



# INSTITUTO DE HISTORIA MARÍTIMA

Año XXXIX  
Julio 2024  
Revista N° 73

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](mailto: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 XXXIX

JULIO 2024

Nº 73



DIRECTOR  
CPFG-EMT Byron Terán Hurtado

COLABORADORES

- Miembros de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial (Acehim).
- VALM (SP) Marco Salinas Haro, MSc.
- CPNV (SP) Hernán Moreano Andrade, MSc.
- SUBP (SP) MSc. Marcos Marriott M.
- Ing. Vicente Adum Gilbert; MSc.

Los conceptos e ideas expresados en esta Revista, son propios de los autores y no reflejan necesariamente la doctrina de la Armada del Ecuador.

CONTENIDO

<b>Editorial: Legado bibliográfico de historiadores del Inhima</b> .....	5
<b>El Ecuador y su relación histórica con países y armadas de México, Estados Unidos, Perú, Chile y Brasil</b> Por: Lic. Aída Rodríguez Salvatierra.....	9
<b>Influencia del pensamiento estratégico del teniente Manuel Alomía Guerra</b> Por: VALM (SP) Marco Salinas Haro, MSc.....	41
<b>El ignominioso hundimiento del vapor “Quito”</b> Por: Ing. Vicente Adum Gilbert; MSc.....	67
<b>Un capitán de puerto de Guayaquil de los tiempos del Liberalismo “TCRN. Enrique Marriott Vallejo”</b> Por: SUBP (SP) MSc. Marcos Marriott Muñoz.....	77
<b>Historia de los museos navales, custodios del patrimonio marítimo y naval del Ecuador</b> Por: Lic. Aída Rodríguez Salvatierra.....	101
<b>Mensajes de despedida de autoridades para la primera expedición científica del Ecuador a la Antártida</b> Por: CPNV(SP) Hernán Moreano Andrade, MSc.....	127
<b>SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA:</b> Por: Lic. Martha Segovia Onofre.....	157
<b>SECCIÓN NOTICIAS:</b> Expo. Navíos de nuestra historia en Museo Naval; Expo. Evolución histórica de la fuerza naval y su contribución al medio ambiente y recursos marítimos; Inhima participó en seminario de museología; Delegados del Inhima y Armada en presentación de pintura de prócer naval; Director del Inhima difundió la revista 72 a bordo del buque “Simón Bolívar”; Personal de servidores públicos que prestaron sus servicios en el Inhima Por: Periodista Walter Riera Franco.....	165
<b>SECCIÓN NECROLÓGICA:</b> Jenny Estrada Ruiz, “una de las más importantes impulsoras del Instituto de Historia Marítima” Por: Periodista Walter Riera Franco.....	187

**DIRECTOR**

CPFG-EMT Byron Terán Hurtado

**Coordinación y edición general de la Revista Inhima**

Lic. Aída Rodríguez Salvatierra

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

**Levantamiento de texto**

Tnlga. Marcela Ramos Barreno.

**Diagramación**

SGOS-IF Juan Carlos Franco Chele

CBOP-IF Ericka Arroyo Castillo

Ediciones Continente

**Correctores**

Lic. Aída Rodríguez Salvatierra

Tnlga. Marcela Ramos Barreno.

**Producción y reproducción fotográfica**

Periodista Walter Riera Franco

**ISSN 1390-9398**

**Impresión:**

Ediciones Continente

Quito

**Portada:**

El teniente de fragata Manuel Alomía Guerra, luciendo la Piocha de submarinista. 1936

(texto del libro: Comando de Submarinos 40 años navegando en las profundidades.

Editado por COMSUB 2017, autor CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo (+)

## EDITORIAL

---

### LEGADO BIBLIOGRÁFICO DE HISTORIADORES DEL INHIMA

A través de un recorrido por las páginas editadas en las obras de producción del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), entidad que nos atesora a través de la recuperación de la memoria marítima y naval del Ecuador, un legado histórico marítimo que reposa en la “Biblioteca Histórica Marítima CPMG Mariano Sánchez Bravo” ubicada en la planta baja de la Casa Piana, edificación patrimonial del Complejo Cívico Naval Jambelí, al sur de la ciudad.

El INHIMA desde sus inicios, ha contado entre sus más íntimos colaboradores con una pléyade de historiadores, quienes han dado realce y lustre a la Institución Armada y a la nación, de quienes, además, el INHIMA ha tenido el privilegio de publicar varios de sus estudios históricos a lo largo de los años, desde su creación, motivo por el que, para este Instituto, es fundamental reconocer el trabajo de estos insignes historiadores, pues hoy por hoy al cumplir 38 años de creación, el INHIMA ha visto necesario mencionar los personajes que como ASESORES TITULARES han contribuido en el desarrollo de la producción histórica marítima del Ecuador y que hoy se refleja en más de un centenar de publicaciones.

El aporte valioso en la producción de esta rama, es el legado histórico del cual nos permitimos echar una mirada retrospectiva para recordarlos como prolíficos historiadores, colaboradores del INHIMA, ellos fueron *Julio Estrada Ycaza, Jorge Pérez Concha, Olaf Holm, Elías Muñoz Vicuña, Octavio La Torre, Dr. César Cabezas y Cabezas, CALM Carlos Monteverde Granados, CPMG Mariano Sánchez Bravo y, Jenny Estrada Ruíz*, quienes favorecieron incondicionalmente a la producción histórica marítima expresada en nuestra “Revista INHIMA” semestral y, quienes engalanaron el Instituto de Historia Marítima con su vasto conocimiento.

El primero en dejarnos fue **Julio Estrada Ycaza**, guayaquileño por excelcitud, con una fecunda producción bibliográfica que aportó en mucho al conocimiento de la historia de Guayaquil, la cual está concatenada y ligada con la historia marítima y naval del Ecuador, cuya producción bibliográfica aportó en mucho al conocimiento de la historia guayaquileña. Fue nombrado el primer presidente del Directorio del INHIMA el 24 de julio de 1984. Su aporte al Instituto de Historia Marítima fue de gran valía pues incursionó en los temas marítimos y náuticos.

En este mismo sendero al descanso, lo siguió el **Dr. Jorge Pérez Concha**, también, uno de los miembros de este gran Directorio, cuyos artículos históricos y libros pusieron de relieve su conocimiento profundo sobre la historia marítima de nuestra patria. sus obras ahora reposan en el acervo bibliográfico de la biblioteca INHIMA. En reconocimiento a sus méritos fue nombrado Miembro de Número de la Academia Nacional de Historia. Academia Ecuatoriana de Derecho Internacional y del Centro de Investigaciones Históricas de Guayaquil; Miembro Correspondiente de la Academia Ecuatoriana de la Lengua y del Centro de Estudios Históricos y Geográficos de Cuenca, y doctor honoris causa de la Universidad de Guayaquil.

Otro distinguido historiador, fue el danés de nacimiento **Dr. Olaf Holm**, pero ecuatoriano de corazón, pues sus restos reposan en el Cementerio General de Guayaquil, fundador también de nuestro Instituto de Historia Marítima, arqueólogo, botánico, amplio conocedor de crónicas coloniales, incansable investigador de las culturas precolombinas de la costa ecuatoriana y de la relación de éstas con el mar. Su aporte para la historia en mención fue de suma importancia, contribuyendo con sus estudios y trabajos a profundizar el conocimiento de la identidad nacional.

**El Dr. Elías Muñoz Vicuña**, es también en la lista de historiadores, uno de los miembros del Directorio y fundador, quien aportó con varios trabajos de investigación histórica y científica publicados además en revistas y periódicos que lo hicieron acreedor de varios premios, medallas condecoraciones y diplomas nacionales, extranjeros y, que además ejerció la cátedra en la Universidad de Guayaquil, colaboró en el INHIMA con varios artículos históricos publicados.

Uno de los historiadores más importantes para la institución Armada, quien trascendió una línea de tiempo con la recuperación de la memoria marítima y naval del Ecuador, fue el ilustre contralmirante **Carlos Monteverde**

**Granados**, forjador naval y director pionero desde 1984 del Instituto de Historia Marítima y en dicho cargo permaneció durante 16 años. Nos dejó una larga estela de historia. Monteverde Granados fue nombrado jefe del Distrito Naval y, en 1949 gobernador Marítimo de Galápagos. En 1953 como director de la Escuela Naval Militar y comandante de la Base Naval de Salinas ejerce un liderazgo e inicia con su capacidad y temple su condición de maestro y formador de marinos. En 1963 es designado comandante general de Marina durante el advenimiento de la Junta Militar de Gobierno. Sus obras históricas se encuentran plasmadas en la obra Historia Marítima y Naval del Ecuador producida y publicada durante la dirección del INHIMA.

El distinguido **Dr. César Cabezas y Cabezas**, fue un oficial naval que, con el título de doctor en Cirugía Dental, al retirarse de la Armada, prestó sus servicios en el Instituto de Historia Marítima. Con motivo de la campaña del conflicto de 1941, pide el alta en el Hospital Naval con el grado de teniente de fragata, ocupando el cargo de segundo comandante del Centro Médico Naval hasta 1953. Luego de su salida de la Armada, obtuvo cargos políticos como diputado por el Guayas, jefe político del cantón Guayaquil, catedrático universitario y, columnista de varios diarios del país. Laboró como historiador en el INHIMA desarrollando una prolífera labor en la producción histórica, cuyo legado se encuentra en el acervo bibliográfico de la “Biblioteca Histórica Marítima CPFGE Mariano Sánchez Bravo” del INHIMA.

Describir al historiador naval **Dr. Octavio Latorre Tapia**, es descubrir un mundo de anécdotas y vivencias en medio de su pasión por la literatura y la investigación histórica. Trabajó en el Instituto de Historia como Investigador Marítimo y entregó varios estudios desarrollados y documentos recopilados relacionados con la participación de la Armada en las islas Galápagos. Además, tuvo vinculación circunstancial como investigador del Amazonas y luego de la Marina Nacional, en julio de 1968, a sus 38 años de edad fue cuando tuvo la oportunidad de visitar por primera vez las islas encantadas, fue entonces que, al iniciar su investigación, se dio cuenta que había pocas referencias sobre la historia humana en las islas. Octavio Latorre Tapia guardó una estrecha gratitud a la Armada del Ecuador, como la institución a la que sirvió no solo como profesor de historia en la Academia de Guerra Naval en la ciudad de Guayaquil desde 1968 hasta 1982; sino que además se desempeñó como asesor de la Armada desde 1972 a 1984, describiendo al marino militar como un hombre de mucho pensamiento y meditación.

Otro de nuestros historiadores navales es el **CPFGE Mariano Sánchez Bravo**, director del Instituto de Historia Marítima y fundador de esta noble

Institución. Sánchez Bravo fue el mentalizador de la creación de la Biblioteca Histórica Marítima, de cuyo acervo bibliográfico con más de 9000 obras entre ellas un centenar de publicaciones de la producción histórica del INHIMA, nos amplía nuestro conocimiento cultural. Su trabajo rectificó muchos temas históricos marítimos y dio inicio a una nueva producción bibliográfica con mucha prolijidad en la investigación legó a los historiadores presentes y futuros un invaluable índice de referencias y temas sobre esta especialidad de la historia que se considera único en el país por su extensión y calidad. Lo recordamos por su legado histórico-cultural y su entereza para la Armada y su entorno.

La historiadora guayaquileña **Jenny Estrada Ruiz**, es otro personaje que ha aportado en la producción histórica marítima editada por el INHIMA, quien ingresó en 1986 a este reparto naval con el cargo de directora administrativa y, además colaboró y formó el primer grupo de trabajo destacado en la investigación de esta línea de tiempo relacionada con la historia marítima y naval, cuya producción la vemos reflejada en las publicaciones de varias obras, estudios y en uno de los tomos de la obra Historia Marítima y Naval del Ecuador referido a la navegación precolombina. Como historiadora nos dejó un legado de enseñanzas e historia.

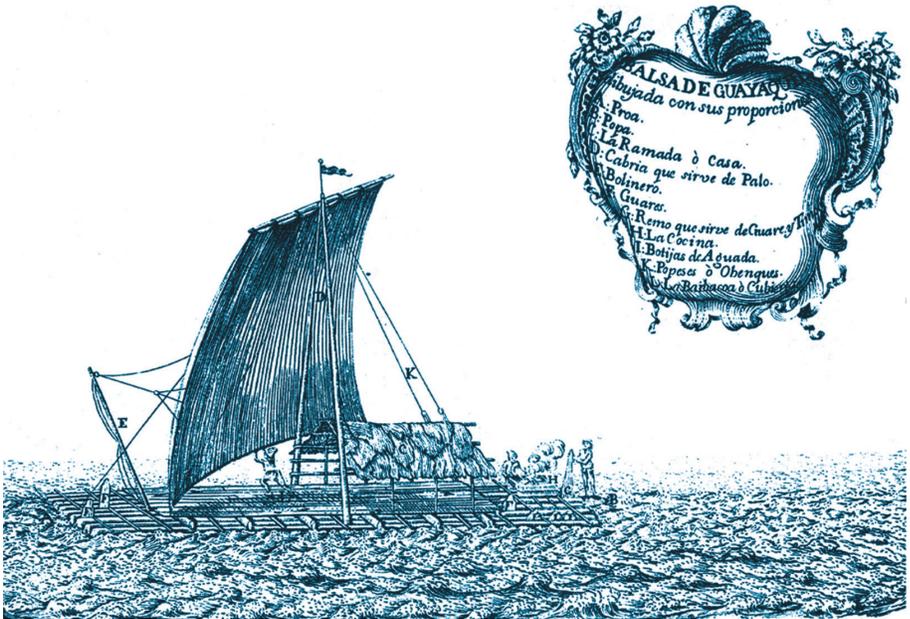
En la actualidad, desarrollar nuevas investigaciones y publicar obras sobre la historia en mención, se ha definido en una tarea muy difícil de cumplir, pero hoy por hoy el Instituto de Historia Marítima sigue desarrollando historia y sumando la producción investigativa, con personal profesional estudiosos del campo de la historia marítima y naval del Ecuador.

El Estado ecuatoriano, cuenta con el Instituto de Historia Marítima, única entidad nacional encargada de recuperar la Memoria Marítima, Naval, Antártica, Oceanográfica y Fluvial del Ecuador, a fin de entregar identidad cultural a la población ecuatoriana, entidad administrada por la Armada desde 1984. Su funcionalidad es desarrollar la producción de publicaciones históricas marítimas semestrales, administrar las fuentes documentales, conservar y difundir el patrimonio cultural marítimo.

*Por: Lic. Aida Rodríguez Salvatierra*

# EL ECUADOR Y SU RELACIÓN HISTÓRICA CON PAÍSES Y ARMADAS DE MÉXICO, EEUU, PERÚ, CHILE Y BRASIL

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





## CONTACTO HISTÓRICO ENTRE MÉXICO Y ECUADOR EN ÉPOCAS PRECOLOMBINA Y COLONIAL

### Legado aborigen en la navegación y comercio marítimo

Fue el año de nuestro Señor de 1526, en circunstancias en que el piloto español Bartolomé Ruiz de Estrada al mando del primer navío en que los conquistadores españoles incursionaron hacia La Mar del Sur, y que vino costeando a lo largo de lo que es hoy la provincia de Esmeraldas, que se produjo el inicial encuentro con una balsa aborigen de nuestra Nación a la altura de Punta Galera, y fueron cronistas de la época los que detallaron el contacto establecido con la “extraña embarcación”.

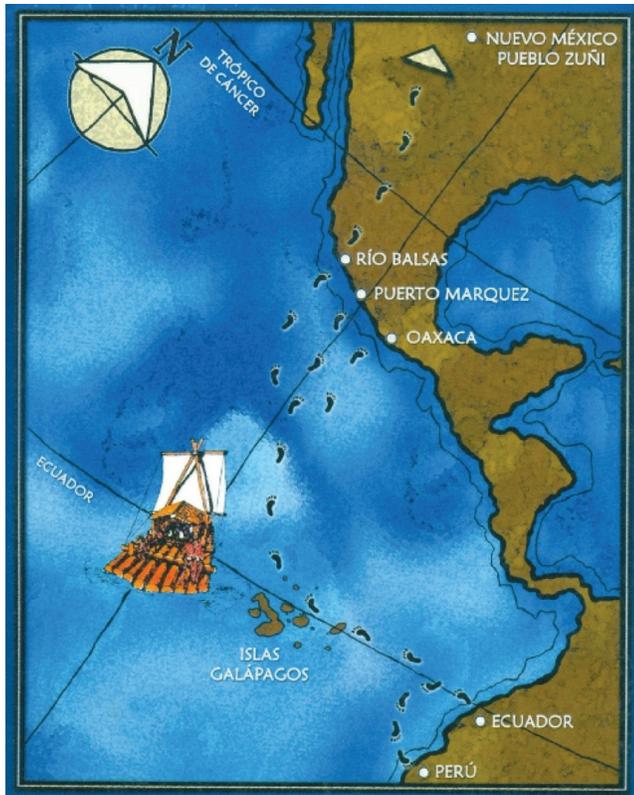
Gracias a la costumbre inveterada de los españoles de no moverse y no emprender ninguna empresa sin dejar alguna constancia por escrito, es que hoy se poseen informes y relaciones de este contacto; es tal que en la nombrada relación de Sámano-Xerez del año 1527 se detalla la nave aborigen, que sin duda la describe como un bajel mercante, cuando dice:





“Trayan muchas piezas de plata y de oro para el adorno de sus personas, para hazer rescate con aquellas con quyen yban a contratar.... Trayan muchas mantas de lana y de algodón y camisas y aljulas..... y otras muchas ropas....todo esto trayan para rescatar por unas conchas de pescado de que ellos hazen quentas coloradas como corales y blancas que trayan casy el navio cargado dellas”.

Nuestras balsas aborígenes para aquella época surcaban la costa del Pacífico americano, desde Ecuador hasta México y Perú, comercializando mercadería, la que va descrita en la mencionada crónica, siendo ésta la embarcación marítima más importante del hombre prehispánico. Los arqueólogos en base a sus hallazgos nos dan luz sobre una navegación prehistórica, esto es, con milenios de tradición, lo que en parte describiremos.





## Madera de balsa solo en Ecuador

Presley Norton nos dice que la madera de balsa (*Ochroma*) solo creció en los bosques húmedos tropical de la costa del Ecuador, y que se ha podido determinar que la construcción de las embarcaciones de balsa se remonta a la primera ocupación de la isla de La Plata, esto es, por lo menos 2500 años antes de Cristo, dando a los habitantes de la costa de Ecuador un virtual monopolio del único medio viable para llevar a cabo el comercio marítimo de largo alcance en la costa del Pacífico.

## Heyerdahl y Vital Alzar

Al respecto de la madera de balsa, Thor Heyerdahl nos dice en su libro “La expedición de la Kon-tiki”, que los navegantes del tiempo de los incas derribaban los grandes árboles de balsa en la costa de Ecuador, expresa: “Nosotros decidimos hacer lo mismo”. Efectivamente, indica en su obra que los árboles de balsa fueron tomados en la selva de Quevedo, Ecuador, y transportados a Callao, en cuya bahía se construyó la embarcación en 1947, zarpando desde Callao para cumplir su famosa expedición y que navegó hasta las islas Raroia, cerca de Tahití. Con ello se certifica que la materia prima para la balsa a la vela solo se encontraba en el litoral ecuatoriano.



El intrépido navegante Vital Alzar y la “Balsa Manteño –Huancavilca” zarpó de Guayaquil, navegando 13.800 kilómetros, en 160 días, para arribar a Mooloolaba (Australia), superando la hazaña de Heyerdahl y concitando la atención mundial.



En 1970, fue **Vital Alzar**, el intrépido navegante español, quien realizaría un largo viaje con la balsa, embarcación que construyó con madera de los bosques ecuatorianos, y acompañado de tres valientes aventureros zarpó de Guayaquil, navegando 13.800 kilómetros, en 160 días, para arribar a Mooloolaba (Australia), superando la hazaña de Heyerdahl y concitando la atención mundial. Dice Jenny Estrada Ruiz, al respecto: “Probó entonces que los manteños - huancavilca, dominaron la ciencia de la navegación a vela y condujeron sus balsas con precisión gracias al sistema de “Guaras”... Esta travesía echó por tierra –en forma práctica- la tesis peruana que atribuye a sus aborígenes el dominio del mar (con la balsa) y refutó a Thor Heyerdahl...”

### **Dominio del comercio marítimo**

El papel primordial de nuestros aborígenes, durante sus cortas y largas travesías, fue quizás la comercialización de la concha spondylus, la que se efectuó durante 2.000 años, comenzando alrededor del año 3000 a.C.

Las grandes plataformas flotantes, a las cuales se identifica como balsas, sumada a la evolución temprana de las tecnologías náuticas, llevaron a los pobladores del litoral del actual Ecuador a dominar y controlar el comercio marítimo en el Pacífico oriental hasta la llegada de los europeos.

La cultura Las Vegas, denominada así por el sitio del hallazgo, es la más antigua ocupación humana de la costa ecuatoriana, conocida hasta este momento. Es contemporánea con la cultura Siches del Perú con sus 8000-6000 años antes del presente. Sobre los contactos entre estas dos culturas prehispánica la antropóloga Karent E. Stothert insinúa que no se realizaron por vía marítima. Olaf Holm, en cambio, mantenía la teoría de una navegación temprana en la costa durante los tiempos de Las Vegas, cuando se refiere a la canoa de un solo tronco conocida recién en la primera cultura cerámica, la de Valdivia, que se inició alrededor de unos 3.500 años antes de Cristo, la que “no se habría inventado de un día para otro, y debe haber tenido sus antecedentes en las embarcaciones de las Vegas”.

En tanto Javier Veliz nos indica que la historia de la navegación aborígen en el Ecuador empieza en el periodo Formativo hace 3800 años antes de Cristo, existiendo evidencias de embarcaciones para la cultura Valdivia (4200 a.C.- 1500 a.C.) por maquetas de cerámicas encontradas, incluso en la Isla de La Plata, lo que nos informa de una navegación alejada de nuestras costas.



Esta cultura lleva su nombre por el sitio de su descubrimiento, el valle de Valdivia de la península de Santa Elena, más en el año 1973 el R.P. Pedro Porras nos lleva a viajar con la cultura Valdivia hasta la isla Puná, en medio del golfo de Guayaquil, cuando publicó su informe de las embarcaciones en el sitio “El Encanto” en la costa Norte de la isla. Según Holm ésta presencia es indiscutible, y por supuesto los valdivianos no llegaron nadando a Puná.

Los valdivianos pueden haber cruzado el canal del Morro, por ejemplo, desde Posorja, donde Emilio Estrada había encontrado vestigios de la cultura. Así también cruzando el canal de Jambelí, conocemos en la provincia de El Oro menciones de su cerámica, aunque lo más impresionante constituye el haber estado presentes en la isla de La Plata, como se indicó.

Pero es con la cultura Machalilla (1500 a.C. -1200 a.C.) que podemos asegurar que los aborígenes realizaron las primeras travesías fuera de nuestras aguas, ya que sus evidencias culturales han sido encontradas y aceptadas por investigadores modernos de un contacto entre Ecuador y México en donde el intercambio cultural y de bienes se dio.

Durante el periodo Desarrollo Regional (500 a.C. – 500 d.C.) podemos destacar que la cultura Jambelí, que geográficamente ocupó la zona de la gran península, el estero Salado, la desembocadura del río Guayas, la isla Puná y el canal de Jambelí, al sur del Litoral, controló una zona acuática, donde el flujo de las corrientes es intenso, y comerciaban con los habitantes de la culturas Guangala, al oeste y sur de la gran península, y Daule-Tejar, en la cuenca del Guayas, la región más fértil de la costa sudamericana del Pacífico.

Es de mencionar que según estudios efectuados por los hermanos Resfa e Ibrahim Parducci Z. en 1967, 1970, 1973 y 1976, dentro del periodo de Desarrollo Regional aparece una nueva fase o cultura denominada fase Guayaquil. Su ubicación está en la ciudad, sitio ciudadela Atarazana. También se la localiza al Sur de Guayaquil en el estero Covina compartiendo su subsuelo con la cultura Chorrera, más antigua que ella, y con las culturas Jambelí y Daule-Tejar, que fueron sus contemporáneas.

En el desarrollo de esta cultura, sirvió de enlace el sistema de ríos: Daule, Babahoyo y Guayas, con aportes culturales de Manabí y península de Santa Elena. La datación del carbolo 14 la sitúa en 340 a.C.



En este mismo periodo tanto las culturas La Tolita como Jama Coaque mantuvieron sus espacios geográficos bien marcados, pero la cultura Bahía es la excepción. Su influencia marítima se dio hasta la isla de La Plata y Salango, pero también se extendió a la cuenca del río Guayas a través del extenso sistema fluvial de esta rica zona. Sus manifestaciones de cultura material están presentes tanto en el alta como en la media y baja cuenca del Guayas.

