Rigo-Righi y en el teniente de fragata – UN Rómulo Donoso Ramírez, oficiales pilotos navales, que debían cumplir con la operación aeronaval, que se entiende tenía como tareas principales las siguientes: Vigilancia y patrullaje, control de actividades de contrabando y control de actividades pesqueras en el mar territorial.

De esta forma, los citados señores oficiales aviadores navales, proceden a cumplir la orden superior y decolan de Guayaquil el viernes 14 de febrero de 1970, en la aeronave Cessna 320 registrada como “ANE⁶-101”, debiendo realizar un vuelo de exploración aeromarítima, en el área de la península de Santa Elena y en el golfo de Guayaquil, para finalizar, retornar al aeródromo de Guayaquil.



Recorte de prensa de abril de 1970, que informa que el buque de investigación francés “Calypso” ayudará en la búsqueda del avión naval siniestrado.

Fuente: Foto proporcionada por el señor CPNV (SP) Arnoldo Naranjo.

⁶ANE: Aeronave Naval Ecuador.



Este vuelo antes citado que era parte de las operaciones navales de control y vigilancia del mar territorial, y que venía ejecutando la Armada con los buques de la Escuadra Naval, terminó trágicamente con la misteriosa desaparición de la aeronave “ANE-101” y sus dos ocupantes, sin ubicarse el sitio exacto del accidente, ni encontrarse restos de la avioneta.

Luego de conocer del siniestro y en los días y semanas posteriores a la desaparición de la avioneta, la Armada llevó a cabo una operación de búsqueda, utilizando para ello, sus unidades de superficie y solicitando el apoyo de otros medios que estén disponibles, incluso a miembros civiles, nacionales y extranjeros, lo que dio lugar a que se pida ayuda al buque de investigación científica francés “Calypso”, al mando del famoso investigador oceanográfico, Jacques Cousteau, que coincidentemente se encontraba realizando trabajos de investigación, en aguas ecuatorianas.

La trágica desaparición del “ANE-101”

El capitán de corbeta - IG Jaime Puente y el teniente de fragata - UN Rómulo Donoso, además de ser pioneros de la Aviación Naval, fueron los primeros pilotos navales ecuatorianos en ofrendar sus vidas en actos del servicio, por tal motivo es importante conocer algo de quienes fueron estos distinguidos oficiales de Marina.

El capitán de corbeta - IG Jaime Manuel Puente Rigo-Righi nació en Salinas, fue hijo del capitán de fragata (SP) César Puente Godoy y de la dama chilena señora Matilde Rigo-Righi Tonolli. Egresó de la Escuela Naval “Arturo Prat” de la Armada de Chile para incorporarse a la promoción graduada en 1957 en la Escuela Naval Militar de



Retrato del PCB-IG Jaime Puente Rigo-Righi, piloto de la aeronave “ANE-101”.

Fuente: Foto del libro “Memorial Aviación Naval, 2017”.



Salinas; posteriormente cursó estudios de Ingeniería Mecánica en la Escuela de Ingeniería Naval de Chile.

El teniente de fragata - UN Rómulo Fabián Donoso Ramírez nació en Cayambe, fue hijo de don Rafael Donoso Moncayo y doña Isolina Ramírez Ramírez, cursó sus estudios primarios en la Escuela 9 de julio de Cayambe y los secundarios en el Instituto Nacional “Mejía” de Quito. Se graduó en la Escuela Naval Militar en la promoción XV en diciembre de 1959. Contrajo matrimonio con la señora Miriam Enderica y procreó a dos hijas: Miriam y Sandra Donoso Enderica.



Retrato del TNFG-UN Rómulo Donoso Ramírez, copiloto de la aeronave “ANE-101”.

Fuente: Foto del álbum de la familia Donoso - Cabezas.

Los detalles del plan de vuelo o de la orden de operación para la ejecución de la exploración aeromarítima que debían realizar el CPCB-IG⁷

⁷ CPCB-IG: Capitán de Corbeta – Ingeniero.



Puente y el TNFG-UN⁸ Donoso no fue posible ubicarlos, pero lo extraño y doloroso, especialmente para las familias de los pilotos, es que nunca se pudo conocer los pormenores del siniestro que tuvo la aeronave “ANE-101”, es decir el sitio del posible accidente y las causas del mismo, por lo tanto no se pudieron recuperar los cuerpos de los pilotos navales, que fueron declarados como desaparecidos.

Esta operación aeronaval contra la pesca ilegal que terminó en una inexplicable tragedia, quedó en la memoria de varios distinguidos señores oficiales, que en aquella época cumplían funciones en diferentes repartos navales y quienes a continuación comparten su impresión de los hechos suscitados.

El señor capitán de navío (SP) Arnoldo Naranjo Aguirre, a quien se le encargó ayude en la búsqueda de la aeronave siniestrada, embarcándose en el buque de investigación francés “Calypso”, expresa sus remembranzas de la tragedia aérea acontecida de la siguiente manera:

Luego del accidente, del cual no se percataron en los buques de la Armada que operaban en la zona, un patrón costanero parece que observó el accidente y se acercó para recoger un pedazo del ala de la avioneta, pero nunca tomó la precaución de obtener una posición exacta del sitio del accidente, o lanzar un boyarín, y cuando realizó el reporte, lo hizo en forma por demás artesanal, razón por la cual nunca tuvimos un punto inicial de búsqueda con el “Calypso”, cuya tripulación ayudó en forma muy amistosa pero nada técnica ni contundente. El submarino del “Calypso”, tenía muy poca autonomía y la búsqueda la hacía en un radio máximo de 100 a 150 metros, lo cual hacía imposible una búsqueda eficiente, sin un punto de partida preciso, razón por la cual después de unos cinco días en que se me requirió varias veces una posición más aproximada, lo cual no pude hacerlo, porque no la teníamos realmente, entonces se resolvió cancelar la búsqueda.

⁸ TNFG-UN teniente de fragata - Único.

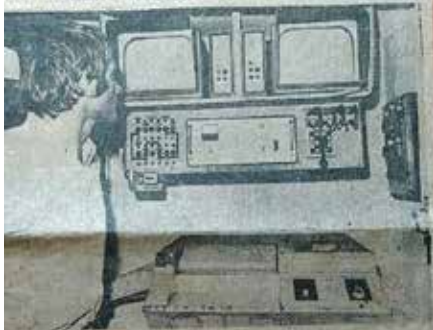


pequeña submarina del Instituto Océanico de Francia las preparó de nuevo para bucear en el fondo del mar este de la Armada de Guerra Española que se estrella en el mar llevada

o los Oficiales Jaime Pardo y Ramón Durán a bordo. El aparato del que se habla a nivel técnico recibe de Playón, cuando realiza un viaje de reconocimiento, hasta más de un mes y medio.

Infructuosa la labor de rescate de los 2 pilotos

COMISIÓN NACIONAL PARA LOS TRIPULANTES DEL BUQUE CALYPSO



la instalación de circuito cerrado del mismo velero asociada a los servicios del Buque Calypso. Ambas, junto con el BAE Encargo de navegación Naval, cumplen la función principal de los oficiales muertos a casti-

sección de la caída del avión de la Marina en el Océano. Los datos de más de un centenar de especialistas fueron reunidos y ocho horas de duración y tan sólo se sacan los datos que se necesitan en Guayaquil.

un resultado infructuoso de las labores de búsqueda y de un avión de la Armada de Guerra que se estrella en el mar. La Comisión y sólo se puede cumplir con este trabajo partiendo al día de la tragedia. Frente al buque ciencia de Calypso y el BAE y los extranjeros así me-

en efecto del inicio de la investigación, se debe recordar al personal. De acuerdo a las nuevas informaciones, que se encuentran en la zona Naval, el resultado de las inspecciones de los datos de este, se ha estado recibiendo. EL SUCCESO TRAGICO El 21 de febrero de este año, un avión naval se precipitó al mar llevando consigo a los oficiales de guerra Marina.

SOLICITUD DE AYUDA
El Calypso alrededor del mundo, hasta cuando podrá ser el fondo del mar en las Islas Galápagos.
El Buque Ciencia con su circuito eléctrico en el mundo.
Al momento que el Buque se encuentra en el mundo — el viaje con que termina en el País — es la ayuda a su Comandante

Recorte de prensa en el que se informa que no hubo resultados positivos en las labores de búsqueda del avión naval siniestrado, realizadas por el buque de investigación "Calypso"

Fuente: Foto proporcionada por el señor CPNV (SP) Arnoldo Naranjo.



El relato que hace el señor vicealmirante (SP) Raúl Cañizares Robles sobre este episodio, tiene un doble mensaje ya que, además de narrar su experiencia profesional, se suma el sentimiento personal al haber sido compañero de colegio, de promoción en la Escuela Naval y dilecto amigo del TNFG-UN Rómulo Donoso Ramírez:

Por esa época Chile, Perú y el Ecuador declararon en NNUU que la soberanía de los estados que representaban, iba más allá de 3 millas y adoptaron por mutuo acuerdo que la soberanía oceánica, se extendía en 200 millas sobre el mar Pacífico este de la costa oeste de Sudamérica.

Esta declaración causó un revuelo tremendo, porque introducía un concepto nuevo de soberanía marítima en todo el mundo, especialmente para la industria de la pesca y ponía a las clásicas actividades marítimas, como navegación de altura y pesca industrial en una posición de privilegio. Concomitantemente con esta declaración de los tres países, el Gobierno del Ecuador, dispuso el control de la navegación marítima y de la pesca de altura, por medio de la Aviación Naval, recientemente creada. Yo era oficial de superficie y trabajada a bordo del BAE⁹ "Atahualpa", buque de transporte de agua y abastecimiento de agua a la Base Naval de Salinas y Galápagos. Rómulo era segundo comandante y el CPCB Jaime Puente R.R. era el titular comandante.

Una de las operaciones que realicé en aquel tiempo en el BAE "Atahualpa", fue transportar agua a Salinas y navegar por el golfo de Guayaquil. Una de esas ocasiones mientras operaba cerca de Puná, alcancé a divisar de día a una unidad de la Aviación Naval, volaba a unos 1500 m de altura, comandada por el CPCB Jaime Puente R.R. y Rómulo Donoso R. era copiloto. Rómulo, por propia voluntad, decidió volverse aviador naval y aprendió a volar en las unidades aéreas de aquella época. La unidad mencionada, en una de esas operaciones, sufrió un percance y cayó al mar desapareciendo piloto y copiloto.

Imagínese el dolor de perder a dos grandes amigos y particularmente a uno de los amigos inolvidables de la Armada del Ecuador, como Rómulo Donoso Ramírez. QEPD.

⁹ BAE: Buque Armada Ecuador.



La Razon

Año IX Guayaquil, Jueves 14 de Febrero 1974 No. 2772

Cuarto Aniversario de una Lamentable Tragedia



Cap. de Fragata Ing. Jaime Puente Rigo-Righi.

Hace cuatro años, cayeron en las aguas del Pacífico, en cumplimiento de su deber los señores Cap. de Fragata Ing. Jaime Puente Rigo-Righi, y el Cap. de Corbeta Rómulo Donoso Ramírez, Pilotos Navales encargados de la Supervigilancia de nuestro mar territorial. Sus nombres han quedado consagrados en la historia de la Marina Ecuatoriana como ejemplo de abnegación y sacrificio, haciéndose dignos del reconocimiento nacional. Centinelas abnegados de la Región Marítima de la Patria, ofrecieron sus vidas cuando habían conquistado el porvenir. De allí que, en esta fecha, rindamos culto a su memoria, seguros de que el Poder Público les sabrá hacer justicia, cuando han sido declarados legalmente desaparecidos, ascendiendo los Post-Mortem al grado inmediato superior.



Cap. de Corbeta Rómulo Donoso Ramírez.

Recorte de prensa del 14 de febrero de 1974, en el cual se informa el cumplimiento del cuarto aniversario de la tragedia de la aeronave "ANE-101"

Fuente: Foto de los archivos de la familia Donoso - Cabezas.



La importante contribución a este artículo del señor capitán de fragata (SP) Patricio Larrea Donoso, también parte del grupo de pioneros de la Aviación Naval, se refleja en los párrafos que se exponen a continuación:

Cabe mencionar que debido a la postura ecuatoriana de defensa de las 200 millas de mar territorial, en contraposición de la tesis norteamericana que defendía las doce millas de mar territorial, las flotas atuneras norteamericanas, operaban en nuestro mar territorial, desde las doce millas mar afuera, sin importarles el costo y multas por su captura, las mismas que eran pagadas por el Gobierno de los Estados Unidos. Esto obligó a ese Gobierno a adherirse a la tesis de la zona económica de las 188 millas, lo que produjo que las compañías pesqueras, paguen los conceptos de multa por pesca ilegal y no el Gobierno de los Estados Unidos. Esto marcó el precedente del retiro de la pesca ilegal de nuestro mar.

En esta década también se adquirió una avioneta bimotor CESSNA 320, que desafortunadamente cumpliendo una misión de exploración aeromarítima, se accidentó en el golfo de Guayaquil, en la que perecieron los dos aviadores navales de a bordo capitán de corbeta Jaime Puente y teniente de navío Rómulo Donoso. Pese a todos los esfuerzos realizados por la Armada en la búsqueda, incluyendo el apoyo del buque de investigación oceánica francés, al mando del científico Jacques Cousteau, hasta la fecha no se ha podido encontrarlos”.

El señor almirante (SP) Fernando Donoso Morán, experimentado aviador naval de destacada y larga trayectoria, en la especialidad y en la institución, comparte su vivencia profesional de aquella época y su criterio de lo acontecido:

Recuerdo también que, a principios de febrero de 1970, me encontraba sirviendo como oficial de control de averías en el destructor “Presidente Alfaro”, cuando recibimos la orden de desplazarnos hasta Puerto Ayora en la isla Santa Cruz del archipiélago de Galápagos, donde recibiríamos como buque anfitrión, al BAP “Independencia”, (no estoy seguro de ese nombre), que fungía en ese viaje, como buque escuela de la Marina de Guerra del Perú. Era la primera vez que se recibía a un buque de guerra peruano en un puerto ecuatoriano.



Cumplida la misión retornamos a Guayaquil cuando, el 14 de febrero, recibimos la infausta noticia de la desaparición de la avioneta Cessna 320 – “ANE 101” de la Aviación Naval ecuatoriana, que tenía como piloto al CPCB IG: Jaime Puente R.R. y como copiloto al TNFG UN Rómulo Donoso R., mientras se encontraban cumpliendo tareas de patrullaje en nuestro mar territorial. Estuvimos por un par de días buscando en el área, en que posiblemente había ocurrido el percance, pero al no tener informaciones ciertas, se abandonó la búsqueda. Jamás se supo donde ocurrió ni cuál fue la causa de esa desaparición.

Estos valiosos relatos permiten entender y corroborar cómo se desarrollaron los hechos en torno a la misión, que debió cumplir la aeronave de la Aviación Naval “ANE-101” el 14 de febrero de 1970, en el área de la península de Santa Elena y golfo de Guayaquil, tendiente a realizar la vigilancia y control de nuestro mar territorial, de la posible incursión de buques pesqueros extranjeros, que realizan faenas de pesca de atún, sin el respectivo permiso de las autoridades ecuatorianas.

Para concluir lo narrado sobre la “guerra del Atún” y las acciones político-diplomáticas y militares, que ejecutó el Ecuador a inicios de los años setenta, el señor capitán de fragata (SP) Rodrigo Rivadeneira Suárez, quien se desempeñó como subsecretario de Recursos Pesqueros, en aquellos días, manifestó lo siguiente:

Se dio varias instrucciones resaltándose las siguientes: La Armada Nacional debía tener listos para zarpar a los buques de la Escuadra Naval, pero con la instrucción de excluir a los buques que fueron adquiridos o entregados mediante la ley de préstamos y arriendos al Ecuador, por los Estados Unidos, como fue el caso de la fragata “Guayas” y las corbetas “Manabí” y “Esmeraldas”. También se solicitó que la Dirección de la Marina Mercante, pida a los buques mercantes, que estuviesen navegando por el océano Pacífico noreste, en dirección al Ecuador, nos comuniquen la posición de los buques atuneros, si los llegaban a avistar, o si había en la zona algún buque de la flota mercante grancolombiana, que en aquel tiempo, integrábamos con Colombia y Venezuela, los trate de localizar y de ser posible les hagan seguimiento de su navegación, a fin de conocer su avance hacia el Ecuador.

Se dispuso a la Cancillería que pida a los consulados del Ecuador, en los diferentes puertos de los países de la costa del Pacífico noreste, que



busquen información de la posición y progreso en la navegación de estos buques. Cuando los buques atuneros estuvieron cerca al Ecuador y luego de pedir autorización al Ministro de Recursos Naturales, me fui a conversar con el embajador de los Estados Unidos, con quien concordé que debíamos manejar esta situación con mucho cuidado y confidencialidad, evitando en lo posible que se presenten situaciones de enfrentamiento, entre los atuneros norteamericanos y los buques de la Armada Nacional.

Creo que el Embajador cumplió a cabalidad su parte del acuerdo, coordinando y pidiendo al Departamento de Estado, al Gobierno de los Estados Unidos y a los armadores y propietarios de los buques atuneros, que den instrucciones a los capitanes de los buques, a fin de evitar cualquier situación de violencia con los buques de la Armada ecuatoriana. Además, designó un funcionario de la embajada, que era una persona que se había ganado mi simpatía, pues aparte de haber estado en el Ecuador por algunos años, era casado con una señora ecuatoriana, conocía bien el país y principalmente demostraba tener un verdadero afecto y simpatía hacia nuestra patria, para que sirva como enlace entre el Embajador y mi persona, en el caso que se presente alguna situación de emergencia o gravedad, que amerite tomar acciones urgentes en cualquier día u hora del día o de la noche.

La Armada Nacional conformó a la Escuadra Naval, con los destructores ingleses, “Presidente Velasco Ibarra” y “Presidente Eloy Alfaro”, adquiridos en Inglaterra, en la tercera presidencia del Dr. José María Velasco Ibarra de los años 1952 a 1956 y con la Flotilla de lanchas torpederas, recientemente construidas, en la Alemania Federal. A los dos destructores se los mantuvo en el área, pues ya eran conocidos por los atuneros, mientras que, a las tres lanchas torpederas, se les instruyó de mantenerse en mar Bravo, al oeste de la península de Santa Elena, donde no podían ser vistas ni detectadas por los radares de los buques atuneros, haciéndoles desconocer su existencia.

Cuando la Aviación Naval, informó que la flota de buques atuneros había ingresado dentro de las 12 millas de mar territorial, reconocido y aceptado internacionalmente, se ordenó a las torpederas moverse a alta velocidad, hasta unirse a los destructores, haciendo un despliegue de fuerza naval, que tal vez no asustó a los atuneros, pero posiblemente les sorprendió.



La flota de buque atuneros norteamericanos, llegó con 29 buques (lo que debió ser un espectáculo impresionante), de los cuales destacaron 8 en forma individual, estos fueron localizados por la Aviación Naval y luego por los destructores de la Escuadra Naval, siendo sorprendidos en plena faena de pesca, a 18 millas al oeste de la puntilla de Santa Elena, por lo que fueron invitados a ingresar a la rada de Salinas, lo que hicieron sin dar problemas.

Posteriormente, la Aviación Naval, localizó al resto de la flota compuesta de 21 buques, cuando estuvieron dentro de las 12 millas de mar territorial, fueron escoltados por los destructores ingleses y las lanchas torpederas, en su navegación hacia la rada de Salinas. Fondearon sin mayores contratiempos en Salinas, pasando a tratar con las autoridades marítimas del Ecuador.

Este brillante operativo de la Armada Nacional, sin violencias y con una total coordinación, honró a la Armada y al país, justificando plenamente la adquisición de los destructores en Inglaterra, la construcción en Alemania de las torpederas y la creación de la Aviación Naval.



Ceremonia de finalización de las tareas de búsqueda de la aeronave “ANE-101” y homenaje póstumo a los pilotos navales desaparecidos, a bordo del BAE “25 de Julio”.

Fuente: Foto del libro “Academia de Guerra Naval, 50 años de historia”.



Luego de concluidas las labores de búsqueda de la aeronave “ANE-101”, los pilotos fueron declarados oficialmente como desaparecidos, siendo esto un doloroso golpe para sus familiares y amigos cercanos, realizándose una ceremonia a bordo del BAE “25 de julio”, buque insignia de la Armada, para dar formalmente finalizadas las tareas de búsqueda y rendir un homenaje póstumo a los pilotos navales perdidos en acción, siendo invitados a este acto los familiares de los pilotos desaparecidos, entre ellos el señor Rafael Donoso, padre del TNFG-UN Rómulo Donoso, sus hermanos: el economista Vinicio Donoso y el ALFG-UN Guillermo Donoso, y su tío el señor Aurelio Donoso.

La Armada del Ecuador gracias a la gestión, lealtad y gratitud de algunos aviadores navales, realizó un reconocimiento a los señores capitán de corbeta – IG Jaime Puente Rigo-Richi y teniente de fragata – UN Rómulo Donoso Ramírez, por haber ofrendado sus vidas, en cumplimiento de actos del servicio, al bautizar con sus nombres al edificio del Comando de la Aviación Naval en Guayaquil y a la Escuela de la Aviación Naval en Manta, respectivamente.



BIBLIOGRAFÍA

- Aviación Naval.** (2013). Aviación Naval del Ecuador - Edición especial por aniversario 2012 - 2013. En Aviación Naval, Aviación Naval del Ecuador - Edición especial por aniversario 2012 - 2013 (págs. 14-15). Quito: Joviled.
- Aviación Naval.** (2017). Memorial Aviación Naval 2017. En A. Naval, Memorial Aviación Naval 2017 (pág. 17). Guayaquil: Creatigraf.
- Cañizares, V.** (17 de Marzo de 2022). La Guerra del atún. (C. G. Donoso, Entrevistador)
- Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador.** (2005). La Marina Ecuatoriana en la Historia de Galápagos. (DIGEIM, Ed.) Quito, Ecuador: DIGEIM.
- Donoso Morán, A.** (29 de Enero de 2023). La Guerra del atún. (C. G. Donoso Cabezas, Entrevistador)
- Monteverde Granados, C.** (1990). Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana. En C. Monteverde Granados, Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana (págs. 231-233). Guayaquil: Instituto de Historia Marítima.

**EL B/I ORIÓN EN LA CALDERA DE LA
ISLA DECEPCIÓN. ANTÁRTIDA
ENERO 20 (20:15)-21 (16:30) DE 1988**

**THE R/V ORION IN THE CALDERA OF
DECEPTION ISLAND. ANTARCTICA
JANUARY 20 (20:15)-21 (16:30), 1988**

**Por: CPNV(SP) Hernán Moreano Andrade, MSc.
Ex director del INOCAR
hernan.moreano46@gmail.com**

En honor a la Armada del Ecuador y en reconocimiento a los miembros de la primera expedición, con ocasión de cumplirse el 1 de diciembre de 2023, el Trigésimo Sexto Aniversario del inicio del periplo que hizo realidad la visión geopolítica del Ecuador, en relación con los mares y continente australes.

¡Juntos lo hicimos!



Resumen

Las investigaciones oceanográficas en el estrecho Bransfield y las visitas a diferentes lugares, para recomendar el mejor para la futura estación científica del Ecuador, ocuparon la segunda mitad del mes de enero/88, pero se hizo necesario combinarlas para asegurar la correcta aplicación de los protocolos a las muestras obtenidas, a más de precautelar la seguridad de la unidad y su tripulación frente a los malos tiempos y en este contexto se visitó la isla Decepción, en donde ocurrieron dos hechos relevantes: el rescate a dos geólogos y la visita al refugio Petrel con la consecuente entrevista con un grupo de vulcanólogos de Argentina, España e Italia, que intentaban colocar un conjunto de sensores para registrar los sismos y evaluar las posibilidades de erupción. De ambos hechos se obtuvieron experiencias para construir la institucionalidad del Ecuador, para asuntos antárticos.

Palabras Clave: Isla Decepción, caleta Péndulo, puerto Foster

Abstract

The oceanographic research in the Bransfield Strait and the visits to different places to recommend the best one for the future Ecuador's scientific station, occupied the second half of January/88, but it became necessary to combine them to ensure the correct application of the protocols to the samples obtained in addition to safeguarding the safety of the unit and its crew in the face of bad weather; in this context, Deception Island was visited where two relevant events occurred: the rescue of two geologists and the visit to the Petrel refuge with the consequent Interview with a group of volcanologists from Argentina, Spain and Italy who were trying to place a set of sensors to record earthquakes and assess the chances of eruption. From both events, experiences were obtained to build Ecuador's institutional framework for Antarctic affairs.

Key words: Deception Island, Pendulus Cove, Port Foster



Introducción

Hasta la segunda semana de enero de 1988, la primera expedición ecuatoriana a la Antártida había cumplido dos de las cuatro tareas listadas en su misión; por lo tanto, en los 15 días subsiguientes se debía atender a las dos restantes: la investigación oceanográfica en el estrecho Bransfield, de 65 millas náuticas de ancho promedio y orientación general noreste – suroeste, que separa las islas Shetland del Sur, al norte, de la península Antártica, al sur y evaluar sitios para la futura ubicación de la estación científica ecuatoriana, tanto en las islas Shetland, como en el archipiélago Palmer, ubicado mucho más al sur, al extremo del canal Lemaire.

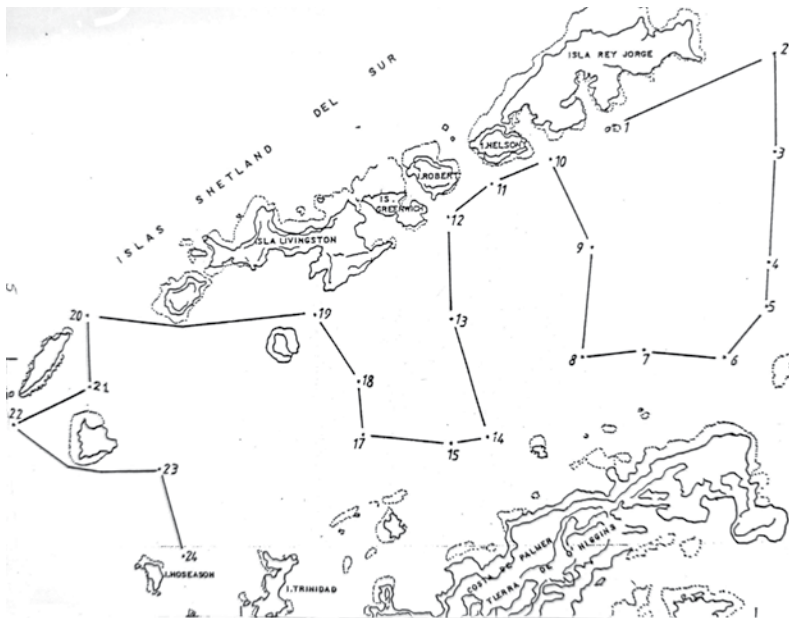


Fig 1. Plan de caracterización oceanográfica del estrecho Bransfield con un total de 24 estaciones a lo largo y ancho del estrecho y teniendo en cuenta la ubicación de las plataformas del Archipiélago y de la península; así como, de la geomorfología submarina.

Fuente: Memorias.



Considerando el objetivo de la investigación oceanográfica, la profundidad y la geomorfología del lecho marino del estrecho, se establecieron 24 estaciones para la toma de muestras de agua, hasta una profundidad de 500 m. (Fig. 1) empleando para el efecto la roseta múltiple y CTD asociado (Fig. 2), que era la joya de la expedición para su tarea científica. Se tomaron muestras de sedimento en varios sitios de las plataformas insulares y de la península, con fines biológicos y geológicos; a más de que, empleando el ecosonda Raytheon se obtuvieron registros de sondas de rasgos morfológicos de interés, en el lecho del estrecho, en donde la profundidad alcanza los 1500 m.



Fig 2 Roseta de 24 botellas Niskin para obtener muestras de agua de mar a diferentes profundidades, asociada a un sistema CTD (Conductivity, Temperature, Depth) que envía datos de conductividad, temperatura y profundidad a través de un cable al laboratorio de oceanografía física del B/I “Orión”.

Fuente: Memorias



El factor espacio entre estaciones, reducía considerablemente el tiempo necesario para aplicar los protocolos en el tratamiento de las muestras de agua, por lo que se decidió combinar la toma de muestras con la visita a varios sitios de interés, para ubicar la futura estación científica ecuatoriana o en su defecto, proteger a los expedicionarios y al “Orión”, de los malos tiempos, Entre ellos estaba la isla Decepción.

Isla Decepción

Se ubica en el centro del estrecho y es la cima de un volcán antártico submarino activo, con una caldera llena de agua (150 m. de profundidad máxima), que tiene la forma de herradura y está rodeada de colinas formadas por cenizas y rocas de origen volcánico, El ingreso a la amplia bahía (puerto Foster), es una apertura al sureste denominada Fuelles de Neptuno. El diámetro máximo es de 15 km. y la bahía varía entre 6 y 10 km. Mientras que su base a 1400 m, de profundidad tiene 30 km de diámetro. Su actividad eruptiva se manifiesta en por lo menos 20 eventos, en los últimos 200 años y la más recientes antes de la visita de la expedición ecuatoriana, ocurrieron en 1967, 1969 y 1970.

La geología, forma y amplitud de la caldera, ofrecen un sitio favorable para los navegantes que busquen protección de condiciones adversas de mar y viento, a científicos interesados en entender los procesos eruptivos y así poder predecirlos y a turistas que comparten el escenario volcánico, las aguas termales, con las visitas a las colonias de pingüinos. En el pasado operaron plantas procesadoras de ballenas y focas capturadas en el área y ahora declaradas como sitios de interés histórico.

El informe meteorológico preveía marejadas y vientos intensos para el 20 de enero/88 en el sector de las estaciones 17, 18 y 19; de manera que, para reducir su impacto se decidió que, después de terminar el muestreo en la estación 17, ingresar a puerto Foster y a la caleta Péndulo en el interior de la caldera y para el efecto se usó la carta 1402, isla Decepción, editada por la Armada de Chile. (Fig. 3)

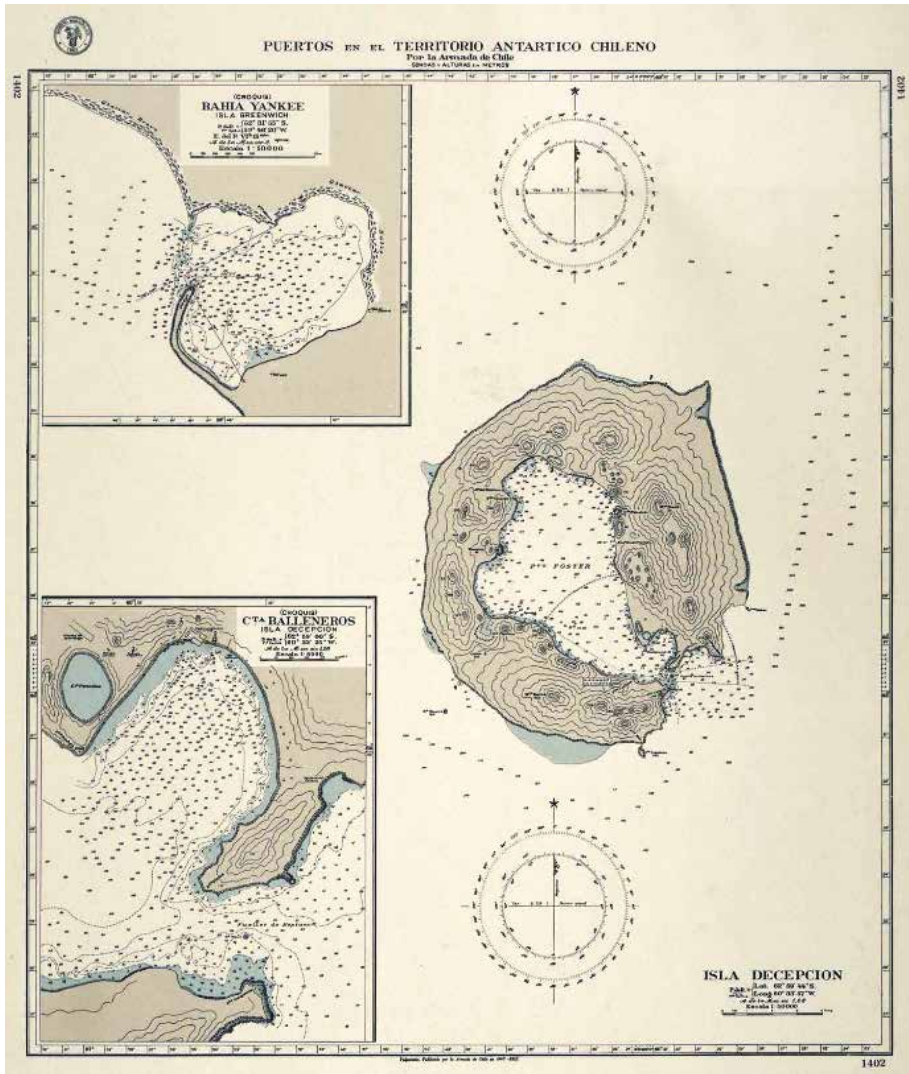


Fig. 3 Carta 1402 ISLA DECEPCION, editada por la Armada de Chile. La línea negra destaca la ruta del B/I Orión desde los Fueles de Neptuno hasta Caleta Péndulo. Sitio web SHOA



Materiales y métodos

El ingreso:

Desde la posición de la estación 17 marcada sobre la carta No.29101, isla Decepción – isla Rey Jorge, se navegó hacia los fuelles de Neptuno, asegurando la posición del “Orión”, a través del Magnavox 1105 y/o marcación y distancia hacia el ingreso. La suficiente profundidad permitió acercarse a menos de dos millas náuticas y cambiar a la carta No. 1402 y si la posición del satélite era confiable, mejor lo era la marcación y distancia a las dos puntas, a uno y otro lado del ingreso, de manera que al “Orión”, se lo ubicó en el sector más profundo de los fuelles, empleando para el efecto el croquis de Caleta Balleneros (Fig. 4).



Fig. 4 Fuelles de Neptuno. Al fondo puerto Foster. Fuente: Memorias



Las condiciones de mar eran favorables y mejor aún la de marea, que estaba en reflujo y con velocidad moderada, por lo que no se presentaron corrientes transversales que lo saquen al buque de su curso. Una vez superada la parte más crítica de la navegación, se adoptó el rumbo 287 y más tarde el 340 y 344. Finalmente, el 093 para acercarse al fondeadero en caleta Péndulo. A las 20:15 se largó el ancla con ocho paños de cadena en una profundidad de 65 m. En el fondo de lodo el ancla se hizo firme y trabajó muy bien, pues el “Orión”, resistió vientos de 30 nudos (Fig. 5), con rachas de hasta 50 nudos, valores consecuentes con el pronóstico para esos días. En mar abierto, con seguridad el viento fue más fuerte y en este sentido, la decisión de ingresar a puerto Foster, fue oportuna y acertada.



Fig. 5 El B/I Orión fondeado en caleta Péndulo. Fuente: Memorias

En el puente, el comandante, oficial de guardia y los oficiales navegantes chilenos, controlaban la posición y daban las órdenes al timonel y a máquinas, que aseguraban el desplazamiento del “Orión” hacia puerto Foster y caleta Péndulo.



Con el viento moderado, la mar en calma y la buena visibilidad, el resto de los expedicionarios se apostaron en los puentes volantes y bandas de la nave, para apreciar el hermoso paisaje volcánico y su mezcla con el hielo, la nieve y las colonias de aves entre pingüinos, skúas y petreles.

El rescate

Los vigías de ambas bandas coincidieron en reportar minutos antes de fondear, el avistamiento de dos personas ubicadas en las laderas de la colina, que movían sus brazos constantemente para llamar la atención. Se entendió abordó que sus señas eran de auxilio porque el “Orión”, era la única nave en la caleta y puerto y tampoco se observó refugios o carpas en tierra; de manera que, una vez asegurada la unidad en el fondeadero, se alistó la partida de rescate en un Zodiac, para que se dirija a la playa y atender su llamado; al poco tiempo, el bote retornó con la partida y dos personas a bordo.

El oficial de guardia los recibió en el portalón y los condujo a la Cámara en donde luego de los saludos e identificación, se les proporcionó comidas y bebidas calientes, mientras se preparaban para contar su historia.

Eran dos científicos jóvenes, geólogos - vulcanólogos, que formaban parte de un grupo de científicos españoles, italianos y argentinos, que se alojaban en el refugio Petrel, ubicado hacia el sur del puerto y administrado por el Instituto Antártico Argentino, ambos habían dejado el refugio para hacer trabajos de campo en las laderas de la caleta. En la tarde decidieron armar sus carpas, pero en el proceso ocurrieron varias rachas de viento muy fuertes, que levantaron tantas carpas como equipo de protección, al punto que esa noche habrían pasado en un ambiente con temperaturas que oscilaban los cero grados centígrados y vientos muy fuertes que habrían atentado contra su vida.

Al observar que el “Orión” se acercaba a la caleta, comentaban, optaron por la mejor alternativa que era la de hacer señas para llamar la atención de los de abordó y enviarles un mensaje de ayuda y auxilio. El buque respondió ante su llamado y puso en práctica el principio de cooperación que es el espíritu mismo del Tratado Antártico. Más tarde, ambos científicos se retiraron a un camarote preparado para su descanso.



Al siguiente día, luego de un desayuno reparador, los extranjeros intercambiaron criterios con el grupo de científicos ecuatorianos y después del almuerzo se embarcaron en el Zodiac, para retornar al refugio Petrel a fin de reintegrarse a su equipo. Los acompañó el jefe científico ecuatoriano con sus colaboradores, para saludar y conocer detalles del proyecto que ejecutaba el grupo internacional. El “Orión” zarparía a las 16:30 y los pasaría recogiendo antes de salir del puerto y reiniciar el muestreo en las estaciones 18 y 19.

Los saludos y presentaciones se iniciaron en la playa con el grupo de recepción y más tarde, en el interior del refugio, con el resto de los ocupantes. A través de la conversación, se notó que los científicos, la mayor parte vulcanólogos, tenían un sentimiento de frustración y desesperanza provocadas por un hecho ocurrido, mientras se trasladaba a tierra vía helicóptero, un conjunto de sensores de última tecnología, que se instalarían en varios sitios de la caldera, para hacer un seguimiento remoto a cargo de diferentes centros de investigación europeos de la sismicidad del volcán, que permitan evaluar su situación eruptiva.

En efecto, tanto científicos españoles como italianos y argentinos se embarcaron en Buenos Aires a bordo del ARA “Bahía Paraíso”, buque antártico de la Armada argentina, que apoya al Instituto Antártico en los proyectos de investigación que se ejecutan en las islas Shetland y península Antártica, El largo tránsito hacia la Antártica transcurrió sin novedad, hasta que ingresaron a puerto Foster, en donde se organizó el desembarco de personal y material; en cuanto a lo primero, se lo hizo sin problemas, pero en lo segundo, como su peso y volumen era considerable, se decidió hacerlo vía helicóptero y reducir el tiempo de traslado y dejar la carga en el helipuerto cercano al refugio.

Así se lo hizo, pero lamentablemente una vez que el helo y su carga dejaron la cubierta de “bahía Paraíso”, el piloto se percató del exceso de peso y aplicando la doctrina de vuelo la soltó al mar, mientras los científicos miraban el hecho con asombro y desesperación, La recuperación era imposible por carecer de medios para hacerlo. La frustración era enorme, porque el proyecto había tomado años para llegar a la situación actual y todo los sensores, trabajo, esfuerzo y financiación yacían en el fondo de puerto Foster.



El “Orión” llegó a la hora convenida para recoger al jefe científico y colaboradores. La unidad dejó puerto Foster y salió de la caldera hacia la estación 18, para reiniciar los muestreos. Los expedicionarios gravaron en sus memorias el hecho de haber permanecido en un lugar hermoso y algunos inclusive gozaron de las aguas termales.

Resultados

El hecho de permanecer por más de 50 días en la mar, repercutió en las capacidades profesionales de los expedicionarios, lo que se evidenció en la calidad del trabajo, en los muestreos llevados a cabo en el estrecho Bransfield, así como, en la navegación de la unidad en aguas restringidas como el caso del ingreso y salida de puerto Foster por los fuelles de Neptuno.

El clima extremo de la Antártica, es siempre una amenaza para la vida humana y en este sentido las expediciones científicas deben estar preparadas para prestar auxilio a exploradores en peligro. La expedición ecuatoriana respondió con agilidad al pedido de socorro de dos científicos y precauteló por sus vidas.

La visita al refugio Petrel permitió al jefe científico y sus colaboradores profundizar en el complejo tema de la investigación científica en la Antártida, y en el principio de que la logística debe subordinarse a la ciencia y actuar de acuerdo a sus directrices, al parecer, esta subordinación no ocurrió en la pérdida de sismógrafos y más equipo a instalarse, en la isla para controlar en forma remota la actividad sísmica del volcán.

Comentarios

La decisión de combinar muestreos con visitas a sitios de interés o a refugios como Petrel y la estación científica española Rey Juan Carlos en la bahía Sur, isla Livingston, entre otras, alimentó el conocimiento sobre cómo los programas antárticos nacionales conducen y aseguran la sostenibilidad de sus actividades en la Antártida, información vital para el jefe científico que tenía la responsabilidad de armar la institucionalidad del Ecuador para atender los asuntos de carácter administrativo, expediciones, estaciones, logísticos y científicos que demanda la sostenibilidad de la actividad antártica.



Cuando el presidente Ing. León Febres Cordero Ribadeneira, decide que se planifique, aliste y ejecute la primera expedición, el Ecuador carecía de institucionalidad para llevar a cabo esas tareas, por lo que dispone que el INOCAR asuma dicha responsabilidad con la participación de sus oficiales, tripulantes y científicos de planta, quienes tenían experiencia y varios de ellos ostentaban títulos académicos de cuarto nivel, obtenidos en universidades extranjeras de prestigio mundial. Con este recurso humano de calidad, empleando un buque oceanográfico nuevo, diseñado y construido como tal y equipado con sensores modernos, la expedición tuvo el éxito que el país esperaba. (Moreano, 2022).

Conclusiones

Las tareas que se cumplieron en esta etapa de la expedición alcanzaron sus objetivos y perfeccionaron las capacidades profesionales de los expedicionarios.

Al término de las visitas a las estaciones quedó claro que la gestión científica en la Antártida está a cargo de los Consejos Nacionales de Ciencia y Tecnología y/o las academias de Ciencia y el aporte de las universidades que integran la Academia Nacional, por lo tanto, quienes intervienen son científicos de calidad y experiencia con cuarto nivel académico. Los Ministerios de Relaciones Exteriores y en general las Fuerzas Armadas, son responsables de la gestión de política internacional y el apoyo logístico a la ciencia respectivamente.

Entonces, el reto para el jefe Científico a su retorno a Guayaquil, era diseñar y crear la institucionalidad del Ecuador para los asuntos antárticos, en función de la Constitución y las leyes que regían al país en 1988.

Agradecimiento

El autor agradece al Sr. CPFGE-EMT Santiago Coral Carrillo, coordinador de Asuntos Antárticos y a la Lic. Mónica Riofrio, ambos del INOCAR, por facilitar el acceso a las memorias de la primera expedición ecuatoriana a la Antártida.



Referencias

INOCAR. (1988). Memorias de la Primera Expedición Ecuatoriana a la Antártida.

Moreano, H. (1988), Diario personal de la expedición.

Moreano, H. (2022) Mensaje del presidente constitucional del Ecuador Ing. León Febres Cordero Ribadeneira, a los miembros de la tripulación del BAE "ORION". Revista del Instituto de Historia Marítima No. 70.

HUNDIMIENTO DEL BUQUE DE CARGA ESTADOUNIDENSE *SS EL FARO*

SINKING OF THE US CARGO VESSEL S S *EL FARO*

Por: Capitán de altura de primera, Jorge Jiménez Moreira
Miembro Correspondiente de la
Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial
jorgejimenezmoreira@gmail.com



Buque *El Faro* fué hundido por el huracán Joaquin.

Fuente: <https://www.infobae.com/2015/10/03/1759788-misterio-las-bahamas-donde-esta-el-carguero-que-desaparecio-el-huracan-joaquin/>



Esta tragedia, también nos recuerda que la mayoría de los bienes y productos en los que confiamos todos los días, todavía se mueven por mar. Como estadounidenses, nuestra prosperidad económica y calidad de vida, dependen de hombres y mujeres que sirven a bordo de buques como “El Faro”.