Transcurridos los diferentes periodos, el aprendizaje de nuestros navegantes se fue incrementando sobre la base de la observación y de la experiencia de sus periplos, asimilación dada por miles de años de navegación que nos hace pensar en conocimientos sobre corrientes marinas, vientos, temporadas de viajes y rutas.

La existencia de extensos bosques tropicales, en nuestro territorio donde crece de manera espontánea el “palo de balsa”, que por esto en nuestro país a la embarcación aborígen se la denomina balsa, madera de gran flotabilidad, fue aprovechada por nuestros aborígenes prehispánicos en la construcción de embarcaciones para la pesca artesanal y en la estructura de grandes plataformas que, a manera de barcos mercantes y por la evolución temprana de las tecnologías náuticas, permitieron a estos pueblos dominar y controlar el comercio marítimo en el Pacífico Oriental hasta la llegada de los europeos. El papel primordial desempeñado por nuestros aborígenes es el comercio de Spondylus, el que se efectúa durante 2.000 años, comenzando alrededor de 3.000 a.C. y está mayormente limitado al Ecuador, pues la concha existía en los sitios Valdivia y Machalilla del litoral. Siendo más explícito, el Spondylus se lo hallaba en las actuales provincias de Manabí, Guayas y El Oro, en lo que respecta a nuestro litoral. Desde estos sitios se expande primeramente a la altiplanicie peruana, y luego a la costa del Perú, así como a Mesoamérica y gradualmente se incrementa en la América Nuclear.

En lo relativo al periodo de Integración (500 d.C. – 1530) Atacames, Jama Coaque II, Manteño, Milagro y Quevedo son las denominaciones arqueológica para las distintas zonas geográficas que ocuparon estos grupos, sin embargo, los cronistas mencionan a estos como barbacoas, niguas, paches, guancavilcas y chonos, grupos étnicos que ocuparon el litoral ecuatoriano. También indican que tanto los paches, como los guancavilcas y



los chonos fueron excelentes navegantes, los primeros expertos en travesías en el mar y los segundos en el sistema fluvial.



Dejamos sentado que es la balsa Manteño Huancavilca la embarcación más importante del hombre prehispánico, y que las crónicas indicadas evidencian que con aquel bajel se efectuó un comercio marítimo a larga distancia, llevando a bordo, para tal fin, esto es para el intercambio comercial, una diversidad de productos, como la indicada por los europeos en época de los contactos, y como hemos dicho ésta y otros tipos de embarcaciones aborígenes navegaron por la cuenca del Guayas a lo largo de los siglos, por tanto por el río de ese nombre, sitio geográfico, en donde nos ubicaremos posteriormente.

### **El comercio de cacao entre Guayaquil y Acapulco**

<sup>1</sup>El Mtro. Marcelo Adano nos dice al respecto:

“Fue también Guayaquil el puerto por el que se exportaba el cacao de la región –el gran competidor del cacao de Venezuela, fundamentalmente

---

<sup>1</sup> “Historia Marítima del Ecuador” Tomo XIV “El Comercio marítima en el Ecuador”. – CPGF\_ (SP) Mariano Sánchez Bravo. - INHIMA 2006.-Página 57-59.



a la Nueva España y más tarde, cuando las medidas que protegían las exportaciones de cacao venezolano cesaron, también a España.

“Sin embargo, en el virreynato de Nueva España, este comercio de cacao estuvo sujeto a la legislación comercial monopólica de la Corona española.

“En 1635, la Corona envió a Nueva España a Pedro de Quiroga y Moya con el propósito de que estudiara toda la cuestión del comercio transpacífico por el puerto de Acapulco. En la ciudad de México circulaban rumores de que Quiroga y Moya tenía la facultad real para cerrar definitivamente el puerto de Acapulco, bajo la “presunción de que después de descargados los barcos que arribaban de Guayaquil con cacao, del Perú y de otras partes, eran cargados con mercaderías de contrabando de China para llevarlas al virreinato peruano. En vista de estos comentarios, el consejo de la ciudad de México pidió al virrey Marqués de Cadereyta, que suplicara al monarca mantener abierto el puerto de Acapulco y el suministro de veinte mil cargas de cacao peruano que anualmente llegaban a Nueva España por aquellas costas.

“Estos cargamentos de cacao totalizaban alrededor de 745.200 kgs. anuales, por lo cual, para darle más fuerza a su petición, los concejales explicaron que el cacao de Guayaquil estaba reputado como “precioso sustento, especialmente en la gente pobre” y redituaba considerables recaudaciones impositivas a Su Majestad por el cobro de impuesto de alcabala.

“El visitador pensaba que el alegato municipal solo era una excusa para traficar mercaderías orientales. Subrayó que la compraventa del cacao de Guayaquil estaba prohibida. Si este género entraba a México, “atribuyese al poco cuidado que se ha puesto, que de haberse guardado las leyes por los ministros no se hiciera tan áspera al presente la prohibición”.

“Después de muchas discusiones, propuestas y contrapuestas, el 9 de septiembre de 1638, los comisionados presentaron al consejo un informe de trabajo que zanjó las diferencias en torno a la importación de cacao a la Nueva España. Propusieron gravar en tres pesos cada carga de cacao de Guatemala, Soconusco, Suchitepec, Colima, la costa y demás regiones del reino de Nueva España, por estar libre de los riesgos del mar y de los derechos





que se pagaban en los puertos. El cacao de ultramar que se descargaba en Acapulco, procedente de Guayaquil, sólo debía pagar dos pesos la carga, por las contingencias del mar y otros derechos como el almojarifazgo, que estaba obligado a satisfacer.

“Pero los miembros del consejo estaban enterados de que un impuesto al cacao sería difícil de recaudar, dadas las frecuentes ocultaciones de ese producto. Sin embargo, lo propusieron porque, a su modo de ver, no era un artículo de primera necesidad, aunque se consumía en grandes cantidades en todo el reino.

“Tal era la importancia de su consumo que, en 1635, el procurador de la ciudad de México Pedro Diez de la Barrera había informado al organismo capitular acerca de la carestía del cacao y del monopolio que personas ricas de la capital ejercían sobre este producto: lo compraban barato en Acapulco y luego lo revendían a sobreprecio. Según el procurador ese género llegaba de Maracaibo, Guatemala y Guayaquil y representaba “uno de los mayores gastos del reino”. De la Barrera alegaba que los excesos producidos por el monopolio obligaban a buscar un remedio eficaz.

“Con miras a evitar el acaparamiento y los precios excesivos, a mediados de 1636 los capitulares recomendaron la creación de una alhóndiga para el depósito y venta del cacao. El Marqués de Cadereyta aprobó la iniciativa municipal, ordenó a los regidores preparar las ordenanzas necesarias y dispuso que se las remitieran para proveer lo más conveniente. En septiembre de ese año, el cabildo de la ciudad de México ofreció las ordenanzas y en febrero de 1637 fueron confirmadas.

“Por fin, todas estas dificultades para la importación del cacao procedente de Guayaquil fueron superadas, cuando el 15 de enero de 1638 la alhóndiga fue inaugurada en la ciudad de México recaudándose en ella los cerca de sesenta mil pesos de impuestos que generaban la importancia del cacao en Guayaquil.

### **Travesía Acapulco –Guayaquil y el Tornaviaje**

<sup>2</sup>“Los barcos de México al Perú parten por lo general, entre fines de septiembre y principios de febrero, de Huatulco (actual estado de Oaxaca).

---

<sup>2</sup>“Historia Marítima del Ecuador” Tomo XIV “El Comercio marítima en el Ecuador”. – CPGF\_ (SP) Mariano Sánchez Bravo. - INHIMA 2006.-Página 59-61.



“Costean, aprovechando los vientos que soplan a lo largo del litoral y hacen un viaje bastante fácil hasta Guatemala o Nicaragua, de allí atraviesan el golfo de Panamá y siguen una ruta que a veces divide las islas Galápagos, para recalar en Sudamérica en las costas de la Audiencia de Quito. “De unas quinientas leguas marítimas, aún en circunstancias favorables, el viaje tarde un mínimo de 2 meses, y con frecuencia hasta 3 o más.

“La ruta que se sigue durante la estación favorable se llama –ya a fines del periodo colonial- de navegación de meridiano o por la longitud. Otra descubierta y empleada en los meses en que los vientos son desfavorables, llamase del paralelo o por latitud y, según se cuenta, data de 1544.

“Para los barcos que navegaban en dirección opuesta, los meses de fines del verano son los más favorables: abril a septiembre. El traslado hacia Huatulco dura de cuatro a seis semanas.

“De Guayaquil en la costa de la Audiencia de Quito, los barcos hacen rumbo al noroeste, hasta Centroamérica, y volviendo a costear arriban a Huatulco o, más avanzado el siglo XVI, a Acapulco.

“En 1586, en su viaje de Perú a Nueva España, el padre José de Acosta brinda una breve descripción de este viaje:

“En mi viaje nota que siempre estábamos navegando a lo largo de la costa del Perú: la travesía, como siempre sucede, era fácil y serena porque allí sopla un viento del sur. Por esa razón debe zarpase cuando se puede aprovechar para el viaje de regreso a España o a la nueva España. Al cruzar el golfo, como estábamos navegando en alta mar y también abajo del Ecuador, el tiempo estaba en calma y fresco, y navegamos con el viento. Cuando llegamos a la región de Nicaragua, y durante el tiempo que navegamos a lo largo de aquellas costas encontramos vientos adversos, cielos encapotados y muchas tempestades.

A veces el viento aullaba que daba miedo. Toda esta travesía fue dentro de la zona tórrida, porque desde los 12 grados sur, que es la latitud de Lima, navegamos hasta los 17 grados, que es la latitud de Huatulco, puerto de la Nueva España.”



Primer scoperte americane por Baptista Agnese 1554. Clásico mapa portulano, de araña completa (formada por una rosa de los vientos y 16 nudos periféricos de 32 rumbos). En el que se representa las costas de la Mar del Sur, donde se inició el tráfico comercial entre Sudamérica y el virreynato de la Nueva España.



## LA MARINA CHILENA Y SU RELACIÓN HISTÓRICA CON NUESTRA ARMADA

### Juan Illingworth, prócer de Chile y Ecuador

Habiendo Juan Illingworth, comandado la corbeta “Rose”, el 28 de noviembre de 1818, para cumplir la misión de conducir secretamente a Lord Cochrane hasta Chile, quien luego tomaría el mando de la Escuadra chilena, éste llegó desde el puerto de Boulogne-Francia a Valparaíso los últimos días de diciembre del año en mención. La nave fue adquirida por el Gobierno chileno y rebautizada con el nombre de “Rosa de Los Andes” bajo el mando del mismo Illingworth, destinándosela a las campañas marítimas contra los poderosos buques españoles que surcaban el Pacífico, siendo armada y equipada con el fin de utilizarla para la guerra del Corso.

La “Rosa de los Andes” se hizo a la mar el 25 de abril de 1819 y comenzó sus correrías, participando en combates como fue el del 24 de junio contra la fragata “Piedad”, a la altura de Santa Elena y el del 12 de mayo de 1820 a la altura de Punta Galera, Esmeraldas, con la fragata “Prueba” cuyo encuentro duró tres horas y finalizó con el retiro de la “Prueba”. Posteriormente la “Rosa de Los Andes se varó en la boca del río Izcuanué.

### Encuentro de la goleta “Alcance” con la escuadra chilena





El 20 de agosto de 1820 se hizo a la vela desde Valparaíso, rumbo al Perú la expedición Libertadora del Sur al mando del almirante Cochrane, la misma que en los primeros días del mes de octubre se encontró fondeada en Pisco de donde partió junto con San Martín rumbo al norte.

En estas circunstancias, el 9 de octubre de 1820, al producirse la revolución guayaquileña, la Junta Patriótica dispuso el zarpe de la goleta “Alcance”, que fue armada con 12 carronadas y dotada de una guarnición con ciento y más hombres, poniéndola al mando de don José de Villamil. La nave zarpó el 11 de octubre y el 31 del mes, hacia la altura de la Isla San Lorenzo, se avistó con la Escuadra del Sur.

Fue su misión el participar al general José de San Martín y al almirante Cochrane, jefe de la Escuadra Libertadora al servicio de la Armada chilena, el triunfo de la revolución de Guayaquil. La noticia fue recibida con grandes demostraciones de júbilo por los buques de la Escuadra, produciéndose por primera ocasión un encuentro entre estas dos nacientes armadas.





## Misión Naval Chilena

A inicios del siglo XX, año 1905, durante el gobierno del general Leonidas Plaza Gutiérrez, el Ecuador inició conversaciones con el Gobierno chileno para la adquisición de un transporte militar, otros materiales de guerra y el envío de una misión militar chilena. Bajo un acuerdo entre ambos países, el Ecuador adquirió el vapor “Casma”, conducido por una dotación chilena hasta el puerto de Guayaquil, el 24 de mayo de ese año y comandada por el capitán de navío Carlos Fuenzalida.

El buque fue rebautizado con el nombre de “Marañón” y destinado a buque escuela. En ella funcionó la Escuela Naval, que fue reabierto ese año. Al llegar a nuestra patria la Misión Militar chilena, dirigida por el general Cabrera, la organización de la Fuerzas Armadas bajo el modelo chileno, significó una revitalización de sus promociones y programas. Entre los nombres de oficiales navales instructores chilenos que conformaron esta misión se encuentran los capitanes de navío Carlos Fuenzalida y Rubén Morales; el capitán de fragata Oscar Ferrari y los capitanes de corbeta Carlos Puyol y Helí Núñez, figurando como comandante de la nave y jefe de este grupo, el CPNV Carlos Fuenzalida, quien permaneció en el país por un largo periodo hasta que fue reemplazado por el CPCB David Puyol Trincado, oficial que en 1906 condujo al “Marañón” hasta Talcahuano para carenarlo y repararlo.<sup>3</sup>

La compra de este buque no satisfizo las necesidades de la Armada ecuatoriana, logrando ambos gobiernos llegar a un acuerdo. Se cambió el “Marañón” por el cazatorpedero “Almirante Simpson”, buque que tomó el nombre de “Libertador Bolívar” y que arribó a Guayaquil el 26 de junio de 1907. Con esta adquisición se fortalecía siquiera en forma mínima nuestra Marina, que seguía siendo sin embargo, insuficiente para la seguridad y defensa de la nación.

Asu arribo, el cazatorpedero “Libertador Bolívar”, como buque escuela, fue comandando por el CPFG Oscar Ferrari, quien se dedicó a entrenar oficiales y tripulantes ecuatorianos como complemento de la formación de

---

<sup>3</sup> “Sánchez Bravo, M. (2009). Escuela Superior Naval «Comandante Rafael Morán Valverde» sus principales momentos. Instituto de Historia Marítima. Pág. 102.”



Buque escuela "Marañón" (ex "Casma"), en cuyo bajel funcionó la Escuela Naval de 1905 a 1907

la Escuela Naval, Escuela de Grumetes y Escuela de Ingenieros. En julio de 1908 fue su comandante el CPCB Helí Núñez, quien además supervisó los trabajos de fortificación del fuerte de Punta de Piedra, lugar ideal para la defensa de Guayaquil desde la Colonia.

En febrero de 1910 llegó el vapor "Maullín" con armamento y municiones, escoltado además por el vapor "Baquedano". En ellos llegaban también los jóvenes cadetes que estudiaban en Valparaíso y Talcahuano que fueron llamados ante la emergencia por la situación internacional con el Perú que estuvo a punto de terminar en una guerra. En el vapor "Maullín" llegaron los cañones de 120 mm. y otros de menor calibre para completar las fortificaciones de Punta de Piedra y otros puestos de defensa del Ecuador.

Pasada la crisis, el "Bolívar" zarpó para Chile el 20 de agosto de 1910, luego de las fiestas centenarias de ese país, el buque entró en los diques de Talcahuano por un lapso prolongado. Su regreso fue planificado muy cuidadosamente, pues las relaciones con el Perú seguían tensas y no convenía arriesgarlo, arribando a Guayaquil la noche del 6 de febrero de 1911. El coronel Olmedo Alfaro, como jefe de la Zona de Guayaquil constató la debilidad de la posición ecuatoriana y presionó al Gobierno sobre esta necesidad. A Olmedo Alfaro se debe el fortalecimiento de la Marina en los



años subsiguientes, mientras el hombre que organizó y llevó adelante los proyectos fue el capitán de navío Rubén Morales, jefe de la Misión Naval chilena. Gracias a estos dos hombres la Armada entró en una etapa de renovación interna que dio sus frutos en los años ulteriores.



Cadetes navales de la Escuela Naval que iniciaron estudios en enero de 1936, junto a sus instructores chilenos y ecuatorianos, a bordo del buque escuela “General Baquedano” 1837.

Al abrirse la Escuela Naval en Quito el 18 de abril de 1911, las escuelas para la marinería, especialmente las de artillería, minas y torpedos, se formaron promociones eficientes que sirvieron después en la Marina y el Ejército. La preocupación del comandante Morales después de la fundación de las escuelas, se orientó a las instalaciones para mantenimiento de las unidades de guerra. En mayo de 1912, el comandante Oscar Ferrari del “Bolívar” es reemplazado por el oficial chileno, CPNV Roberto Stone quien



dirigió el buque hasta 1914, siendo aquel, el último oficial que se contrató de la Armada de Chile.

Posteriormente, a lo largo del tiempo hasta nuestros días, se han mantenido estas relaciones de intercambio de ciencia y tecnología naval que han contribuido al desarrollo y perfeccionamiento de nuestra institución.

Se puede decir entonces, que la tradición de hermandad entre las armadas de estos dos países nació desde la época independentista, se ha mantenido hasta nuestros días.

## ***LA INFLUENCIA DOCTRINARIA DE OTRAS ARMADAS.***

### **Misión Naval Norteamericana**

Antes de que se produjeran los acontecimientos bélicos, el Gobierno ecuatoriano había contratado el 12 de diciembre de 1940, en los Estados Unidos de América, una Misión Naval para que concediera al Ecuador 2 unidades navales. Así lo demuestra el hecho de que dicha Misión Naval-constituida inicialmente por el capitán de fragata Joseph Bárbaro, el teniente de navío Ralph Culliman y dos suboficiales- llegara al Ecuador el 28 de enero de 1941 y que las unidades navales mencionadas fueran concedidas.

Desgraciadamente, esto último no pudo realizarse a pesar de que dichos buques llegaron a Panamá, efectuado el cambio de banderas y dadas las nuevas denominaciones, etc. Las circunstancias de la Segunda Conflagración Mundial impidieron que esto sucediera.

<sup>4</sup>En estas condiciones, la agresión se produjo el 5 de julio del año en referencia, cuando el Ecuador apenas contaba con el Buque-Escuela “Presidente Alfaro” el cañonero “Calderón” y el aviso “Atahualpa”. Ante la grave situación creada con la agresión peruana, el Ministerio de Defensa Nacional, resolvió con fecha 16 de septiembre, reincorporar al capitán de navío Juan Francisco Anda, encomendándole la Comandancia General de Marina.

---

<sup>4</sup> “Sánchez Bravo, M. (2009). Escuela Superior Naval «Comandante Rafael Morán Valverde» sus principales momentos. Instituto de Historia Marítima. Pág. 102.”



Restablecida la Escuela Naval, con sede en Salinas – cantón Santa Elena- cuya Dirección Técnica fue confiada al jefe de la Misión Naval, el respectivo Plan de Estudios fue elaborado por la Comandancia General de Marina conjuntamente con la Misión Naval norteamericana y, una vez aprobado por el Ministerio de Defensa Nacional, fue expedido con fecha 3 de diciembre del año 1941.

Al restablecerse la Escuela Naval, su organización difirió de la que había tenido antes, cuando existían especializaciones para oficiales ejecutivos y oficiales ingenieros, conforme a lo establecido en la Escuela Naval chilena. La nueva organización tenía por objeto la formación de oficiales únicos, cuyos conocimientos debían comprender las dos especializaciones antes dichas, de acuerdo con los programas existentes en los Estado Unidos de América.



Oficiales de la Escuela Naval a inicios de 1942. Desde la izquierda: oficial de Mar de 3era Víctor Caamaño; alférez de navío Sergio Pazmiño; alférez de navío Jorge Leoro; capitán de fragata Cesar Puente Godoy, director; capitán de fragata Joseph Bárbaro, jefe de la Misión Naval Norteamericana; teniente de fragata Ralph Cullinan, de la Misión Naval; teniente De la Torre, instructor militar; alférez de navío Efraín Gómez Cevallos y dos suboficiales de la Misión Naval Norteamericana.



La primera promoción de guardiamarinas con el carácter de becados fueron: Luis Rodas Reyes, Rafael Cevallos Viteri, Octaviano Torres Egüez, Byron Custode Mosquera, José Astudillo Quintanilla, Raúl Jarrín Valdez, Juan Zurita Mogollón, Guillermo Cevallos Almeida, Jorge Montalvo Ortíz, Rafael Díaz Cueva, Tomás Wilfrido Freire Dueñas, Francisco Espinoza Coronel, Jaime Darquea Moscoso, Gonzalo Calderón Noriega, Otto Andrade Stalschmidt, Jorge Uquilla Sandoval, Miguel Burbano Cervantes, José Rodríguez Muñoz, Jorge Cruz Polanco, Héctor Aníbal Paz y Miño Cevallos. Además, en calidad de supernumerarios, quedaron admitidos 4: Jorge Trujillo Almeida, Luis Vallejo Cevallos, Jaime Paredes Miranda y Luis E. Recalde Castro.

Los guardiamarinas tuvieron oportunidad de hacer entrenamiento práctico en dos de las unidades navales de los Estados Unidos de América, luego de que el gobierno del Ecuador autorizó la vigilancia de la costa por naves norteamericanas. Los guardiamarinas permanecieron a bordo de los patrulleros “Moonstone” y “Jade”, en viaje de instrucción, entre el 7 de enero y el 7 de marzo de 1943, bajo la dirección de oficiales ecuatorianos y estadounidenses.

El éxito alcanzado por la Escuela Naval, quedó demostrado con el hecho de que, habiendo el Gobierno de los Estados Unidos de América concedido una Beca en la Academia Naval de Annapolis y otorgada la misma al guardiamarina de Segundo Curso Rafael Cevallos Viteri, éste fue aprobado en el examen de admisión con las más altas calificaciones, según lo acredita el general Alberto C. Romero, ministro de Defensa Nacional, con fecha 9 de julio de 1943.

El principal empeño de la Misión Naval norteamericana, fue el restablecimiento de la Escuela Naval, “a la que ha dado un carácter moderno y científico en su organización con el propósito de sacar oficiales únicos, que en cualquier momento atiendan el puente o las máquinas”, agregando que dicha Misión Naval “obtuvo que en los buques “Moonstone” y “Jade” hicieran un crucero de entrenamiento los guardiamarinas del Primer Curso”. Por último, se señaló que, a indicación del Gobierno de los Estados Unidos de América, se estaban preparando para rendir exámenes un candidato principal y dos alternativos, en potencia para ocupar la beca que el citado Gobierno ha concedido para alumnos ecuatorianos en la Academia Naval de Annapolis.



## **Salinas, base Gamma durante la II Guerra Mundial**

Transcurría el año de 1941, la Segunda Guerra Mundial estaba en su apogeo y las agresiones armadas se generalizaban. El 7 de diciembre se produjo el ataque japonés a Pearl Harbor, en las islas Hawai, por lo que Fuerzas Armadas norteamericanas recibieron la orden de ocupar Salinas y Baltra, (Galápagos), consideradas zonas estratégicas, en las que se disponía construir bases aeronavales, aunque todavía no habían sido otorgadas por las autoridades ecuatorianas.

Mientras tanto se negociaba con el Gobierno del Ecuador la inmediata concesión de estos sectores en el Ecuador continental y en las Galápagos, pues la ocupación de Salinas y Baltra permitirían el proveer puntos claves, para iniciar un servicio de patrullas aéreas con hidroaviones navales y con bombarderos militares, para actuar en la lucha antisubmarina y proteger el canal de Panamá contra un posible ataque japonés, y por seguridad prevenir que el enemigo (Japón) pudiera apoderarse de las islas Galápagos, así como ya había hecho con las islas Aleutianas, poniendo en peligro las bases navales, aeronavales y militares, así como el canal de Panamá.

El 16 de enero de 1942 las fuerzas norteamericanas desembarcaron en la península de Santa Elena y días después en las islas Galápagos. De acuerdo a un oficio del 10 de marzo del mismo año, Paul F. Foster, comandante de la Reserva Naval de los EE.UU. se dirige en memorándum al contralmirante F.H. Sadler, comandante del Quinceavo Distrito Naval, en el que le dice que según arreglo firmado el 24 de enero, el Gobierno ecuatoriano había dado amplio permiso para construir y operar bases del Ejército y la Marina norteamericana en territorio del Ecuador.

Chipi era el área de Salinas a ocupar para construir la Base norteamericana, y es de indicar que en dicho sector estaban asentados algunos pobladores. Al respecto informa Paul F. Foster que se había llegado a un arreglo específico, comprendiendo los términos y estipulaciones que incluían el pago de 35.000 dólares, para efectuar las expropiaciones de las propiedades privadas, que se encontraban en el lugar donde se va a ubicar la base, lo cual fue firmado en Quito el 20 de febrero de 1942.