Presidente Barack Obama (1)

List of Acronyms

Lista de Acrónimos

NTSB	National Transportation Safety Board.	<i>Junta Nacional de Seguridad de Transporte</i>
VDR	Voyage Data Recorder	<i>Registrador de Datos de Viaje</i>
USCG	United State Coast Guard.	<i>Guardia Costera-Estados Unidos</i>
CG's MBI	CG's Marine Boards Investigation.	<i>Junta de Investigación Marina de la Guardia Costera</i>
PPI	Parties-in-Interest.	<i>Partes interesadas</i>
ABS	American Bureau of Shipping.	<i>Sociedad de Clasificación</i>
NHC	National Hurricane Center.	<i>Centro Nacional de Huracanes</i>
BRM	Bridge Resource Management.	<i>Gestión de Recursos del Puente.</i>
NOA	National Oceanic and Atmospheric Administration U.S.	<i>Administración Nacional Oceánica y Atmosférica U.S.</i>
NWS	National Weather Service.	<i>Servicio Meteorológico Nacional</i>
OOW	Officer on the Watch.	<i>Oficial de Guardia del Puente</i>
VHF	Very High Frequency.	<i>Muy Alta Frecuencia</i>
UTC	Universal Time Coordinated.	<i>Tiempo Coordinado Universal</i>



Introducción

“Octubre 1, 2015, el buque mercante SS *El Faro* con bandera estadounidense, propiedad de *TOTE Maritime Puerto Rico* y operado por *TOTE Services, Inc.*, se hundió en el océano Atlántico a unas 40 millas náuticas al noreste de Acklins y Crooked Island, Bahamas, durante el huracán *Joaquín*, una tormenta de categoría 4 **(2)**. El buque, los cientos de contenedores que transportaba y toda su tripulación desaparecieron en el fondo del océano. Este fue el mayor desastre marítimo de los Estados Unidos desde la Segunda Guerra Mundial. *El Faro* tenía una tripulación experimentada, equipos de navegación de última generación y advertencia anticipada de la tormenta. Es un misterio, en la era moderna de la predicción del clima y capacidades de seguimiento del huracán”. **(3)**

“En octubre y noviembre de 2015, *la Junta Nacional de Seguridad de Transporte* (NTSB), **(4)** realizó una misión de búsqueda inicial para ubicar la embarcación hundida y realizar una inspección en el campo de escombros. Los datos recopilados durante esa misión fueron utilizados por los investigadores para trazar zonas de búsqueda de *alta probabilidad* para la misión actual, que probó ser confiable y resultó en la ubicación del mástil y el sistema de *Registro de Datos de Viaje* (VDR) **(5)** (caja negra) en una de las zonas”. **(6)**

“Seguirá siendo exactamente un misterio por qué el capitán, que basó sus decisiones en pronósticos meteorológicos anticuados y que ignoró las sugerencias de sus oficiales del puente, de alterar la ruta para alejarse de la tormenta, ordenó un rumbo que se cruzara directamente con el camino del huracán. Este encuentro condujo luego a una cadena posterior de eventos, cada uno de los cuales podría haber puesto en peligro el barco por sí solo, incluso sin la presencia de un huracán categoría 4. *En resumen, esta tragedia fue completamente evitable*”. **(7)**

Abstract

On October 1, 2015, the US-flagged cargo ship *El Faro*, owned by *TOTE Maritime Puerto Rico* and operated by *TOTE Services, Inc.*, sank in the Atlantic Ocean about 40 nautical miles northeast of Acklins and Crooked Island, Bahamas, during Hurricane *Joaquin*, a category 4 storm. The ship, its hundreds of shipping containers, and its entire crew disappeared to the bottom of the ocean. It was the greatest seagoing US merchant marine shipping disaster since World War II.



El Faro had a seasoned crew, state-of-the-art navigation equipment, and advance warning of the storm. It seemed incomprehensible that such a ship could sink so suddenly. Is a mystery in the modern era of weather prediction and hurricane tracking capabilities (3)

In October and November of 2015, the National Transportation Safety Board (NTSB) conducted an initial search mission to locate the sunken vessel and conduct an initial survey of the debris field. The data collected during that mission was used by investigators to plot “high probability” search zones for the current mission, which proved reliable and resulted in the location of the mast and Voyage Data Recorder, VDR (black box) in one of the zones. (6)

It will remain a mystery as to exactly why the captain, who based his decisions on outdated weather forecasts and who ignored the suggestions of his bridge officers to alter track to move further away from the storm, ordered a course that intersected directly with the path of the hurricane. This encounter then led to a subsequent chain of events, each of which could have endangered the ship on its own - even without the presence of a Cat 4 hurricane. *In short this tragedy was entirely avoidable.* (7)

1.- Declaración Preliminar

“Octubre 1, 2017, el día de hoy, la USCG, ha publicado el informe (199 páginas) de la Junta de Investigación Marina (MBI), relacionado al hundimiento del SS *El Faro*, que identifica los factores causales de la pérdida del buque y sus 33 miembros de la tripulación.

El informe propone un total de 31 recomendaciones de seguridad y cuatro recomendaciones administrativas, para acciones futuras al comandante de USCG. Es de destacar que el MBI recomienda que USCG inicie una sanción civil contra el operador de *El Faro*, TOTE Services, Inc.

Las siguientes organizaciones y personas fueron designadas como partes interesadas (PII): TOTE Incorporated, como corporación matriz del propietario y operador del barco; ABS, como la sociedad de clasificación autorizada de *El Faro*; Herbert Engineering Corporation, la firma de arquitectura naval para el propietario y operador; la Sra. Teresa Davidson, como pariente más cercano del capitán Michael Davidson.



El MBI celebró tres sesiones de audiencia pública en Jacksonville, Florida, febrero y mayo, 2016 y febrero, 2017; 76 testigos declararon en 30 días de audiencias. Los testigos comparecieron según lo solicitado y las partes interesadas (PII) participaron durante las audiencias.

NTSB inició recolección de evidencias y dirigió esfuerzos para recuperar y transcribir el VDR. Participó además, en todas las sesiones de audiencias y junto al MBI, compartieron material de los hechos reunidos durante el curso de sus investigaciones. Sin embargo, el MBI y el NSTB trabajaron por separado durante la fase de análisis de sus respectivas investigaciones a fin de preparar recomendaciones y conclusiones independientes.

A menos que se indique lo contrario, las referencias al tiempo en este informe están en el horario de verano del este. Hora Universal Coordinada (UTC) (7^a) menos 4 horas”.

(Nota: La hora se puede mostrar usando el formato de 24 horas (0 - 24) o el formato de 12 horas (1 - 12 am / pm). (7b)

2.- Huracán Joaquín y escala de Saffir-Simpson, medidor de tormentas

“Joaquín fue un huracán de categoría 4 (en la escala de viento de huracanes Saffir-Sim), cuyos fuertes vientos y marejadas devastaron Crooked Island, Acklins, Long Island y Rum Cay. Joaquín cobró la vida de 34 personas, todas en el mar, incluidos los 33 miembros de la tripulación del buque de carga *El Faro*, que se hundió durante la tormenta al noreste de Crooked Island. (Joaquín. 28 de septiembre - 7 de octubre, 2015).

Crooked & Acklins
Islands, Bahama

Fuente: <https://www.caribbeanislands.com/es/bahamas/crooked-acklins/>





Es notable la formación de Joaquín, porque el ciclón no tuvo orígenes tropicales, lo cual es raro en un gran huracán. La perturbación incipiente se remonta al 8 de septiembre, cuando se desarrolló una débil baja de la tropósfera sobre el océano Atlántico Oriental, al oeste-suroeste de las islas Canarias. Una parte de este sistema se movió hacia el oeste a través del Atlántico, durante más de una semana y se amplificó a una baja más significativa de nivel medio a alto, sobre el Atlántico Central al noreste de las islas de Sotavento **(8)** el 19 de septiembre.



Localización de las islas de Sotavento

Fuente: https://www.google.com/search?q=islas+de+Sotavento&tbm=isch&hl=es-419&rlz=1C1SKPL_enEC412&sa=X&ved=2ahUKEwjK5JfMhftAhXRHVMKHAEjCYcQgowBegQIARAV&biw=1349&bih=600#imgcr=18jffEMINv1AbM

El ojo del huracán **(9)** se movió sobre Crooked Island, Long Cay y Long Island. ”Joaquín fue el huracán más fuerte de octubre que ha afectado a las Bahamas desde 1866.” **(10)**

“La Organización Meteorológica Mundial, anunció el pasado día 25 de abril, 2016, que debido a los graves daños y víctimas causadas, no usará más los nombres de Erika y Joaquín, para futuras tormentas y huracanes en el Atlántico y, el de Patricia **(11)**, para la zona este del Pacífico Norte.



En cada una de estas zonas la OMM tiene seis listas de nombres, para nombrar los huracanes, de modo que se cambia de lista cada año y se repite cada 6 años. En el caso de que la tormenta haya causado muertes o daños materiales graves, se elimina el nombre de la lista como gesto de sensibilidad y solidaridad hacia los afectados”. (12)

El ojo del huracán Joaquín, que acumula vientos sostenidos de 125 millas por hora, se está moviendo actualmente sobre la parte central de las Bahamas, informó el jueves 1 de octubre el Centro Nacional de Huracanes (NHC), con sede en Miami”. (13)



El ojo del huracán Joaquín pasa sobre el centro de Bahamas

Fuente: <https://www.laestrella.com.pa/internacional/mundo/151001/ojo-huracan-joaquin-poderoso>

Los ciclones tropicales (14) son las tormentas más violentas experimentadas por el marino. Para quienes hemos vivido el efecto del ojo de una tormenta, me parece oportuno narrar ese acontecimiento ocurrido con el huracán Frances a bordo de la M/N Bonita:

Bremerhaven- Alemania, septiembre 19, de 1980: en horas de la noche cuando me aprestaba zarpar a bordo de la M/N „Bonita“, HCBQ, con destino a Halifax-Canadá, a través de la Agencia representante del buque en el puerto, recibí un reporte meteorológico anunciando la presencia del



huracán Frances en el canal Inglés, primer tramo de mi ruta. De tal manera, la Agencia recomendaba la ruta norte alrededor de Escocia (canal de Pentland Firth) **(15)** como seguro track para evitar el alto oleaje producido por vientos de 70 nudos por el huracán Frances.

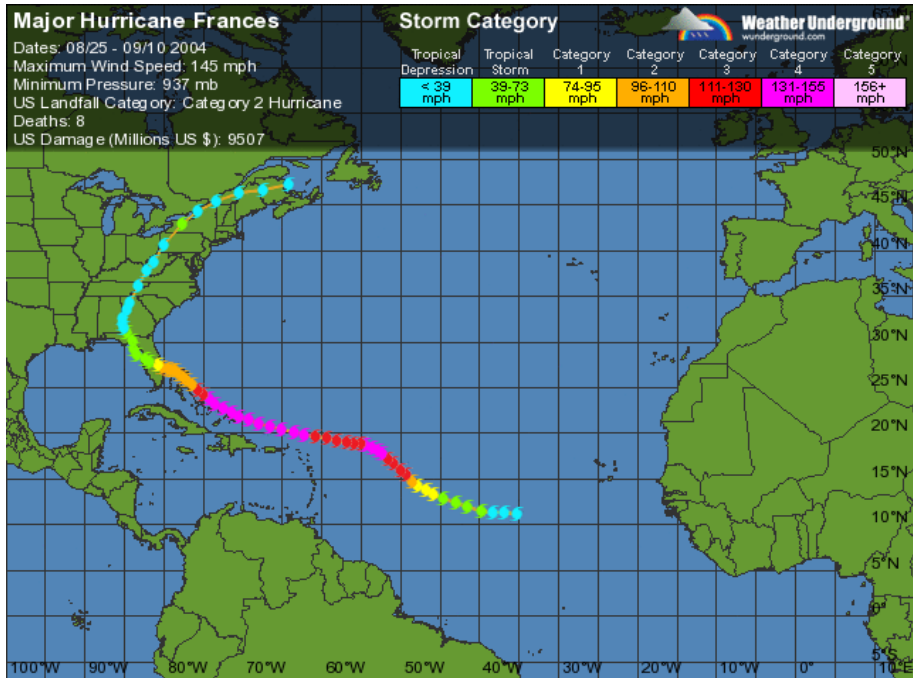


Ruta recomendada para evitar al huracán Frances.
Bremerhaven - Canal de Pentland Firth, distancia 459 millas náuticas

Fuente: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/Carre_de_la_mer_du_Nord.png



Procedí entonces a seguir las instrucciones de la agencia en cuanto al primer tramo de la ruta, más el huracán Frances, desafiando las previsiones meteorológicas y el seguimiento estándar de huracanes, jamás cumplió su presencia por el canal Inglés.



Major Hurricane Frances.- Sept. 06 – 21, 1980. Velocidad viento 115 mph. Presión atmosférica mínima 958 milibares (mb.) (16)

Fuente: <https://alchetron.com/Hurricane-Jeanne>

Mas bien, se trasladó lentamente hacia el oeste, alcanzando su máxima intensidad con vientos de 115 mph. Giró luego al noreste y fue absorbido por otro sistema de baja presión, al encontrarse al norte del Atlántico el 20 de septiembre, precisamente en el área donde navegaba el Bonita. Tampoco recibí ninguna otra información de la agencia tal como prometieron.

Los boletines y los pronósticos del tiempo son una excelente guía general, pero no son infalibles y pueden ser lo suficientemente erróneos como para inducir a un navegante a alterar el rumbo y aumentar, sin darse



cuenta, el peligro para su embarcación. A menudo es posible, utilizando solo las observaciones hechas a bordo, obtener una aproximación cercana como para permitir que el barco maniobre con la mejor ventaja.

Aquel día 20 de septiembre a las 22h53 horas GMT, desde la posición latitud. 57° 30' Norte, Longitud 20° 00' Oeste, la M/N Bonita cambió inicialmente su rumbo a 270°, a fin de evitar los estragos del centro del huracán Francés. Inicié luego varios cambios de rumbo, logrando salir del centro de la tormenta después de siete horas de intentos.

“Generalmente, la caída de presión desde la periferia hasta el centro de la tormenta varía entre 20 y 70 milibares (mb.). La presión standard al nivel del mar es de 1013,2 mb. (29,92 pulgadas) de mercurio”. **(17)**

En cuanto a la lectura de la presión atmosférica **(18)** en el barómetro del buque, inició el descenso desde 1010 mb. (29,83 pulgadas) hasta 975 mb. (28,79 pulgadas) (descenso de 35 mb.). La mínima presión atmosférica en el centro del huracán Frances fue de 958 mb. (28,29 pulgadas). A las 06h00, del día 21, el buque ya en zona de seguridad, retornó rumbo a Halifax

Escala de Saffir-Simpson, el medidor de las tormentas

“Los huracanes y ciclones son clasificados, desde hace años, en cinco categorías en dependencia de la fuerza del viento y los posibles daños y destrozos que pueden ocasionar.

Su fortaleza e intensidad son medidos por la escala Saffir-Simpson, creada para definir y clasificar del uno al cinco las tormentas, de acuerdo con la velocidad de sus vientos, para ofrecer una idea de la magnitud de las pérdidas, desde mínimas hasta catastróficas, según especialistas en la materia.

Una graduación de ese tipo la diseñaron en 1969 el ingeniero estadounidense Herbert Saffir y el director del Centro Nacional de Huracanes de Estados Unidos (NHC), Robert Simpson, a pedido de la Organización de las Naciones Unidas, a fin de analizar los daños ocasionados por tales fenómenos hidrometeorológicos. **(19)**



INTENSIDAD	VELOCIDAD DEL VIENTO	PRESIÓN CENTRAL	MAREA
 Categoría 1	119-153 km/h	980-994 mbar	1,2-1,5 m
	74-95 mph		
	33-42 m/s		
Vientos muy peligrosos que producirán algunos daños			
 Categoría 2	154-177 km/h	965-979 mbar	1,8-2,4 m
	96-110 mph		
	43-49 m/s		
Vientos extremadamente peligrosos que causarán daños extensos			
 Categoría 3	178-209 km/h	945-964 mbar	2,7-3,7 m
	111-130 mph		
	50-58 m/s		
Vientos con daños devastadores Afectaciones estructurales en edificios pequeños			
 Categoría 4	210-249 km/h	920-944 mbar	4,0-5,5 m
	131-155 mph		
	59-69 m/s		
Vientos con daños catastróficos Afectaciones generalizadas en estructuras protectoras			
 Categoría 5	≥ 250 km/h	< 920 mbar	≥ 5,5 m
	≥ 156 mph		
	≥ 70 m/s		
Vientos con daños catastróficos Destrucción de altos porcentajes de viviendas			

Escala de Saffir-Simpson, el medidor de las tormentas.

Tanto huracanes, ciclones o tifones, se forman cuando la velocidad de sus vientos máximos sostenidos, alcanzan o superan las 64,25 millas por hora”. (20)

3.- Arribo y zarpe del buque *El Faro*

Lunes, septiembre 28, 2015.

El Faro arribó a la boya de mar de Jacksonville a las 10H36, en un viaje desde San Juan, Puerto Rico y atracó en el Blount Island Marina Terminal a las 12´42, por estribor al muelle. La Terminal estaba operada por estiba Portus.



Una vez terminado los trámites correspondientes de arribo al puerto, los estibadores comenzaron la descarga de mercancía que se encontraba en las bodegas del buque. Completada la descarga, se inicia maniobra de carga de contenedores en la cubierta y en las bodegas, la carga general para el viaje de regreso a San Juan.

Se trinca la carga con cadenas y otros equipos de aseguramiento, de conformidad con los procedimientos establecidos. El personal de Portus aseguró la carga bajo la supervisión de los oficiales de cubierta del buque.

Simultáneamente, este mismo día, técnicos de servicio de Harding Safety Inc, abordaron *El Faro*, a fin de reemplazar el pedal de embrague del sistema de pescantes de los botes salvavidas. Los técnicos terminaron este trabajo poco antes del zarpe del buque. Ni la USCG ni la Sociedad de Clasificación (ABS) (21) fueron notificados de esta reparación.

Siendo las 22h36, el Centro Nacional de huracanes (NHC), en un anuncio público, informó que Joaquín se encontraba aproximadamente a 295 millas náuticas al noreste de San Salvador y se dirigía en dirección suroeste a velocidad de 4 nudos.

Martes, septiembre 29, 2015

El capitán Michael Davison, monitoreó el desarrollo del sistema de tormentas mientras consideraba las opciones de ruta para el viaje a San Juan. En general, a bordo de *El Faro*, el segundo oficial fue responsable del desarrollo del plan de viaje, que el capitán revisó y aprobó.

En horas de la tarde, el gerente de la Terminal, observó una escora a la banda de estribor, tomó una fotografía al buque en esas condiciones y alertó a los estibadores a continuar la carga de contenedores a la banda de babor, para corregir la escora. Al momento del zarpe se había corregido el error. El análisis posterior de la fotografía por un ingeniero de la Guardia Costera, determinó que la escora era de aproximadamente cuatro grados.



La fotografía muestra una escora aproximada de 4° a la banda de estribor durante las operaciones de carga, antes del viaje final.

Fuente: <https://media.defense.gov/2017/Oct/01/2001820187/-1/-1/0/FINAL%20PDF%20ROI%2024%20SEP%2017.PDF>, page 17

A las 18h37, el capitán descargó información meteorológica del Sistema Bon Voyage (BVS). BVS es un producto de Tecnologías Aplicadas del Clima (Applied Weather Technologies, {AWT}), que utiliza datos meteorológicos del NHC y otras fuentes, a fin de graficar las condiciones climáticas anticipadas a lo largo de la ruta, prevista de la embarcación.

En este viaje TOTE no se suscribió al servicio de AWT. BVS también tenía una función de actualización tropical, que enviaba automáticamente actualizaciones tropicales a un buque, generalmente dentro de una hora, después de que el NHC emitiera un nuevo pronóstico / aviso de ciclón tropical. “El Faro” no tenía esta característica activada durante el viaje final.

18h54, finalizan operaciones. Buque a su máxima carga tal como se indica en un dispositivo de memoria flash portátil.



Representación de la computadora *EL FARO* muestra las condiciones de zarpe: Calado medio de 30.1 pies, una escora de 0 grados y 5 pies de asiento a popa. Ilustración producida por el Centro de Seguridad Marina de USCG.

Fuente: <https://media.defense.gov/2017/Oct/01/2001820187/-1/-1/0/FINAL%20PDF%20ROI%2024%20SEP%2017.PDF>, page 18

Mientras el buque se preparaba para navegar, el jefe del muelle y el práctico de Jacksonville lo abordaron, hubo intercambio de información capitán/práctico, sin discrepancias. 20h06, “El Faro” se alejó del muelle.

En el tránsito hacia la boya de mar, hubo una conversación amena capitán/práctico. 21h48, desembarcó el práctico. El capitán envió un informe de zarpe al personal de TOTE en la costa, que no incluía ninguna indicación de la ruta prevista a San Juan.

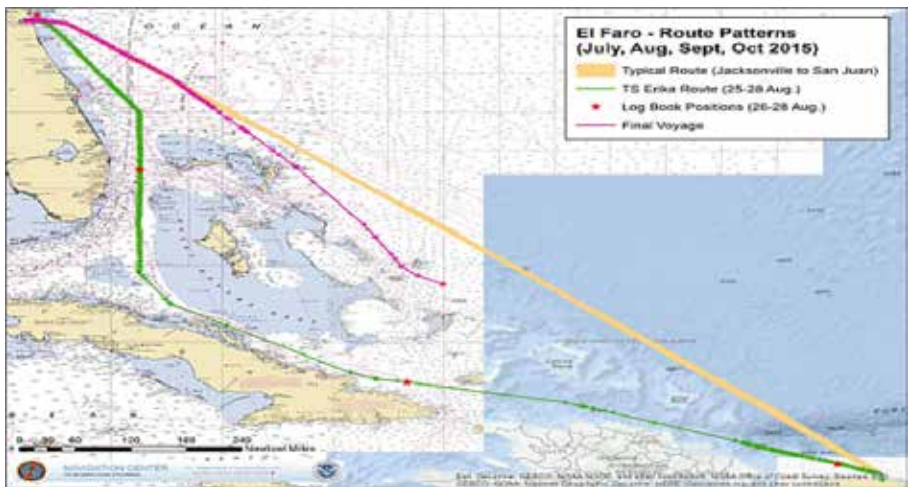
El Faro y sus 33 tripulantes (veintiocho estadounidenses y cinco polacos) partieron de su puerto base en Jacksonville, Florida, en un viaje planificado de 1.100 millas náuticas a San Juan, Puerto Rico, programado para llegar temprano en la mañana del 2 de octubre. Sin embargo, el buque navegó directamente al ojo del huracán Joaquín, una tormenta de categoría 3, que alcanzó la fuerza de categoría 4, poco después del hundimiento, aproximadamente a las 08h00 del 1 de octubre

“3 horas antes de que *El Faro* zarpara, el NHC emitió la primera advertencia del huracán Joaquín, para una gran área del Atlántico, al este de las Bahamas. Sin embargo, determinamos que la decisión del capitán fue razonable al zarpar, considerando la cantidad de opciones que podría



emplear para evitar la tormenta. Al rastrear la tormenta al día siguiente, el capitán y el primer oficial se desviaron ligeramente hacia el sur, para tratar de distanciarse de la tormenta. Sin embargo, Joaquín también siguió más al sur de lo previsto originalmente” (22)

A finales del mes de agosto, 2015, con la presencia de la tormenta tropical Erika, en las cercanías del este de Bahamas, el capitán Davisson tomó una ruta alternativa, a través del Old Bahama Channel, sin considerar que tenía que navegar 160 millas, más a la duración del viaje. La ruta proporcionó una mejor protección contra las olas generadas por tormentas, en las aguas abiertas del océano Atlántico.



El Faro - Patrones de ruta (julio, agosto, septiembre, octubre de 2015).

Fuente: <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/INV/docs/boards/ELFAROROIfinal.pdf>, pag. 16

En la figura, la línea recta representa la ruta habitual y directa de *El Faro* desde Jacksonville a San Juan. La línea punteada debajo, muestra su viaje final. La línea curva hacia el oeste marca la ruta a través del canal Old Bahamas, que tomó para evitar la tormenta tropical Erika.

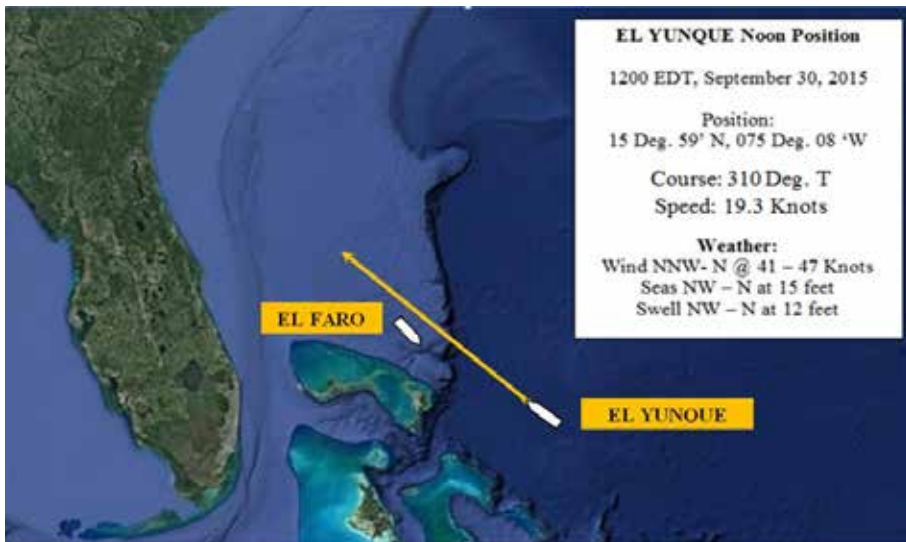


Miércoles, septiembre 30

A medida que se recibían varias actualizaciones climáticas a bordo, el capitán decidió alterar el rumbo hacia el sur, a fin de alejarse del punto de aproximación (CPA) al huracán. Finalmente, este cambio de rumbo condujo al buque casi directamente hacia el fortalecimiento de Joaquín.

A las 10h17, el capitán recibió un mensaje de correo electrónico satelital del capitán del buque “El Yunque”, buque similar de la misma empresa, que se dirigía hacia el norte, en ruta a Jacksonville desde San Juan. El capitán de “El Yunque” preguntó sobre los planes e intenciones de *El Faro* para la tormenta. El capitán de *El Faro* respondió a las 11h10, que estaba observando la tormenta y había cambiado ligeramente el rumbo hacia el sur, a lo que el master de “El Yunque” responde:

Es bueno escuchar eso. Con suerte, pronto Joaquín se volverá hacia el norte. Cuando pasamos al oeste de la tormenta, registramos una ráfaga de viento relativa de 100 nudos.



Posiciones al mediodía de *El Yunque* y *El Faro* el 30 de septiembre de 2015; información del informe del mediodía de *El Yunque*.

Fuente: <https://media.defense.gov/2017/Oct/01/2001820187/-1/-1/0/FINAL%20PDF%20ROI%2024%20SEP%2017.PDF>, page 21



A las 17h47, el capitán recibió por email satelital, el último informe meteorológico BVS. Instantes más tarde junto al primer oficial, analizan la tormenta y el nuevo plan de viaje a seguir, determinan entonces un nuevo rumbo, que los llevaría más al sur, pasando entre las islas de San Salvador y Rum Cay. El primer oficial sugiere prolongar el rumbo para navegar al sur de Samana Cay, sin embargo, el capitán decidió que no sería necesario y en su lugar dirigió la ruta entre San Salvador y Rum Cay, pero al norte de Samana Cay.



Ruta entre San Salvador y Rum Cay, *El Faro* salió al norte de Samana Cays, (flecha).

Fuente; <http://hatoyaquense.blogspot.com/2009/10/bahamas.html>

23h05, luego de revisar informe meteorológico SAT-C, El tercer oficial informa al capitán, que la tormenta avanzaba en rumbo recíproco con vientos huracanados de 100 millas por hora. Indicó además, que a las cuatro de la mañana siguiente, la posición del buque estaría a 22 millas del centro de la tormenta, con vientos de 120 y fortaleciéndose. Por tanto, sugería alterar el rumbo hacia el sur para aumentar distancia del huracán con respecto al buque.

Varias veces durante la noche del 30 de septiembre y hasta la madrugada del 1 de octubre, la tripulación del puente notó sus preocupaciones sobre el avance del buque, hacia una tormenta de fortalecimiento basada



en información del SAT-C y otras fuentes; sin embargo, el capitán confiaba en la información meteorológica de BVS que era más antigua de la que la tripulación del puente estaba revisando. Según la información obtenida del VDR, parece más probable que el capitán no se haya dado cuenta de que Sat-C proporcionaba información más actualizada que BVS.

Jueves, octubre 1, 2015

01h24, una vez que el buque pasó entre las islas San Salvador y Rum Cay, se procede al rumbo 116°, de acuerdo a instrucciones previas del capitán. Realizado el cambio de rumbo, las condiciones climáticas empeoraron y disminuyó la velocidad del buque, de 20 a 16 nudos.

Alrededor de las 02h54, se escuchó un sonido consistente en la alarma del sistema de gobierno del puente, debido a que el rumbo inicial que mantenía el buque se había desviado en tres grados. Se hicieron correcciones pero la alarma siguió sonando durante la guardia del segundo oficial (de 00h00 a 04h00), sumándose al sonido, los fuertes golpes que experimentaba el buque debido al cabeceo.

Aproximadamente entre las 04h45 y las 05h05, El capitán realiza algunos cambios de rumbo, a fin de orientar la proa del buque directamente al viento (aproarse al viento), para reducir el ángulo de inclinación transversal (bandazos), ya que el buque experimentaba una escora a estribor causada por el fuerte viento por la banda de babor.

Mientras tanto, en este período de tiempo, *El Faro* recibe un aviso meteorológico de la SAT-C, indicando que el buque se encontraba a 11 millas al noroeste del centro de la tormenta y la presión barométrica, en el ojo de Joaquín se estimaba en 950 milibares. En esos instantes, la lectura del barómetro del buque era de 960 mb.

Poco después de las 05h30 se identificaron inundaciones en una de las grandes bodegas de carga. Al mismo tiempo y a medida que aumentaba la escora y el movimiento de la embarcación, el personal de máquinas luchaba por mantener la propulsión.

Le informan al capitán, que la fuente de inundación era una escotilla abierta en la segunda cubierta por donde ingresaba el agua a la bodega # 3. En estas condiciones, ordena transferir lastre de la rampa de estribor a la



de babor y el primer oficial se dirige a la bodega a tratar de solucionar el problema.

05h54, el capitán ordena girar a babor para recibir al viento por la banda de estribor del buque, generando así una escora a la banda de giro (escora a babor), a fin que la tripulación pudiera investigar mejor la fuente de la inundación en la bodega # 3.

Aproximadamente, a las 07h00, sin propulsión y con inundaciones incontroladas, el capitán notificó a TOTE y transmitió la señal de socorro, utilizando el sistema de comunicación satelital. Minutos después de haber enviado la señal de auxilio, el capitán ordena abandono del buque.



Posición de el buque *El Faro* en las primeras horas de octubre 1, 2015

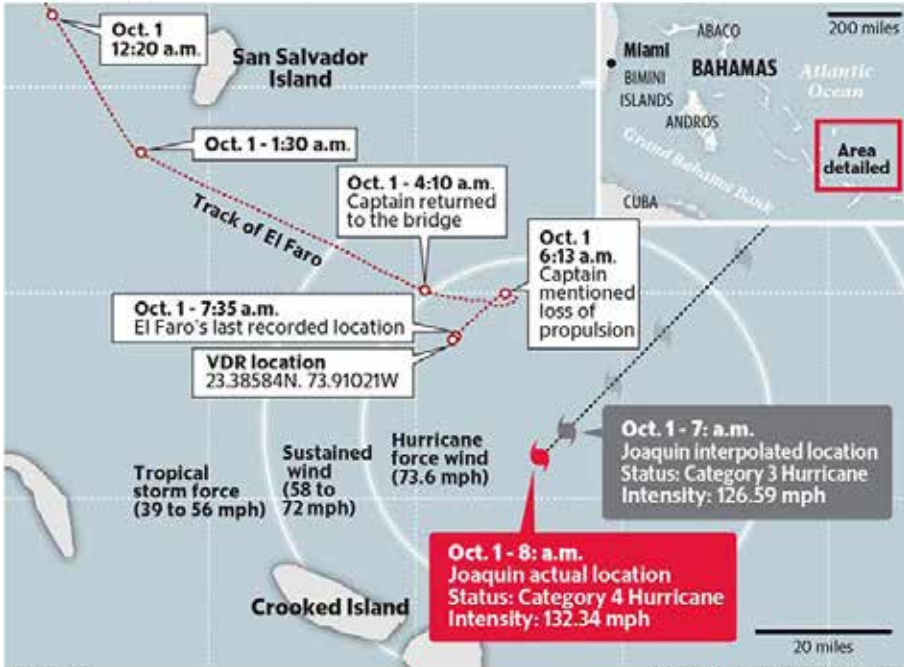
Fuente: <http://nebula.wsimg.com/c752dfca0d063e618d4f747517f84327?AccessKeyId=BE36281D11E1B49B3F12&disposition=0&alloworigin=>

07h15, la guardia costera de EE.UU. recibió llamadas de auxilio de *El Faro*. La nave se encontraba a 36 millas náuticas al noreste de Acklins y Crooked Islands, Bahamas.



Fatal course

This map released Tuesday as part of the National Transportation Safety Board investigation shows the track of the cargo ship *El Faro* as it approached a rapidly strengthening Hurricane Joaquin in Bahamian waters last year.



Source: VDR

MARCO A RUIZ mruiz@miamiherald.com

Curso fatal.-

Este mapa publicado el martes como parte de la investigación de la NTSB, muestra la trayectoria del buque de carga "El Faro", mientras se acerca al huracán Joaquin, que se fortalece rápidamente en aguas de las Bahamas el año pasado. (23)

Fuente: <https://www.miamiherald.com/news/state/florida/article120690363.html>

"El 2 de octubre, el buque de 40 años fue declarado desaparecido. La Guardia Costera desplegó helicópteros y embarcaciones de búsqueda desde la última posición conocida del buque, pero la búsqueda se vio obstaculizada por las condiciones de la fuerza del huracán Joaquin.

El domingo 4 de octubre, se encontraron un bote, dos balsas salvavidas dañadas y un miembro de la tripulación fallecido, que llevaba un



traje de inmersión. El lunes 5, se encontraron un campo de escombros y una mancha de petróleo, determinando la USCG, que *El Faro* se había perdido y declaró que el evento era un gran accidente marítimo. La USCG suspendió la búsqueda infructuosa de sobrevivientes al atardecer del miércoles 7 de octubre.

Mientras tanto, el 6 octubre, la NTSB había lanzado un equipo completo a Jacksonville para liderar la investigación Federal en cooperación con la Guardia Costera, ABS (la sociedad clasificadora de *El Faro*) y TOTE como partes. La División de Salvamento y Buceo de la Armada de los EE. UU., fue contratada para localizar el barco hundido y recuperar el VDR”. (24)

4.- La búsqueda de *El Faro* y el VDR

“El senador de Florida Bill Nelson, escribió una carta a la NTSB instándolos a analizar las políticas de TOTE con respecto al clima severo. Bill Nelson también citó que los botes salvavidas de la embarcación estaban anticuados e inadecuados para las condiciones que enfrentaba la tripulación”. (25)

“El 7 de octubre 2015, a instancias de la NTSB, se solicitó un equipo de salvamento de la Armada para buscar los restos. El buque de la Armada “Apache” se puso a disposición, con personal de apoyo de salvamento y buceo de la Armada (Supsalv) y un contratista, Phoenix International, junto con tres activos submarinos. Los activos consistían en un Towed Ping Locator, a towed side-scan sonar (Orión), and the ROV CURV-21. (26)

Los registradores de datos (VDR), se encuentran entre las herramientas más poderosas que tienen los investigadores, para determinar qué sucedió en un accidente y evitar que vuelva a suceder. La búsqueda de los restos de *El Faro*, y la recuperación de su VDR, requirió tres viajes y recursos de varias organizaciones.

Primer viaje

“Octubre 19, 2015, el US Navy Ship “Apache”, R/ de altura de 69 metros de eslora, partió de Little Creek, Virginia Beach y llegó al sitio del hundimiento cuatro días después. Utilizando el ping locator (Ping localizador GPS global más pequeño del mundo), los investigadores captaron los pulsos emitidos por el VDR, pero no entendieron su señal. El 27 de octubre, el equipo



desplegó a Orión (capaz de localizar objetos grandes). Cuatro días después, Orión localizó un gran objeto de interés.



USNS “Apache”
(T-ATF-172). US
navy photo via
Wikipedia.

Fuente: [https://
de.zxc.wiki/wiki/
USNS_Apache_
\(T-ATF-172\)](https://de.zxc.wiki/wiki/USNS_Apache_(T-ATF-172))

Orion, sonar de exploración lateral remolcado. Utilizando la tecnología de sonar de barrido lateral, se ha localizado un objeto en 15,000 pies de profundidad.

Fuente: [https://
www.marinelog.
com/shipping/
salvage/searchers-
may-have-found-
sunken-el-faro/](https://www.marinelog.com/shipping/salvage/searchers-may-have-found-sunken-el-faro/)



Al día siguiente, 1 de noviembre, lanzaron al agua el vehículo CURV-21 (ROV) y entonces, los miembros del equipo navegaron el ROV a través del campo de escombros, con la ayuda de un video. Durante la segunda



inmersión del ROV, los investigadores detectaron el naufragio de *El Faro*, a una profundidad de más de 15.000 pies, cerca de la última posición conocida del barco, frente a Crooked Island, Bahamas.



ROV CURV-21.

Fuente: <https://www.scoop.it/topic/newsletter-navale?page=4&tag=GUERRE+DES+MINES+ET+ROBOTIQUE+SOUSSMARINE>

El equipo inspeccionó el casco y descubrió que faltaban las dos cubiertas superiores, incluido el puente de navegación, el mástil y el VDR. El 11 de noviembre, CURV-21 localizó las cubiertas faltantes pero no encontró el mástil o el VDR. El 15 de noviembre, después de que el equipo inspeccionó y documentó los restos, “Apache” abandonó la escena y regresó a Little Creek el 24 de noviembre.

Los investigadores de NTSB, analizaron el video del CURV-21, calcularon luego la trayectoria de varios objetos, a fin de identificar dónde podrían haber descansado el mástil y el VDR. En vista que los objetos parecían descansar sobre un suelo firme y con buena visibilidad, lo que facilitaba el trabajo del sonar. La NTSB determinó que sería factible lanzar una segunda búsqueda, enfocada en localizar el mástil y el VDR.



Segundo viaje

Se necesitaba un buque equipado con posicionamiento dinámico para el segundo viaje, (el posicionamiento dinámico permite que un buque que aloja vehículos de búsqueda submarina, permanezca en la estación incluso con mal tiempo). El R/V “Atlantis” **(27)** estuvo disponible en abril de 2016.

El segundo viaje al lugar del accidente comenzó cuando “Atlantis”, buque de investigación oceanográfica, partió de Charleston, Carolina del Sur, el 18 de abril de 2016. Luego de tres días de navegación el buque llegó al sitio.

Los investigadores utilizaron el sonar multibeam **(28)** (llamados sensores acústicos o ecosondas) montado en el casco, para crear un mapa base batimétrico, para utilizarlo en la planificación de una cuadrícula de búsqueda.



R/V “Atlantis”
, buque de
investigación
oceanográfica.

Fuente: https://es.qaz.wiki/wiki/RV_Atlantis
(AGOR-25)



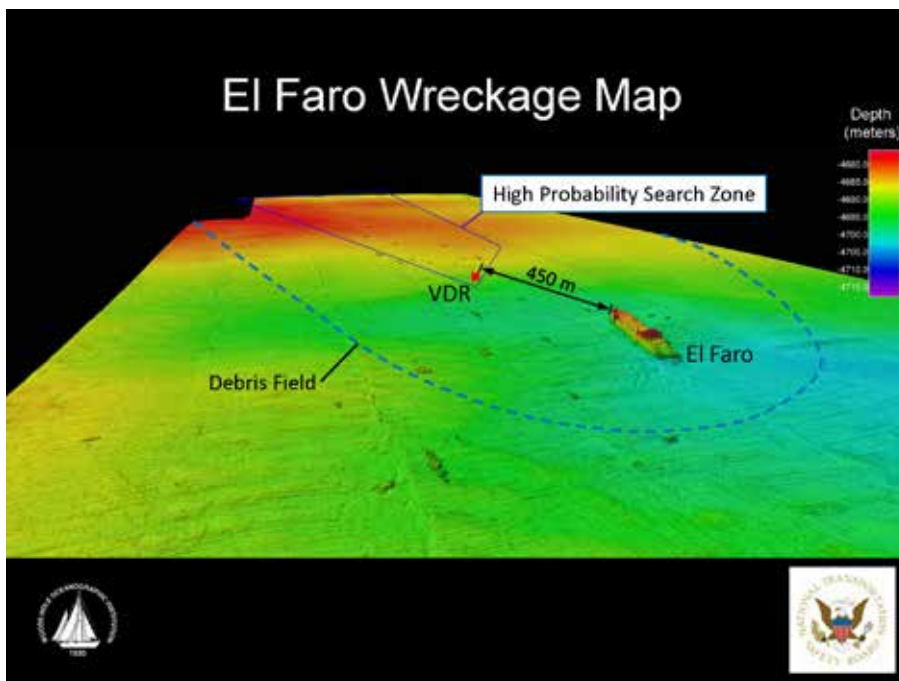
El equipo primero desplegó a “Sentry” con exploración lateral en búsquedas pre programadas de corredores de escombros de alta probabilidad. El AUV detectó más de 200 objetos de interés. (AUV, vehículo autónomo submarino) “Sentry” [Centinela], puede explorar el océano hasta 19,685 pies, según el sitio web de Woods Hole).



Un AUV es un dispositivo robótico programable que difiere de un ROV en que puede moverse a través del océano, sin el control de operadores humanos.

Fuente: <https://auvac.org/63-2/>

El vehículo de observación obtuvo videos de alta definición y fotos del casco de *El Faro*, e interrogó los diversos objetivos que el AUV había detectado previamente. Uno de ellos resultó ser el mástil de *El Faro* con el VDR conectado.



Mapa de restos del buque *El faro*, inclusive la caja negra (VDR) a una distancia de 450 metros desde el buque siniestrado.

Fuente: https://www.nts.gov/investigations/Pages/2015_elfaro_jax.aspx

La telepresencia transmitió las imágenes en tiempo real a la sede de NTSB. A los investigadores les pareció que el VDR, estaba en buenas condiciones, pero enredado y posiblemente sujeto al mástil y con obstrucciones, lo que impediría una recuperación simple. Por lo tanto, la NTSB decidió dejar el VDR en su lugar y acordar con Supsalv para regresar al sitio más tarde, utilizando CURV-21 y el primer buque de apoyo disponible.

Tercer viaje

Una tercera misión destinada a recuperar el VDR, se lanzó en agosto de 2016, la primera fecha disponible para el buque de la Armada "Apache", que podría admitir el CURV-21. En preparación para el viaje, CURV-21 fue equipado con cámaras de alta definición. "Apache" partió de Little Creek el 5



de agosto y llegó al lugar del accidente el día 8, y más tarde esa misma noche, el CURV-21 liberó al VDR del mástil, que estaba parcialmente enterrado en el fondo del mar, y trajo la cápsula a la superficie.

A fin de prevenir la corrosión de los componentes electrónicos, el VDR fue colocado en agua dulce. La USCG y personal de NTSB lo desarmaron y examinaron visualmente, para un mejor entendimiento del estado de la unidad de memoria e identificar los pasos necesarios para recuperar los datos. Todos los componentes del VDR fueron transportados al laboratorio de la NTSB en Washington, DC, el 12 de agosto de 2016". (29)

La recuperación del VDR a bordo del USNS "Apache", océano Atlántico, 8 de agosto de 2016. VIDEO - 7m 15s -
Fuente: <https://youtu.be/juA8RdYS8-k>

5- Revisando el VDR

"La grabación completa de 26 horas con algunas declaraciones, fueron revisadas más de 100 veces, por el grupo de transcripción de audio del VDR, para asegurarse de que entendieran lo que se decía en la grabación.

Se determinó que aproximadamente 10 horas de audio eran relevantes para la investigación y, por lo tanto, el grupo encargado de audio VDR lo transcribió. La transcripción requirió más de 1100 horas de trabajo para completarse. Este informe tiene más de 500 páginas y es la transcripción más larga, jamás producida por la NTSB.

La cápsula S-VDR equipada en "El Faro" contenía los siguientes tipos de información del sensor: posición geográfica en latitud y longitud, velocidad, rumbo, velocidad de giro y otros datos relacionados con la navegación. El S-VDR también grabó con micrófonos colocados, en el puente de navegación y en las alas del puente exterior.



Foto de archivo de la cápsula “El Faro” S-VDR montada en una viga en el puente volante, banda de babor.

Fuente: Radio Holland <https://3kbo302xo3lg2i1rj8450xje-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2016/04/235301>

La documentación de los restos, junto con los datos y el audio descargados del VDR del barco, proporcionaron información invaluable para determinar las circunstancias del hundimiento.

Los requisitos de transporte de VDR para *El Faro*, están contenidos en el capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas), Regulación 20. Bajo esa regulación, los buques de carga de más de 3000 toneladas brutas, deben estar equipados con un VDR. Los barcos de más de 3000 GT construidos antes de julio de 2002, como *El Faro*, pueden llevar un VDR simplificado (S-VDR).

Al igual que las cajas negras transportadas en los aviones, los VDR permiten a los investigadores de accidentes, revisar los procedimientos e instrucciones en los momentos previos a un accidente”. **(30)**



6.- Posibles causas del hundimiento de *El Faro*

“Diciembre 12, 2017, la investigación sobre el hundimiento del buque *El Faro*, fue una de las investigaciones marítimas más complicadas jamás realizada por la NTSB. La causa probable y la consiguiente pérdida de vidas: Fue la acción fallida del capitán para evitar el huracán Joaquín, su incapacidad para utilizar la información meteorológica más reciente y su decisión tardía de reunir la tripulación. Los botes salvavidas obsoletos no se mantuvieron adecuadamente, no se lanzaron y con toda probabilidad, no habrían ofrecido un refugio útil, afirma la NTSB en su resumen ejecutivo.

Los investigadores de la USCG atribuyeron casi toda la culpa a Michael Davidson, el capitán de “*El Faro*”. Davidson subestimó la vulnerabilidad del buque, en condiciones climáticas adversas y no tomó las medidas para evadir la tormenta. Los investigadores declararon que si Davidson hubiera sobrevivido a la tormenta, sus acciones habrían sido motivo para que la USCG, revoque su licencia de capitán. Davidson fue en última instancia responsable del buque, la tripulación y su navegación segura, dijo el capitán Jason Neubauer, quien presidió la investigación.

Contribuir al hundimiento fue la ineficaz Gestión de los Recursos del Puente (BRM) **(31)**, que incluyó el fracaso del capitán, de considerar adecuadamente las sugerencias de los oficiales. También, contribuyó al hundimiento, la insuficiencia tanto de la supervisión de TOTE como de su sistema de gestión de seguridad.