Los norteamericanos iniciaron inmediatamente las construcciones necesarias en la Base de Salinas. Originalmente fue diseñada para base de



buques, pero fue cambiada a base para re-aprovisionar los hidroaviones, antes de que la construcción pudiera concluirse. La construcción final fue completada por la unidad 2 de los “Destacamentos de Constructores Navales” (Seabees), los que sirvieron hasta septiembre de 1942.



Los norteamericanos permanecieron en Salinas hasta 1946

La Base para hidroaviones navales fue construida al lado de la nueva Base Aérea del Ejército, cerca de un balneario invernal, y en la parte más extendida hacia el mar, en la costa norte, con una lengua de arena a nivel que terminaba en un promontorio. La bahía de Salinas es ideal para hidroaviones por estar protegida, siendo una playa semicircular, resguardada por una línea de rocas, pero el agua poco profunda está movida por una corriente de 10 pies y fuerte oleaje. Los buques debían detenerse aproximadamente a una milla fuera de la playa, y transferir los equipos, provisiones y abastecimientos a embarcaciones más pequeñas, para poderlos desembarcar.

Junto a la orilla sur de La Puntilla de Santa Elena se construyó la Base Aérea del USAAF. Esta comprendía dos pistas de aterrizaje pavimentadas,



una de ellas de 2440 metros de largo por 30.50 de ancho. Entró a operaciones el 3 de febrero de 1942, día en que cuatro bombarderos B-17 Flying Fortress del 25to. Escuadrón de Bombardeo (25th BS) llegaron desde Panamá.

Desde marzo de 1942, dando cumplimiento a cláusulas incluidas en los convenios de cooperación firmados entre Ecuador y EE.UU., así como en el programa de Préstamos y Arriendos, en Salinas se proporcionó instrucción de formación para aviadores militares ecuatorianos. Provista de material de vuelo de primer orden e instructores estadounidenses, la nueva Escuela Militar de Aeronáutica recibió por parte del condescendiente Estado ecuatoriano, el sugestivo nombre de “Presidente Roosevelt”, egresando los primeros oficiales pilotos, el 6 de junio de 1942. En noviembre de 1942 el complejo militar de Salinas alcanzó su punto máximo de operaciones con 2500 hombres, entre oficiales y tropas.

El Ejército tenía cuarteles para los soldados con una capacidad de 500 soldados en el campo de aviación, de 700 hombres en la zona de artillería antiaérea y de infantería, 200 dispersados en casas metálicas prefabricadas tipo “Quonset”, más 100 soldados que se hallaban en otras áreas. Las casas para oficiales del Ejército en la Base Aérea, tenían una capacidad para 80; en la zona de artillería de costa e infantería la capacidad era para 50 oficiales. La Marina de Guerra tenía barracas con capacidad para 50 marinos cada una, con capacidad total de 800 marinos; y 14 barracas para alojar 140 oficiales.

Debido al cambio de los acontecimientos de la guerra a favor de los Aliados, en junio de 1944 la Base fue desmantelada en parte y la maquinaria, abastecimientos, provisiones, equipos y el personal fueron evacuados; en cambio, todo el equipo pesado, tales como refrigeradoras y generadores fueron dejados en estado de preservación. La carga enviada de retorno sumaba 3000 toneladas. Salinas fue rediseñada para servir como un destacamento aeronaval y como una base aérea del Ejército americano, en julio 24 de 1944. Los pocos hombres que se quedaron debían realizar servicios de emergencia y fueron equipados para tal fin, en especial con equipos de comunicación.

La Armada de los Estados Unidos de América al final de la II Guerra Mundial, dejó casi inactiva la Base Naval en Salinas, y las facilidades para el mantenimiento de hidroaviones se utilizaron ocasionalmente para reaprovisionarlos, bastaban los miembros del Ejército, así que todo el personal naval fue retirado, quedando todos los servicios a cargo del Ejército,



Típicas instalaciones norteamericanas construidas en Salinas

incluido el caso de que llegaran hidroaviones de la Armada, pues estos eran mantenidos y reaprovisionados por el Ejército, disminuyendo los costos de operación de la Base de Salinas, que era mucho menos importante, tanto para el Ejército como para la Marina norteamericana, que las bases en las islas Galápagos. Oportunamente, se desarmaron todos los equipos de esta Base, los que fueron inmediatamente enviados a la zona del canal de Panamá, para luego ser trasladados a los Estados Unidos de América al término la guerra.

Finalizadas las hostilidades, una apreciable cantidad de material excedente fue arrojada al mar en un turbulento sitio de La Puntilla llamado La Chocolatera. El 1 de febrero de 1946 los delegados de EE.UU. realizaron la devolución formal de las zonas ocupadas a Ecuador. La Base de Salinas fue entregada por el Ministerio de Defensa a las tres ramas de las Fuerzas Armadas, esto es al Ejército, Marina y Aviación, casi sin variaciones a lo que estaba destinado para las diversas armas de los norteamericanos, tocándole a la Marina todas las instalaciones navales incluida la playa, en donde se situaban muelles de pontones, rampas para los hidroaviones, etc. Es de indicar que en la actualidad funcionan en dicha base la Escuela Superior Naval, la Escuela Superior Militar de Aviación y un Fuerte Militar del Ejército.



## RELACIONES HISTÓRICAS ENTRE LAS ARMADAS DE ECUADOR Y BRASIL

### Encuentro de dos héroes navales

Se trata del encuentro en 1853 en el río Guayas entre el capitán Francisco Manuel Barroso, después almirante y héroe brasileño, quien en la guerra con Paraguay tuvo una destacadísima actuación y ganó reputación en el inmortal combate de Riachuelo, llegó a ser almirante, y el general José María Urbina, quien ingresó a la Primera Escuela Náutica, el 21 de octubre de 1823 y obtuvo los despachos de alférez de fragata el 6 de marzo de 1826; héroe del combate naval de Malpelo, en cuya acción, a bordo de la goleta “Guayaquileña”, resultó herido. Sobre el acontecimiento un viajero brasileño nos relata lo siguiente:

“En Guayaquil experimenté una de las sensaciones más agradables que puede experimentar un amigo de su patria que peregrina lejos de ella. Allí, supe que el mes de agosto anterior (1853) surcó las aguas del Guayas nuestra corbeta “Bahiana” al mando de mi antiguo y gallardo amigo, el capitán Barroso, a quien ruego me disculpe la libertad que tomo de citar sus nombres en estas páginas, cediendo a una tentación a que mi orgullo nacional no puede resistir. El buen nombre que dejara en el Ecuador la corbeta “Bahiana” y su brillante oficialidad, será recordado por mucho tiempo. Nacionales y extranjeros unánimemente me manifestaron sus favorables impresiones sobre el aseo y apariencia militar de la corbeta, sobre la caballerosidad y finas maneras de sus oficiales y comandante, y sobre el buen comportamiento y disciplina de la marinería.

“Un incidente inesperado vio resaltar este concepto, y dar un motivo más por el cual la “Bahiana” no será en Guayaquil por mucho tiempo olvidada. Fondeábase ella en puerto cuando el capitán Barroso tuvo noticia de que el general Urbina, presidente de la República, debía descender de bodegas al día siguiente y nuestro comandante, indagando primeramente con delicadeza sino sería contra los usos el hacer honras presidenciales al Jefe de Estado fuera de la capital, y teniendo la seguridad de que no lo era, se preparó para dar a los guayaquileños un espectáculo que nunca había sido visto en las aguas del Guayas. Apenas avistó descendiendo el río al vapor de guerra “Guayas” en que venía el presidente, guarneció las vergas de gente, embanderó la corbeta, y saludó con 21 cañonazos y con las vivas



de ordenanza. Luego después mandó a bordo del “Guayas” a sus chalupas para que desembarque el Jefe de Estado.

“Siendo Quito la residencia oficial del presidente del Ecuador, pocas veces tiene este Supremo Magistrado ocasión de venir al Puerto de Guayaquil; y sucedió ser ésta la primera en que recibe honras militares de un buque de guerra extranjero, siendo ese buque el primero en hacer flamear el pabellón auriverde del Brasil en aguas del Mar Pacífico. De las márgenes del Guayas saludó cordialmente a la corbeta “Bahiana”, sintiendo sobre manera no haber llegado a puerto un poco más temprano, para poder a su bordo renovar memorias de la Patria y de antiguos amigos. Le deseo vientos propicios para su regreso al Brasil; y felices votos para que a su visita a los mares de Magallanes y de Balboa, sea precursora de una nueva era en nuestras relaciones con las naciones que nos limitan, y poder contribuir para la creación de sentimientos de benevolencia y de confianza entre los compatriotas de Magallanes y de Balboa”.

Para finalizar, se menciona que el general Urbina, extremadamente honrado por la conducta del capitán Barroso, invitó a unos 60 oficiales y tripulantes del “Bahiana” a una cena, la misma que fue servida debajo de un bosque de árboles de mangos, en el lado del río, opuesto a la ciudad.

## **RELACIONES HISTÓRICAS ENTRE LAS ARMADAS DE ECUADOR Y PERÚ**

Ecuador y Perú sostuvieron, desde su independencia a principios del siglo XIX y hasta 1998, una disputa territorial sobre regiones amazónicas, que ha constituido el más largo conflicto fronterizo en el hemisferio occidental. Su existencia provocó continuos encuentros limítrofes, así como movilizaciones más amplias que desembocaron en guerras generalmente cortas. El conflicto se convirtió durante casi dos siglos en el principal factor que influyó en las relaciones peruano-ecuatorianas en todos los aspectos, más allá del ámbito militar y diplomático.

### **Ayuda por mar para el bloqueo del Callao**

Independizada nuestra patria del yugo español y anexada a la Gran Colombia, la Armada participó en el bloqueo del Callao con la



goleta “Guayaquileña”, el bergantín “Chimborazo” y la corbeta “Pichincha” pertenecientes al Apostadero de Guayaquil, las que se unieron a la Escuadra Unida que participaba en dicho bloqueo para independizar al Callao, último baluarte del poder español que ofrecía tenaz resistencia. Incluso estos buques participaron en acciones navales comandadas por el capitán de navío Thomas Charles Wright, quien con estos tres buques se puso a las órdenes del almirante Jorge Guise, jefe de dicha escuadra Unida.

En una de estas acciones, el bergantín “Chimborazo” recibió tres cañonazos a flor de agua. El capitán de fragata ecuatoriano Juan Ignacio Pareja, en 1824, al mando de la corbeta “Limeña” cumplió misiones de convoyar tropas, materiales de guerra y abastecimiento desde Panamá al Callao en apoyo a las fuerzas patrióticas que sitiaban a este último.

Toda la ayuda se prestó hasta la rendición del brigadier Rodil (español) pero antes el almirante Illingworth había comandado la Escuadra Unida desde enero de 1825 hasta que culminó el conflicto con el triunfo de los patriotas.

### **Agosto 31 de 1828. Malpelo**

Habiendo la corbeta peruana “Libertad” establecido un disimulado bloqueo en el golfo de Guayaquil, se envió a la goleta “Guayaquileña” y la corbeta “Pichincha” con la misión de pedir explicaciones a dicho buque, sobre su actividad.

El 31 de agosto de 1828, a la altura de “Punta Malpelo”, cerca de Tumbes, se produjo un combate naval entre la “Guayaquileña” y la “Libertad”, saliendo triunfante la primera.

### **Bloqueo a Guayaquil**

El 31 de octubre de 1858, la fragata peruana “Amazonas”, fondeaba en el río Guayas a la altura del edificio de la Gobernación en zafarrancho de combate. El contralmirante Ignacio Mariategui envió una nota al gobernador de la provincia intimándole el bloqueo del puerto por las fuerzas de su mando.

El bloqueo duró hasta 1860, en instancias en que Ecuador se mantenía con un conflicto interno y la anarquía se derivaba a las pretensiones políticas,



incluso hubo un momento en que Ecuador contaba con cuatro gobiernos. Aquel conflicto culminó con el triunfo Garciano sobre las fuerzas políticas oponentes, luego del escándalo de la firma del tratado de Mapasingue, suscrito entre los plenipotenciarios de Castilla y de Guillermo Franco, señores Manuel Morales y Nicolás Estrada, por el que se cedió al Perú cuanto Castilla pedía. Aquel “triumfo de Guayaquil”, por las fuerzas del general García Moreno, ocurrió el 24 de septiembre de 1860 y seguidamente las fuerzas peruanas retiraron el bloqueo.

En lo que corresponde a la Marina Ecuatoriana, como hemos visto, contaba con un solo buque de guerra, el pailebot “Olmedo”, en vista que el vapor de guerra “Guayas” ya no existía y el vapor de guerra “Machala” estaba inservible. Podríamos decir entonces, que la Escuadra peruana tenía el dominio del mar por no tener fuerza oponente.

### **Conflicto de 1941**

En julio de 1941 nuestro territorio fue invadido por fuerzas peruanas entre las zonas de Huaquillas y Chacras. En aquel año nuestra fuerza naval contaba con tres pequeñas unidades sin capacidad real para el combate, éstos eran el buque-escuela “Presidente Alfaro”, el aviso “Atahualpa” y el cañonero “Calderón”. Lógicamente nuestra débil fuerza se veía enormemente superada por una fuerza naval ejercitada para el combate y que tenía el apoyo de su aviación, elemento este último inexistente en el lado ecuatoriano. Uno de los buques de guerra con que contaba la Marina peruana fue el destructor peruano “Almirante Villar”, buque que se enfrentó a la altura del canal de Jambelí con el cañonero “Calderón” el 25 de julio del año en mención. El “Calderón” superó y cumplió abnegada y heroicamente su deber defendiendo nuestra soberanía”, al igual como lo hizo el aviso “Atahualpa” destacado a la provincia de El Oro, logrando abatir un avión enemigo, hecho culminante de su desempeño en defensa de la patria.

### **Conflictos de 1981 y 1995.**

Al iniciarse la llamada guerra de “Paquisha”, en enero de 1981, en la Cordillera del Cóndor, los buques de la Armada se desplazaron a zonas determinadas de nuestro mar territorial para defender nuestra soberanía. El eje fundamental de este conflicto fue específicamente la Cordillera del



Combate Naval de Jambelí. 1941



Escuadra Naval. 1981



Cóndor, la misma que contenía el componente geográfico de la disputa territorial existente en esos momentos por ambas naciones.

En lo que respecta al conflicto del CENEPA, al iniciarse este enfrentamiento bélico con el Perú, en enero de 1995, las fuerzas operativas ecuatorianas de Superficie, Submarina, de Infantería de Marina y Aviación Naval cumplieron sus tareas pertinentes en el teatro marítimo. Aunque el conflicto se focalizó en el sector del alto CENEPA, la fuerza naval estuvo siempre lista para defender nuestro territorio.

Cabe mencionar que ambas armadas estaban preparadas, pero no hubo enfrentamientos navales durante estos años.



# INFLUENCIA DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO DEL TENIENTE MANUEL ALOMÍA GUERRA

VALM. S.P. Marco Salinas<sup>1</sup>  
Miembro Correspondiente de la  
Academia Ecuatoriana de Historia Militar

marsalin7@gmail.com

## Sumario

El 28 de septiembre de 1934, el teniente de fragata Manuel Alomía, pronunció un discurso en el Círculo Militar de Quito, titulado *“Importancia de la Marina en la vida nacional”*. El pensamiento estratégico de Alomía se basó en los fundamentos de Mahan, Corbett y Clausewitz, principalmente, ya que tomó en cuenta los factores que afectan y estimulan el poder marítimo, consideró la naturaleza de la guerra y, presentó argumentos con datos, lo que respaldaba su ponencia.

La esencia de su discurso, contenía pensamientos estratégicos, para convencer a las autoridades políticas, diplomáticas, militares y otros actores, que era fundamental la ayuda del Estado para desarrollar un poder marítimo, en base a los intereses nacionales y un adecuado poder naval, que brinde seguridad, desarrollo y defensa marítima.

---

<sup>1</sup> Máster en Relaciones Internacionales en la Universidad Salve Regina de EE. UU. Cursos de Staff y Command en el Naval War College de EE. UU., Coordinador del Centro de Estudios Estratégicos Marítimos (CEESMA) de la Academia de Guerra Naval. Miembro Académico de la Academia de Historia Militar ecuatoriana (ANAHIME).  
Correo: marsalin7@gmail.com



La bibliografía básica de este ensayo, es el documento escrito donde Alomía plasmó el desarrollo de su conferencia, junto con otras obras pertinentes al tema.

**Palabras claves: Manuel Alomía; pensamiento estratégico; Mahan; Corbett; Clausewitz**

## INTRODUCCIÓN

El teniente de fragata Manuel Alomía (1909-1937), en el Círculo Militar de Quito, el 28 de septiembre de 1934, empezó su discurso titulado: *“Importancia de la Marina en la vida nacional”*, citando la frase de Napoleón Bonaparte que dice: *“No es jamás, un genio quien me revela de repente lo que debo decir o hacer aún en las situaciones inesperadas, es únicamente la reflexión, el estudio, la meditación”* (Alomía, 2002, p. 162).

Para el análisis del discurso desde el punto de vista estratégico, es necesario considerar a la geopolítica de la época; políticos como Vicente Rocafuerte a inicios del siglo XIX y, militares como Manuel Alomía, a inicios del siglo XX concibieron la necesidad de contar con un poder naval que permita proteger los recursos y garantizar la soberanía del territorio marítimo (Andrade, 2022). Para Alomía, el control del mar de las islas Galápagos, era vital para el Estado.



Teniente de fragata Manuel Alomía Guerra.

Fuente: COOPNA 2023. Imagen facilitada por el autor

En la década de 1850 Charles Darwin basado en los estudios realizados en Galápagos, escribió un libro influyente titulado *“La evolución”*



*de las especies*<sup>2</sup>. Posteriormente, Friedrich Ratzel, en 1892 desarrolló un enfoque teórico darwinista al analizar el crecimiento de los Estados y publicó “Las leyes del crecimiento del Estado”. El enfoque biológico darwinista en relación con la evolución y los espacios geográficos, fue la base para considerar al Estado como un organismo geográfico vivo que depende de su espacio vital (Andrade, 2022). Posteriormente, los pensamientos de Mahan y Mackinder, fueron aportes al desarrollo de la geopolítica desde una perspectiva Ratzeliana. Mientras que en el caso ecuatoriano, Manuel Alomía, seguía el pensamiento Mahaniano.

Para la conferencia, Alomía estructuró su narrativa con los siguientes temas: La razón de existencia de la Marina y sus labores adicionales; el problema de adquisiciones navales; la formación de un pequeño poder naval y, las conclusiones inherentes a los puntos anteriores. En este contexto del discurso, se plantea la siguiente pregunta ¿Cuáles fueron los fundamentos del pensamiento estratégico de Manuel Alomía, en su conferencia? La tesis que responde a la pregunta es que los fundamentos estratégicos de Alomía, se apoyaron principalmente en los pensamientos de Mahan, Corbett y Clausewitz; basado en los siguientes argumentos: Primero, porque tomó en cuenta los factores que afectan y estimulan el poder marítimo. Segundo, por las consideraciones de la naturaleza de la guerra. Finalmente, se presentan las conclusiones de los argumentos.

La bibliografía básica de este ensayo, es el documento escrito en el cual Alomía plasmó el desarrollo de su conferencia y, en otras obras pertinentes al tema. La narrativa de este trabajo de investigación contiene varias citas textuales de la conferencia, para comprender directamente su pensamiento, correlacionando con otros conceptos estratégicos marítimos y terrestres

Lo expuesto en este documento, no corresponde a la versión oficial de la Armada del Ecuador, tan solo es un aporte académico del autor y, que podría servir de referencia, para otros estudios.

---

<sup>2</sup> Según Darwin, la selección natural hace que las poblaciones se adapten o se vuelvan cada vez más adecuadas a su entorno con el paso del tiempo. En sus propias palabras manifestó que: “No es la especie más fuerte la que sobrevive, ni la más inteligente, sino la que más responde a los cambios” (Rejón, 2019).



## Análisis

Para empezar con el análisis del discurso de Manuel Alomía, es necesario revisar cual era el situación internacional, regional y nacional, para comprender el contexto de su conferencia.

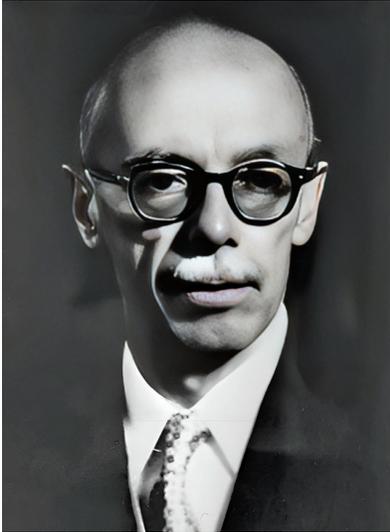
La situación internacional en la década del treinta, fue un periodo de creciente tensión y conflicto. La gran depresión afectó de manera global a las economías, con gran impacto político y social. El surgimiento de regímenes autoritarios y expansionistas en Europa y Asia y la falta de una respuesta decidida por parte de las potencias occidentales, sentaron las bases para el estallido de la segunda guerra mundial en 1939. Japón revelaba sus ambiciones de expansión hacia el Pacífico, mientras que Estados Unidos iniciaba sus preparativos estratégicos para el conflicto, en los que se incluía Galápagos, como posición estratégica para la defensa del Canal de Panamá.

América del Sur estuvo marcada por la inestabilidad política, la agitación social y los desafíos económicos derivados de la gran depresión. Los países de la región experimentaron cambios de gobierno, golpes militares y la emergencia de líderes populistas, mientras enfrentaban los impactos económicos de la crisis global. Los movimientos obreros y sindicales también jugaron un papel relevante en la lucha por mejores condiciones laborales y derechos para los trabajadores.

Para Ecuador la situación se presentaba con una serie de cambios políticos, sociales y económicos significativos. En el ámbito político, experimentó una serie de golpes de Estado con ocho cambios<sup>3</sup> de gobierno durante la década del treinta. En 1934, el líder populista José María Velasco Ibarra se convirtió en presidente y gobernó el país en varias ocasiones a lo largo de las décadas siguientes. En el ámbito económico, se vio afectado por la gran depresión, que tuvo un impacto significativo en las exportaciones y en la economía en general. El país dependía en gran medida de la exportación de productos agrícolas, como el banano y el cacao, cuyos precios cayeron drásticamente durante la crisis económica. En el ámbito social, se vivieron

---

<sup>3</sup> Después de la presidencia del presidente Ayora, en 1931, la política nacional “Comenzó la década más turbulenta en la larga historia de inestabilidad política de Ecuador” (Rodríguez, 2004, pág. 161). Entre 1932 y 1940, varios personajes desempeñaron el cargo de la Función Ejecutiva, y debido a la participación de las Fuerzas Armadas en la política, los oficiales fueron promovidos o despedidos (Salinas, 2021).



Dr. José María Velasco Ibarra.

Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9\\_Mar%C3%ADa\\_Velasco\\_Ibarra](https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Mar%C3%ADa_Velasco_Ibarra)

tensiones y conflictos debido a las desigualdades socioeconómicas y a la falta de oportunidades para amplios sectores de la población.

La situación de la Marina de Guerra en 1934, era crítica, esta era un órgano dependiente del Ejército y estaba a punto de desaparecer debido a: la grave inestabilidad política, a la pobre economía, por la pereza estratégica marítima de parte de los gobernantes<sup>4</sup>, por no contar con escuelas de formación de oficiales y tripulantes, estables y, lo más grave por contar con apenas dos unidades<sup>5</sup> navales pequeñas dedicadas al esporádico apoyo logístico a Galápagos y, al mantenimiento de las ayudas a la navegación, respectivamente. A lo anterior se sumaba la falta de una visión geopolítica marítima nacional. Sin embargo, no hay que desconocer el esfuerzo que ciertos oficiales del

Ejército y Marina realizaban para rescatar a la institución, como es el caso del teniente coronel Luis Larrea Alba, uno de los estrategas más visionarios "...e influyentes del Ejército, presentó un interesante proyecto de "Defensa de costas", que incluía la reconstrucción de la Marina con la formación de una flotilla, instalación de cuatro bases... y fuertes, la formación de oficiales en el exterior y de grumetes, organización de arsenal y otros servicios básicos" (Latorre, 2005, p. 121). Esta iniciativa como tantas otras promovidas por oficiales navales, quedaron en el olvido. Según Octavio Latorre en los primeros

<sup>4</sup> La desaparición de la Marina, estuvo a punto de materializarse en 1931, cuando se propuso al Congreso la eliminación de la misma, como Institución (Latorre, 2005).