Otros factores que contribuyeron a la pérdida de “*El Faro*”, fueron las inundaciones en una bodega de carga, desde una escotilla estanca abierta, no detectada y tuberías de agua de mar dañadas; pérdida de propulsión, debido a la baja presión de aceite lubricante en el motor principal, como resultado de una escora permanente. Contribuyó a la pérdida de vidas, la falta de embarcaciones de supervivencia apropiadas para las condiciones”. **(32)**

“En el transcurso de la investigación, el MBI se basó en visitas al buque similar de *El Faro*, *El Yunque*, para ayudar a comprender la configuración interna de los buques de clase PONCE **(33)** y también, identificar problemas operativos y de mantenimiento que podrían haber afectado a ambos buques”. **(34)**



Reunión de la junta de la NTSB para determinar la causa probable del hundimiento del S.S. “El Faro”, martes 12 de diciembre de 2017. Foto: NTSB.

Fuente: https://3kbo302xo3lg2i1rj8450xje-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2017/12/38973560042_69a02d0b1f_k-800x534.jpg

7.- Botes salvavidas

“Según los datos del VDR, a las 07h27 de octubre 1, luego de bregar contra las inundaciones y pérdida de propulsión experimentadas a bordo, el capitán hizo sonar la alarma general, 07h29, ordenó abandonar el buque y a continuación, que se lancen las balsas inflables por la borda. El VDR dejó de grabar a las 07h39, el capitán y el timonel todavía en el puente.

Una transmisión desde la posición de emergencia de *El Faro*, indica que la radio baliza (Epirb) **(35)**, fue detectada a las 7:36 am., por satélite geoestacionario y recibida la señal por USCG. La transmisión se envió como una primera alerta no ubicada, ya que el Epirb del buque no estaba equipada con GPS. **(36)**



En la figura, diferentes radiobalizas Epirb.

Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Radiobaliza_de_emergencia

A bordo de *El Faro* se encontraban cuatro balsas salvavidas con capacidad para 25 personas y otra pequeña para 6 personas. Además, *El Faro* estaba equipado con dos botes salvavidas abiertos con capacidad para 43 personas, equipos originales de cuando se construyó el buque.



Balsa salvavidas.

Fuente: <https://line.17qq.com/articles/pwnfhhmqy.html>



Fuente: <https://youtu.be/O2JfEC1cZBQ>
VIDEO : salvamento balsa salvavidas 4m. 9s.

Durante la operación de búsqueda y rescate, se encontró el bote salvavidas de estribor dañado. El bote de babor fue descubierto en el fondo marino durante la segunda misión para recuperar el VDR. No se encontró indicios de que los botes hayan sido arreados (lanzados). Se encontró una balsa salvavidas parcialmente inflada, las otras cinco no se recuperaron.

El clima severo combinado con la escora del buque, hizo improbable que las balsas o botes salvavidas pudieran ser lanzados manualmente o abordados por la tripulación una vez en el agua. Los botes salvavidas abiertos de *El Faro*, no estaban permitidos en embarcaciones de nueva construcción, aunque se redujo esa prohibición para los buques de carga (excepto los petroleros o de gas), estuvo vigente hasta el 1 de julio de 1998.



Bote salvavidas abierto a bordo del *El Yunque*, un buque similar a *El Faro*, (NTSB).

Fuente: https://www.maritime-executive.com/media/images/article/Photos/Wreckage_Salvage/Cropped/El_Faro_Lifeboat.d65bbd.png



En 1993, *El Faro*, entonces llamado Northern Lights, sufrió una modificación importante, pero no se requirió que los botes salvavidas se actualizarán en ese momento, por lo que no fueron modificados. El buque fue nuevamente modificado sustancialmente en 2005-2006, para carga/descarga de contenedores, pero la USCG no clasificó este cambio como una modificación importante. Llegamos a la conclusión de que la conversión 2005-2006, debería haber sido designada como una modificación importante, lo que puede haber requerido que el barco cumpla con los estándares actualizados de seguridad”. (37)

“Los botes salvavidas abiertos, no tienen que cumplir con los estándares de navegabilidad Solas 1983 o los requisitos de propulsión. Después de la pérdida del *El Faro*, la NTSB recomendó retirarlos a bordo de los barcos estadounidenses. *El Faro* estaba exento del requisito de botes salvavidas cerrados debido a su edad y a pesar de la importante conversión de 1993, la Guardia Costera no exigió a su propietario que actualizara sus botes salvavidas a los estándares actuales como parte del proceso.

Requisitos internacionales para botes salvavidas y sus dispositivos, están codificados en Solas 1974. Las diferencias de diseño entre los botes salvavidas, abiertos y cerrados, están separadas por las enmiendas de 1983 a Solas 1974, en vigencia para los buques de carga construidos a partir del 1 de julio de 1986”. (38)



Bote salvavidas de caída libre: lanzamiento y recuperación de botes salvavidas de caída libre.

Fuente: <https://mariboat.com/wp-content/uploads/2019/11/5.9m-freefall-lifeboat-NM59FC-2-768x480.jpg>



Fuente: <https://youtu.be/fTvDJHycH0>. **VIDEO: Sistema de lanzamiento y recuperación de botes salvavidas de caída libre. 1m. 57s.**

Fuente: <https://youtu.be/5c11896sXF4> **VIDEO: VIKING LifeCraft™ 3D Demonstration. 3m. 55s.** El sistema VIKING LifeCraft™ consiste en una embarcación inflable autopropulsada con cuatro motores, una unidad de almacenamiento y lanzamiento colocada en la cubierta o incorporada, y un sistema de tolva EscapeWay™ para llevar a los evacuados desde el punto de embarque en la cubierta a la nave. una evacuación completa de alta capacidad

8.- Tras la tragedia de *El Faro*, la Cámara de Representantes, aprueba proyecto de ley que aborda cuestiones de seguridad marítima

“La Cámara de Representantes de los Estados Unidos, aprobó esta semana (julio 23-29, 2018), una legislación para abordar los problemas de seguridad del transporte marítimo, planteados por el hundimiento de *El Faro*, además, promover la conciencia de la Guardia Costera sobre las tecnologías que podrían ayudar a mejorar el desempeño de la misión del servicio y reducir los desechos marinos.

La legislación incluye la Ley Save Our Seas, Ley de Seguridad Marítima de 2018 (H.R. 6175) y Ley del Centro de Expertos en Tecnología Azul de la Guardia Costera (H.R. 6206). A continuación se describen estas Leyes:

- **Ley Save Our Seas.-** Promueve continuos esfuerzos nacionales e internacionales, para abordar la creciente cantidad de escombros que ingresan al medio marino. Esta disposición insta a la administración a apoyar la investigación y el desarrollo de sistemas, que reduzcan la cantidad de desechos que ingresan al océano, y trabajen con las naciones que descargan grandes cantidades de desechos sólidos en el océano, a compartir tecnologías e infraestructura para prevenir, reducir o mitigar el ingreso de esas fuentes terrestres al medio marino.
- **Ley de Seguridad Marítima de 2018 (HR 6175).-** Aborda los problemas de seguridad marítima que se plantearon en el memorando de acción final del *comandante de la Guardia Costera*, en respuesta al hundimiento del SS *El Faro*. Esta disposición del



proyecto de ley garantizará pronósticos meteorológicos oportunos, equipo de seguridad de emergencia con balizas de localización, VDRs con balizas de indicación de posición de emergencia integradas y otras mejoras de seguridad.

- Más sobre esto: *La Ley de Seguridad Marítima de 2018 busca implementar las lecciones aprendidas de la tragedia de El Faro.*

- **“Ley del Centro de Especialización en Tecnología Azul de la Guardia Costera (HR 6206) (39)** Establece un centro de experiencia en tecnología azul para ayudar a promover la conciencia dentro de la guardia costera del alcance y la diversidad de las llamadas *tecnologías azules*: tecnologías nuevas y emergentes de conciencia del dominio marítimo, especialmente más tecnologías no tripuladas rentables y cómo el uso de dichas tecnologías, podría mejorar la preparación y el desempeño de la misión de la Guardia Costera. El anuncio también permite compartir y difundir información de *Blue Technology* entre el sector privado, la academia, las organizaciones sin fines de lucro y la guardia costera”.

Esta legislación ayudará a mantener nuestros océanos más limpios, a nuestros marinos más seguros y ayudará a la Guardia Costera a adquirir nuevas tecnologías, para satisfacer sus necesidades de misión, dijo el subcomité de guardacostas y presidente de Transporte Marítimo Duncan Hunter (R-CA). Es un verdadero esfuerzo bipartidista y agradezco al Miembro Clasificado Garamendi, por trabajar conmigo para avanzar en esta importante legislación marítima”. (40)

9.- Demanda de familiares

“La familia de una de las 33 personas a bordo del carguero *El Faro* que naufragó en medio del huracán Joaquín, introdujo una millonaria demanda este miércoles en Estados Unidos contra la empresa dueña del barco y su capitán, informó su abogado.

El abogado Willie Gary, anunció en rueda de prensa que introdujo la demanda en Jacksonville, Florida (sureste de EE.UU.) pidiendo 100 millones de dólares por daños a nombre de la familia de Lonnie Jordan, (steward assisten), miembro de la tripulación de *El Faro*, embarcación que se fue a pique el 1 de octubre cerca de Las Bahamas.



La empresa dueña del barco, Tote Maritime y su capitán, habrían cometido -según Gary- negligencia al haber zarpado y tomado una ruta, entre Jacksonville y Puerto Rico, que los llevó directamente hacia el poderoso huracán Joaquín.

Dijo además, que la demanda busca también generar cambios en la industria de transporte marítimo, que a su juicio, se mueve por el ansia de ganancias, así como evitar que los familiares de los fallecidos en el naufragio se queden sin respuestas de lo ocurrido. Ninguna cifra de dinero es demasiado grande, si se es responsable de la pérdida de vidas, dijo Gary.

Tote Maritime rehusó referirse directamente a la demanda y señaló únicamente, que se mantiene brindando apoyo a los familiares y seres queridos de la tripulación, señaló a la AFP un portavoz de la empresa, Mike Hanson” (41).

Demandas contra *El Faro* y la Ley de Limitación del Armador

“Los abogados marítimos de la Firma Brais Law, han sido contactados recientemente por los medios de comunicación, para proporcionar información legal sobre cómo la Ley de Limitación de Responsabilidad del Armador, puede afectar las demandas presentadas en el desastre de *El Faro*. Desde el principio, es importante tener en cuenta que la Ley de Limitación, es un estatuto de más de 150 años, diseñado para alentar el transporte a los Estados Unidos, promulgado en un momento en que el seguro, rara vez se extendía a los armadores estadounidenses.

El razonamiento detrás de la Ley de Limitación del Armador, fue proporcionar a los armadores una red de seguridad para disminuir su exposición financiera en caso de un desastre marítimo. El Congreso esperaba que esto, a su vez, alentaría a las empresas a invertir en transportes y operar embarcaciones dentro de los Estados Unidos. Sin embargo, en los tiempos modernos, todas las empresas navieras tienen un seguro marítimo, a fin de protegerlas financieramente de una pérdida catastrófica, como el hundimiento de un barco.

Dado el uso común de los seguros, muchos tribunales han comentado que la Ley de Limitación está desactualizada, y ya no cumple con el propósito previsto. Sin embargo, el Congreso no ha eliminado la ley de los libros y un juez debe aplicar la Ley de Limitación si se invoca. El propósito de esta



publicación es discutir cómo se puede usar la Ley de Limitación en las Demandas de *El Faro*.

Petición de socorro

Nuestro bufete de abogados ha sido contactado para representar a múltiples familias de las víctimas de *El Faro*. Para servir mejor a estas familias, estamos trabajando con un conocido experto en seguridad marítima para consultarnos sobre los aspectos mecánicos y de navegación del caso. Para una mejor ayuda pedimos a ex tripulantes de *El Faro* o, que haya trabajado para TOTE Maritime, que nos contacte. Necesitamos aprender más sobre la condición de *El Faro*, el historial de reparaciones y mantenimiento, así como las políticas y procedimientos de TOTE Maritime”.(42)

Ley de Limitación de Responsabilidad del Armador

“La Ley de Limitación ha sido utilizada por los armadores como una herramienta para suspender acciones, presentar reclamos en concurrencia ante un tribunal de Distrito Federal, así como exonerar o limitarse de responsabilidad derivada de un accidente marítimo. Aunque tiene muchos beneficios, como muchas dificultades, para un litigante incauto.

Historia

La Ley de Limitación se promulgó en 1851, para promover el desarrollo de la marina mercante estadounidense y poner a los armadores estadounidenses, en una posición igual a los armadores provenientes de otras naciones marítimas comerciales, particularmente Gran Bretaña. Con la Ley de Limitación, los armadores tendrían la oportunidad de limitar la responsabilidad a la pérdida de sus embarcaciones por un accidente marítimo.

A lo largo de los últimos ciento cincuenta años (a junio, 2006), muchos armadores han buscado la protección de la Ley de Limitación. De hecho, el hundimiento del Titanic, las explosiones de 1947 en la ciudad de Texas y la alusión al mercado de New Orleans River Walk, generaron casos de la Ley de Limitación. Si bien esta Ley ha sido criticada en los últimos años, por estar desactualizada, el Congreso no la ha derogado y, por lo tanto, los tribunales continúan aplicándola” (43).



10.- En memoria de la tripulación de *El Faro*

A continuación, una declaración proporcionada por la oficina del Secretario de Prensa en nombre del presidente Obama:

El capitán y la tripulación de El Faro eran estadounidenses y polacos, hombres y mujeres, marineros experimentados y jóvenes. Eran amados hijos e hijas, esposos y padres. Eran ingenieros dedicados, técnicos y un cocinero. Estos 33 marineros estaban unidos por un vínculo, que ha enlazado a nuestros marinos mercantes durante más de dos siglos: un amor por el mar. Mientras su barco combatía la tormenta, sin duda trabajaban como vivían, juntos, como una sola tripulación. Esta tragedia también nos recuerda, que la mayoría de los bienes y productos, en los que confiamos todos los días, todavía se mueven por mar. Como estadounidenses, nuestra prosperidad económica y calidad de vida dependen de hombres y mujeres que sirven a bordo de barcos como “El Faro”.

Agradezco a todos en nuestro Gobierno y en el sector privado que trabajaron incansablemente, en el mar y en el aire, día tras día, en la búsqueda masiva de sobrevivientes. La investigación ahora en curso contará con el pleno apoyo del Gobierno de EE. UU., porque las familias en duelo de “El Faro”, merecen respuestas y porque tenemos que hacer todo lo que esté a nuestro alcance, para garantizar la seguridad de nuestra gente, incluidos aquellos que trabajan en el mar. Hoy, 28 familias estadounidenses, desde Florida hasta Maine, y cinco familias polacas están desconsoladas. Que se consuelen, de alguna manera, al saber que tienen el amor y el apoyo de sus vecinos, la comunidad de marinos mercantes y el pueblo estadounidense. Que Dios bendiga a los hombres y mujeres de “El Faro”. Que consuele a sus familias. Y que Él cuide y proteja a todos los que sirven en el mar en nombre de todos nosotros.

Cámara de Representantes observa momento de silencio por la tripulación de *El Faro*

A solicitud del congresista Duncan Hunter (R-CA), a las 12:52 p.m. este 9 de octubre, el comité general de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, permaneció en silencio por un momento en honor a la tripulación de *El Faro*. Declaración del Representante Hunter: El jueves pasado fue un día trágico para la comunidad marítima estadounidense y de América.



Homenajes póstumo en el mar para la tripulación de *El Faro*, a bordo de la M/N *Pelican State*. Position Lat. 27-57.2 N. Long. 091-07.3 W. Octubre 10, 2015.

Fuente: <http://www.amo-union.net/photos/10-10-memorial3.jpg>

Momento de silencio por favor. *Señor, sé bueno con nosotros, porque el mar es tan ancho y nuestro buque es tan pequeño, Amén.*

Has completado tu guardia final, ahora descansa en paz. Con esta corona, pedimos al Buen Señor, que vigile sus almas y que ayude a sus familiares y amigos a enfrentar esta tragedia. Todos los extrañaremos mucho, pero siempre permanecerán en nuestros corazones y en nuestras mentes.

De los oficiales y la tripulación del USNS SEAY:

Deseamos expresar nuestras sinceras condolencias a las familias, amigos y seres queridos de la tripulación de *El Faro*. Lloramos con ustedes la pérdida de nuestros hermanos y hermanas de la comunidad marítima. Muchos de nosotros conocíamos o habíamos trabajado con al menos uno de los tripulantes (de *El Faro*), en el pasado y sentimos un parentesco con todos aquellos hombres y mujeres que bajan al mar en barcos. Que ahora descansen en paz.

Captain Bruce W. Kreger



USNS SEAY

Dios bendiga a la tripulación de *El Faro*.

The Seafarer's Prayer:

La oración de la gente de mar

“O God, I ask you to take me into your care and protection along with all who sail ships.

Oh Dios, te pido que me cuides y protejas, junto con todos los navegantes.

Make me alert and wise in my duties.

Hazme alerta y sabio en mis responsabilidades.

Make me faithful in the time of routine and prompt to decide

Hazme fiel en el momento de la rutina, rápido para decidir

and courageous to act in any time of crisis.

y valiente para actuar en cualquier momento de crisis.

Protect me in the dangers and perils of the sea:

Protégeme en los peligros y riesgos del mar:

and even in the storm, grant that there may be peace and calm within the heart.

e incluso en la tormenta, concédeme que haya paz y calma en el corazón.

When I am far from home and far from loved ones and far from

Cuando estoy lejos del hogar, lejos de mis seres queridos y

the country that I know, help me to be quite sure that,

lejos del país que conozco, ayúdame a estar totalmente seguro de que

wherever I am, I can never drift beyond your love and care



donde quiera que esté, nunca puedo ir más allá de tu amor y cuidado.

Take care of my loved ones in the days and weeks and months when I am

Cuida de mis seres queridos en los días, semanas y meses cuando estoy

separated from them, sometimes with half the world between them and me.

separado de ellos, a veces con la mitad del mundo entre ellos y yo.

Keep me true to them and keep them true to me, and every time

Mantenme fiel a ellos y mantenlos fieles a mí y cada vez

that we have to part, bring us together in safety and loyalty again,

que tengamos que separarnos, reúnenos de nuevo en seguridad y lealtad,

this I ask for your Love's sake, AMEN.

te pido esto por tu santo Amor, AMEN" (44).

God Bless and Be Safe

Conclusión

El presidente de la NTSB, Robert Sumwalt, expresó optimismo de que se pudieran aprender lecciones duraderas del incidente mortal. Este informe será estudiado por marinos jóvenes y viejos durante muchos años y estoy seguro, que esta tragedia en el mar y las lecciones de esta investigación, ayudarán a mejorar la seguridad de las futuras generaciones de marinos. Entonces, en lugar de aumentar la regulación, el énfasis está por ahora, en aprender lecciones. Esperemos que todas las recomendaciones se implementen.

Que nuestra investigación sobre el hundimiento de "El Faro", mejore la conciencia y preparación de los navegantes para el mal tiempo, así como cambios rápidos para mejorar el pronóstico y la difusión del clima. Estos cambios, combinados con la tecnología actualizada y los requisitos de



equipamiento, ayudarán a los futuros marinos a tomar mejores decisiones ante los huracanes y otros eventos climáticos importantes. Apreciamos que tanto la USCG al igual que NOAA hayan respondido a nuestras recomendaciones y esperamos continuar trabajando con ellos, dijo la Honorable T. Bella Dinh-Zarr, PhD, MPH Board Member National Transportation Safety Board.

Lo más importante para recordar, es que 33 personas perdieron la vida en esta tragedia. Si se adoptan, creemos que las recomendaciones de seguridad en nuestro informe, mejorarán la seguridad de la vida en el mar, dijo el capitán Jason Neubauer, presidente, del MBI de la guardia costera de EE.UU.



REFERENCIAS

- 1.- **President Obama.** *Statement on El Faro Tragedy, (Fuente: October 8, 2015 by gCaptain <https://gcaptain.com/president-obama-statement-on-el-faro-tragedy/>.)*
- 2.- **Saffir – Simpson,** escala de viento de huracanes.- Tiene una clasificación de 1 a 5 en la velocidad sostenida del viento de un huracán. Esta escala estima el daño potencial a la propiedad. Los huracanes que alcanzan la categoría 3 y superiores, se consideran huracanes importantes, debido a su potencial de pérdida significativa de vidas y daños. Sin embargo, las tormentas de categoría 1 y 2 siguen siendo peligrosas y requieren medidas preventivas. En el oeste del Pacífico Norte, el término *super tifón*, se usa para ciclones tropicales con vientos sostenidos superiores a 150 mph.
- 3.- **Public Meeting** of December 12, 2017. Sinking of US Cargo Vessel SS El Faro.

<https://www.nhc.noaa.gov/pdf/ElFaro-NTSB-full.pdf>
- 4.- **La NTSB.**- Es una agencia federal independiente dedicada a promover la seguridad aérea, ferroviaria, vial, marina y de tuberías. Establecida en 1967, la agencia tiene el mandato del Congreso a través de la *Ley de la Junta de Seguridad Independiente de 1974*, para investigar los accidentes de transporte, determinar las causas probables de los accidentes, emitir recomendaciones de seguridad, estudiar los problemas de seguridad del transporte y evaluar la efectividad de la seguridad de las agencias gubernamentales involucradas en transporte.

<https://www.nts.gov/about/Pages/default.aspx>
- 5.- **Voyage Data Recorder (VDR).**- El registrador de datos de viaje (VDR) se introdujo en la industria marina a través de una serie de discusiones de la OMI como MSC / Circ.1024 desde mayo, 2002. Propiedad de la información del VDR: *1 El armador será, en todas las circunstancias y en todo momento, el propietario del VDR y su información. Sin embargo, en caso de un accidente, se aplicarán las siguientes pautas. El dueño del barco debe poner a disposición y mantener todas las instrucciones de decodificación, necesarias para*



recuperar el registro de información. MSC/Circ.1024. Mayo 29, 2002. Annex Guidelines on VDR.

6.- New Mission Needed to Recover *El Faro* Data Recorder.... gCaptain, April 27, 2016 by Mike Schuler

7.- **Oceanplus** Marine Weather Forecasts.

<http://www.oceanplusltd.com/blog.html>

7^a.- **UTC.- (Universal Time Coordinated)** Tiempo Coordinado Universal”.

Puesto que a causa de la rotación de la Tierra, existen en el mundo diversos husos horarios distintos, se estableció un tiempo de referencia en el Observatorio Real de Greenwich en 1675: el GMT (Greenwich Mean Time o Tiempo en el Meridiano de Greenwich). Recientemente, se cambió la denominación GMT en cuanto al estándar de referencia por UTC. En Ecuador la hora oficial es UTC menos 5 horas.

<https://rsn.ucr.ac.cr/documentos/educativos/otros-temas/3-significa-0526z-en-hora00-ques>

7b.- **Steam Ship El Faro** (O.N. 561732) Sinking and loss of the vessel September 24, 2017. Pag. 5.

<https://www.nhc.noaa.gov/pdf/coast-guard-el-faro.PDF>

8.- **Las islas de Sotavento.**- Son un grupo de islas de las Antillas Menores, integrado por diversas islas repartidas entre los Países Bajos y Venezuela, situadas frente a las costas de este último país. Es importante resaltar que la clasificación anglosajona de estas islas, varía con respecto a la del resto del mundo, por lo que algunas islas clasificadas como de Sotavento o Barlovento, pueden variar según la fuente que se consulte.

https://es.wikipedia.org/wiki/Islas_de_Sotavento

9.- **Ojo de la tormenta.**- El centro de un ciclón tropical, marcado de vientos relativamente leves, mares confusos, aumento de la temperatura, disminución de la humedad relativa y a menudo cielos despejados. Mientras que, el área de la presión atmosférica más baja de un ciclón, se llama *centro de tormenta*. (Referencia: H. O. Pub. No. 220 Navigation Dictionary, p. 91 y 240. Washington, 1969)



10.- **Marine BOARDS REPORT.PDF.** September 24, 2017, Pag. 10

11.- **La OMM.-** Retira el nombre de las tormentas Erika, Joaquín y Patricia. Este año la OMM reemplazará los nombres de Erika por Elsa, Joaquín por Julián y Patricia por Pamela de la lista con la que en 2015 se bautizaron las tormentas y que se volverá a usar en el 2021. De esta forma, Patricia se convierte en el decimotercer nombre que ha sido retirado de la lista para la costa este del Pacífico Norte, número que se queda corto si lo comparamos con los relativos al océano Atlántico donde Erika y Joaquin son el 79° y 80° en ser apartados de esta exclusiva lista.

<https://aemetblog.es/2016/04/28/la-organizacion-mundial-de-meteorologia-retira-el-nombre-de-las-tormentas-erika-joaquin-y-patricia/>

12.- **Organización Meteorológica Mundial (OMM).-** Es un organismo especializado de las Naciones Unidas (UN), integrado por 193 Estados y territorios miembros. Su predecesora fue la Organización Meteorológica Internacional cuyos orígenes remontan a 1873, año en que se celebró en Viena el Congreso Meteorológico Internacional. La OMM fue establecida en marzo 23, de 1950, en virtud de la ratificación del Convenio de la OMM y un año después, pasó a ser el organismo especializado de las UN, para la meteorología (el tiempo y el clima), la hidrología operativa y las ciencias geofísicas conexas. La Secretaría, con sede en Ginebra, está dirigida por el Secretario General. El órgano supremo de la Organización es el Congreso Meteorológico Mundial.

<https://public.wmo.int/es/acerca-de-la-omm>

13.- **EFEMiami1 Oct 2015.-**

<https://www.efe.com/efe/english/world/eye-of-hurricane-joaquin-passes-over-central-bahamas/50000262-2727668>

14.- **Los ciclones tropicales.-** Son sistemas atmosféricos, de origen tropical, en los cuales la presión barométrica disminuye constantemente desde la periferia a un mínimo en el centro y donde los vientos giran en sentido antihorario en el Hemisferio Norte. Cuando los vientos de la circulación ciclónica alcanza una fuerza de 64 nudos o más cerca del centro, el ciclón, dependiendo de su ubicación, se llamará huracán (Atlántico, golfo de México, Pacífico Este), un baguio (Filipinas), willy-



willy (Australia Occidental, o simplemente un ciclón (océano Índico). Las tormentas tropicales son el mismo fenómeno atmosférico, pero de menor intensidad: 34 nudos. (Fuente: *Knight's. Modern Seamanship, 14th Edition, p. 542. New York, 1966*)

15.- Pentland Firth.- Un canal de 20 millas de largo entre las islas Orcadas y la costa norte de Escocia. Este canal tiene las corrientes de marea más altas de las islas británicas, y una de las más altas en todo el mundo, de 6 a 12 nudos. Se pueden encontrar dificultades al transitar, ya sea a favor o contra de la marea. Los capitanes deben asegurarse de mantener una estrecha vigilancia en todo momento sobre el rumbo, la velocidad y la posición de sus embarcaciones. 96 *Journal of Atmospheric and Oceanic Technology* Vol. 30.

<https://journals.ametsoc.org/doi/pdf/10.1175/JTECH-D-11-00223.1>

Nota: *Todos estos datos están registrados en mi libro de cálculos de navegación y, como un valioso trofeo, en una de las paredes de mi residencia se encuentra la carta # 5142(3). Routeing Chart. North Atlantic Ocean, donde el señor CPCB Fernando Endara Jiménez, que en aquel viaje desempeñó el cargo de primer oficial, ploteó todos los movimientos del buque durante el paso del centro de la tormenta.*

16.- Millibar.- Una unidad de presión igual a 1000 dinas por centímetro cuadrado. El milibar se usa como unidad de medida de la presión atmosférica.

(Fuente: H.O. Pub. Np. 20. *Navigation Dictionary. Second Edition. P. 164*).

17.- Meteorología, William L. Doon, p. 316.

18.- Presión atmosférica o barométrica.- El valor de la presión atmosférica es uno de los elementos más importantes para informar y pronosticar el clima. Las variaciones de presión no son en su mayor parte perceptibles para los sentidos humanos. Es un elemento que no se puede estimar; su valor debe determinarse instrumentalmente. Los instrumentos de medición de presión de uso común son el barómetro



mercurial, el barómetro aneroide y el barógrafo... La presión estándar de 29.92 pulgadas equivale a 1013.2 milibares.

(Fuente: Knight's- Modern Seamanship, 14th Edición, p. 508. New York, 1960)

19.- Hidrometeorología.- Es una rama de las ciencias de la atmósfera (Meteorología) y de la Hidrografía que estudia la transferencia de agua y energía entre la superficie y la atmósfera. Se deben a la acción de factores atmosféricos, como el viento, la lluvia o cambios bruscos de temperatura. Son ejemplos de éstos los huracanes, las inundaciones y las tormentas de nieve o granizo. También investiga la presencia de agua en la atmósfera en sus diferentes fases.

<https://es.wikipedia.org/wiki/Hidrometeorolog%C3%ADa>

20.- Escala de Saffir – Simpson Medidor de las tormentas

<http://www.radiocubana.cu/la-opinion/19355-escala-de-saffir-simpson-el-medidor-de-las-tormentas>

21.- American Bureau of Shipping (ABS). *Sociedad de clasificación* privada, con sede en EE. UU. para buques mercantes y otros sistemas marinos. Fundada en 1862, el propósito principal de ABS es determinar la aptitud estructural y mecánica de los buques y otras estructuras marinas y, establecer los estándares de diseño, construcción y operación de los mismos. (Fuente: Robert McKenna. *The Dictionary of Nautical Literacy*, p. 9. San Francisco, 2001).

22.- NTSB.- An Independent Federal Agency. Washington, DC April 12, 2018. *Currency of Weather Information.*, pag. 3.

23.- Curso Fatal.- Esta imagen fue publicada por el *Miami Herald*, diciembre 13, 2016, a las 2141.

<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/MAR1701.pdf>.



24.- Preliminary Report Marine DCA16MM001. Executive Summary, pag. 1.

https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Pages/DCA16MM001_preliminary.aspx

25.- Clarence William “Bill” Nelson (29 de septiembre de 1942) es político estadounidense del Partido Demócrata y fue hasta 2019 Senador Senior de los Estados Unidos por el estado de Florida.

https://en.wikipedia.org/wiki/SS_El_Faro

26.- ROV CURV-21.- Es un vehículo operado remotamente , diseñado para cumplir con los requisitos de salvamento oceánico, hasta una profundidad máxima de 20.000 pies de agua de mar. Este vehículo está cargado con una serie de nuevas tecnologías y fue construido como un reemplazo directo para CURV-III.

https://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4300&tid=50&ct=4

27.- R / V “Atlantis”.- Es un buque de investigación oceanográfica operado por la institución oceanográfica Woods Hole, como parte de la flota del Sistema de Laboratorio Oceanográfico Universidad-Nacional (UNOLS). *Atlantis* es la nave anfitriona de DSV Alvin, lleva el nombre del primer buque de investigación operado por la institución oceanográfica Woods Hole, R / V “Atlantis”, por la cual también se llama el *Transbordador Espacial Atlantis*.

[https://en.wikipedia.org/wiki/RV_Atlantis_\(AGOR-25\)](https://en.wikipedia.org/wiki/RV_Atlantis_(AGOR-25))

28.- Multibeam sonar sensors.- A veces llamados sensores acústicos o ecosondas, son un tipo de sistema de transmisión y recepción de sonido.. El transmisor convierte una señal eléctrica en un pulso acústico y el receptor convierte un pulso acústico en una señal eléctrica. Una computadora determina cuánto tiempo lleva recibir el pulso de retorno que, cuando los transductores apuntan hacia el fondo marino, se traduce en profundidad. Cuanto más tiempo tarda el pulso en regresar, más lejos está el objeto. Asignar una gama de colores o una escala de grises para la profundidad, puede crear una vista superior del fondo marino.



(Fuente: NOAA - Ocean Explorer.

<https://oceanexplorer.noaa.gov/explorations/09bermuda/background/multibeam/multibeam.html>)

29.- Appendix C. Search for El Faro Wreckage and Voyage Data Recorder, (pag. 262-263).

<https://www.nhc.noaa.gov/pdf/ElFaro-NTSB-full.pdf>

30.- VDR.- USCG. Marine Board Report. Executive Summary, September 24, 2017, (Pag. 165-6).

<https://www.nhc.noaa.gov/pdf/coast-guard-el-faro.PDF>

31.- BRM.- Bridge Resource Management, (Gestión de Recursos del Puente). BRM es parte del *Código de Formación* contenido en el STCW95 y está incluido en el Capítulo VIII Sección B-VIII/2-4 (Gestión de los recursos del puente). BRM: *es el uso y coordinación de todas las habilidades, conocimientos, experiencias y recursos disponibles para que el equipo de puente de gobierno, pueda cumplir con las metas establecidas de seguridad y eficiencia. BRM es un curso basado en simuladores, diseñado para oficiales. El objetivo del curso es reducir errores así como sus consecuencias y garantizar la seguridad a bordo mejorando la capacidad de oficiales de cubierta para gestionar situaciones de crisis y emergencias.*

32.- https://en.wikipedia.org/wiki/SS_El_Faro.

33.- La clase-Ponce de buques de carga RoRo.- Es una clase que operaba para TOTE Maritime. A partir de 2019, los únicos buques de la clase que aún están en funcionamiento son *El Cyro*, *Great Land*, *Westward Venture* y *Mickey Mouse*. *El Cyro*, es el único buque de la serie original en funcionamiento. Las cubiertas de contenedores de esta serie se las conocía como *cajas de Mickey Mouse*. En respuesta, TOTE ordenó una más de la serie, y la llamó Mickey Mouse.

https://hypothetical-transportation.fandom.com/wiki/Ponce-class_RoRo_cargo_ship



34.- Steam Ship *El Faro* - MARINE BOARD'S REPORT 16732, September 24, 2017, pag. 2.

<https://www.nhc.noaa.gov/pdf/coast-guard-el-faro.PDF>

35.- EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacons*), radiobaliza que emite una señal en ciertas frecuencias, posibilitando que su posición sea determinada por medio de un sistema satelital de radiogoniometría. Está destinada a facilitar las tareas de búsqueda y rescate en casos de emergencias en el mar. Este equipo boyante, con su propia fuente de energía eléctrica que se activa manualmente o en contacto con el agua de mar, no constituye una alternativa al radioteléfono VHF de frecuencias marinas, sino que está destinada en caso de que por las características del siniestro, la embarcación no pueda emitir un efectivo "Mayday". Entre 1982 y 2002, este sistema permitió el rescate de cerca de 14.700 personas. En 2002, se registraron aproximadamente 82.000 usos del sistema, ayudando a muchas personas.

<http://www.cibernautica.com.ar/seguridad/epirb.htm>

36.- GPS (*Global Positioning System*), sistema que permite determinar en toda la Tierra la posición de cualquier objeto (una persona, un vehículo) con una precisión de hasta centímetros (si se utiliza GPS diferencial), aunque lo habitual son unos pocos metros de precisión. El sistema fue desarrollado, instalado y empleado por el Departamento de Defensa de Estados Unidos, y actualmente es propiedad de la Fuerza Espacial de los Estados Unidos. Para determinar su posición, un usuario utiliza cuatro o más satélites.

<https://es.wikipedia.org/wiki/GPS>

37.- Testimony of The Honorable T. Bella Dinh-Zarr, PhD, MPH Board Member NTSB. Washington, DC • April 12, 2018, pag 7 y 8.

<https://www.commerce.senate.gov/services/files/69D1AD7D-ADBA-45A1-AF85-0B67AA6704E9>

T. Bella Dinh-Zarr, PhD, MPH, es el miembro número 42 de la NTSB. La Dra.



Dinh-Zarr se formó como científica de salud pública, especializada en prevención de lesiones y ha dedicado su carrera a trabajar, para garantizar que la seguridad del transporte sea una prioridad política, a nivel nacional e internacional. En la NTSB, la Dra. Dinh-Zarr se desempeñó como vicepresidente durante 2 años (incluido un breve período como presidente interino). Nominada por el presidente Obama y confirmada por unanimidad por el Senado de los Estados Unidos. El mandato de la Dra. Dinh-Zarr finalizó el 31 de diciembre de 2018.

https://www.nts.gov/news/speeches/T-Bella-Dinh-Zarr/Pages/bio_dinh-zarr.aspx

38.- Solas 1974.- 1.11.4 Normas y reglamentos de botes salvavidas.

<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/MAR1701.pdf>

39.- Tecnología Azul.- La guardia costera y la Institución Scripps de Oceanografía de la Universidad de California en San Diego, lanzaron el Blue Technology Center of Expertise (COE). Tecnología Azul, sistema diseñado para su uso sobre o debajo de la superficie del océano, que puede facilitar la conciencia, búsqueda y rescate del dominio marítimo de la guardia costera, respuesta a emergencias, aplicación de la ley marítima, inspecciones e investigaciones marinas.

<http://es.marinetechologynews.com/news/guardacostas-scripps-lanzan-centro-experiencia-azul-291082>

40.- The U.S. House of Representatives approves Bill Addressing Maritime Safety Issues in Wake of El Faro Tragedy. 27 de julio de 2018 by gCaptain.

41.- Demanda de familiares.-

https://www.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-maritimos/naufragio-de-el-faro-familia-de-victima-demanda-a-empresa-duena-del-barco_YWm4FdETA81i4hVEqgRQZ2/



42.- Ley de Limitación del Armador. El Faro Lawsuits and the Limitation Act. October 29, 2015 by Keith S. Brais.

<https://www.maritimelawblog.net/tag/el-faro-lawsuit/>

43.- Southeastern Admiralty Law Institute, Inc. Annual Seminar June 16-17, 2006.

https://www.braislaw.com/files/limitation_of_liability.pdf.

44.- American Maritime Officer. www.amo-union.org. Volume 45, Number 10.

<https://www.amo-union.org/news/2015/201510/201510.pdf>

Buque *El Faro* (características principales).- **Bandera**, U.S. *Type*, RO/RO y Container. **Año Construcción**, 1975. **TRB**, 17.527. **Eslora**, 240,85 metros **Manga**, 28 m. **Calado**, 12,8 m. **Velocidad Máxima**, 24 nudos. **Sociedad Clasificadora**, ABS. **Armador**, TOTE Maritime Puerto Rico. **Operador**, TOTE Services, Inc. (Fuente: US Coast Guard, Marine Board Report, p.12 y 13).

SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA





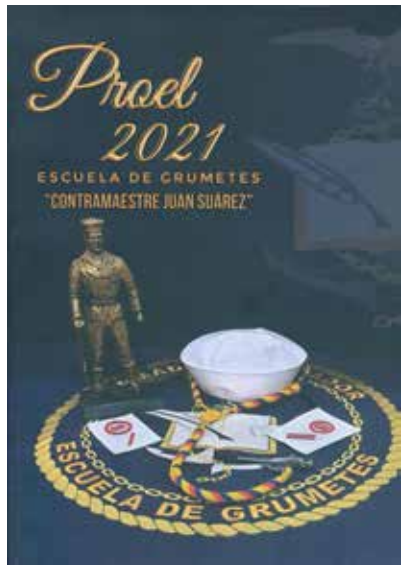
Revista Vigía 2020. Escuela Superior Naval “CMDTE Rafael Morán Valverde”. Salinas, Ecuador, 2020. II., 112 p.

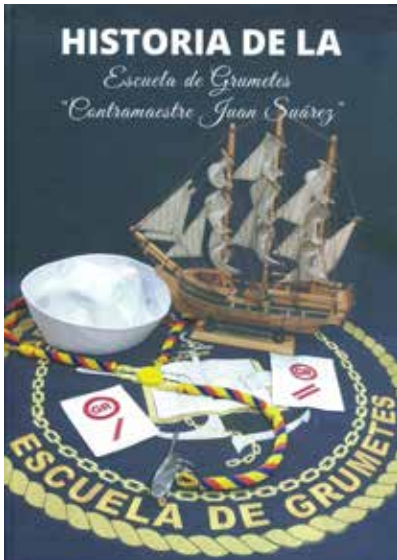
Con el pasar de las décadas y a lo largo de la historia de la Escuela, el aporte de la revista naval, sigue siendo fundamental para conocer los cambios insondables de esta institución. Este nuevo ejemplar del año 2020, nos permite identificar las actividades desarrolladas en el campo académico y militar de la promoción graduada, Dukes 2020; celebrar su graduación como oficiales de marina, íntegros, llenos de valores morales y éticos, listos para servir a la sociedad ante las amenazas que se presenten e irradiando la fortaleza del Estado.



Armada del Ecuador. Proel 2021. Escuela de Grumetes “Contramaestre Juan Suárez”. Salinas, Ecuador, 2021. 117 p.

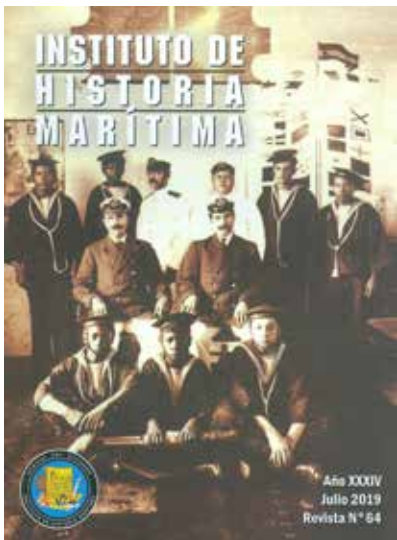
La revista “Proel” se ha convertido en un cúmulo de testimonios fotográficos, que representan la vida propia de un grumete durante su periodo de formación; aquel periodo que es sumamente corto en tiempo, pero extremadamente largo en añoranzas. Esta edición dejará inmortalizado el paso de 226 grumetes que estuvieron en las aulas y en el mar, y es que no hay mejor memoria gráfica que lo plasmado en estas páginas. Trabajo intenso, gratificante, de compromiso institucional y personal que ha permitido que el nivel de responsabilidad y prestigio, de ser parte de la mejor escuela de formación de personal de tripulación, se mantenga en el tiempo.





Armada del Ecuador. Historia de la Escuela de Grumetes “Contramaestre Juan Suárez”. 88 años formando honorables tripulantes de la Armada del Ecuador. Senefelder, Salinas, Ecuador, 2021. Il., 119 p.

No podría existir historia si no tuviéramos páginas gloriosas de hechos e hitos importantes que se escriben a través de los años. Estas deben ser inmortalizadas en un documento que rescate la memoria histórica, reconociendo el legado de los marinos que apostaron por la profesionalización de nuestra gente de mar, con la capacidad de ejecutoria del mando naval, sus directores y dotaciones. Otorgar el puesto que la historia y la justicia lo demandan y emular sus acciones para ubicar a nuestra Escuela de Grumetes en el sitio que le corresponde.



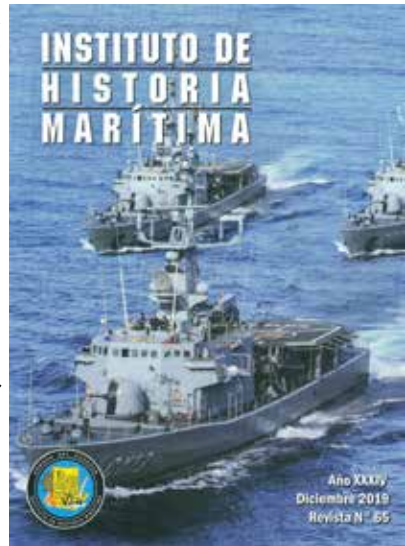
Revista del Instituto de Historia Marítima. Año XXXIV. N°64, Jul. 2019 – Macformas. Guayaquil, 2019 – 200 p. Semestral

La Revista Inhima, es una publicación relevante y cuenta con un buen número de artículos de autores ecuatorianos, en el que muestran, una visión de los innumerables conflictos, combates, incidentes, actividades y acciones acaecidos en el país a lo largo de los años. Publicada semestralmente en formato impreso, permite al lector interesado, conocer más acerca de la historia marítima ecuatoriana y la labor que realiza la institución y su contribución al país.



Revista del Instituto de Historia Marítima. Año XXXIV. N° 65, Dic., 2019 – Macformas. Guayaquil, 2019 – 200p. Semestral

Los artículos publicados en este número, forman parte de esta heterogénea revista con que el Instituto de Historia Marítima sorprende gratamente a los lectores a través de los conocimientos de sus autores. Autores prolijos en la preparación de sus artículos, cuya presentación y elaboración es ganancia para los investigadores por las interesantes temáticas expuestas, fin captar el interés que es nuestra historia marítima y naval en la comunidad.



Revista del Instituto de Historia Marítima. Año XXXV. N° 66, Oct., 2020 – Macformas. Guayaquil, 2020 – 200 p. Semestral

Dedicado al *“Bicentenario de la Independencia de Guayaquil”*, se contribuye al conocimiento de un tema que, pese a su gran relevancia, nunca con anterioridad se había abordado. El objetivo es aportar los elementos claves para la discusión sobre la dimensión histórica que ofrecen los artículos, como se comprobaba a lo largo de este volumen, son de una enorme transcendencia. Por lo tanto, se espera que sirva como referencia para la comprensión de la situación marítima nacional de tiempos anteriores, así como de las nuevas corrientes que guían la actividad naval.





Revista del Instituto de Historia Marítima. Año XXXVI. N°.67, Jul., 2021 – Macformas. Guayaquil, 2021 – 200 p. Semestral

En este número participan importantes autores nacionales y extranjeros, que han puesto al servicio de la comunidad ecuatoriana, su conocimiento y experiencia. En el primer componente se examinan los estudios de acontecimientos históricos marítimos desde una perspectiva racional y con ideas claras relacionadas con el marco normativo que lo define. En el siguiente componente, se analizan documentos históricos, noticias, y se presta atención a la sección necrológica, espacio dedicado a ilustres oficiales y personajes que han formado parte de esta Institución.