<sup>5</sup> En 1934, "...estaba viejo y casi inservible; el cañonero "Calderón", un buque de transportes construido en 1884, es decir a la fecha tenía más de 56 años; y, el Aviso "Atahualpa" que se lo utilizaba para mantenimiento de faros y boyas; para su mantenimiento existía el arsenal de Marina que no era sino un pequeño taller para reparaciones menores. Ninguno de los nombrados era un buque de guerra..." (Vargas, 2014b, p. 220).



meses de 1930, los dirigentes de la Marina que luchaban por convencer al Gobierno para adquirir al menos una unidad que justificara la presencia de la Marina dentro de las Fuerzas Armadas, presentaron un proyecto de compra de dos pequeños destructores con un presupuesto de 100.000 sucres cada uno, ahorrados en los dos años anteriores, “aunque parezca increíble, en el presupuesto del año siguiente, aquella cantidad había desaparecido reabsorbida en los gastos del Estado” (Ibidem. Pág.126). Esta era la situación de la Marina, a inicios de la década del 30, en ese escenario anárquico, anteriormente fueron enviados ocho jóvenes ecuatorianos a estudiar en la Escuela Naval de Chile, en 1928.



Teniente coronel del Ejército  
Luis Larrea Alba.

Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Luis\\_Larrea\\_Alba](https://es.wikipedia.org/wiki/Luis_Larrea_Alba)

En enero de 1934, retornaron a Ecuador cuatro oficiales con el grado de alférez de navío alcanzado en la Escuela Naval “Arturo Prat” de Chile: Alberto Sánchez y Nicolás López con la especialidad de ingenieros navales; César Puente Godoy y Ernesto Moscoso especialidad navegación y Manuel Alomía Guerra especialidad submarinista. Nicolás López continuó su carrera en la Fuerza Aérea ecuatoriana, siendo uno de los pioneros (Latorre, 2005). Inmediatamente con gran entusiasmo buscaron la manera de transformar las estructuras de la Institución, fue el origen para que Alomía y sus compañeros llamados “los guasos” empezaran a generar interés por el tema marítimo ecuatoriano. Iniciando con la conferencia en el círculo militar de Quito, con la asistencia del presidente de la República Dr. José María Velasco Ibarra, ministros, legisladores, alto mando militar y ciudadanos en general. Estos oficiales, con toda iniciativa y voluntad emprendieron a crear un ambiente

favorable hacia la Marina, a difundir una verdadera conciencia marítima en actores civiles, sostuvieron largas reuniones con las más altas personalidades del Gobierno, para convencer que es fundamental la ayuda del Estado, para



desarrollar un poder marítimo en base a los intereses nacionales y con un pequeño poder naval, que brinde seguridad, desarrollo y, defensa marítima.

### Factores que afectan y estimulan el poder marítimo.

Según el almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914), cuando la geografía lo permite, la conciencia marítima facilita la labor de orientar a la nación hacia un destino oceánico y convertirlo en una potencia marítima próspera y pujante. Para Mahan los factores que afectan y estimulan el poder



Cadetes navales César Puento Godoy y Nicolás López Valdivieso. Valparaíso, 1929.

Fuente: Sánchez Bravo, Mariano. (2009). Escuela Superior Naval "Comandante Rafael Morán Valverde": Cadetes navales formados en Chile. Pág. 125. ED. INHIMA, Guayaquil-Ecuador.  
Impresión: Poligráfica C. A.

marítimo<sup>6</sup> son: situación geográfica; configuración física; extensión territorial; población; carácter nacional; y clase de Gobierno (Terzago, 2020). En el desarrollo de los argumentos de la conferencia, Alomía referenció estos conceptos estratégicos Mahanianos, de una manera muy comprensible para la audiencia. A continuación, se presentan por orden de importancia:

**Clase de gobierno.** Acerca del carácter del gobierno como uno de los factores sociales en relación con el poder nacional, Mahan insistió que, los gobiernos elegidos democráticamente,

<sup>6</sup> El poder marítimo está integrado por dos elementos de distinta naturaleza pero complementarios: Los intereses marítimos, los cuales le otorgan la sustancia y el poder naval que los defienden (Terzago, 2020).



eran notoriamente improvisadores y generalmente anti militares (Uribe, 2016). Para lo cual Mahan recomendaba implementar “grupos de presión”. Alomía y sus compañeros fueron verdaderamente un equipo de presión, que cumplieron ese rol con voluntad estratégica, un componente multiplicador del poder naval<sup>7</sup> .

La estrategia comunicacional del “grupo de presión marítima” liderada por Alomía, se puede resumir en la siguiente: Para que Ecuador mejore su economía y le permita su desarrollo, necesitaba del comercio exterior, con una marina mercante que exporte los productos nacionales al mercado internacional, para lo cual necesitaba de un sistema portuario e industria marítima. Esos intereses nacionales, requerían de un poder naval mínimo para brindar seguridad marítima. Esta línea de pensamiento lo mantuvieron durante todo el proceso para generar conciencia marítima en general. Identificando al grupo de personalidades que creyeran en la importancia del poder naval, se podría obtener apoyo del Gobierno, para contrarrestar la improvisación de estos.

Coherente con la estrategia comunicacional, Alomía en su discurso manifestó lo siguiente, sobre el poder naval:

“Lástima muy grande que no se puedan cumplir con todas estas finalidades, en la actualidad, por cuanto no disponemos de medios de ninguna clase y en tal virtud, cumplimos con el sagrado deber de llamar la atención de nuestros gobernantes, de nuestros Legisladores, de las Instituciones Armadas y de todo los ecuatorianos para que se den perfecta cuenta de la importancia de mantener un Poder Naval por pequeño que sea. En estas horas de resurgimiento y de nuevos rumbos se impone que, con todo patriotismo y deponiendo toda clase de egoísmos, marquemos un norte preciso y verdadero para dotar a la Marina de los elementos indispensables que necesita para su existencia y desarrollo. Cuando tratamos sobre el factor finalidad de la Marina demostramos que el objeto principal de ella durante la paz es “estar listos para la guerra”, no porque la guerra sea o no inminente, sino porque de esa única manera, la Armada llenará durante la paz su misión de fuerza en potencia para el apoyo de la política internacional del país” (Alomía, 2002, p. 184).

---

<sup>7</sup> Poder naval=Fuerza \*Posición\*Voluntad estratégica.



**Situación geográfica.** Según Mahan, el valor estratégico de un lugar cualquiera, depende de tres condiciones principales: su posición, su poder militar ofensivo y defensivo y, los recursos del lugar en sí y del territorio circundante (Terzago, 2020). Sobre la posición Mahan en su obra resaltó a Galápagos y Hawái como posiciones estratégicas en el Pacífico, para efectuar control del mar principalmente a las rutas marítimas y canal de Panamá. Al respecto, Alomía reconoció a Galápagos como una fuente de recursos vivos y no vivos, así como para la investigación científica, lo que permitiría al Estado, aprovechar de los mismos para mejorar su economía, principalmente a través de la pesca, que para 1934 representaba ingentes ingresos para compañías extranjeras, especialmente de California, sin que el Estado participe de ningún beneficio. Por lo que se dio cuenta que el control del mar de Galápagos, era vital para el presente y futuro del Estado.

**Carácter nacional.** Los pueblos marítimos que poseen aptitudes e inclinaciones comerciales promueven un intenso movimiento marítimo, el cual constituye la base fundamental para el desarrollo del poder marítimo (Terzago, 2020). Para Alomía, la Marina podía contribuir al poder marítimo, a través de diversas funciones adicionales, como la formación y apoyo a la Marina Mercante, inspección y mantenimiento de señales de navegación, elaboración de cartas marítimas y servicios portuarios. La formación de oficiales y tripulante mercantes, era importante para garantizar la seguridad y eficiencia en el transporte marítimo. La Marina de Guerra se encargaría de preparar al personal mercante, brindándoles instrucción militar, conocimientos de navegación y disciplina. Además, ese personal podía servir como reserva de la Marina de Guerra en caso necesario. Su visión sobre el comercio marítimo, le hacía ver a los barcos nacionales ondeando la bandera en puertos extranjeros, fortaleciendo de esa manera las relaciones comerciales y demostrando el progreso y la prosperidad de la nación (Alomía, 2002).

**Extensión territorial.** Esta debe guardar relación con la cantidad de habitantes del país, ya que, si la población es escasa puede llegar a constituir un factor de debilidad, frente a las ambiciones de expansión externas (Uribe, 2016). Para Alomía, no se trataba solamente de falta de personal, sino también de la escasez de medios para la defensa, sobre este tema, indicó que el territorio marítimo a ser controlado sin medios, era enorme; por lo que motivó a los políticos que: “Defensa unilateral en el Ecuador y en todo país que tiene costas que defender, es absurda e imposible. El área que cubre el Ejército se encuentra bordeada por una frontera marítima de cerca de cuatrocientas



millas y por la existencia del Archipiélago de Colón y tenemos que confesar, con dolor, que el Ecuador carece en absoluto de esa defensa” (Alomía, 2002, p. 163). Era lógico y evidente que, dada la extensión del mar y sus costas a ser controlada con apenas dos pequeñas unidades, en el caso de guerra ¡Ecuador estaría indefenso!

## **Consideraciones sobre la naturaleza de la guerra**

Es incuestionable el conocimiento de Alomía sobre Clausewitz y su obra “De la Guerra” cuando lo citó en su discurso explicando que: “Una definición de la guerra muy completa y en pocas palabras nos da Clausewitz, quien dice: “la guerra en general, es un acto de fuerza para dejar indefenso al enemigo e imponerle nuestra voluntad, con el objeto de conseguir un fin político” (Alomía, 2002, p. 165). Pero va más allá de este postulado, cuando fue capaz de comprender la naturaleza del conflicto, que recomienda Clausewitz a los conductores políticos y estratégicos militares. Las siguientes ideas evidencian este conocimiento:

“Al considerar los diferentes fenómenos guerreros vemos que ellos se distinguen por su singularidad: no existen dos situaciones iguales; en tal virtud, el pasado no nos sirve sino para conocer tanto las posibilidades como las fallas que tuvieron los beligerantes en cada acción; por lo tanto, ese pasado se prestará mejor a nuestro estudio mientras más próximo sea, ya que los medios no habrán variado mucho. No debemos olvidar también que en las guerras pasadas no se habrán agotado todos los recursos y a la vez se habrán cometido muchos errores, y, aún más, que el azar pudo haber influido como factor principal en ciertas actuaciones; y, por esta razón, no debemos sacar consecuencias finales de ningún hecho guerrero, tomando en consideración que la casualidad netamente singular hubo de determinar el resultado” (Alomía, 2002, p. 164).

Además, explicó claramente conceptos estratégicos y la planificación requerida, para la guerra:

“Previamente a formular un plan integral de defensa, es necesario tener una teoría correcta y serena de la guerra en general, haciendo



de antemano una investigación completa sobre los caracteres que puede tener cualquier acción futura, dentro de posibles enemigos, su potencialidad y los medios que poseemos. De la aplicación de la teoría al caso general presentado, nos resultará una doctrina y, por último, de la aplicación de los preceptos inherentes a ella se formulará el plan que es, en sí, el principio fundamental para la creación de los medios que nos faltan, o sea la determinación del problema de las adquisiciones dentro de las necesidades contempladas” (Íbidem. Pág. 164-165).

Es sorprendente la aplicación de Alomía sobre las variables de la estrategia respecto a: los fines, los modos, los medios, la estrategia del adversario y los riesgos; tomando en cuenta el contexto nacional e internacional en la década de los años treinta y, su juventud. A lo largo del discurso fue analizando y dando soluciones a las debilidades y vulnerabilidades de la seguridad integral. A continuación, se indica de manera resumida las variables mencionadas:

**Respecto a los fines**, como ya se mencionó, para Alomía la guerra era la continuación de la política por otros medios y, es el poder militar conjunto, quien debía contribuir a alcanzar el objetivo político de la guerra, mediante una maniobra estratégica conjunta ofensiva para el más fuerte y, defensiva para el más débil. En este sentido, Alomía también fue coherente con el pensamiento de Julián Corbett (1854-1922), quien enfatizó la interdependencia de la guerra naval y terrestre, especialmente para la movilización de las tropas (Uribe, 2016). En palabras de Alomía explicó que:

“Los fines políticos de un enemigo son siempre múltiples y variados y los vehículos para llegar a ellos, constituyen los fines militares que también son variados. Ejemplo de estos últimos y los más comunes son la movilización de tropas a las fronteras o bien la ocupación directa del territorio ajeno.

Bajo estos principios llegamos al concepto de lo que será una guerra defensiva para el país invadido que contrarresta esa ocupación y, recíprocamente, debemos sentar el principio que si queremos obtener éxito desde el comienzo de las acciones bélicas debemos emprender con la acción ofensiva. Los esfuerzos que se hagan por conseguir esos fines militares obedecerán a la trascendencia que



tengan las operaciones dentro del desarrollo de la guerra” (Alomía, 2002, p. 165).

**Acerca de los modos**, tuvo claro la concepción de que la esencia y principios de la estrategia son permanentes e inmutables con el tiempo, lo que cambian son los modos debido a las nuevas capacidades de los medios. Así lo enfatizó: “Las formas evolucionan, los principios directivos subsisten” (Alomía, 2002, p. 162). Los modos comprenden la doctrina, la organización, el entrenamiento y otras variables. Al respecto recalcó que: “...si el objeto principal de la Marina es “estar lista para la guerra”, su organización interna debe responder a esta función antes que a ninguna otra. Es decir, la doctrina dice que la organización de la Marina debe ser una de las mejores organizaciones para la guerra” (íbidem. Pág.184).

**Sobre la guerra naval**, Alomía hizo una excelente y amplia narrativa sobre la naturaleza de la guerra naval y su contribución para alcanzar el objetivo político de la guerra. A continuación, se realiza un resumen rápido sobre los conceptos estratégicos de su pensamiento: El objetivo de la guerra naval es quitar al enemigo el control del mar y evitar que ellos hagan lo mismo. El dominio del mar es crucial para proteger el comercio y asegurar los suministros necesarios para el país. En el caso de Ecuador, la protección al comercio es especialmente importante, ya que el país depende del comercio exterior para su sustento. En una guerra, sin acceso a armamento y suministros, Ecuador se encontraría en una situación desfavorable. Los objetivos militares de desplegar la flota naval son: destruir la flota enemiga y bloquear sus puertos y bases de abastecimiento (Alomía, 2002).

Alomía continuó su conferencia insistiendo que, para la defensa del golfo de Guayaquil, se requería de medios navales y aéreos, para contrarrestar un bloqueo. Argumentando que, la Marina y la Aviación son los únicos medios militares para romper un bloqueo naval y recalcando que, cada arma debe ser utilizada según su valor táctico y estratégico (Alomía, 2002, pp. 165-168).

**Sobre los medios**, el expositor fue insistente, para indicar que la Marina no contaba con medios en cuanto al personal y material, sus palabras son elocuentes: “He aquí a grandes rasgos las labores de una Marina que no tiene nada más que el nombre y que sin embargo cumple satisfactoriamente, y a la medida de las posibilidades, con sus obligaciones dentro del campo de las actividades adicionales, pero que, desgraciadamente, no dispone de



ningún elemento para su entrenamiento y preparación dentro de su razón de existencia, o sea como defensora de las costas y de la soberanía de nuestro Archipiélago” (Alomía, 2002, p. 170).

Alomía, comprendió que la guerra en el siglo XX, era a través de la maniobra estratégica conjunta<sup>8</sup>, por lo cual igualmente motivó al auditorio, la necesidad de contar con medios terrestres y aéreos, explicando que: “La ligazón de las tres ramas es íntima, no se puede desatender a ninguna sin perder de hecho la conexión sistemática que deben tener todos los planes de defensa integral. Nadie puede negar, sin hacer una demostración de ignorancia, la importancia y el rol que cada una tiene” (Alomía, 2002, pp. 162-163). Sobre la “ligazón” que explicó el conferencista, actualmente en la mayoría de academias militares se lo estudia bajo el concepto de “conjuntez”; definido, como el accionar coordinado de capacidades con especificidades diferentes, para alcanzar el objetivo política de la guerra y su respectivo estado final deseado. Por lo tanto, Alomía influyó para el inicio del pensamiento estratégico conjunto militar.

Sobre las capacidades que debía contar la Marina para cumplir su rol, a través de una pequeña escuadra de unidades de superficie tipo “Destroyer”, detalló los requerimientos siguientes, para adquirir la primera unidad:

“El Estado Mayor de Marina como organismo superior de nuestra Institución, dentro de sus labores, ha buscado, repito, contratos que pueden solucionar este problema y aún más, que propenden a la industrialización de ciertos productos, dando por resultado mayores fuentes de trabajo y riqueza. Debo aclarar que la Marina no pide grandezas, pero si, elementos con los que pueda cumplir satisfactoriamente con su razón de existencia y con sus labores adicionales.

En tal virtud, el tipo de buque que nos conviene para salvaguardar nuestros intereses tanto en la paz como en la guerra, es el tipo conocido con el nombre de “Destroyer”. Como hay diferencia entre

---

<sup>8</sup> La perspectiva más balanceada de Corbett de la función de la Marina en las operaciones conjuntas, actualizaron las visiones de Mahan para armonizarse mejor con los tiempos cambiantes (Urbe, 2016).



una misma denominación de buques señalaré las características principales que contemplaría el buque en cuestión: Desplazamiento 750 toneladas o sea tipo chica: Velocidad de 31 a 35 nudos; 3 cañones de 120 mm.; 2 cañones antiaéreos; 6 tubos lanzatorpedos. Como se ve en estos buques la característica principal constituye la velocidad llevando como armamento torpedos y cañones” (Íbidem. Pág. 174)

Para la adquisición del primer buque, considerando la débil economía ecuatoriana, Alomía presentó soluciones de financiamiento, a través de: Primero, impuestos de faros y balizas demostrando que, en el Ecuador, existía la excepción, ya que el impuesto era gravado por ley a las toneladas de carga, explicó que ese cobro representaba gran pérdida para el erario nacional. Segundo, a través de la exportación de sal<sup>9</sup> y alcoholes, esta propuesta lo acompañó con datos estadísticos muy interesantes y ampliamente detallados, demostrando la factibilidad del proyecto y, que además originaría plazas de trabajo y, mejora a la economía nacional (Alomía, 2002). Es interesante el pensamiento de Alomía que no primaba solamente el concepto del realismo en el empleo de las fuerzas militares, sino también en la contribución que las mismas podían generar, para el desarrollo del Estado.

Pero lo más interesante para la propuesta del financiamiento de unidades navales, fue su visión de la geopolítica marítima de uno de los intereses marítimos<sup>10</sup> vigentes hasta ahora, la importancia estratégica y riqueza de Galápagos, Alomía dijo: “Otra fuente para adquisiciones navales nos da también el Archipiélago de Galápagos, base de riqueza para todo el que quiere, menos para el Ecuador, su propietario. Esta fuente de ingresos se relaciona con la pesca abundante y rica existente en esas aguas” (Alomía, 2002, p. 175). Al respecto, presentó un análisis con datos sobre la pesca en Galápagos, haciendo referencia a un informe oficial del Gobierno de los Estados Unidos, en el que se indicaba que los industriales de conservas de atún en el puerto de San Pedro en California, obtuvieron en los años 1932-1933, una utilidad de treinta y siete millones de dólares solo con el

---

<sup>9</sup> El origen de la sal, era del continente y de las islas Galápagos, “en donde era necesario efectuar ciertos gastos para dotarlas de muelles y sistemas modernos de embarque” (Alomía, 2002, pp. 174-175).

<sup>10</sup> Intereses Marítimos es el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar (Terzago, 2020).



atún proveniente de Galápagos. El 70% del atún que llegaba a California provenía de las islas en mención. Además, destacó la importancia económica de la pesca<sup>11</sup> en Galápagos y señaló el interés de compañías pesqueras en celebrar contratos con el Gobierno ecuatoriano, para explotar la pesca en el Archipiélago (Alomía, 2002).

También destacó un proyecto para establecer asilos reservados o parques<sup>12</sup> nacionales en algunas islas de Galápagos, con el objetivo de proteger las especies raras y fomentar el turismo y las excursiones científicas. Finalmente, resaltó la necesidad de proteger y vigilar el mar de Galápagos de manera integral, para salvaguardar la soberanía e integridad nacional. Terminó el discurso, con un llamado a la conciencia marítima nacional y, que se halla vigente en la Armada del Ecuador hasta la presente fecha, manifestó lo siguiente:

“Para terminar, es suficiente decir que en esta vida no hay nada que quede inmóvil, es preciso progresar o de hecho retrocedemos; “reformarse es vivir”, dice Rodó. Por innumerables que fueran los tropiezos que encontramos en el camino para la reorganización de este importante servicio nacional debemos zanjarlos pese a cualquier sacrificio con el espíritu de verdaderos ecuatorianos patriotas y entusiastas, especialmente por tratarse de un servicio que atañe a la seguridad y prosperidad de nuestra querida patria. La historia juzgará estos hechos; no debemos abstraernos de las responsabilidades; el tiempo no se recupera jamás” (Alomía, 2002, p. 185).

El impacto de Alomía y su “grupo de presión marítima”, tuvo efectos relativos inmediatos en las autoridades de Gobierno: el 31 de agosto de 1935,

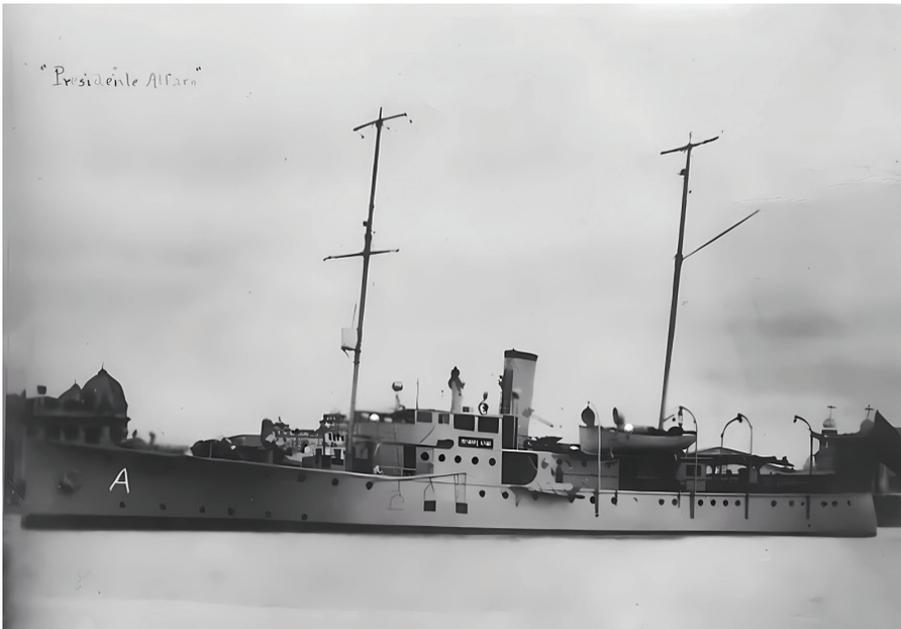
---

<sup>11</sup> “La amenaza que enfrentaban nuestros mares en los años 30, 50, 60 y 70 del siglo XX, era la flota atunera estadounidense, europea y soviética, pero nuestra Armada y Cancillería tuvieron una destacada participación en la defensa de los intereses marítimos, al haber librado con éxito la “Guerra del Atún”, tanto en el mar como en el entorno político, circunstancia que tuvo su clímax a finales de la década de 1960 e inicios de la de 1970” (Vásquez, 2022, p. 4).

<sup>12</sup> “Pasados 25 años de esta conferencia, habría de materializarse el Parque Nacional Galápagos y la Fundación Charles Darwin, para conservar para la humanidad, las prístinas condiciones naturales de este especial laboratorio de biodiversidad de la naturaleza” (Vásquez, 2022, p. 3).



no se adquirió un Destroyer, sino un yate usado con el nombre de “Ara”, dándole el nombre de Buque Escuela “Presidente Alfaro, de propiedad del millonario Vanderbilt, era lo más ajustado al presupuesto disponible, esa nave fue adaptada para el control del mar de Galápagos y el litoral continental. El 14 de enero de 1936, se reabrió la Escuela Naval de oficiales, inicialmente en Quito y luego continuó en Salinas<sup>13</sup>, donde Alomía fue instructor de esta. El 3 de noviembre de 1936, el visionario marítimo falleció<sup>14</sup> a causa de una intoxicación, con él terminó el ímpetu de la conciencia marítima nacional. Sin embargo, su pensamiento estratégico marítimo, fue el legado para las futuras generaciones.



1935-1955 Buque Escuela “presidente Alfaro” ex – “Ara”.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA.

<sup>13</sup> Desde enero de 1937, la superioridad naval en vista de las malas condiciones de vida para los cadetes en Salinas dispuso que el segundo curso lectivo, se lo haga a bordo del B/E “Presidente Alfaro” con base en Guayaquil (Vargas, 2014a).

<sup>14</sup> Fue sepultado con los honores correspondientes en Guayaquil. Actualmente descansan sus restos bajo el altar mayor de la Basílica de la Merced en Quito (Rodríguez, 2008).