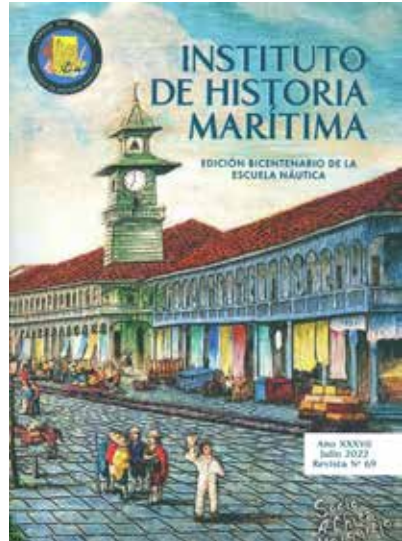
Revista del Instituto de Historia Marítima. Año XXXVI. N°.68, Dic., 2021 – Macformas. Guayaquil, 2021 – 200 p. Semestral

Este ejemplar se edita en homenaje al Aniversario número 35 del Instituto de Historia Marítima. Los artículos publicados presentan distintos aspectos históricos marítimos, ahondando en el estudio de su evolución histórica, y en la producción investigativa con que el Inhima, contribuye positivamente a la recuperación de la memoria marítima naval de nuestro país, creando identidad cultural.



Revista del Instituto de Historia Marítima. Año XXXVI. Nº 69, Jul., 2022 – Mariscal Sucre. Guayaquil, 2022 – 200 p. Semestral

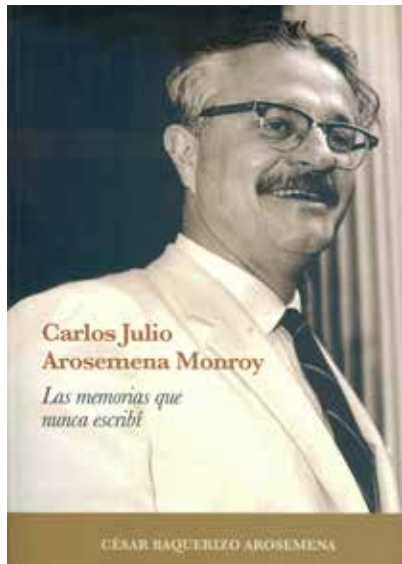
Esta obra presenta una valiosísima publicación histórica, que con elevada orientación, redactaron destacados investigadores y escritores. Ellos analizan las múltiples facetas que nos aporta la historia marítima, así mismo, como a quienes han cultivado y dedicado a reconstruir los hechos históricos, temas indispensables que merecen ser puestos al alcance del público, para valorar herencia cultural, transmitidas a la educación de dos centurias.



Carlos Julio Arosemena Monroy. Las memorias que nunca escribí. Cesar Baquerizo Arosemena. Offset Abad. Guayaquil, Ecuador, 2021. Ilus., 528 p.

Este libro presenta a Carlos Julio Arosemena, dentro del panorama global de su personalidad, un escrito de sus memorias, elaborado en primera persona porque todas las palabras son suyas en el contexto exacto.

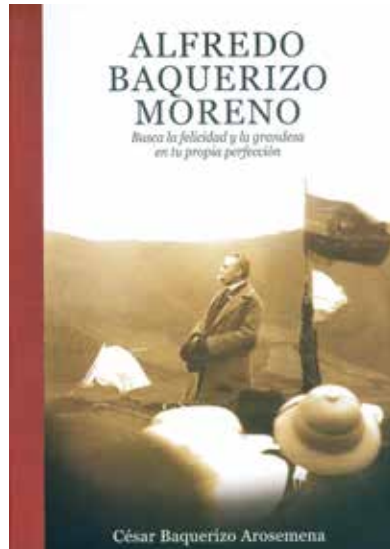
Por consiguiente, el libro, de narración un tanto histórica, presenta un retrato de Carlos Julio como: el hombre de ideas, de pasiones y de acción, el líder político por naturaleza, de una cultura envidiable, que supo poner en práctica lo que soñó y que transmitió con claridad lo que pensó.





Alfredo Baquerizo Moreno. Busca la felicidad y la grandeza en tu propia perfección. Cesar Baquerizo Arosemena. Offset Abad. Guayaquil, Ecuador, 2019. 510 p. Ilus.

Con certeza la semilla de este libro se siembra en la conciencia de los ecuatorianos, tiene datos históricos que nos permite darnos la idea de la época en que vivió y gobernó este interesante personaje. Un hombre que forjó una recia personalidad y un fuerte apego a la vida, constituyéndose en un admirable ejemplo de superación personal en todos los ámbitos. Sus logros fueron muy conocidos, que hoy en este libro se immortalizan.



SECCIÓN NOTICIAS





Despedida del señor director del Instituto de Historia Marítima

El personal del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), mediante un sencillo y emotivo acto despidió al **capitán de navío EM Eduardo Martínez Baracaldo**, luego de haberse desempeñado en el cargo de director del reparto por más de 18 meses, periodo en el que con entereza y organización, emprendió el proceso de reiniciar la operatividad del reparto, enmarcado dentro de la nueva normalidad, generada por la pandemia mundial del Covid-19.



El personal del reparto acompañando al comandante Eduardo Martínez, durante la reunión de despedida.

Comenzando por la **recuperación del museo “Almirante Juan Illingworth”**, y reapertura de la **biblioteca histórica marítima**, montando ambas unidades con **exposiciones** producidas para la ocasión, porque fueron programadas como parte del **evento internacional “Guayaquil a toda Vela 2022”** (05MAY2022), actos con los que se **inauguró la Casa Piana**,¹ hoy sede de los citados componentes. La **revista**, órgano de difusión semestral del INHIMA, circuló con normalidad y las **ediciones 69 y 70**, impresas **a todo color**. Fue así como el Instituto, metódicamente recobró su actividad, **restableciéndose la prestación de servicios a la comunidad**, en todos sus Departamentos² y de retomar la acción de desarrollar conferencias históricas, exposiciones itinerantes, llevando a los museos y publicaciones a nuevos espacios vecinos a la colectividad.

1 Ubicada en las calles: Fray Vacas Galindo y Cinco de Junio (Complejo Cívico Naval Jambelí).

2 Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima del Ecuador; Dpto. de Administración de Fuentes Documentales; Dpto. de Difusión de la Historia Marítima del Ecuador.



De esta manera el reparto siguió contribuyendo al fortalecimiento de nuestra historia marítima, cumpliendo con la misión de fomentar en la población ecuatoriana, su identidad, cultura y memoria marítima.

El **06 de febrero de 2023**, reunidos en la sala de sesiones del INHIMA, nos tocó manifestar, al comandante Martínez –momento de sentimientos encontrados- lo mucho que nos alegramos por él, porque se le presentó una magnífica oportunidad, de **representar a la Fuerza Naval en Washington**, como oficial superior de la Marina de Guerra ecuatoriana, institución a la que sirve hace muchos años, y que desde agosto de 2021 hasta febrero del año en curso, hemos sido testigos de su capacidad y eficiencia para el trabajo.



Instantes en que el SUBP Fernando Espinoza Palacios, hace entrega de una placa en reconocimiento a la tarea cumplida, al CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo, como director del INHIMA.

Nos parece excelente que le hayan otorgado **el cargo de Asesor en la División de Gestión de Riesgos en Desastres**, porque desde allí podrá mostrar todas sus habilidades y tendrá mayor libertad para tomar decisiones y ejecutar sus proyectos, desde la **Junta Interamericana de Defensa**, su actual **reparto naval**, y continuar haciendo país, representando bien a la **Armada del Ecuador**. Lo felicitamos y le deseamos el mejor de los éxitos en su nueva gestión.



El comandante Eduardo Martínez mostrando la placa.

Durante la reunión de camaradería, el jefe administrativo, suboficial primero Fernando Espinoza Palacios, a nombre del personal, hizo entrega de una **placa en reconocimiento y gratitud por la tarea consumada**, al comandante Eduardo Martínez Baracaldo. La siguiente inscripción es la que consta en la placa:

EL PERSONAL DE SEÑORES TRIPULANTES Y
SERVIDORES PÚBLICOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA MARÍTIMA

AL SR. CAPITÁN DE NAVÍO EM

Eduardo Martínez Baracaldo

En reconocimiento al profesionalismo y don de liderazgo
Demostrado como Director del INHIMA

*“Que los vientos y las aguas lo guíen siempre a puerto seguro
Y que nunca le falte un pie de agua bajo la quilla”*

Éxitos, buen viento y buena mar.



El comandante Martínez dirigiéndose a los presentes.



El INHIMA desarrolló programa cultural en homenaje al Día del Bibliotecario, a través de su biblioteca especializada y museos navales

El Instituto de Historia Marítima (INHIMA) a través de su Biblioteca Histórica Marítima “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo” y museos navales, ofreció las conferencias: **“Bibliotecarios: eruditos silenciosos”** y **“El papel del Bibliotecario Siglo XXI”**, con motivo de celebrarse el 21 de febrero, el Día del Bibliotecario, en homenaje al nacimiento de Eugenio Espejo, prócer libertario, que fue el primer bibliotecario ecuatoriano en la Biblioteca Pública de Quito, en 1791. El acto se cumplió el 23 FEB 2023, en el auditorio del Museo Naval “Contemporáneo”, situado en el interior del Complejo Cívico Naval Jambelí, ubicado en las calles: Fray Vacas Galindo y Cinco de Junio.

El CPFG-EMT Byron Terán Hurtado, director del INHIMA, dio la bienvenida a las expositoras: magíster Delia María Torres Tello, analista de archivo y gestora cultural del Archivo Histórico del Guayas, quien desarrolló la temática, *Bibliotecarios: eruditos silenciosos*; como también, a la Dra. Ruth Carvajal Martínez, que se doctoró en Educación en la Univ. César Vallejo en Piura-Perú y ha ejercido como directora de la Biblioteca Dr. Antonio Parra Velasco-Casona Pedro Carbo, de la Univ. de Guayaquil, durante 15 años, quien intervino con el tema *El papel del bibliotecario del Siglo XXI*. Ambas disertantes expusieron ampliamente sus ponencias, con el apoyo de interesantes presentaciones en power point.



Instante en que la Mag. Delia María Torres, efectúa su exposición.



Dra. Ruth Carvajal, durante su intervención.

Una nutrida concurrencia de miembros del gremio de Bibliotecarios del Guayas asistió al acto, también acudió el personal militar y civil del reparto, como de la Radio Naval, entre otros.



El director del INHIMA CPFG-EMT Byron Terán Hurtado, hace entrega de un certificado a la Mag. Delia María Torres.



Concluida la ceremonia, se entregó al público la revista que edita el INHIMA semestralmente, así como la Carta Didáctica del Territorio Marítimo Nacional. Seguidamente, se invitó a la concurrencia a recorrer la biblioteca y los museos navales, que componen este Complejo Cívico Naval Jambelí.

La prestación de servicios, de los museos y biblioteca, es gratuita, de lunes a viernes de 08:00 a 12:00 y de 13:00 a 16:30 horas; sábados de 09:00 a 14:00 horas. Para grupo de visitantes, se debe hacer reservación al teléfono: 593 (4) 2347420.



El público recorriendo las instalaciones de la Biblioteca Histórica Marítima “Capitán de fragata SP Mariano Sánchez Bravo”.



Los asistentes escuchan atentos la exposición de antiquísimas publicaciones (S.XVI) que hace la Srta. Martha Guerra (bibliotecaria del Archivo Histórico del Guayas), sobre estas obras editadas en siglos pasados, mismas que son propiedad del Archivo Histórico del Guayas. Muestra facilitada para que se presente en la biblioteca del INHIMA, por esta ocasión.



Un grupo de invitados, visitando el museo memorial “BAE Abdón Calderón”.



Instantes en que se inicia el recorrido, en la Galería de Forjadores y Héroes Navales, en el museo naval “Contemporáneo”.



**Director de INHIMA en ceremonia de ingreso,
a la Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador,
de la Lic. Aída Rodríguez Salvatierra**



Constan el personal del INHIMA (Der. a Izq.), comandante Byron Terán, Lic. Aída Rodríguez, suboficial segundo Jorge Jumbo, encargado del Sistema Integrado de Seguridad y suboficial primero Fernando Espinoza, jefe del Dpto. Administrativo.

El director del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), CPGF EMT Byron Terán Hurtado, asistió a la ceremonia de incorporación de la Lic. Aída Rodríguez Salvatierra -jefe del Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana del INHIMA- como Miembro Correspondiente de la Academia Nacional de Historia Militar (ANAHIMI). El acto se cumplió el 09 de marzo de 2023, en el Salón “Los Libertadores” de la II Zona Militar de Guayaquil, ubicado en la avenida 9 de Octubre y calle Lorenzo de Garaycoa.



Luego de la presentación realizada por el Gral. Paco Moncayo, presidente de esta corporación, la Lic. Rodríguez presentó su ponencia “La Armada nace en la gesta independentista de Guayaquil”, que versó sobre la interpretación de los hechos de la revolución del 9 de octubre de 1820; análisis efectuado, en base al estudio desarrollado por el historiador naval CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo, quien narra las vicisitudes de este acontecimiento con sus convicciones, conocimiento y documentación fehaciente.

Posteriormente, le fue impuesto el medallón y entrega del diploma de la Academia, acreditándose como Miembro de este cuerpo académico, que es una entidad de carácter científico, orientada al estudio y difusión de la Historia militar del Ecuador.

Instantes en que la Lic. Aída Rodríguez, recibe el diploma que la acredita como Miembro Correspondiente de la ANAHIMI, hizo la entrega el Gral. Paco Moncayo, presidente de la ANAHIMI.





En la gráfica los historiadores, Ec. José Arrobo, presidente-Cipeg.; Dr. Benjamín Rosales, Miembro Correspondiente-ANAHIMI; Lic. Aída Rodríguez, Miembro Correspondiente entrante a la ANAHIMI; Gral. Paco Moncayo, presidente-ANAHIMI; Prof. Ermel Aguirre, Coord. Comité Nacional Bicentenarios; Crnel. Iván Borja, secretario-ANAHIMI.

Al evento asistieron militares del Ejército y de la Armada Nacional, miembros de las Academias: Nacional de Historia Militar, Nacional de Historia Cap. Guayaquil y Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial (ACEHIM), familiares y amigos de la homenajeada. Al finalizar el evento se entregó la revista del INHIMA N° 70 a los asistentes.



Estuvieron en el evento oficiales de la Marina y Ejército ecuatoriano, historiadores de la localidad; familiares y amigos de la miembro incorporada e invitados especiales.



Museos de la Armada del Ecuador en I Feria Nacional de Museos, en Guayaquil



Stand del Instituto de Historia Marítima-Armada del Ecuador.

Con motivo de celebrarse el 18 de mayo el **Día Internacional de los Museos, la Armada del Ecuador** a través de sus **museos navales** – administrados por el Instituto de Historia Marítima (**INHIMA**)-, participó con su stand, dentro de la Feria de Museos, organizada por el Ministerio de Cultura y Patrimonio, en coordinación con el Consejo Internacional de Museos (ICOM-Ecuador), el 5 y 6 de mayo de 2023, en el lobby del **Museo Antropológico y de Arte Contemporáneo, MAAC**, sito en el Malecón Simón Bolívar y Loja.

La **muestra** expuesta abarcó los períodos, desde la **navegación aborigen en el Ecuador, la época Colonial y los astilleros de Guayaquil, hasta inicios de la Época Republicana**; misma que contó con los representativos buques a escala y demás recursos museográficos que apoyaron exitosamente la exposición y por supuesto la elocuente intervención del personal civil y militar, logrando despertar el interés e interacción de propios y extraños por conocer nuestro rico pasado milenario del que es poseedora nuestra nación.



Instante en que la cabo primero - AD Ibelisa Mejía, enseña a los visitantes cómo se hacen los nudos marinos.



Una turista demuestra su aprendizaje, elaborando un nudo marino.





El evento fue a **nivel nacional**, participaron museos de Guayaquil, Quito y Cuenca; una jornada donde se concentraron 18 espacios museales, cada uno con su stand informativo. Además, se desarrollaron conferencias magistrales, un tiempo de experiencias compartidas entre los representantes de los diversos museos donde se intercambiaron anécdotas y aprendizajes. La agenda también incluyó presentaciones artísticas, por lo que se vivió un ambiente de fiesta en esta **I Feria de Museos**, que constituyó un espacio para conocer la diversidad de estos en el país. Aproximadamente 800 personas asistieron a este encuentro cultural.



Funcionarios de las entidades organizadoras del evento, visitando el stand de la Armada del Ecuador.

¡Usted lector!, está invitado a recorrer los museos navales de la Armada Nacional (Museo memorial “Abdón Calderón”, el histórico “Alm. Juan Illingworth” y el “Contemporáneo”), en el **Complejo Cívico Naval Jambelí**, ubicado en las calles Fray Vacas Galindo y Cinco de Junio; aquí también funciona la **biblioteca especializada histórica-marítima** “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo”. La prestación de estos servicios es gratuita; de **lunes a viernes**, de **08:00 a 12:00** y de **13:00 a 16:30 horas**. Sábados de **09:00 a 14:00 horas**. Para **grupo de visitantes**, se debe **hacer reservación al teléfono: (593) (4) 2347420**.



Ponencia: Aduana de Fierro en museos de la Armada, en homenaje al “Día Internacional de los Museos”

La Armada del Ecuador, a través del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), celebró “el Día Internacional de los Museos”, con la exposición de la ponencia ***La Aduana de Fierro, una sobreviviente inesperada***, disertada por el Dr. Fernando Mancero Coloma; el acto estuvo **realizado** con la presencia del capitán de fragata EM Eusebio Rodríguez Reyes, delegado del Comandante de Operaciones Navales; los ex comandantes generales de la Armada, almirantes: Fernando Donoso Morán y Darwin Jarrín Cisneros; oficiales superiores y subalternos; MGs. Beatriz Gil Parra, directora de Gestión y Promoción Cultural de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, en representación del Alcalde de Guayaquil; MGs. Antonio Tramontana, jefe del Dpto. de Proyectos Culturales; Arq. Hugo Idrovo, jefe del museo Julio Jaramillo y la Sra. María Isabel Silva, directora del Dpto. Patrimonio Cultural de la M.I. Municipalidad de Guayaquil. Este se efectuó el 25 de mayo de 2023, en el auditorio del museo naval “Contemporáneo”, ubicado en las calles Fray Vacas Galindo y Cinco de Junio.



El capitán de fragata EMT Byron Terán Hurtado, director del INHIMA, da la bienvenida al historiador invitado Dr. Fernando Mancero Coloma, y pronuncia un breve discurso alusivo al “Día Internacional de los Museos”.



La apertura del evento y bienvenida al expositor, fue a cargo del capitán de fragata EMT Byron Terán Hurtado, director del INHIMA, a continuación el Dr. Mancero desarrolló su ponencia, sobre este histórico inmueble la **Aduana de Fierro**, una de las más antiguas construcciones metálicas de la ciudad y el país, donde funcionó la **bodega de la Aduana**, mismo que está ubicado en las calles Fray Vacas Galindo y Vivero, a una cuadra de la orilla del río Guayas, en el tradicional **barrio El Astillero**, donde hasta hace poco, funcionó el Comisariato Naval.



El Dr. Fernando Mancero Coloma durante el desarrollo de su ponencia.

Su tarea de investigación, estuvo apoyada ampliamente por una pormenorizada presentación en power point, donde se muestra desde la estructura de cómo fue construida en 1892; por el gobierno del Ecuador, encargándosele al comerciante Martín Reinberg, la importación de los materiales para la construcción de la bodega de la Aduana, cuyas piezas llegaron en barco procedente de Liverpool, y que fue el ingeniero José Barroso quien armó este rompecabezas de hierro, incluida la pintura y un drenaje hacia el río.



El historiador Fernando Mancero, dio una charla magistral y compartió el mérito de este trabajo, con algunos invitados del público -participantes de esta investigación detectivesca, como la califica el historiador Ángel Emilio Hidalgo, en su artículo la “Aduana de Fierro”*- que brevemente intervinieron, enriqueciendo aún más la temática en curso, ya que en el escudriñamiento, ellos terciaron en el grupo de profesionales -arquitectos, médicos, abogados, actores, estudiantes universitarios- estudiosos de la historia, que durante dos años trabajaron, con la dirección de Mancero, en esta ardua tarea investigativa.

Como colofón, el Dr. Mancero presentó dos videos sugerentes, en el que se plantea el proyecto de que la **“Aduana de fierro” se convierta en un Museo Naval** e integre un conjunto urbano arquitectónico de gran interés patrimonial, cultural e industrial, junto al museo **“Contemporáneo”** (villa Dillon) y museo **histórico “Alm. Juan Illingworth”** (villa Piana), a más del **“BAE Abdón Calderón”** que hoy funcionan como componentes del denominado **Complejo Cívico Naval Jambelí**. Ojalá esta iniciativa, que ya cuenta con el respaldo de la Armada del Ecuador, encuentre **eco positivo en la Alcaldía**, para que con su apoyo económico, los guayaquileños y todos los ecuatorianos, podamos disfrutar de un remozado edificio y nuevo espacio cultural.

Concluida la conferencia, el comandante Byron Terán, hizo entrega de un certificado al expositor en reconocimiento a la excelente presentación de su informe, muy valioso para la historia de la Armada Nacional y del país.

Instantes en que el comandante Byron Terán, hace entrega de un certificado al Dr. Fernando Mancero, en reconocimiento a su excelente exposición.





Entre el público, estaban las pianistas guayaquileñas, Elina Félix Manzano y Noreia Mueckay Carlier, amigas del conferenciante, quienes en su honor, deleitaron a la audiencia con un breve **concierto de piano** a cuatro manos.



Intervención de las pianistas Elina Félix Manzano y Noreia Mueckay Carlier, que deleitaron a la audiencia con un breve concierto de piano.

Finalmente, se invitó a la concurrencia a recorrer el **circuito de los museos navales** -administrados por el INHIMA- cumpliendo con el cometido de dar a conocer el pasado milenario que posee la nación.



Parte de la audiencia visitando las instalaciones del Museo Histórico “Almirante Juan Illingworth”.



El acto también contó con la presencia de personal militar y civil de varios repartos navales, historiadores de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial, del Archivo Histórico del Guayas e instituciones afines, invitados especiales y cultores de la historia. Durante la ceremonia se entregó las últimas ediciones de la revista que semesralmente produce el Instituto de Historia Marítima.

A más de los citados museos, en la planta baja del histórico “Alm. Juan Illingworth”, funciona la **biblioteca especializada histórica-marítima**. La prestación de estos servicios es gratuita, de **lunes a viernes, de 08:00 a 12:00 y de 13:00 a 16:30 horas**. Sábados de 09:00 a 14:00 horas. Para **grupo de visitantes**, se debe hacer **reservación al teléfono: (593) (4) 2347420**.



Toma general, durante el desarrollo del evento.

* URL: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/punto/1/la-aduana-de-fierro>



Acto en pro patriotismo y civismo en niños, en su día clásico, organizó la Armada del Ecuador a través del INHIMA

La Armada del Ecuador, a través del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), en **coordinación con el Comando de Operaciones Navales (COOPNA)** y la intervención de otros repartos; desarrollaron un evento en conmemoración al Día del Niño (01 de Junio), que se efectuó en las instalaciones del **Complejo Cívico Naval Jambelí, ubicado en las calles Fray Vacas Galindo y Cinco de Junio**, desde las 09:00 hasta las 12:00. El programa se inició dando la bienvenida a los infantes al ritmo de la Banda Blanca de la Armada del Ecuador.



Estudiantes visitando el BAE “Abdón Calderón”.

Cien **niños aprendieron disfrutando de la historia marítima y naval ecuatoriana**, a través de los recorridos en los **museos: Memorial cañonero “Abdón Calderón”, Naval “Contemporáneo” y el histórico “Alm. Juan Illingworth”**, conducidos por guías expertos, capaces de llevarlos a través de un amigable viaje por nuestro pasado; mostrándoles las colecciones de elementos museísticos, como: los óleos de personajes, combates, fotografías, documentos, condecoraciones de los héroes navales, batallas en las que han combatido con su tripulación, armamento, instrumentos de navegación, buques a escala, reliquias y demás recursos museográficos, cumpliendo con el cometido de **dar a conocer el pretérito milenario de nuestra nación**.



Tres horas duró la jornada en que los alumnos pasaron inmersos en un ambiente marineró; sus edades fluctúan entre los 9 y 11 años, pertenecen a las unidades educativas, Agustín Vera Loor y Pedro Menéndez Navarro, designadas por uno de los Distritos de Educación de la ciudad.



Los niños atentos al vídeo e indicaciones, que les hace la cabo 1° AD Estefany Sandoval, durante la visita a la biblioteca histórica marítima.

El **INHIMA**, administrador de los museos, en esta ocasión **contó con la valiosa participación de varios repartos navales**, que han sumado a este emprendimiento y gestión, para su ejecución; encabezado por su Dpto. de Difusión, en cooperación de la Jefe del Centro de Comunicación Social Guayaquil-COOPNA. Durante el evento, los educandos admiraron la marcha de los Cosacos y las habilidades de los perros amaestrados de la Infantería de Marina. Los repartos: Comando de Guardacostas, Conciencia Marítima de la Dirección General de Interesas Marítimos y el Cuerpo de Infantería de Marina, montaron estands lúdicos, donde brindaron información sobre el trabajo que desempeñan. El personal de tripulación del Centro de Especialidades y Capacitaciones de la Armada se encargó de las caritas pintadas y los globos.



Los Cosacos efectuando su marcha durante el evento, al fondo el público admirándolos.

La Armada del Ecuador los invita a sus museos navales y biblioteca histórica marítima (Complejo Cívico Naval Jambelí). La prestación de servicios es gratuita. De lunes a viernes, de 08:00 12:00 y de 13:00 a 16:30, el sábado de 09:00 a 14:00. Para grupo de visitantes, se puede hacer reservación al teléfono: (593) (4) 2347420.

Fuentes:

<https://www.armada.mil.ec/blog/armada-en-la-comunidad-3/cien-ninos-celebran-su-dia-clasico-con-actividades-enfocadas-a-la-conciencia-maritima-y-valores-en-la-armada-del-ecuador-814>

Informe sobre la participación de los museos navales, que administra el INHIMA, en el programa en homenaje al Día del Niño, realizado por el Comando de Operaciones Navales (08JUN2023).



Los Museos de la Armada del Ecuador fueron visitados por 9577 personas en julio, su mes conmemorativo



Alumnos recorriendo la cubierta del cañonero “Abdón Calderón”.

La Armada del Ecuador programó para mes de julio pasado, en que se conmemoró el Octogésimo Segundo Aniversario del combate naval de Jambelí y su día clásico, varias actividades cívicas culturales, entre éstas, las que se ejecutaron a través de sus museos navales -administrados por el INHIMA- desde el 01 hasta el 31 de julio de 2023 (lunes a sábado) de 08:00-16:00, en el Complejo Cívico Naval Jambelí, ubicado en las calles: Cañar y 5 de Junio en el Parque de la Armada. Las visitas están abiertas al público y son gratuitas.

Bajo el eslogan tres museos para conocer el mar, con el objetivo de llegar a la niñez y juventud ecuatoriana, a fin de inculcarles la historia marítima y naval del país, se desarrollaron los recorridos conducidos por un equipo de profesionales idóneos, que guió a los asistentes hacia un viaje por nuestra historia; enseñándoles la serie de objetos museísticos, como: ilustraciones de personajes, combates, fotografías, documentos, condecoraciones de los protagonistas navales, batallas en las que han lidiado con su dotación, armamento, instrumentos de navegación, buques a escala, reliquias y demás recursos museográficos.



Estudiantes visitando el museo naval “Contemporáneo”



Grupo de alumnos visita las instalaciones de la Biblioteca Histórica Marítima-INHIMA.



Algunos son los grupos de diferentes instituciones educativas que han acudido al Complejo Jambelí, entre los que citaremos, la Escuela particular “República de Taiwan”, Liceo Naval “CMDTE. Rafael Andrade Lalama, Academia de Guerra Naval, Escuela Fiscal Estela Lange de Bernal, Escuela de Fiscal Mercedes Moreno Irigoyen, Fundación Children International, Unidad Educativa Mariscal Sucre, entre otras -algunas de ellas llevaron alumnado de sus secciones matutina y vespertina-, en conclusión, entre estudiantes, docentes, padres de familia, población militar, y visitantes particulares; se registró un total de asistencia, de nueve mil quinientas setenta y siete personas.

Los visitantes a más de circular por los museos (Memorial Cañonero “Abdón Calderón”, Naval “Contemporáneo” y el Naval Histórico “Alm. Juan Illingwolrth”) también aprovecharon para conocer la Biblioteca Histórica Marítima CPGF (SP) “Mariano Sánchez Bravo”, donde pueden consultar, revisar, recabar información, especialmente en publicaciones sobre esta temática.

Fuente: Informe de gestión de la difusión de la Historia Marítima del Ecuador. Julio /2023 (Oficio Nro. ARE-INHIMA-DIF-2023-0024-O Gquil., 02AGO2023. Autor: Lic. María Arrieta Chica).



La Armada a través de DIRTIC, SECGAR e INHIMA, efectuó el lanzamiento de las aplicaciones móviles y de la bitácora “Este día en la Armada del Ecuador”



Instante en que inicia el acto, al centro VALM John Merlo León, comandante general de la Armada, lo acompañan (de Izq. a Der.) CALM Firmo Cedeño Cedeño, director general de Logística de la Armada; CALM Ricardo Unda Serrano, director general de Intereses Marítimos; CALM Oscar Noboa Estrella, comandante de Operaciones Navales y comandante del CO2 Occidental; CALM Pablo Caicedo Salvador, inspector general de la Armada; CALM Pablo Pazmiño Manrique, director general de Educación y Doctrina de la Armada y VALM-SP Marcos Salinas Haro, asesor de la AGUENA.



La presentación de las aplicaciones móviles y de la bitácora “**Este día en la Armada del Ecuador**”, estuvo realizado con la presencia del VALM John Merlo León, comandante general de la Armada y demás señores almirantes de la cúpula naval; las disertaciones de rigor fueron impartidas por el CPNV-CSM Ricardo Uquillas Soto, director de Tecnologías de la información y comunicaciones (DIRTIC) y CPNV-EMC Fidel Erazo Jácome, secretario general de la Armada (SECGAR). El CPMG-EMT Byron Terán Hurtado, director del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), también responsable del proyecto en lo tocante a la parte histórica de la Fuerza Naval, estuvo presente en la ceremonia inaugural desarrollada el 18 de julio de 2023, en el Centro de Mando del Comando de Operaciones Navales, ubicado en las calles Cañar y 5 de Junio.

El proyecto abarca muchas aristas, de amplio espectro, pero la idea base del proyecto: “Este día en la Armada del Ecuador” más que nada fue ideado con el objetivo de “difundir a la ciudadanía y dentro de las FF.AA. en forma diaria y permanente una actividad relevante en el ámbito histórico naval y marítimo; hechos que se constituyen en nuestra bitácora institucional”, y “contar con una edición anual de un bitácora digital y en físico de los acontecimientos históricos”, editando la publicación el 25 de julio de 2024.



Pantallas que muestran gráficamente el proceso y evolución del proyecto.



Este ambicioso plan brindará la oportunidad de conocer a todos los ecuatorianos, por medio de cápsulas informativas, nuestro rico pasado, del que es poseedora nuestra nación, respecto al dominio del mar, afición transmitida a lo largo del tiempo a las actuales generaciones, cimiento no solo del espíritu de los marinos de hoy sino la razón de ser de nuestra misión con proyección hacia el futuro.

Al acto también fue presenciado por oficiales superiores y subalternos, miembros de tripulación, personal civil e invitados. El lanzamiento fue transmitido en vivo, pudo ser seguido por todo el personal de la Armada.



Parte del equipo de trabajo, que desde la sala de reuniones del Instituto de Historia Marítima, mantuvo varias sesiones de trabajo para colaborar con el desarrollo del proyecto. Al centro CPNV-EMC Fidel Eraso Jácome (SECGAR), a su derecha CPMG-EM Galo Andrade Daza comandante del submarino “Huancavilca”, a la izquierda CPMG-EMT Byron Terán Hurtado, director del INHIMA; ubicados de Izq. a Der. SUBP Fernando Espinoza Palacios jefe Dpto. Administrativo-INHIMA, y SGOP-ET Abel Zurita Vargas. Constan además, en el mismo orden, MGs. María José Arrieta Chica, jefe del Dpto. de Difusión de la Historia Marítima del Ecuador-INHIMA y la Lic. Aída Rodríguez Salvatierra, jefe del Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana-INHIMA.



La Armada del Ecuador, a través del INHIMA desarrolló exposición “Modelismo naval” en convenio con Grupo de Historia y Modelismo Ecuatoriano



El comandante general de la Armada, VALM John Merlo León, presidió el evento.

Enmarcada dentro de las festividades de las Armada, con la presencia del VALM John Merlo León, comandante general de la Armada, a través del Instituto de Historia Marítima (INHIMA) en cooperación con el Grupo de Historia y Modelismo Ecuatoriano (GHME), se inauguró la exposición, Modelismo Naval, el 20 de julio de 2023. La que a partir del 21 al 26 del presente se desarrolló en la Biblioteca Histórica Marítima “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo, en los bajos del Museo Histórico “Alm. Juan Illingworth”, ubicado en las calles: Cañar y 5 de Junio, interior del Complejo Cívico Naval Jambelí.



Las palabras de apertura fueron impartidas por el CALM Ricardo Unda Serrano, director general de Intereses Marítimos (DIGEIM), quien agradeció la participación de los funcionarios del GHME, ya que gracias a su intervención, se ha materializado esta contigua exposición museística y museográfica, difundándose el modelismo, e impulsando el estudio histórico y el desarrollo de la cultura a través de los modelos a escala que se han producido, y la historia que representan los trabajos realizados por algunos de los integrantes del equipo de modelismo.

Seguidamente el Lic. Enrique Calderón Moreno, coordinador general de esta agrupación intervino con una breve exposición sobre Modelismo a escala y su uso en la Historia; además dio a conocer las actividades del grupo, que es un club sin fines de lucro, dedicado al fortalecimiento, prácticas exhibición y organización de actividades entorno a esta temática y el de difundir el conocimiento del mismo a quienes visiten la exposición, motivándolos a emprender en el desarrollo del modelismo estático. Esta entidad la dirige el capitán Jorge Delgado Panchana, quien es su fundador desde noviembre de 1992.



Lic. Enrique Calderón Moreno, coordinador general, del Grupo de Historia y Modelismo Ecuatoriano, durante su intervención.



Finiquitando la sesión inaugural, la cofradía GHME, entregó en calidad de donación -dos naves- para los museos navales-INHIMA; una maqueta que representa a la chalupa (pequeña embarcación) armada en guerra, de 1834, y otro modelo de la corbeta CM-11 “Esmeraldas” (corbeta misilera, construida para el Ecuador en los años 80).

El Comandante General de la Armada, recibió la réplica a escala de la corbeta CM-11 “Esmeraldas”, entregada por su autor, el modelista Jonathan Molina Valarezo.



El Director General de Intereses Marítimos, recibe la réplica a escala de una chalupa armada en guerra -época 1834-, la cual fue entregada por su autor, modelista Jorge Burgos Rugel.





Naves que fueron donadas al INHIMA por el Grupo de Historia y Modelismo Ecuatoriano.

El director del INHIMA CPMG-EMT Byron Terán Hurtado, se dirigió a la concurrencia, resaltando la importancia y valor de gestionar este tipo de convenios culturales para conocimiento de la colectividad, agradeció la asistencia al evento e invitó a los presentes a recorrer la muestra.



CPMG-EMT Byron Terán Hurtado, durante su alocución.



Grupo de Historia y Modelismo Ecuatoriano Modelismo, junto al CALM Enrique Unda Serrano, director de la Digeim.



Toma realizada desde otro ángulo de la exhibición.

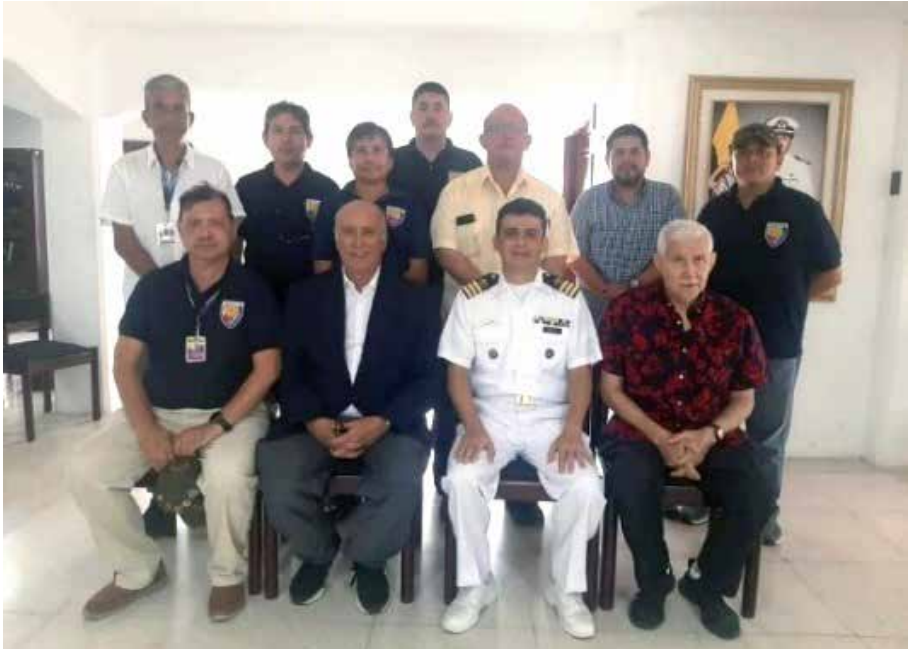


La exposición fue recorrida, despertando el interés por conocer cada detalle, ya sea de los buques, aviones, armamentos y demás accesorios que la componen; misma que ha motivado muchos elogios y admiración.





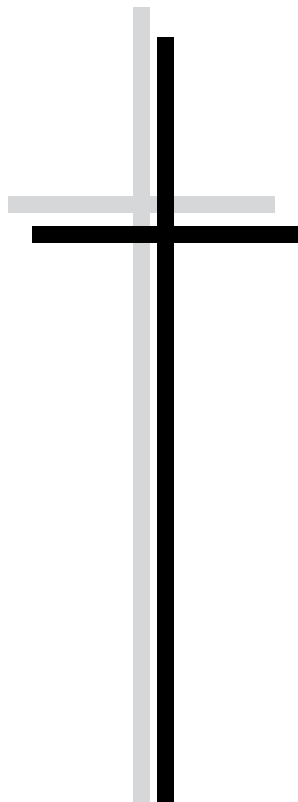
Asistieron al evento varios almirantes, oficiales superiores y subalternos, tripulantes, representantes de autoridades civiles, historiadores, académicos de instituciones afines con la Historia, invitados especiales, empleados civiles.



La clausura de la muestra (26JULIO2023), contó con la presencia del señor CPFGE EMT Byron Terán Hurtado, director del INHIMA y del capitán Jorge Delgado Panchana, presidente del GHME; además del señor Andrés Chiriboga Martínez, vicepresidente del GHME; Hugo Antepara, Jorge Burgos Rugel, Marcant Pars, Jonathan Xavier Molina, Oswaldo Valle Ch., Enrique Calderón Moreno (Coordinador General GHME), Dr. Santiago Eduardo Klaere Carriel y Ronald Rodríguez Arauz .

Fuente: Informe de gestión de la difusión de la Historia Marítima del Ecuador. Julio /2023 (Oficio Nro. ARE-INHIMA-DIF-2023-0024-O Gquil., 02AGO2023. Autor: Lic. María Arrieta Chica).

**SECCIÓN
NECROLÓGICA**





**INGENIERO
RUBÉN DARÍO QUINDE TOAZA**



“La muerte no es algo que se pueda superar, pero siempre podemos cerrar los ojos para recordarte y decirte, desde lo más profundo de nuestro corazón que te echamos de menos”

Con profunda tristeza escribo esta biografía para un amigo y compañero muy estimado por todo el personal que labora en el Instituto de Historia Marítima, se trata del **Ing. Rubén Darío Quinde Toaza**, con quien compartimos por 15 años un sinfín de experiencias que nos enriquecieron el alma. Un año atrás 2022 dejó de pertenecer a este reparto naval, pero por el profundo aprecio, gratitud, amistad y su calidad humana, no podíamos pasar por alto realizar esta nota póstuma.

El 22 de marzo del 2023, le sorprendió la muerte. ¡No lo podíamos creer!, una persona joven con tantos sueños, metas e ilusiones había dejado esta vida terrenal, fue una noticia muy difícil de aceptar... Esto nos da una gran lección, de que la vida es tan efímera y que hay que vivirla de la mejor manera. El “Negrito” como le solíamos decir de cariño, fue un hombre sencillo, de un espíritu jovial, trabajador, un amigo leal y sincero, siempre muy preocupado por su familia y fiel servidor de la institución Armada.



Nació en Guayaquil el 24 de septiembre de 1984. Hijo del Sr. Víctor Oswaldo Quinde Hernández y de la Sra. Vicenta Isabel Toaza Duarte; sus hermanos: William, Vanessa, Roxana y Víctor y la Lic. Irina Jiménez Álava, su pareja de algunos años.

La instrucción primaria la efectuó en la Escuela Maura Vera Maquilón y la secundaria en el Colegio Agustín Vera Loor, obteniendo el título de Bachiller en Ciencias de Comercio y Administración. En el año 2007 se graduó de **ingeniero comercial**, mención en Finanzas, en la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad de Guayaquil.

Realizó en el año 2021 una Maestría en **“Gestión Pública”**, en la Universidad César Vallejo, Escuela de Posgrado, Programa Académica Gestión Pública de Perú, con excelencia académica. Su tesis versó sobre la **“Modernización de la Gestión Pública, para mejorar la calidad de los productos y servicios del Instituto de Historia Marítima 2021”**, que fue la mejor tesis, felicitación que obtuvo por parte de los directivos de ese organismo educativo, motivo suficiente para su publicación.

Realizó cursos y seminarios como: Control de Gestión de la Administración Pública, Contabilidad Gubernamental y Control Interno, Excel completo con aplicación laboral, Auditoría a la Contratación Pública Ecuatoriana, Curso Contraincendios avanzado, Seminario Taller Sistema Nacional de Compras Públicas (SNCP), Relaciones Humanas orientado a brindar un buen servicio al cliente, entre otros importantes estudios.

Su comienzo en el Instituto de Historia Marítima (INHIMA) fue al realizar sus prácticas empresariales de estudio superior en el año 2006, laborando en el Departamento Financiero con la entonces Contadora, Lic. Priscilla Villamar Ortiz, quien viendo su capacidad intelectual, dinamismo, responsabilidad, entusiasmo y excelencia, atributos que le sirvieron para ser reconocido a ocupar la vacante de Asistente del Departamento. El 01 de diciembre del 2007, firmó contrato como servidor público, para el referido cargo.

Después de algunos años, la Dirección del INHIMA, le delegó la tarea de encargarse de los Activos Fijos, en el cargo de **“Inventariador”**, llevando con cautela y compromiso esta nueva responsabilidad. Fue un pilar importante para el desenvolvimiento del INHIMA, sabía llegar a todos,



apoyando cuando era necesario, resolviendo cualquier dificultad, siempre con una sencillez admirable. Para él no había día ni hora, muchas veces ocupaba su tiempo libre para realizar las tareas pendientes, y así poder presentar un trabajo de excelencia, nunca estaba ausente su sonrisa ni el buen sentido del humor. Por el cumplimiento en sus tareas fue nombrado **“Mejor Servidor Público 2019”**.

El 13 de agosto del año 2021, la Dirección General de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), dispone la presentación del Ing. Rubén Quinde, para laborar en el Departamento de Activos Fijos. Primero, fue muy notorio su desconcierto, pero después lo aceptó positivamente, ya que un cambio siempre es para bien -me indicó-, era una oportunidad de poder ascender, gracias a sus estudios superiores y trayectoria laboral.



Rubén también compartió su pasión por el deporte, sobre todo el fútbol, admirador y fanático del **“Barcelona Sporting Club”**, junto a jóvenes de su barrio, en el año 2003, fundaron la barra “Zona Norte”, que es la segunda más importante del equipo nacional; se le dio ese nombre porque estaba ubicada en la zona norte del Estadio Monumental, apoyando al equipo con cánticos e instrumentos, lo acompañó en sus largas travesías a nivel nacional e internacional (Perú, Colombia y Venezuela), lo disfrutaba al



máximo. Esta barra no fue solo para realizar fiestas en los estadios, sino que también cumple una labor social, para las personas más necesitadas; Rubén colaboraba en el desarrollo de tareas acorde a las insuficiencias que se presentaban, trayéndoles bienestar y alegría a muchas personas de escasos recursos económicos. Fue una persona muy altruista.

Sus camaradas de la Zona Norte, lo acompañaron a su última morada, donde asistieron con sus camisetas amarillas, juegos pirotécnicos y canciones, digno homenaje para un apasionado y orgulloso hincha de su equipo. A más de uno, nos hizo emocionar y salir unas cuantas lágrimas, cuando entonaban esta canción: ***“Rubén, Rubén, Rubén, jamás te olvidaremos, porque fuiste amarillo, amarillo de corazón...”***

Su familia, lo recuerda como un hijo muy respetuoso y preocupado, como hermano alegre, entusiasta y aventurero; sus sobrinos fueron su talón de Aquiles, muy consentidor. Imborrables momentos vividos junto a él, que con su bondad y experiencia les inculcaba a sus hermanos y sobrinos, que nunca se den por vencidos, que al miedo hay que enfrentarlo con valor y coraje... Será un ángel que los cuidará desde el cielo.

Jamás imaginé que mi última nota en esta revista, se trataría de él -me acojo a la jubilación-, recuerdo entre bromas, Rubén me decía, “Lily por fin se va a descansar”... Espero haber plasmado la excelente trayectoria profesional y humana de Rubén, porque amigos como él son para siempre y se los lleva en el corazón, extrañaremos su forma de ser y nos quedaremos con su amable sonrisa. Esto es un hasta luego, pronto nos reencontraremos y seguiremos con esas pláticas que se quedaron en el tintero. Descansa en paz amigo.

El Director, tripulantes y servidores públicos del Instituto de Historia Marítima, hacen extensivas sus condolencias, expresándoles fortaleza y resignación a sus padres, hermanos, sobrinos, y de manera especial a su pareja la Lic. Irina Jiménez Álava, ex colaboradora de este reparto, y demás familiares, por tan irreparable pérdida.

PAZ EN SU TUMBA