Siete años después del discurso de Alomía, en 1941 se produjo la guerra Ecuador-Perú. La conducción política, estratégica y táctica durante el conflicto estuvo desarticulada, debido a la carencia de un objetivo político claro, sin una concepción estratégica coherente con la naturaleza del conflicto, prácticamente sin medios aéreos y con una frágil fuerza terrestre<sup>15</sup>. La fuerza naval disponía de tres unidades navales: el buque escuela “Presidente Alfaro” en reparaciones en Panamá; el cañonero “Abdón Calderón” inicialmente un carguero al que se le acondicionó como cañonero y que venía navegando ya 57 años; y el vapor “Atahualpa”, construido en Guayaquil en 1926, armado en guerra con dos ametralladoras ZB de 20 mm. con la dotación de tiro perteneciente al Ejército. Vale mencionar que también contribuyó al esfuerzo del control del mar, una pequeña lancha hidrográfica.



BAE “Abdón Calderón”.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA.

<sup>15</sup> Desde 1940, no había generales en servicio activo y los oficiales de más alto rango eran coroneles, algunos de los cuales habían sido promovidos por sus afinidades políticas. El Ejército regular de unos 6 000 hombres, estaba mal equipado y entrenado (Salinas, 2021).



Sin embargo, en esas circunstancias el 25 de julio, se produjo una victoria histórica del comandante Rafael Morán Valverde en el combate naval de Jambelí, cuando el cañonero “Abdón Calderón” fue interceptado por el destructor peruano “Almirante Villar”. Alomía lo profetizó “...la inferioridad del material debe equilibrarse con la superioridad en los procedimientos, anulando de ese modo la diferencia” (Alomía, 2002, p. 181). Jambelí representa para las Fuerzas Armadas y la patria, un legado de ejemplo y valor para las futuras generaciones.



Combate naval de Jambelí.

Fuente: Óleo de la colección perteneciente al histórico Museo Naval “Almirante Juan Illingworth” (INHIMA).

Con las lecciones aprendidas del conflicto de julio de 1941, se inició el mismo año el proceso de reorganización del mando naval. Las nuevas autoridades recomendaron nuevamente la adquisición de buques de guerra<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Entre 1955-1956, se adquirieron dos fragatas inglesas, tomaron el nombre de “Presidente Alfaro” y “Presidente Velasco”, respectivamente. Así se conformó la escuadra naval, junto a la fragata “Guayas”, al patrullero “Manabí” y a los buques auxiliares “Abdón Calderón”, “El Oro”, “Cotopaxi” y Aviso “Atahualpa” (Vargas, 2014a).



para contar con una fuerza naval, que permita el control relativo del mar. Se creó definitivamente las escuelas de formación de oficiales y tripulantes en Salinas. A partir de 1942, con la llegada de la misión militar norteamericana, se inició la entrega de medios para las tres fuerzas, así como apoyo académico, operativo y técnico. Además entrenamiento militar en los Estados Unidos y posteriormente en Panamá (Vargas, 2014a).



Guardias marinas que conformaron la primera promoción de la Escuela Naval contemporánea. Fotografía tomada el 2 de abril de 1942.

Fuente: Sánchez Bravo, Mariano. (2009). Escuela Superior Naval "comandante Rafael Morán Valverde" sus principales momentos. Impresión: Poligráfica C. A., Guayaquil-Ecuador. Edición N° 1, Pág. 141, Edit. INHIMA, 2009.

En 1952 sucedió un hecho muy interesante, cuando el capitán de fragata César Endara Peñaherrera cesó en las funciones de comandante general de Marina y fue remplazado por el capitán de fragata Manuel Nieto Cadena, coincidentemente los dos oficiales participaron en el combate naval de Jambelí de 1941, a bordo del cañonero "Calderón".



Oficiales de la Escuela Naval a inicios de 1942. Desde la izquierda: oficial de mar de 3ª Víctor Caamaño; alférez de navío Sergio Pazmiño; alférez de navío Jorge Leoro; capitán de fragata César Punte Godoy, director; capitán de fragata Joseph Bárbaro, jefe de la Misión Naval Norteamericana; teniente de fragata Ralph Cullinan, de la Misión Naval; teniente De la Torre, instructor militar; alférez de navío Efraín Gómez Cevallos y dos suboficiales de la Misión Naval.

Fuente: Sánchez Bravo, Mariano. (2009). Escuela Superior Naval "Comandante Rafael Morán Valverde" sus principales momentos. Impresión: Poligráfica C. A., Guayaquil-Ecuador. Edición N° 1, Pág. 142, Edit. INHIMA, 2009.



Vicealmirante Manuel Nieto Cadena.

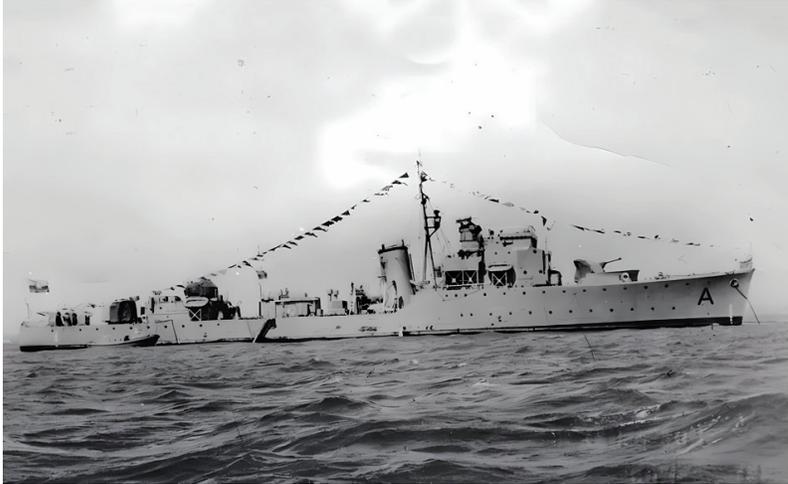
Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA.

La visión del comandante Manuel Nieto Cadena, tuvo el mismo espíritu de Alomía, ya que, entre 1955-1956, gestionó la compra de dos destructores ingleses usados "Quantoc" y "Neynell", del tipo "Hunt", los que fueron reactivados en el astillero "Samuel White", recibiendo los nombres de "Presidente Alfaro" y "Presidente Velasco.

Estos destructores unidos a la fragata "Guayas", vinieron a reemplazar a los patrulleros "Manabí, "Esmeraldas" y "El Oro". Por primera ocasión el Ecuador contaba con tres buques de guerra propiamente



dichos, esta era la escuadra naval mínima que recomendaba Alomía, para la seguridad, protección y defensa de los intereses marítimos nacionales, especialmente de Galápagos.



Destructor “presidente Alfaro”.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA.



Destructor “presidente Velasco”.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA.



BAE. “Guayas” (ex USS Covington), fragata patrullera norteamericana adquirida por nuestra nación en 1947, incorporándose a la Armada ecuatoriana en el mes de agosto de ese año. Sirvió como buque insignia de la Escuadra Naval hasta 1967. En el se formaron muchas generaciones de marinos. Atracado en el puerto de San Diego California durante un crucero de instrucción en 1959.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA.

La gestión del comandante Nieto Cadena dio un giro a la Marina, sus actividades significaron, la consolidación de la organización y desarrollo de la Institución y, el Estado, en muchos aspectos. Por ejemplo, el desarrollo y protección de los intereses marítimos nacionales, la renovación de medios, preparación del personal, mejoras salariales, entre otros. Esta misma motivación continuó a través de los siguientes años, con las limitaciones económicas del Estado (Latorre, 2005).

En la década del setenta, continuando la visión de Alomía, los oficiales del curso de estado mayor<sup>17</sup> de la Academia de Guerra Naval (AGUENA),



junto a destacados profesores y ciudadanos patriotas, empezaron a diseñar un plan de desarrollo para contribuir con el progreso y seguridad del Estado. Pedro Aguayo, rector de la Universidad Católica de Guayaquil, "...tuvo la visión de integrar el documento elaborado en la AGUENA, titulado *"Filosofía y Plan de Acción del Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador"*, al trabajo de la Junta de Planificación. Posteriormente, este documento se convertiría en el "Plan de Desarrollo Integral" o "Plan Quinquenal 1973-1976", que fue refinado en la Academia antes de su implementación" (Jaramillo, 2023, p. 4). A partir de entonces, la AGUENA ha sido la tribuna del pensamiento estratégico marítimo nacional, para contribuir al desarrollo de los intereses marítimo y motivar la necesidad de un poder naval disuasivo. De iguales maneras varios líderes navales y sectores de la Armada, continuaron contribuyendo a la seguridad, defensa y desarrollo del Estado.

El gobierno Militar de la década del setenta, emprendió el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas ecuatorianas, en una verdadera revolución de los asuntos militares. Se inició con la adquisición de medios modernos y de alta tecnología para las tres Fuerzas, los modos, la doctrina y organización fueron, actualizados, así como el entrenamiento conjunto; esta revolución, permitió alcanzar los fines políticos y estratégicos, como sucedió en el conflicto de 1995.

Los conflictos históricos de Ecuador y Perú, llevaron a mantener un largo período de diferencias entre estos países con escaladas de violencia en sus relaciones. Durante el conflicto de 1981 con Perú, la Armada contaba con unidades submarinas, unidades misileras, medios aéreos e infantería de marina; las primeras fueron muy disuasivas para evitar que la fuerza naval peruana viole la soberanía e integridad de los espacios marítimos y terrestres, como históricamente había sucedido. En la victoria ecuatoriana de la guerra del Cenepa de 1995, las Fuerzas Armadas se encontraban en el mejor momento de alistamiento para el conflicto. Se materializó la visión de Alomía, sobre el poder militar conjunto, disuasivo y profesional. Otro hecho histórico de valor y heroísmo, legado para las generaciones futuras.

---

<sup>17</sup> Los oficiales de la Academia de Guerra Naval en ese año (1972), fueron: CPFPG Raúl Jaramillo Del Castillo, CPFPG Aníbal Carrillo Páez, CPFPG Gabriel Garrido Zambrano, CPFPG Fernando Peñaherrera Andrade, CPFPG Galo Molina Grijalva y CPFPG Hernán Ricaurte Miranda. Los profesores civiles doctores Julio Ríos y Octavio Latorre, también formaban parte de este grupo (Jaramillo, 2023).



Para finalizar, Manuel Alomía tuvo visión marítima, fue el precursor del pensamiento estratégico marítimo nacional, el mismo que en las diversas generaciones de la Marina continuaron promoviendo, hasta el día de hoy. Las lecciones aprendidas sobre la necesidad del poder marítimo y naval, reafirman lo manifestado por Mahan, sobre el carácter del gobierno como uno de los factores sociales vitales en relación con el poder nacional.

Al presente, de igual manera que lo hizo Alomía y sus compañeros, el mando naval de la Armada del Ecuador, continúa con el proceso de generar conciencia marítima nacional, con una visión oceanopolítica<sup>18</sup> ecuatoriana, basada en la comprensión de que el mar no solo es un espacio geográfico, sino también un ámbito de poder y oportunidades para el país (Córdova et al., 2023). Ecuador reconoce la importancia estratégica y económica de sus espacios marítimos y de interés y, busca ejercer su soberanía y promover la cooperación regional e internacional (Merlo & Andrade, 2021), con una visión geopolítica marítima considerando a Galápagos como “isla corazón” de cuatro espacios marítimos (Salinas, 2023). Para lo anterior, equipos de jóvenes oficiales de Marina, se encuentran diseñando la estrategia marítima nacional del futuro, como una propuesta a la autoridad de decisión política correspondiente.

## CONCLUSIONES

La influencia del pensamiento estratégico marítimo de Manuel Alomía con el apoyo del “grupo de presión marítima”, considerando los factores establecidos por Mahan, para que el Estado ecuatoriano aproveche las oportunidades que ofrecía el mar para el desarrollo y seguridad del Estado, permitió que los diferentes actores del Gobierno, comprendan la necesidad de desarrollar un poder marítimo y naval. Sin embargo, su fallecimiento prematuro, desaceleró la consolidación de la visión marítima propuesta.

La comprensión de Alomía sobre la naturaleza de la guerra según Clausewitz y, guerra naval acorde a Mahan y Corbett; permitió alertar a las

---

<sup>18</sup> La oceanopolítica concibe al territorio y los intereses marítimos como ejes primarios para el funcionamiento, desarrollo y proyección de poder del Estado (Martínez 1993).



autoridades gubernamentales, la necesidad de desarrollar y fortalecer el poder naval, poder aéreo y poder terrestre; para contar con una fuerza conjunta disuasiva que defienda la soberanía e integridad territorial, en el caso de un conflicto futuro. La desatención a este tema, tuvo como consecuencia la pérdida de la soberanía e integridad territorial, en el conflicto con el Perú en 1941.

Actualmente, el mando naval con “grupos multidisciplinarios de jóvenes oficiales”, de diferentes sectores se encuentran en el proceso de diseño de una propuesta de estrategia marítima nacional, con visión geopolítica marítima; lo que permitirá al Gobierno nacional, la comprensión de que el mar no solo es un espacio geográfico, sino también un ámbito de poder y oportunidades para el futuro del Estado.

## **REFERENCIAS:**

Alomía, M. (2002). La importancia de la Marina en la Vida Nacional. *Revista del Instituto de Historia Marítima*, 31.

Andrade, M. (2022). La construcción de la visión oceanopolítica del Ecuador 2004-2019 frente a la adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador*, 141.

Córdova, J., Gómez, H., Masson, V., Merchán, S., Pazmiño, A., Rentería, W., & Romo, J. (2023). *El Mar Equinoccial y los intereses marítimos del Ecuador*. Unidad de Estudios Estratégicos - CESPE, 347.

Jaramillo, L. (2023). *Contribución de la Armada al desarrollo del País*. AGUENA.

Latorre, O. (2005). *Historia y evolución de la Marina ecuatoriana. Un siglo de servicio callado a la Nación 1840-1936*. DIGEIM.

Merlo, J., & Andrade, G. (2021). *La construcción de una estrategia nacional para la gestión marítima del Ecuador, con visión oceanopolítica. Propuesta de Estrategia Marítima del Ecuador*, 1.



Rejón, M. R. (2019). El origen de las especies: Las rectificaciones de Darwin. OpenMind. <https://www.bbvaopenmind.com/ciencia/biociencias/el-origen-de-las-especies-las-rectificaciones-de-darwin/>

Rodríguez, A. (2008). Biografía del teniente de fragata Manuel Alomía Guerra. Revista de Marina del Ecuador.

Salinas, M. (2023). Estrategia Marítima ecuatoriana del futuro. Visión del Mar de Galápagos. AGUENA.

Salinas, M. (2021). Conducción Estratégica y su influencia en el Combate Naval de Jambelí de 1941. revistaaguena.armada.mil.ec. <https://revistaaguena.armada.mil.ec/index.php/1/article/view/275/293>

Terzago, J. (2020). Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contraalmirante U.S Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico. Boletín de la Academia Nacional de Historia, Vol. XCVIII – No. 203, 18.

Uribe, S. (Ed.). (2016). Estrategia Marítima, evolución y prospectiva. (Primera edición). Escuela Superior de Guerra.

Vargas, J. (2014a). Historia resumida de la Armada del Ecuador (Compilación) (Edición del Instituto de Historia Marítima “Calm. Carlos Monteverde Granados”). Impresión Empresa gráfica MacFormas.

Vargas, J. (2014b). Historia resumida de la Armada del Ecuador. <https://www.zotero.org/marcosalinas/items/PECZ83QK/library>

Vásquez, B. (2022). Flotas pesqueras internacionales en nuestro Mar Equinoccial. Evolución y perspectivas. IAEN Revista Paralelo Cero.

# EL IGNOMINIOSO HUNDIMIENTO DEL VAPOR QUITO THE IGNOMINIOUS SINKING OF THE STEAMSHIP QUITO

Por: Ing. Vicente Adum Gilbert; MSc.  
vicenteadum@hotmail.com



Figura 1: Fotografía del vapor “Quito” acoderado en un muelle de Guayaquil, tomada aproximadamente en el año 1909 (1).

## Resumen

Este artículo examina el final del vapor Quito, una emblemática embarcación fluvial que operó entre 1873 y 1939 en el río Guayas y sus principales afluentes. El hundimiento del Quito fue mencionado brevemente en una obra previa, cuyos autores tildaron al suceso como ignominioso y



definitivo, sin proporcionar descripciones ni detalles del suceso que justificaran el uso de tales calificativos. El autor del presente artículo emprende una investigación para determinar las circunstancias y la secuencia de eventos que desembocaron en el naufragio del vapor, esclareciendo así las razones por la que el accidente fue calificado de tal manera.

### **Palabras clave**

Vapor fluvial Quito; vapores fluviales; río Guayas; hundimiento; naufragio; astillero Witting; Guayaquil.

### **Abstract**

This article examines the end of the steamship Quito, an emblematic river vessel that operated between 1873 and 1939 on the Guayas River and its main tributaries. The sinking of the Quito was briefly mentioned in a previous work, where the authors labeled the event as ignominious and definitive, without providing descriptions or details of the incident that justified the use of such terms. The author of this article undertakes an investigation to determine the circumstances and sequence of events that led to the steamship's shipwreck, thus clarifying the reasons why the accident was categorized in such a manner.

### **Keywords**

Steamship Quito; river steamships; Guayas River; sinking; shipwreck; Witting Shipyard; Guayaquil.

### **El ignominioso hundimiento del vapor Quito**

La maravillosa obra escrita por Clemente Yerovi Indaburu y Julio Estrada Ycaza en la que describen la era en que los vapores fluviales eran los reyes de la transportación de mercancías y pasajeros entre Guayaquil y las diversas poblaciones ubicadas en las riberas del Guayas y de sus principales afluentes es, sin duda, una lectura obligada para aquellos que buscamos conocer y comprender el pasado de nuestra querida Perla del Pacífico. El libro, además de contener numerosos datos técnicos sobre los vapores y el negocio de la transportación fluvial en general, está lleno de relatos históricos y de experiencias personales de don Clemente, cuyos recursos narrativos,



confabulados entre la pasión y la nostalgia, permiten al lector imaginativo, en ciertos capítulos, colarse en la historia desde una perspectiva de primera persona, como sucede en aquel capítulo en el que describe un viaje de esparcimiento al balneario de Posorja.

Pero no es de la célebre carrera a Posorja, como era llamada comúnmente la travesía fluvial hasta dicha población, sobre lo que va a tratar este breve artículo, sino sobre el vapor “Quito” (figura 1), o siendo específico, sobre el final de la mencionada embarcación. Comienzo este relato, entonces, por el final del “*Quito*” o, mejor dicho, con lo poco que conocía sobre dicho final: un pequeño párrafo que había leído en la obra a la que hice alusión al principio, y que reproduzco a continuación.

“El “*Quito*”, que había operado desde 1873, tuvo un **ignominioso** fin en 1937. Se lo había varado en la parrilla de Witting, al otro lado de Las Peñas, para reemplazarle algunas planchas desgastadas del casco. Se había sacado ya algunas, cuando se rompieron los cables que lo sostenían y el barco se deslizó por la parrilla hasta caer en el agua y **hundirse para siempre**” (2).

La lectura de este párrafo me dejó totalmente intrigado con una cuestión: ¿Cuál habría sido la razón por la cual los autores calificaron como ignominioso al final del vapor *Quito*? Al fin y al cabo, una ignominia es una afrenta pública, es decir, una ofensa grave al honor que sucede a vista de todos; y, sin embargo, de acuerdo con el texto citado, el hundimiento del “*Quito*” había sucedido frente al astillero Witting, que quedaba en la Atarazana, sector que, en aquel tiempo, estaba completamente alejado de la zona de mayor actividad de la ciudad, es decir, el malecón y el puerto, desde donde miles de curiosos pudieran haber sido testigos del calamitoso incidente.

Otro aspecto que me mantenía intrigado fue lo definitivo y categórico de la frase que indicaba que el “*Quito*” se había hundido para siempre. Habiendo escuchado desde chico las historias de mi abuelo, Vicente Adum Adum, quien, ejerciendo como gerente de La Nacional Compañía de Seguros Generales S.A., había reflatado varias embarcaciones, tanto en el estero salado como en el Guayas, se me hacía difícil aceptar como cierto que el “*Quito*” se hubiera hundido definitivamente en la orilla de un astillero, donde probablemente contaban con parte de los equipos y recursos necesarios para regresarlo a la parrilla.



Las respuestas a mis interrogantes llegaron varios años después de haber leído dicho párrafo, de manera casual, como suele suceder en la investigación histórica, mientras me encontraba indagando sobre otros temas en diarios de la década del 30 del siglo XX. Así, sin proponérmelo, me topé con un artículo que describía detalladamente los sucesos del día aquel en que se hundió el vapor “*Quito*”.

Hago un paréntesis aquí para indicar que el “*Quito*” era un vapor fluvial de ruedas laterales que fue fabricando en 1873 por Pusey & Jones Co. para la compañía de vapores de don Pablo Indaburu, quien lo utilizó inicialmente para inaugurar la ya mencionada carrera a Posorja. Luego de la muerte de don Pablo, su esposa, Adela Seminario quedó como armadora de los vapores que poseía la compañía. La embarcación, cuyo casco era de planchas de acero, tenía 21.4 metros de eslora, 5.2 metros de manga y 1.5 metros de puntal (2) (Ver figura 2). Para finales de la década del 30, los armadores del buque eran los señores Jorge A. Calderón y Carlos E. Nerello (3).

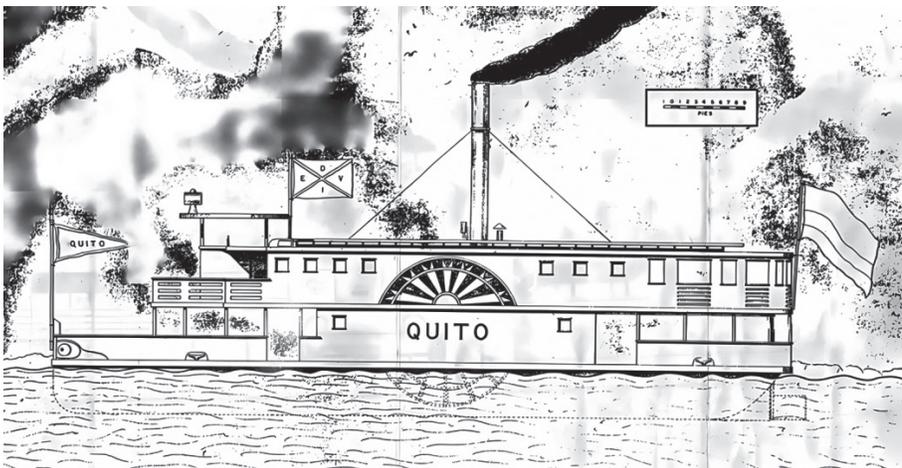


Figura 2: Plano del vapor “*Quito*” de la Empresa de Vapores Indaburu (2). La superestructura de madera, denominada también maderamen es la parte que en esta imagen aparece sobre el agua. Por debajo del agua aparece en líneas punteadas el casco de acero.



El artículo publicado en primera página del diario El Universo (3) señala que el accidente sucedió el día miércoles 2 de agosto de 1939 (no en 1937 como afirman Estrada y Ballén), mientras el vapor “*Quito*” estaba siendo reparado en la parrilla del “arsenal de don Eduardo Witting, situado al norte de la ciudad, del otro lado de la colina Santa Ana, en terrenos de la hacienda Atarazana [...]”. El “*Quito*” se hallaba sostenido sobre el maderamen propio y andamiaje en que se suspenden las embarcaciones para repararles el casco. Así, en cuatro o cinco partes sostenido sobre grandes gatas debidamente ubicadas para soportar el peso de la embarcación; habiendo numeroso personal de mecánicos [...] uniendo y remachando el planchaje externo del [casco del] buque”, casco al que todavía no le habían colocado todas sus planchas. A las 11:45 de esa mañana, “debido a algún movimiento imprevisto, el “*Quito*” se cayó de sus soportes y se fue al agua, con la grande admiración de todos los trabajadores; que, felizmente lograron ponerse [a] salvo rápidamente [...]”. De acuerdo con el artículo el vapor “*Quito*” se destrozó, desprendiéndose “en forma aparatosa la llamada ‘obra muerta’, o sea la parte superior de casetas, camarotes, etc., pero llevándose consigo el resto del buque, casco y demás”. “La una mitad, [...] o sea el casco del “*Quito*”, quedó cerca de tierra, y fácilmente fue asegurada al astillero de Witting. La otra mitad, o sea la superior, [...] que es de madera, logró flotar con facilidad [...]”.

Es importante en este punto del relato aclarar que, el astillero Witting se encontraba ubicado al norte de las instalaciones de la Cervecería Nacional (4) (5), exactamente en la zona donde en la actualidad se encuentran los edificios Riverfront en Puerto Santa Ana (figura 3). En esta zona del río Guayas, de acuerdo con el artículo, “se forma un pequeño remanso, gracias a que la punta llamada comúnmente de la Cervecería, ofrece el seno correspondiente. Dentro del remanso la calma respectiva no es de mayor peligro, pero sí cuando se sale fuera de la punta [...]”; en cuyas circunstancias la fuerte correntada de la ría coge a las embarcaciones pequeñas o grandes, y las impulsa con inusitada velocidad al sur” (3). Así, la sección superior del vapor “*Quito*” que quedó flotando en el remanso frente al Witting “fue arrastrada por las aguas río abajo” e impulsada hacia el sur, es decir, hacia la zona del malecón y el puerto, por la fuerte corriente que se forma de manera natural en el saliente de la Cervecería.

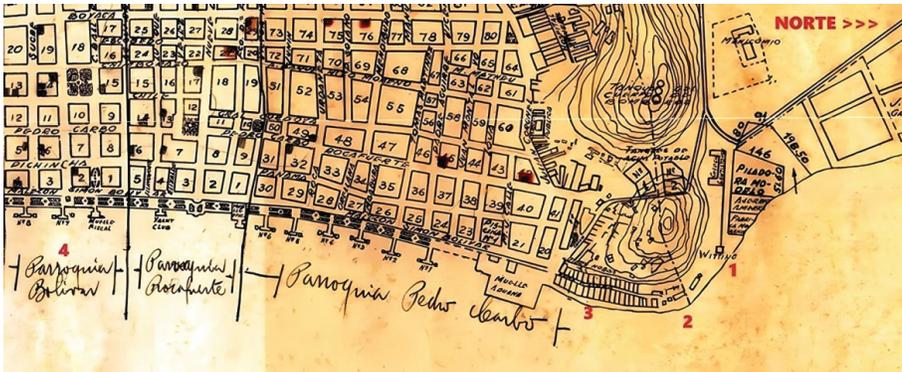


Figura 3: Sección de un plano de Guayaquil de la década del cuarenta del siglo XX (5). Los números rojos indican los puntos de interés para este relato: 1) Astillero Witting; 2) La saliente o punta de la Cervecería; 3) El barrio Las Peñas; 4) Lugar por el que pasaba el maderamen del “Quito” cuando la fotografía de la figura 4 fue tomada.

En ese momento, los vigías de la Capitanía del puerto se percataron del percance del “Quito” y solicitaron al Muelle Fiscal que enviara “uno de sus remolcadores potentes, para que recogiera al desgraciado buque, que se halla a esas alturas”. Es interesante mencionar que la comunicación entre los vigías de la Capitanía del puerto y el Muelle Fiscal no fue instantánea, ya que la operadora telefónica no pudo conectar la llamada, aduciendo que el muelle fiscal “no contesta”, por lo que tuvieron que, entre otras acciones, enviar a dos marineros en un automóvil para solicitar la intervención de los remolcadores. “Tan pronto supo el director del Muelle Fiscal, señor Luis Boloña lo que ocurría envió el potente remolcador “Vargas Torres”, para que a toda máquina alcanzara la obra muerta del “Quito” evitando el daño que pudiera causar con su choque con los buques y otras embarcaciones acoderadas al paso en el Malecón”. Antes de que el Vargas Torres tomara la posta del remolque del “Quito” diversas embarcaciones menores se habían apresurado para intentar asegurar la estructura flotante con cables gruesos, entre ellas la lancha de la capitanía del puerto y los botes fleteros Cartagena, Okey, Targelia y Manuela.

El accionar del remolcador Vargas Torres puede apreciarse en la figura 4, fotografía que fue tomada frente a la torre del reloj municipal, es decir, a la altura de la calle Diez de Agosto, y en la que también puede verse la caseta superior del vapor “Quito” (señalada por flechas). Al margen



de evitar el choque del “*Quito*”, o lo que quedaba de éste, contra otras embarcaciones, era poco lo que los remolcadores pudieron haber hecho por salvarlo, ya que, al poco tiempo, “probablemente por haberse empapado de agua suficientemente el maderamen del “*Quito*” cuando todo iba frente al aserrío Santa Nora se fue hundiendo al extremo que los buques del salvataje optaron por zafar sus amarras y dejarlo a su suerte”. El Aserrío Santa Nora quedaba al sur de la ciudad, en el barrio Cuba (6).

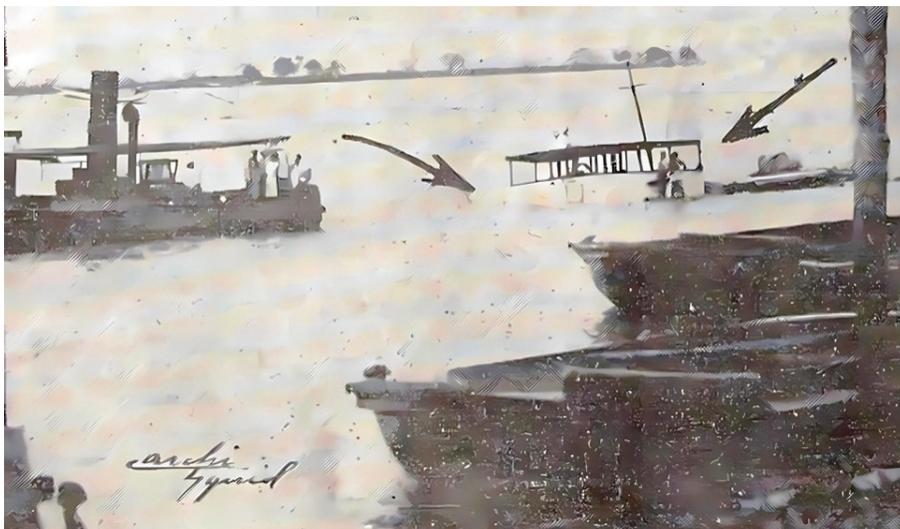


Figura 4: “La obra muerta del vapor ‘*Quito*’, recogida por el remolcador del Muelle Fiscal ‘*Vargas Torres*’, cuando pasaba frente al Reloj Municipal, arrastrada por las corrientes del Guayas, poco después del accidente que causó su hundimiento frente al Aserrío Santa Nora, al extremo sur de la ciudad.” (3).

Por su parte, diario El Telégrafo manejó la noticia del accidente del vapor “*Quito*” de una manera más conservadora, publicando un breve artículo sin fotografías en la página ocho de la edición del 3 de agosto de 1939<sup>1</sup>, en

<sup>1</sup> Dicho artículo de El Telégrafo aporta ciertos datos complementarios interesantes, entre ellos, que el *Quito* se encontraba en la parrilla del astillero Witting desde el primero de marzo de 1939 en donde estaba recibiendo una reparación total. También señala que los trabajos en la nave se encontraban bastante adelantados, “debiendo ser lanzado al agua a fin de reiniciar su carrera a Babahoyo y puertos intermedios, para donde tiene establecida su carrera desde hace años” (7).



el que calificaron de rumores a los comentarios que habían corrido por la calle sobre el hundimiento del “*Quito*”, y prefirieron apegarse a la información oficial provista por la oficina de la Capitanía, misma que indicaba hasta las últimas horas de la noche del día del suceso que “el barco en mención no había naufragado, sino que se había ido al garete y que siendo remolcado por el ‘Vargas Torres’ había quedado asegurado en el muelle de la ‘Santa Nora’” (7). Si bien el relato de los hechos que publicó El Telégrafo concuerda en términos generales con lo indicado por El Universo, mantienen diferencias significativas en torno al estado de la nave al ser arrastrada por la corriente y al desprendimiento de la obra muerta del “*Quito*” según reporta El Telégrafo, el vapor fluvial habría sido asegurado todavía íntegro o entero en el muelle del Aserrió Santa Nora después de haber estado a la deriva por el Guayas, pero que, aproximadamente a las 6:30 de la tarde, “a consecuencia del mal estado de los puntales de la obra muerta, la caseta se desprendió y fue al garete, esta fue oportunamente recogida por la lancha de la Capitanía, quedando amarrada en la balsa del Yatch Club” (7). Es probable que el cronista de El Telégrafo haya descrito los hechos de esa manera por haber carecido de información oportuna y de fuente veraz, pero también es posible que haya actuado respondiendo a los intereses de los implicados en el accidente por modificar este testimonio escrito y la opinión pública, pensando en las futuras consecuencias legales.

Sin embargo, al día siguiente, el Viejo Brigadier, pseudónimo con el que escribía el capitán Bernardino Heredia (8), columnista de El Telégrafo, quien era entendido en temas navales, ironizaba sobre las noticias del acontecimiento publicadas el día anterior señalando que al “*Quito*” los cronistas de los diarios locales lo habían “hecho pasear muy orondo ‘al garete’ por la ría guayaquileña o ‘escorar’ en una playa” (9), insinuando de esa manera que la realidad en torno al estado del buque después de haber caído al agua no era la que había descrito El Telégrafo.

Por otro lado, esclarecía con ciertos detalles técnicos y analogías cómo habían sucedido el accidente de la embarcación y el desprendimiento de la obra muerta: “el vapor “*Quito*” estaba, cuando ocurrió el accidente, suspendido en las gradas por gatas mecánicas de 25 toneladas, de las cuales una se rompió en su base y otra se dobló con el peso del barco, por lo que se produjo la caída brusca de la nave y luego corrió vertiginosamente por gravedad sobre la ‘parrilla’, que tiene un cuatro o cinco por ciento de gradiente, yendo a hundirse a 20 metros, perdiendo la superestructura al



hacerse el vacío por el hundimiento del casco<sup>2</sup>, de la misma manera que pierde el sombrero un hombre que cae al agua y se hunde en profundidades” (9).

Entonces sí, a la luz de toda esta información, el hundimiento del vapor “*Quito*” fue ignominioso, ya que, después de sufrir un accidente mientras recibía mantenimiento, no en operación, la obra muerta pasó flotando a lo largo de toda la ciudad de Guayaquil, a la vista de cuanta persona se encontraba en el malecón; y, para magnificar la vergüenza y el deshonor que deben haber sentido los armadores de la embarcación, y el propio Eduardo Witting, la noticia fue publicada en primera plana de *El Universo*, incluyendo la fotografía del maderamen parcialmente sumergido en las aguas del Guayas. También es claro que el final fue definitivo para la sección superior del vapor que se hundió frente al barrio Cuba. No estoy al tanto del destino que habrá tenido el casco de acero del vapor “*Quito*” pero considerando que el hundimiento sucedió en pleno ocaso de la era de los vapores fluviales, es muy probable que haya sido destinado a fines muy distintos al de dar servicio como vapor fluvial, o posiblemente haya sido descartado como chatarra.

## Referencias:

**1. Maruri, Aquiles.** *Recuerdo de Guayaquil (República del Ecuador)*. Guayaquil : s.n., 1909.

**2. Estrada Ycaza, Julio y Yerovi Indaburu, Clemente.** *El Siglo de los Vapores Fluviales: 1840 - 1940*. Guayaquil : Archivo Histórico del Guayas, 1992.

**3. El Universo.** La obra muerta del vapor Quito se desprendió cuando la embarcación recibía reparaciones en el taller Witting, yendo a parar todo al agua. 3 de agosto de 1935, pág. 1 y 6.

**4. Arosemena Arosemena, Guillermo.** *La Gran Bretaña en el desarrollo económico del Ecuador 1820 - 1930*. 1991.

**5. Hoyos Galarza, Melvin y Avilés Pino, Efrén.** Los Planos de



Guayaquil - Dos Siglos de Evolución Urbana 1740 -1960. Guayaquil : s.n., 2010.

**6. El Telégrafo.** El barrio Cuba, una tradición del sur. 22 de diciembre de 2013.

**7. El Vapor Quito** se fue al garete cuando disponían últimos toques en reparación total de esa nave. 3 de agosto de 1939, pág. 8.

**8. Balda Silva, José A.** Jambelí, Lo inédito. *El Universo*. 27 de Julio de 2013.

**9. El Viejo Brigadier.** Los problemas marítimos y fluviales del Ecuador - Naufragio del vapor "Quito". *El Telégrafo*. 4 de agosto de 1939, pág. 11.

# **UN CAPITÁN DE PUERTO DE GUAYAQUIL DE LOS TIEMPOS DEL LIBERALISMO “TCRN. ENRIQUE MARRIOTT VALLEJO”**

**Por: SUBP (SP) MSc. Marcos Marriott Muñoz.  
marconi162008@hotmail.es**

Tengo a bien referirme a un familiar, militar de convicción liberal el cual tuvo una importante trayectoria en la época del liberalismo (familiar del prócer de la independencia CPNV. José María Vallejo), me refiero a el comandante Enrique Marriott Vallejo, quien nació en la ciudad de Guayaquil el 28 de junio 1870, contrajo nupcias con Carmelina Elizalde Luque en Guayaquil 8 enero de 1899 con quien tuvo descendencia.

\*Tomado de Historia y Genealogía por Ezio Garay Arellano, Vallejo (segunda parte) Expresiones Miércoles 30.05.2012.\*

Según la partida de defunción del Registro Civil de Machala, falleció en el sector del Sabalucal de esa ciudad, el 21 julio de 1927, siendo aún joven, se destacó por su participación en la revolución liberal tuvo varios hermanos entre los que se cuentan Mercedes,. Carlos, Alberto, Tomas, Magno entre otros.

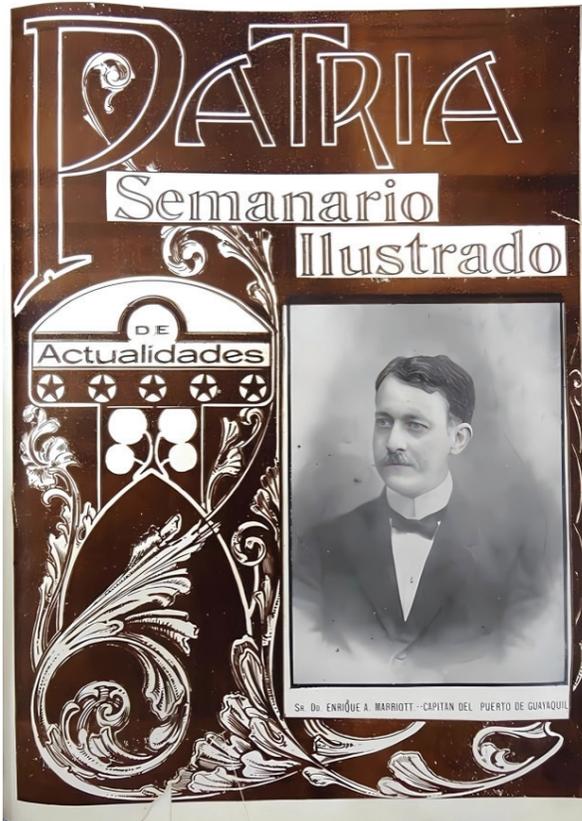


Figura 1.

Revista "Patria" de 1910, Archivo Carlos A. Rolando (Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Fueron sus padres el coronel Dr. Alberto Marriott y Saaverdra abogado e integrante de los Consejos de Guerra Alfaristas (Pueblo, 1898), quien además desempeñó el cargo de Gobernador de la provincia de El Oro por mandato del jefe supremo de la nación Gral. Eloy Alfaro en 1896, (Pueblo, 1896) y de doña Mercedes Vallejo, (Chambers).

El comandante Enrique Marriott, fue un jefe militar de destacada trayectoria junto a las principales figuras de la época, se lo ve figurando junto al Gral. Eloy Alfaro, tal como se puede apreciar en la siguiente fotografía de ese entonces. (vista, 1910).



Fotografía del Gral. Eloy Alfaro y funcionarios públicos de la época. Señor Enrique Marriott capitán de puerto 1910.



Figura 2

Fuente: “Guayaquil a la vista 1910”, (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Cmte. Enrique Marriott Vallejo capitán de Puerto 1910

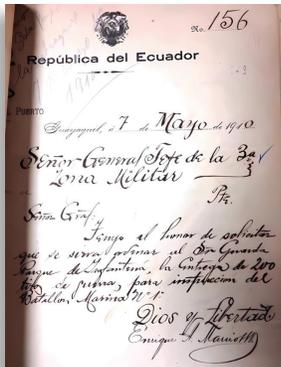


Figura 3.  
(Archivos del Instituto de Historia Marítima)  
“Contralmirante Carlos Monteverde Granados”

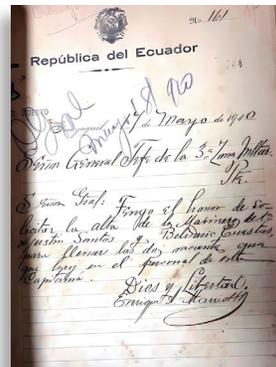


Figura 4.  
(Archivos del Instituto de Historia Marítima)  
“Contralmirante Carlos Monteverde Granados”



Sus hermanos también defensores de la causa liberal, sargento mayor Magno Marriott y el capitán Tomas Marriott también fueron participes en la revolución del liberalismo, un insigne oficial del Ejército el Tcrn. Jorge T. Arroyo revolucionario en la narración de un artículo de su autoría manifestó lo siguiente: con fecha Guayaquil, noviembre 18 de 1896, se refiere a ellos y dice textualmente ***“Un círculo de jóvenes que bien se merece que la historia los recuerde ávidos de justa reparación por el ultraje que amenguara la honra de la Nación”***

Igualmente se refiere a quienes participaron activamente en varias reuniones y que al término de la mismas, se tomaría la decisión de atacar la guarnición de Daule, que una vez reunidos en la noche del 11 de febrero en la habitación que compartían los jóvenes patriotas y hermanos fieles a sus ideas revolucionarias, Enrique, Tomas y Magno Marriott.

Encontrándose además Gabriel Urbina, Pedro Valdez Mackliff, Enrique Valdez Concha, Pedro Concha Torres, José C. Monteverde, Liborio J. Estrada, Baldomero Barreto, N. Sarmiento y el Tcrn. Jorge T. Arroyo, llegándose un consenso de que era necesario comenzar con el reclutamiento de hombres y conseguir armamento para la causa reivindicadora.

La ruta a seguir comenzó por Milagro en el “Ingenio de Azúcar Valdez” asignándose para ello a Enrique Valdez Concha, reclutando a lugareños del sector, luego de lo cual se continuaría a Daule, uniéndose en el trayecto José Miguel Rivadeneira quien se hallaba en Vines invitando a los habitantes del lugar para que se unieran a la causa.

Posteriormente se embarcaron a bordo del vapor “Ballén”, el 12 de febrero, junto a los ciudadanos patriotas Urbina, Monteverde, Enrique y Tomas Marriott, Barreto, Sarmiento, Jorge T. Arroyo y Gabriel Ávila este último se les unió a bordo llegando a Nobol, en donde se hizo presente el comandante Francisco Pino, junto con los ciudadanos Juan Norberto y Wenceslao Veliz, Enrique Barriga, Pedro Puig entre otros destacados revolucionarios,

Acto seguido se repartió armamento obsoleto y escasas municiones uniéndose durante la trayectoria del viaje los ciudadanos Pedro Adriano Triviño, David Ospino, José Vega, Mauro fuentes.



El Tcrn. Jorge T. Arroyo además de haber sido participe del combate de Daule del 18 de febrero de 1885, se refiere a esta acción bélica en los siguientes términos:

***“Los patriotas que primero acometieron la empresa de la revolución reivindicadora y que combatieron en Daule el 18 fueron: Gabriel Urbina, Francisco Pino, Jorge T. Arroyo, Enrique Barriga, J. M. Castro, Pedro Puig, Tomas Marriott, Enrique Marriott, José A. Muñoz, Aristides Arauz, N. Peñafiel, N. Sarmiento (corneta), Gabriel Ávila , Norberto Veliz, Wenceslao Veliz, Daniel Moran, N. Moran(a) manco, Esteban León, Pedro A. Triviño, N. Rodríguez, David Ospino, Mauro Fuentes, José Vega, Ballomero Barreto, Juan Abel Espinoza, y N. Mosquera”.***

De acuerdo al comandante Jorge Arroyo autor de esta narración histórica indica que la misma tiene como finalidad que se conozca los nombres a través de los tiempos de los jóvenes patriotas que sin contar con el debido material bélico y combatientes hicieron posible la reivindicación del “Honor Nacional” con uno de los primeros combates llevados a cabo en Daule y de los primeros de la república, con lo que después se sumarían otros.

Estos acontecimientos suscitados se debieron a la denominada venta de la bandera a finales de 1894 que tuvo su protagonismo en el gobierno de Luis Cordero hiriendo el orgullo nacional por lo cual se realizaron las primeras protestas y revoluciones liberales, en febrero en Milagro por Pedro Montero, Enrique Valdez, Pedro Concha y otros jóvenes adeptos a la revolución; que se sumarían luego a las acciones de armas en Daule y también Santa Lucía. (Coello, Reseña Historica, 1901).

Fuente: La ilustración Militar Alejandro Andrade Coello, Año 2. Quito, Agosto 1 de 1901. No. 17, publicación mensual. Pág. 98,99. Hemeroteca archivo revistas y periódicos Pedro Carbo biblioteca municipal de Guayaquil.

**El bautizo de las cinco espadas** como denominó así el historiador Rodolfo Pérez Pimentel a este episodio del liberalismo que una vez terminada la batalla de Gatazo y la toma de Quito, algunos jóvenes liberales regresaron a Guayaquil a celebrar el triunfo. Cinco de ellos fueron a visitar a Antonio Elizalde Nájera, que vivía frente a la iglesia de San Francisco, donde funcionó después la imprenta de «editorial el mundo».



El motivo de la visita era solicitar su casa para celebrar el solemne bautizo de las espadas de cinco combatientes: Enrique Valdez Concha, Enrique Roca Marcos, Plutarco Bowen, Nicolás Fuentes y Enrique Marriott Vallejo, lo que fue aceptado durante tres noches se bailó alegremente a los acordes de la banda de música del cuartel de artillería, que Alfaro había prestado para la fiesta.

Fuente: Historiador Rodolfo Pérez Pimentel. El bautizo de las cinco espadas [www. Ecuador profundo](http://www. Ecuador profundo).

Por sus destacadas actuaciones encomendadas a favor de la causa liberal fue ascendiendo a los respectivos a Tcrn. Enrique Marriott junto a sus hermanos Magno (bisabuelo) y Tomas, quienes así mismo tuvieron destacada participación en la época Alarista.

INFORME

Ministerio de Guerra y Marina

PRESENTA

A LA NACIÓN

1908

ESTADO DEL EJERCITO

ESTADO DEL EJERCITO		ESTADO DEL EJERCITO		ESTADO DEL EJERCITO		ESTADO DEL EJERCITO		ESTADO DEL EJERCITO		ESTADO DEL EJERCITO		ESTADO DEL EJERCITO		ESTADO DEL EJERCITO	
GRADO	NOMBRE	GRADO	NOMBRE	GRADO	NOMBRE	GRADO	NOMBRE	GRADO	NOMBRE	GRADO	NOMBRE	GRADO	NOMBRE	GRADO	NOMBRE
100	Agustín de Salazar	100	Martín Aguirre	100	José de Salazar	100	...	100	...	100	...	100	...	100	...
99	...	99	...	99	...	99	...	99	...	99	...	99	...	99	...
98	...	98	...	98	...	98	...	98	...	98	...	98	...	98	...
97	...	97	...	97	...	97	...	97	...	97	...	97	...	97	...
96	...	96	...	96	...	96	...	96	...	96	...	96	...	96	...
95	...	95	...	95	...	95	...	95	...	95	...	95	...	95	...
94	...	94	...	94	...	94	...	94	...	94	...	94	...	94	...
93	...	93	...	93	...	93	...	93	...	93	...	93	...	93	...
92	...	92	...	92	...	92	...	92	...	92	...	92	...	92	...
91	...	91	...	91	...	91	...	91	...	91	...	91	...	91	...
90	...	90	...	90	...	90	...	90	...	90	...	90	...	90	...
89	...	89	...	89	...	89	...	89	...	89	...	89	...	89	...
88	...	88	...	88	...	88	...	88	...	88	...	88	...	88	...
87	...	87	...	87	...	87	...	87	...	87	...	87	...	87	...
86	...	86	...	86	...	86	...	86	...	86	...	86	...	86	...
85	...	85	...	85	...	85	...	85	...	85	...	85	...	85	...
84	...	84	...	84	...	84	...	84	...	84	...	84	...	84	...
83	...	83	...	83	...	83	...	83	...	83	...	83	...	83	...
82	...	82	...	82	...	82	...	82	...	82	...	82	...	82	...
81	...	81	...	81	...	81	...	81	...	81	...	81	...	81	...
80	...	80	...	80	...	80	...	80	...	80	...	80	...	80	...
79	...	79	...	79	...	79	...	79	...	79	...	79	...	79	...
78	...	78	...	78	...	78	...	78	...	78	...	78	...	78	...
77	...	77	...	77	...	77	...	77	...	77	...	77	...	77	...
76	...	76	...	76	...	76	...	76	...	76	...	76	...	76	...
75	...	75	...	75	...	75	...	75	...	75	...	75	...	75	...
74	...	74	...	74	...	74	...	74	...	74	...	74	...	74	...
73	...	73	...	73	...	73	...	73	...	73	...	73	...	73	...
72	...	72	...	72	...	72	...	72	...	72	...	72	...	72	...
71	...	71	...	71	...	71	...	71	...	71	...	71	...	71	...
70	...	70	...	70	...	70	...	70	...	70	...	70	...	70	...
69	...	69	...	69	...	69	...	69	...	69	...	69	...	69	...
68	...	68	...	68	...	68	...	68	...	68	...	68	...	68	...
67	...	67	...	67	...	67	...	67	...	67	...	67	...	67	...
66	...	66	...	66	...	66	...	66	...	66	...	66	...	66	...
65	...	65	...	65	...	65	...	65	...	65	...	65	...	65	...
64	...	64	...	64	...	64	...	64	...	64	...	64	...	64	...
63	...	63	...	63	...	63	...	63	...	63	...	63	...	63	...
62	...	62	...	62	...	62	...	62	...	62	...	62	...	62	...
61	...	61	...	61	...	61	...	61	...	61	...	61	...	61	...
60	...	60	...	60	...	60	...	60	...	60	...	60	...	60	...
59	...	59	...	59	...	59	...	59	...	59	...	59	...	59	...
58	...	58	...	58	...	58	...	58	...	58	...	58	...	58	...
57	...	57	...	57	...	57	...	57	...	57	...	57	...	57	...
56	...	56	...	56	...	56	...	56	...	56	...	56	...	56	...
55	...	55	...	55	...	55	...	55	...	55	...	55	...	55	...
54	...	54	...	54	...	54	...	54	...	54	...	54	...	54	...
53	...	53	...	53	...	53	...	53	...	53	...	53	...	53	...
52	...	52	...	52	...	52	...	52	...	52	...	52	...	52	...
51	...	51	...	51	...	51	...	51	...	51	...	51	...	51	...
50	...	50	...	50	...	50	...	50	...	50	...	50	...	50	...
49	...	49	...	49	...	49	...	49	...	49	...	49	...	49	...
48	...	48	...	48	...	48	...	48	...	48	...	48	...	48	...
47	...	47	...	47	...	47	...	47	...	47	...	47	...	47	...
46	...	46	...	46	...	46	...	46	...	46	...	46	...	46	...
45	...	45	...	45	...	45	...	45	...	45	...	45	...	45	...
44	...	44	...	44	...	44	...	44	...	44	...	44	...	44	...
43	...	43	...	43	...	43	...	43	...	43	...	43	...	43	...
42	...	42	...	42	...	42	...	42	...	42	...	42	...	42	...
41	...	41	...	41	...	41	...	41	...	41	...	41	...	41	...
40	...	40	...	40	...	40	...	40	...	40	...	40	...	40	...
39	...	39	...	39	...	39	...	39	...	39	...	39	...	39	...
38	...	38	...	38	...	38	...	38	...	38	...	38	...	38	...
37	...	37	...	37	...	37	...	37	...	37	...	37	...	37	...
36	...	36	...	36	...	36	...	36	...	36	...	36	...	36	...
35	...	35	...	35	...	35	...	35	...	35	...	35	...	35	...
34	...	34	...	34	...	34	...	34	...	34	...	34	...	34	...
33	...	33	...	33	...	33	...	33	...	33	...	33	...	33	...
32	...	32	...	32	...	32	...	32	...	32	...	32	...	32	...
31	...	31	...	31	...	31	...	31	...	31	...	31	...	31	...
30	...	30	...	30	...	30	...	30	...	30	...	30	...	30	...
29	...	29	...	29	...	29	...	29	...	29	...	29	...	29	...
28	...	28	...	28	...	28	...	28	...	28	...	28	...	28	...
27	...	27	...	27	...	27	...	27	...	27	...	27	...	27	...
26	...	26	...	26	...	26	...	26	...	26	...	26	...	26	...
25	...	25	...	25	...	25	...	25	...	25	...	25	...	25	...
24	...	24	...	24	...	24	...	24	...	24	...	24	...	24	...
23	...	23	...	23	...	23	...	23	...	23	...	23	...	23	...
22	...	22	...	22	...	22	...	22	...	22	...	22	...	22	...
21	...	21	...	21	...	21	...	21	...	21	...	21	...	21	...
20	...	20	...	20	...	20	...	20	...	20	...	20	...	20	...
19	...	19	...	19	...	19	...	19	...	19	...	19	...	19	...
18	...	18	...	18	...	18	...	18	...	18	...	18	...	18	...
17	...	17	...	17	...	17	...	17	...	17	...	17	...	17	...
16	...	16	...	16	...	16	...	16	...	16	...	16	...	16	...
15	...	15	...	15	...	15	...	15	...	15	...	15	...	15	...
14	...	14	...	14	...	14	...	14	...	14	...	14	...	14	...
13	...	13	...	13	...	13	...	13	...	13	...	13	...	13	...
12	...	12	...	12	...	12	...	12	...	12	...	12	...	12	...
11	...	11	...	11	...	11	...	11	...	11	...	11	...	11	...
10	...	10	...	10	...	10	...	10	...	10	...	10	...	10	...
9	...	9	...	9	...	9	...	9	...	9	...	9	...	9	...
8	...	8	...	8	...	8	...	8	...	8	...	8	...	8	...
7	...	7	...	7	...	7	...	7	...	7	...	7	...	7	...
6	...	6	...	6	...	6	...	6	...	6	...	6	...	6	...
5	...	5	...	5	...	5	...	5	...	5	...	5	...	5	...
4	...	4	...	4	...	4	...	4	...	4	...	4	...	4	...
3	...	3	...	3	...	3	...	3	...	3	...	3	...	3	...
2	...	2	...	2	...	2</									



**Ascenso.**—A nuestro muy querido amigo Sgto. Mayor grdo. Enrique A. Marriott V. le ha sido conferida la efectividad de su grado, por el Sr. Jefe Supremo de la República en virtud de su buen comportamiento en "Gataz", é importantes servicios prestados en el Estado Mayor Gral. Le felicitamos de todo corazón.

El comandante Enrique Marriott no solo desempeño funciones militares, también le fue encomendado diferentes cargos público como el de ayudante del contador de Crédito Publico con un sueldo de s/.120 mensuales.

En su carrera militar presto sus servicios en varias unidades militares del país en el grado de sargento mayor, fue destinado como 3er jefe de la Brigada de Artillería "Sucre"-Guayaquil.

Como ya se mencionó anteriormente su padre el coronel y Dr. Alberto Marriott ocupó importantes funciones en el gobierno del Gral. Eloy Alfaro uno de ellos como gobernador en 1896 de la provincia de El Oro y como tal aplicando la ley a los diversos funcionarios otros como abogado defensor de los consejos de guerra de Alfaro.

Figura 6. Fuente: Diario "El Pichincha", 26 setiembre de 1895. (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

24  
República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda.—Quito, Marzo 4 de 1896. —Nº 1426.  
Sr. Gobernador de Pichincha.  
Sirvase comunicar al Sr. Tesorero de Hacienda para los efectos del pago, que se han expedido los nombramientos que se indican á continuación: Enrique Marriott V.—Ayudante del Contador de Crédito Público con \$ 120 mensuales.  
José Lorenzo Montero Inspector de Telégrafos del Norte con \$ 150

Figura 7. Fuente: R.O. Quito, Marzo 4 de 1896 año II pág.935. Nº1426, Enrique Marriott V, nombrado ayudante del contador de Crédito Publico con s/.120 mensuales. (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

*Sargento Mayor*  
Enrique Marriott por disposicion suprema, este digno jefe, marcha á Guayaquil, á ponerse al servicio de la Brigada de Artillería "Sucre" como tercer jefe de la expresada. Le felicitamos deseándole un feliz viaje.

Figura 8. Fuente: Diario El Intransigente, Diario Radical de la Mañana, Quito, marzo 17 de 1896 Numero 40 pág.4, Pase del sargento mayor Enrique Marriott, como 3er jefe a la Brigada de Artillería "Sucre", Guayaquil. (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).



Gobernador de El Oro Cnel. Dr., Alberto Marriott.

“República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de El Oro.—Machala, Mayo 5 de 1896.—Nº 65.—Señores José Madero, José Aristides Serrano, José Eduardo Mora, Julián Criollo y Ezequiel Minuche.—Ciudad.—En esta fecha, y en virtud de las facultades de que estoy investido por el señor General Jefe Supremo de la República, pongo en conocimiento de ustedes; que he tenido á bien removerlos del cargo que ejercian como concejales de este Municipio.—En su consecuencia, dirijo á ustedes ésta, colectivamente, para que no aleguen ignorancia y sepan á qué atener.—Libertad y Orden.—ALBERTO MARRIOTT.”  
No encontramos razón alguna pa-

Figura 9. Fuente: Periódico “El Grito del Pueblo” mayo 5 de 1896. Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Asistencia al Consejo de Guerra del Cnel. Dr., Alberto Marriott y su hijo el Tcnr. Enrique Marriott para Juzgar al Cnel. José Luis Alfaro

Es de importancia histórica nombrar a las acciones de otro de sus hermanos el capitán Tomas Marriott Vallejo quien prestó importantes servicios en la revolución liberal, se lo menciona en un parte de guerra en el combate del “Gatazo”, de la Brigada de Artillería “Sucre” plaza de Ambato del 25 de agosto de 1895, en donde se menciona de su destacada actuación junto a varios oficiales ordenándoseles el alistamiento de piezas de artillería a los tenientes Tomas Marriott, y Federico Rivadeneira para entrar en acción en el área de operaciones previa orden superior, junto a otras piezas de fuego al mando del capitán José F. Mata y del teniente Faustino Narváez.

**Consejo de Guerra**  
Ayer á la 1 y ½ de la tarde, se reunió en la Gobernación el Consejo de Guerra, para juzgar al Coronel José Luis Alfaro.  
Lo presidió el Coronel graduado, Ulpiano Páez y fueron vocales el Coronel graduado, Pedro J. Pombar, los Tenientes Coroneles Manuel Barneo, Octavio S. Roca, L. M. Maridueña, Javier A. Borja y Juan Yacila; Auditor de Guerra, el Dr. José María Avilés; Juez Fiscal Militar, el Coronel graduado, Tomás C. Larrea; Defensores militares del acusado, el Coronel graduado, Dr. Alberto Marriott y el Sr. José M. Berneo; Defensor civil, el Dr. José Antonio Vanegas.  
La barra era muy numerosa y selecta.  
Abierta la información de testigos, declararon entre otros el Teniente Coronel Enrique A. Marriott V., Comandante Enrique Roca, Capitán Reinaldo Varas V. y Sargento Mayor José María Legarda.  
Interrogados estos señores sobre si fueron autores de la publicación hecha en el N.º 1.198 de este periódico, contestaron que sí y en ello se afirmaron y ratificaron.  
Fueron leídas las declaraciones del Sr. Intendente Dn. Eduardo Hidalgo A., de los Ministros de la Corte Superior y Tribunal de Cuentas, que presenciaron la captura del Sr. Gobernador, y del Oficial 1.º de la Gobernación, Sr. Manuel J. Parrera.  
Fue llamado á declarar el Teniente Coronel Carlos Alfaro, quien dijo no ser cierto que el batallón «Alajuela» salió de su cuartel el día 16, en el momento del suceso y que en días anteriores, al saber que el Sr. Robles había pedido la destitución del Coronel Alfaro, dijo que lo sostendría hasta quemar el último cartucho.

Figura 10. Fuente: El grito del pueblo Guayaquil, mayo 15 de 1898 (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).



Trasladándose a la zona del conflicto sumándose otras a última hora, las del capitán José M. Rivadeneira y el graduado Antonio Parra, alcanzándose a divisar el sector ocupado por el enemigo así como también la reagrupación de sus fuerzas, por lo que se solicitó ordenes al jefe supremo (Gral. Eloy Alfaro) para entrar en combate, permaneciendo listos a la espera hasta segunda orden.

El enemigo abrió fuego por lo que se ordena atacar, ocasionando la retirada de las fuerzas enemigas dejando abandonando en su huida los pertrechos de guerra ente otras 8 piezas de artillería que fueron incautadas por las fuerzas liberales. Así lo cita en su parte de guerra el comandante Nicolás López, elevado al coronel jefe de Estado Mayor de Artillería coronel Emilio M. Terán. (pag.33, 1986)

Fuente: Campaña de 1895 Partes oficiales las acciones de armas libradas por el ejército reivindicador de la honra nacional coleccionadas y publicadas por orden del Sr. general don Eloy Alfaro jefe supremo de la Rrepublica del Ecuador y general en jefe del ejército. GUAYAQUIL, Tipografía Guayaquil.- Pichincha Guayaquil 1896. Biblioteca Nacional del Ecuador “Eugenio Espejo”

### Campaña de 1895

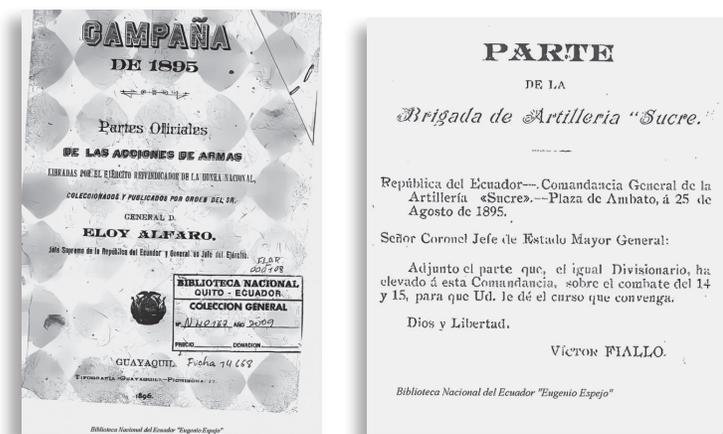


Figura 11. Fuente: Campaña de 1895. Partes oficiales las acciones de armas libradas por el ejército reivindicador de la honra nacional coleccionadas Y publicadas por orden del Sr. general Dn Eloy Alfaro jefe supremo de la República del Ecuador y general en jefe del ejército. GUAYAQUIL, Tipografía Guayaquil.- Pichincha Guayaquil 1896. Biblioteca Nacional del Ecuador “Eugenio Espejo”



Ascenso a capitán efectivo de don Tomás Marriott por disposición del jefe supremo Gral Eloy Alfaro

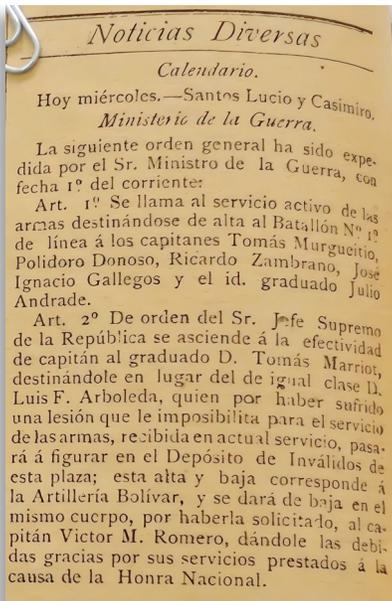


Figura 12. Fuente Diario El Intransigente, Diario Radical de la Mañana. Quito, marzo 4 de 1896 número 28. pág.2 Carlos A. Rolando, Biblioteca Municipal de Guayaquil.

Según los medios de prensa de ese entonces, ocurrió un hecho anecdótico que tuvo lugar en esos tiempos, siendo un domingo del 31 de enero de 1897, a las siete y media de la noche y como protagonistas dos reconocidos y distinguidos jefes del ejército del general Eloy Alfaro que causó conmoción en las esferas liberales de la época, fue entre el comandante don Enrique Marriott quien desempeñaba las funciones de edecán de la Asamblea Nacional, el mismo que se encontraba consumiendo sus alimentos en el interior del Hotel “Alcocer” de Quito,

Hace su ingreso el coronel Nicolás López en compañía del diputado y alto dirigente del partido liberal, don Camilo O. Andrade (secretario de la comitiva liberal de 1895 designada por el Gral. Alfaro para rescatar los restos del coronel Luis Vargas torres y los mártires liberales de 1865, entre los que se encontraban los restos del prócer naval capitán de navío José Vallejo y su hijo Buenaventura Vallejo).

Acto seguido, encontrándose y debido a una enemistad que tuvo su inicio cuando ambos pertenecían al grupo de la Artillería de la plaza, seguido agrediendo mutuamente, por lo que haciendo uso de su arma el coronel López dispara interponiéndose el capitán Abadie quien recibió una llamarada en su rostro como consecuencia del disparo en contra de la humanidad del comandante Marriott quien es herido a un costado de su cuerpo.

Habiendo transcurrido varios días del suceso y como el asunto era de gravedad, el comandante Enrique Marriott es atendido en el domicilio del



general Eloy Alfaro por los mejores doctores de la capital, por su parte, el coronel López aduce que fue en defensa propia el uso de su arma, surgiendo dos competencias para el juzgamiento de los hechos, por una parte de los jueces comunes y, por otro lado la jurisdicción militar a cargo del ministro de Guerra y Marina.

El ministro de la Corte Superior de Justicia, dispuso que los jueces se inhiban de conocer la causa por cuanto es competencia de la jurisdicción militar, según el artículo 126 de la constitución de la república de esos tiempos, no se sabe a ciencia cierta que pasó con las sanciones, ya que ambos militares siguieron en sus cargos. (Pueblo G. d., 1897 ) (Pueblo, El Grito del Pueblo, 1897)

Controversias entre el comandante don Enrique Marriott quien desempeñaba las funciones de edecán de la Asamblea Nacional.

El Tcn. Enrique Marriott fue parte integrante de los Consejos de Disciplina Militares, en el Batallón "Alajuela"

Es de destacar que, dentro de los numerosos cargos militares desempeñados también fue primer jefe de la Brigada "Esmeraldas".

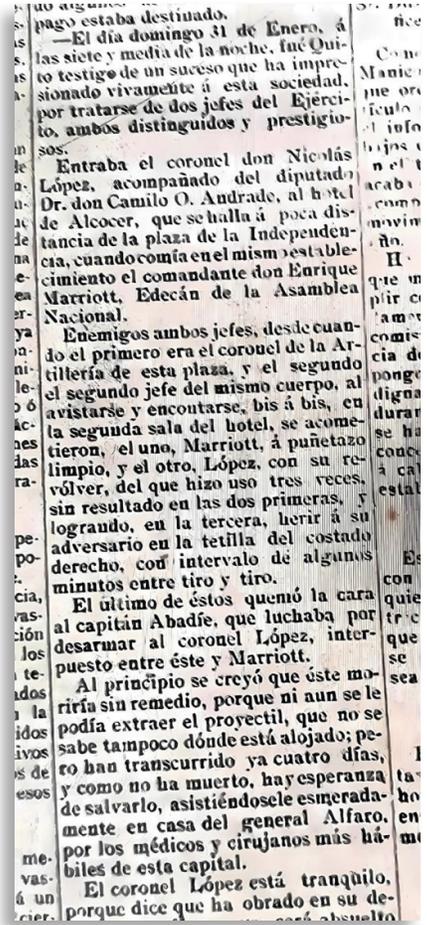


Figura 13. Fuente: "El Grito del Pueblo" Guayaquil, miércoles, 10 de febrero de 1897. Año III Núm. 742, interior Quito, correspondencia oficial El Grito del Pueblo Quito, febrero. Carlos A. Rolando (Biblioteca Municipal de Guayaquil).



el padre.  
**Concejo de disciplina**  
 La Comandancia de Armas ha ordenado que el Teniente Nicanor Acosta que faltó ayer al Capitán Federico F. Pesantes y á dos oficiales más, sea juzgado en Consejo de disciplina.  
 Dicho acto tendrá lugar en el batallón «Alajuela» al que pertenece Acosta y compondrán el Consejo los señores Teniente Coronel Enrique Marriott, graduado Valois Loer, y dos Capitanes de los más antiguos del cuerpo.  
**Hechos diversos**

Figura 14. Fuente: Periódico “El Grito del Pueblo” Guayaquil, viernes 15 de abril de 1898 número 1.171 pág. 3, miembros de Consejo de Guerra teniente coronel Enrique Marriott, en el Batallón “Alajuela”. Carlos A. Rolando (Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Otras de sus funciones, fue jefe de las distintas unidades militares de la época del liberalismo, aquí obstando el cargo de comandante de Armas de la Brigada Chimborazo.

Como se dijo anteriormente, también ocupó cargos en la función civil como juez penal de Juzgamiento de Infracciones Penales.

En el eventual conflicto con el Perú fue destinado para la defensa militar de costas en Pta. de Piedra.

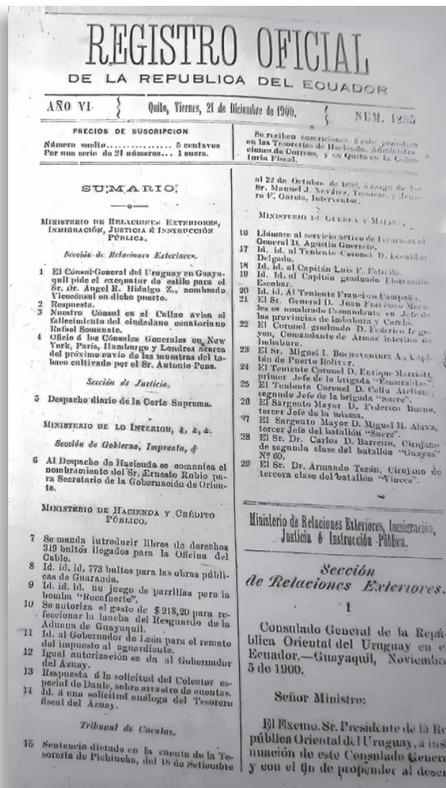


Figura 15. Fuente: Registro Oficial. Año VI Quito, viernes 21 diciembre de 1900. Núm. 1285, Tnte Crnel Enrique Marriott primer jefe de la Brigada “Esmeraldas”, (Archivó Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

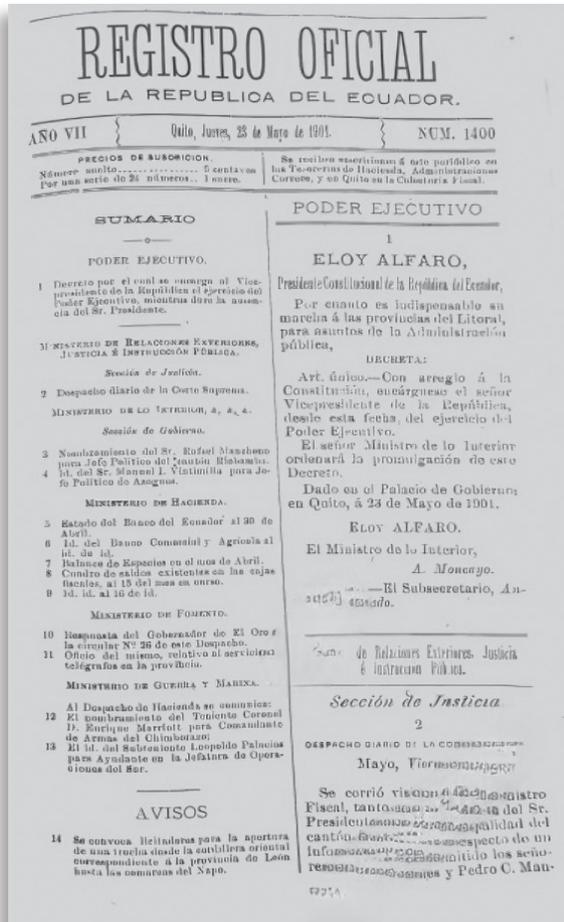


Figura 16. Fuente: Registro Oficial. Año VII Quito, jueves 23 de mayo de 1901. Num, 1400, (Archivó Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Guarnición del Fuerte “Punta de Piedra”, Artillería de Costas No 1, primer jefe comandante Sr. Enrique Marriott.

El comandante Enrique Marriott también fue parte de las comitiva de despedida del general Eloy Alfaro desde la Gobernación de Guayaquil y posterior acompañamiento hacia Durán, para su viaje a la capital.

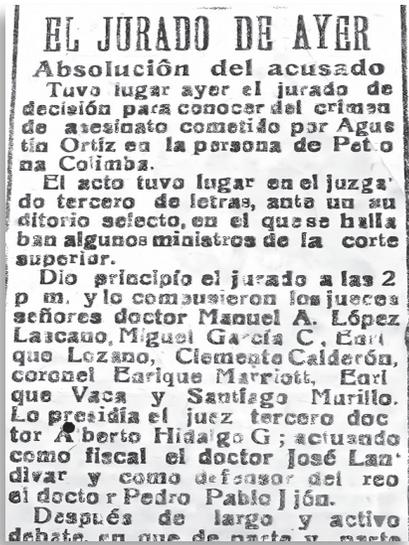


Figura 17. Fuente: “Grito del Pueblo” Diario Radical del Mañana. Guayaquil, miércoles 3 de octubre de 1906 número 4370 pág. 3. El Tnte Cnel. Enrique Marriott Vallejo, pasa a ocupar cargo civil de juez penal. Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil.

De igual manera participó en el recibimiento del coronel Olmedo Alfaro procedente de Quito en tren, lo viajaron desde Guayaquil a bordo del vapor “Titán” para su recepción .

Fue designado por la superioridad castrense, delegado militar de la provincia de El Oro.

En el Acta de Adhesión de Santa Rosa, con fecha 2 de enero de 1911, se nombra jefe supremo al general Pedro. J. Montero y jefe militar del cantón Santa Rosa al comandante don. Enrique Marriott).

Por disposición superior llegaron a bordo del vapor el “Olmedo” aproximadamente 60 soldados procedentes de Puerto Bolívar y Santa Rosa del batallón “Vencedores” No. 1, para ponerse a órdenes del coronel Enrique Marriott Vallejo, jefe Civil y Militar de la provincia de El Oro.

A raíz de que se tuvo conocimiento de que opositores políticos planeaban desestabilizar el gobierno del Gral. Eloy Alfaro, se sucedieron una serie de manifiestos en apoyo al régimen Alfarista, por parte de oficiales leales a la causa liberal, entre ellos, el comandante don Enrique A. Marriott Vallejo.

Con un manifiesto con el título “**la voz del ejército de la costa**”, se dió muestras de respaldo al Gral. Eloy Alfaro, se decía que la oposición era un conjunto de deshechos de los partidos políticos del país que surgieron de las cofradías religiosas que se extinguieron para siempre desde 1895 bajo la espada del inéxito Alfaro y, además dirigiéndose con ofensas al ejército noble institución de la Patria.

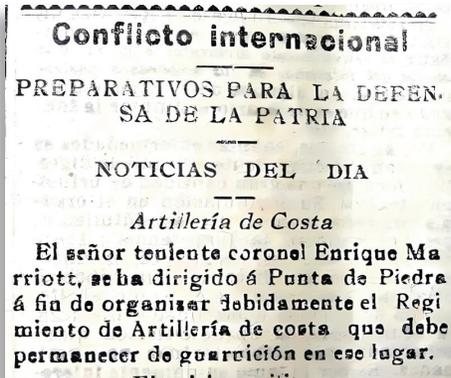


Figura 18. Fuente; Diario El Tiempo Guayaquil, miércoles 30 de mayo de 1910, pág. 3. Tncnl. don Enrique Mariott encargado de la Defensa de Costas (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Ante estas circunstancias, el ejército liberal ratificó su profunda admiración como hombres libres al jefe de la Democracia de Hispanoamérica que su solo nombre de Alfaro ha servido al ejército de talismán, sobre las llamadas hordas del obscurantismo, teniéndose la convicción de la innegable grandeza de la gallardía republicana y de las virtudes cívicas de Alfaro a quien la republica le debe su resurgimiento y educación, entre otros innumerables beneficios que él ha otorgado a la nación.

Una de las mencionadas, es que ha hecho del soldado un sujeto pensante en la noble carrera de las armas, así como su disciplinada formación en la escuela militar, a quien se las ha denominado escuela del honor en donde se enseña a servir a los más sagrados intereses de la patria, cumpliéndose de esta manera, las más estrictas obligaciones como ciudadanos de la carrera militar.

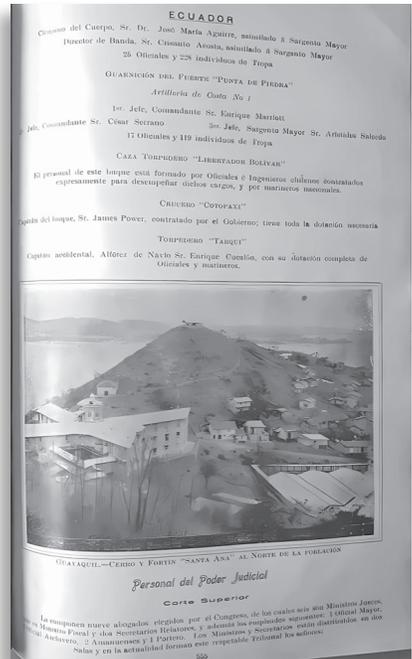


Figura 19. Fuente; El Ecuador Guía Comercial Agrícola e Industrial de la republica editado por la compañía "Guía del Ecuador", Guayaquil talleres de artes gráficas de E. Rodenas Huancavilca, 419, 1909 pág. 555. Guayas, monografía y directores de la provincia del Guayas, personal administrativo de la provincia del Guayas.



**El viaje del Exmo. Sr.  
General Eloy Alfaro**  
A LA CAPITAL

Como á las 12 del día de ayer se notó un gran movimiento en el centro de la ciudad, con motivo del regreso de S. E. el General don Eloy Alfaro, Presidente de la República, á la Capital.

Desde esa hora todo el cuerpo de Policía de O. y S. se formó en el Malecón en dos alas, haciendo calle de honor desde la Gobernación hasta el muelle del Ferrocarril. A las 12 ½ p. m. se embarcó en el vapor "Olmedo" la guardia de honor que acompaña al Jefe de Estado hasta Quito formada por 20 soldados del batallón "Alhajuela", al mando del teniente Alfonso Franco y subteniente Horacio Bello.

Sería la 1 p. m. cuando bajaba S. E. de la Gobernación, seguido de un núcleo de personas distinguidas, militares y particulares; desfilando por la calle de honor de la primera Avenida, mientras tanto las bandas militares tocaban el himno nacional.

Le acompañaron hasta Durán los señores Dr. Eduardo López, Gobernador de la Provincia; General Pedro J. Montero, Jefe de la 3a Zona Militar; Dr. Francisco N. Rendón, Jefe Político del Cantón; Amalio Puga, Intendente General de Policía; Dr. Bartolomé Huerta, Presidente del I. Concejo Cantonal; Dr. Emilio Clemente Huerta, Enrique Marriot, Tomás Gagliardo, Emilio Maulme, Enrique Gallardo, Generales Manuel A. Franco y Flavio Alfaro; Francisco Manrique, Juan de D. Martínez Mera, José M. Arturo, Santiago Morales, Coronel Carlos Alfaro, doctor Manuel de Calixto Coronel

Figura 20. Fuente; "Grito del pueblo" Guayaquil, lunes, 3 de febrero de 1911, año XVII núm. 5.955 (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

manencia en la Capital de la República, á donde se dirigieron en viaje de placer, regresaron en el tren de anoche, el señor José Iturralde O., acompañado de su hermana la señorita María Iturralde O.

En el mismo tren y de igual procedencia ha venido el señor coronel don Olmedo Alfaro. Vinieron de Guayaquil á recibirle, á bordo del vapor "Titán", los siguientes señores.

Dr. Eduardo López, general Pedro J. Montero, señores R. Pino Rocca, N. Jalon, encargado de la comandancia del Resguardo, Alamiro Plaza, Jorge Gagliardo, coronel Enrique Marriot, señor Almeida, inspector de telégrafos, jefes y oficiales del ejército y amigos particulares del coronel Alfaro.

Figura 21. Fuente: "Grito del Pueblo" Guayaquil, jueves 16 de febrero de 1911, número. 5.968 pág. 2, Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil

## Ejército y Marina

El Sr. General Presidente de la República, en telegrama circular del 16 del que rige comunica á la Jefatura de Zona, que motivos del servicio público lo obligan á trasladarse á esta ciudad; mientras dure su ausencia de la Capital, queda encargado del Poder Ejecutivo el último Presidente de la Cámara del Senado, señor doctor Carlos Freile Zaldumbide.

—Han sido nombrados 3ros. jefes del Regimiento de Artillería "Sucre" y batallón "Alhajuela" No. 5, respectivamente, los sargentos mayores Manuel Julio Silva y Manuel de J. Brito.

—Fue llamado al servicio activo de las armas el teniente Tomás C. Larreta, con destino al personal de agregados al Estado Mayor General del Ejército.

—El teniente coronel don Enrique A. Marriot, ha recibido el nombramiento de delegado militar de la Provincia de "El Oro".

—Al comandante César Serrano, 2o. jefe del batallón No. 13, se le han concedido ocho días de licencia para que pueda trasladarse á la plaza de Machala.

—Los tenientes coroneles Gregorio López, y Julio Moreira, que residían en Manabí, han sido trasladados á esta plaza, de orden superior.

—Anoche rondó la población, haciendo el servicio de jefe de día, el comandante Oswaldo Egas

Figura 22. Fuente; "Grito del pueblo" Guayaquil, miércoles 18 de enero de 1911, año XVI. No.. 5.939, (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).



### El pronunciamiento de Santa Rosa

ACTA DE LA ADHESION AL JEFE SUPREMO GENERAL MONTERO

La siguiente es el acta que firmaron los ciudadanos de Santa Rosa, adhiriéndose á la transformación política efectuada en esta ciudad el 28 de Diciembre pmo. pdo.

En Santa Rosa, á dos de Enero de mil novecientos once; los suscritos, reunidos en comicio popular, con el propósito de resolver sobre los últimos acontecimientos políticos desarrollados en la ciudad de Guayaquil, resolvió: desconocer el Gobierno presidido por el Encargado del Poder Ejecutivo, don Carlos Freile Zaldumbide, y, adherirse libre y espontáneamente al Gobierno provisorio establecido en la misma ciudad de Guayaquil, cuyo Jefe Supremo lo es el Sr. General don Pedro J. Montero.

Así mismo, nombran para Jefe Político de este Cantón al Sr. Dr. Dn. Luis Desiderio Gonzaga, á quien se le conceden amplias facultades para la mejor organización de la Administración Pública de esta sección cantonal.—Además, nombran al señor Comandante Dn. Enrique Marriot, Jefe de la Fuerza Militar de esta plaza, bajo las inmediatas órdenes del Jefe de Operaciones de esta Provincia, señor comandante Bartolomé Vinelli.

En testimonio de lo cual, firmamos la presente acta en la casa Catedral.—José Manuel Valarezo—Eduardo Gallardo—Luis D. Gonzaga—Leopoldo Toledo V.—Miguel García—Pedro E. Valarezo—Marcelo Domínguez—José Emeterio Caja-

Figura 23. Fuente; Diario El Tiempo Guayaquil, miércoles 10 de enero de 1912, número 4843 pág. 1, (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

### INFORMACION POLITICA

EXCUSAS Y RENUNCIAS.

—El señor Don Aquiles Maruri se ha excusado de aceptar el importante cargo de Colector de Aduanas, en vacancia desde la muerte del señor Don Oscar Landivar.

—El señor Don José María Granados y Sáenz renunció el cargo de contador del Crucero "Cotopaxi"

DE MACHALA.

Antenoche llegó el "Ohmedo" de Santa Rosa y Puerto Bolívar, conduciendo á bordo sesenta individuos de tropa del batallón "Vencedores" No. 1.º, al mando del Jefe Civil y Militar de la provincia del Oro, Coronel Don Enrique Marriot V.

LA POLICIA.

Gonforme al acuerdo de la Jefatura

Figura 24. Fuente; "Grito del Pueblo Ecuatoriano" Guayaquil, miércoles, 10 de enero de 1912 año II núm. 142. (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Se recibe ofensas, se desprestigia, y se amenaza de muerte por lo que, se rechaza estas calumnias que buscan manchar el buen nombre de la república por parte de la oposición que se las califica de ignominia, se estará atento junto a los camaradas esperándose que los adversarios políticos reflexionen por la salud de la república pues las represalias serán nefastas.

Gral. Pedro J. Montero, coronel Federico Irigoyen, tenientes coroneles: Joaquín Pérez, Miguel Ángel Fernández Córdova, Enrique A, Marriott V, Enrique Roca, Reinaldo Guerrero, Pedro M. torres, Juan J, Indaburo, Francisco J. Iglesias, Carlos M. Malo entre otros. Firmas de los oficiales de las distintas unidades militares que guarnecen la costa (guayaquil E. G., El



Grito del Pueblo Guayaquil, 1911).

Fuente: “Grito del Pueblo” Guayaquil, domingo, 9 de abril de 1911, año XVI núm. 6.013, (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Es de destacar que, en el gobierno liberal hubo militares leales al cambio radical del liberalismo en pro del bienestar del pueblo, proclamando su respaldo ya que se encontraba amenazado por los opositores políticos que buscaban desestabilizarlo por ambiciones políticas, citaremos a continuación una de las tantas proclamas que se dió el 6 de abril de 1911, en la ciudad de Babahoyo, por parte de un grupo de soldados acantonados en esa jurisdicción y leales al Gral. Eloy Alfaro que dice así **“Soldados de la Patria”**.

Hacen énfasis que, desde la revolución liberal, el pueblo ecuatoriano ha ido observando como el país ha sido enrumbado desde 1895, hacia el progreso por el partido liberal presidido por el Gral. Eloy Alfaro el mismo que, no escatima en sacrificios por el bien de la patria., ya sea en lo intelectual y material, como son los ferrocarriles caminos, colegios, municipalidades.

Sobre todo, haciendo hincapié en la educación militar del soldado que bien podría compararse con egresados de otros centros de estudios del país y a nivel de Sudamérica, sin embargo, los enemigos del liberalismo no descansan en desprestigiarlos, haciéndolos ver como una horda de salvajes ante el resto de pueblos del mundo.

**“Nos amenazan con una hecatombe no importa, estamos preparados para seguir la misma suerte, porque todos los militares somos hermanos, profesamos las mismas ideas y abrazados todos tendremos que sucumbir o vencer, es el único dilema nuestro. Ya saben que los esperamos tranquilos, pueden empezar cuando quieran”...**

A continuación, citaré algunos nombres que firman esta adhesión de respaldo al Gral. Eloy Alfaro:

Coroneles: Emiliano Figueroa, Juan Vicente Maquilón G, tenientes coroneles: Aurelio Echeverría E, sargentos mayores: Manual A. Villegas, Guillermo Quininas, Fernando Maldonado, Juan Manuel Barrera, Nicolás Chávez, Magno Marriott entre otros militares liberales”. (Guayaquil E. G., informacion política soldados de la patria Babahoyo 6 de abril de 1911, 1911)



Proclama de adhesión del 6 de Abril de 1911 en Babahoyo de oficiales militares, entre los que se hallaba el sargento mayor Magno Marriott hermano del coronel Enrique Marriott Vallejo.

quieran.  
**Babahoyo, Abril 6 de 1911.**  
 Coronales:—Emiliano Figueroa, José Vicente Maquilón G., Tenientes Coronales:—Aurelio Echeverría E., Sargentos Mayores:—Manuel A. Villegas, Guillermo Quiñonez, Fernando Maldonado Juan Manuel Barrera, Nicolás, Chavez, Magno Marriott, Juan José Araujo, Felipe Baluarte Ugarteche, José María Ruiz, Lizandro Cabezas, Tomás González Rubio. Capitanes:—Manuel J. Míderos, Carlos Arboleda, Serafín Jaramillo, José Ignacio Véliz, Ángel M. Bermeo, Elías B. Crizón, Enrique E. Posligua, Jesús M. Quevedo, Reinaldo Romero, Martín L. Bañaña, Pablo Antonio Guerrero, Juan Bautista Sánchez, Arsenio Yela, Jacinto Eguiguren, Nicolás Baquerizo Wenceslao Borja. Tenientes:—Alfonso Franco A., Leopoldo Taranto, J.

Figura 25  
 Fuente: periódico “El Grito del Pueblo” del miércoles 12 de abril de 1911. Número 5.023, Carlos A. Rolando (Biblioteca Municipal de Guayaquil).

Ana Paredes de Alfaro, esposa del general Eloy Alfaro y su hija América Alfaro junto a otros personajes de la época, fueron ilustres visitantes que llegaron procedente de Quito en el tren expreso. El coronel Enrique A. Marriott, como parte de la comitiva liberal de recibimiento se trasladó a bordo del vapor “Quito” con dirección a Duran para darles la bienvenida.

El fallecimiento del comandante Enrique Marriott Vallejo, se produjo el 12 de julio de 1927, en el sector de sabalucal Machala.

**VIDA SOCIAL**  
 A las 10 y 30 a.m. del día de ayer, arribó á la estación de Durán el tran expreso en que venia desde Quito, la señora Ana Paredes de Alfaro, esposa del señor General Presidente de la República.  
 El viaje que ha efectuado la señora esposa del Presidente, ha sido sin contratiempos, pues el expreso salió de Quito el sábado á las 9 de la mañana y llegó á Huigra a las 9 de la noche.  
 Junto con la señora del General Alfaro han venido su señorita hija América Alfaro, señorita María Paredes, el subintendente de Policía de Quito señor Guillermo Guarderas, Mr. H. W. Norton, y el señor Ermel Fiallo, que acompañó á los viajeros desde Alausi. En el vapor Quito se trasladaron á Durán los señores doctor Eduardo López, Gobernador de la Provincia, general Pedro J. Montero, jefe de la 3a. Zona Militar, coronel Joaquín Pérez, coronel Enrique Arbeláez Venegas, comandante Moisés Fontarique, Edocán de S. E., comandantes Enrique y Miguel Arbeláez Venegas, José María Arturo, Dr. Emilio Clemente Huerta, Julio César Ramírez, Luis A. Dillón, Rafael Pino y Roca, doctor José Vicente Navarrete, Rafael Pino y Roca, Octavio S. Roca, Alsmiro G. Plaza, Ángel T. Barrera, doctor Isaac Capriles, Pablo D. Terán Lazcano, coronel José M. Villota Oswaldo Egas, Manuel Morán E., Santiago U. Morales, Enrique A. Marriott, J. Dimas Acevedo; coronel José Martínez, Eliseo Larreta, Juan D. Martínez Mera, Tomás Jaime S. y otros que por el momento estubamos

Figura 26  
 Fuente: “Grito del pueblo”, Guayaquil, lunes 12 de junio de 1911 numero .6.084 pág. 2., Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil.



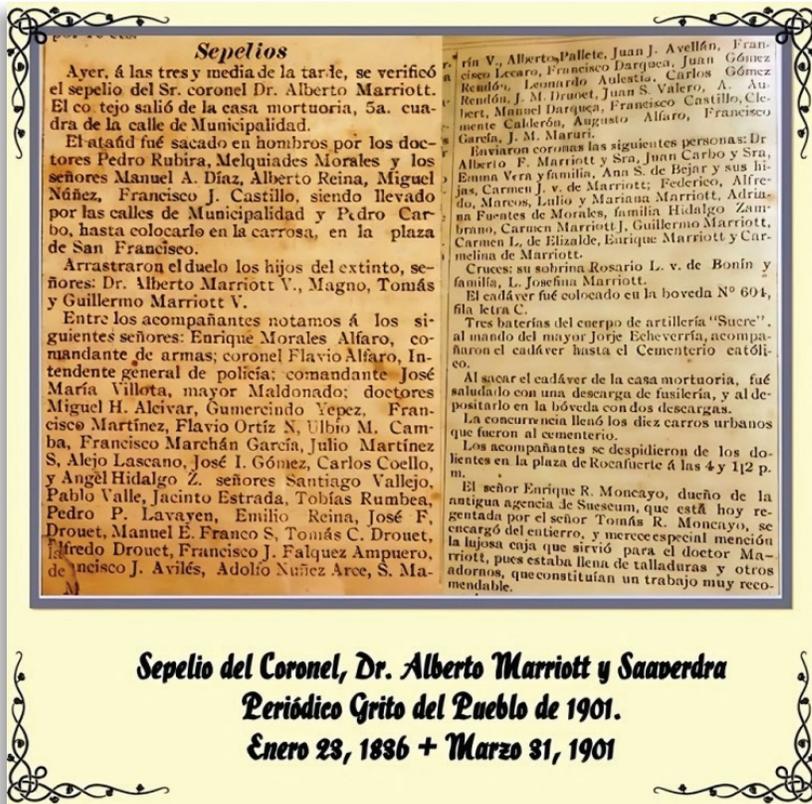


Figura 29. Fuente; Periódico El Grito del Pueblo Guayaquil, martes 2 de abril de 1901 número 2269.. (Archivo Carlos A. Rolando Biblioteca Municipal de Guayaquil).

El coronel. Dr. Alberto Marriott, sepelio el 1 de abril de 1901, a las tres y treinta de la tarde, asistieron a sus honras fúnebres importantes funcionarios liberales de la época,



## BIBLIOGRAFÍA

**Ezio Garay Arellano**, Historia y Genealogía. Vallejo (segunda parte) expresiones miércoles 30.05.2012.

**Alfaro, J. S.** (septiembre de 1895). Diario El Pichincha.

**Chambers, P. R.** (s.f.). Genealogía apellido Marriott. Guayaquil: Biblioteca Municipal.

**Coello, A. A.** (1 de agosto de 1901). Ilustracion Militar, reseña histórica. Año 2 No17. Quito.

**Coello, A. A.** (1901). Reseña Histórica. En A. A. Coello, La Ilustración Militar No.16 (págs. 98, 99). Quito, julio 1 .

**Guayaquil, D. E.** (domingo 22 de mayo de 1910). El viaje del exmo general Eloy Alfaro a la capital. Diaro El Tiempo, edición de la mañana Guayaquil, pág., número 4315.

**Guayaquil, D. E.** (miércoles 30 de mayo de 1910). preparativos para la defensa de la patria. Diario El Tiempo Guayaquil, pág. 3.

**Guayaquil, D. E.** (miércoles 10 de enero de 1912). El pronunciamiento de Santa Rosa, Acta de Adhesion al jefe supremo general Montero. Diario El Tiempo Guayaqui, pág. número 4843 pag 1.

**Guayaquil, E. G.** (martes 2 de abril de 1901). Sepelios del coronel Alberto Marriott. El Grito del Pueblo Guayaquil. pág. número 2269.

**Guayaquil, E. G.** (mercoles 18 de enero de 1911). Ejército y Marina. El Grito del Pueblo Guayaquil. pág. número 5.939 año xvi.

**Guayaquil, E. G.** (domingo 9 de abril de 1911). El Grito del Pueblo Guayaquil.



**El Grito del Pueblo Guayaquil, año XVI**, pág., número 6.013.

**Guayaquil, E. G.** (jueves 30 de enero de 1911). Información política excusas y renuncias . El Grito del Pueblo Guayaquil, pág., número 5951.

**Guayaquil, E. G.** (miercoles 12 de abril de 1911). Información política soldados de la patria. Babahoyo 6 de abril de 1911. El Grito del Pueblo Guayaquil, pág., número 5.023.

**Guayaquil, E. G.** (jueves 16 de febrero de 1911). Recibimiento al coronel Olmedo Alfaro. El Grito del Pueblo Guayaquil, pág., número 5.968, pág. 2.

**Guayaquil, E. G.** (lunes 12 de junio de 1911). Vida social. El Grito del Pueblo Guayaquil, pág., número 6.084, pág. 2.

**Guayaquil, E. G.** (lunes 12 de junio de 1911). vida social. El Grito del Pueblo Guayaquil, pág., 6.084, pág. 2.

**Hacienda, M. d.** (marzo 4 de 1896). Registro Oficial Año II, pag. 935, número 1426. Quito.

**Intransigente, E.** (17 de marzo de 1896 ). El intransigente, pág., número 40, pág. 4.

**Mantuano”, F. C.** (julio 31 del 2018). Escalafon Militar. Montecristi Manabi.

**Mañana, D. E.** (marzo 17 de 1896, número 40, pág. 4). Diario El Intransigente Diario Radical de la Mañana. Quito.

**Oficial, R.** (1900). Sumario. Quito, viernes 21 de diciembre, pág.33, p. d. (1986). Campañas de 1895, partes oficiales de las acciones de armas librado por el ejército reivindicador de la honra nacional colecciones y publicaciones por orden del general Eloy Alfaro. Guayaquil, Pichincha: Biblioteca Eugenio Espejo.

**Pueblo, E. G.** (5 de mayo de 1896). El Grito del Pueblo, pág. 65.

**Pueblo, E. G.** (5 de mayo de 1896). Gobernación de la provincia de El Oro. El Grito del Pueblo.



**Pueblo, E. G.** (domingo 21 de febrero de 1897). El Grito del Pueblo, pág., número 753.

**Pueblo, E. G.** (15 de mayo de 1898). Consejo de guerra. El Grito del Pueblo.

**Pueblo, E. G.** (viernes 15 de abril de 1898). El Grito del Pueblo, pág., número 1.171, pág. 3.

**Pueblo, E. G.** (miércoles 3 de octubre de 1906). Jurado de ayer. El Grito del Pueblo, pág. 3.

**Pueblo, G. D.** (miércoles 10 de febrero de 1897). Grito del Pueblo, pág., número 742, pág. 1.

**Tiempo, D. E.** (miércoles 3 de mayo de 1910). Diario El Tiempo, pág. 3.

**Vista, G. A.** (1910). Empleados públicos al editarse la presente obra. "Guayaquil a la vista".

**Rodolfo Pérez Pimentel.** "El bautizo de las cinco espadas" [www. Ecuador profundo.](http://www.Ecuadorprofundo.com)

# HISTORIA DE LOS MUSEOS NAVALES, CUSTODIOS DEL PATRIMONIO MARÍTIMO Y NAVAL DEL ECUADOR

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

**“Visitar los museos navales es permitirse conocer y apreciar la herencia cultural marítima que nos identifica como ecuatorianos, ante un mundo de historia patrimonial”**





Brindar a la comunidad sitios donde se manifieste la memoria histórica naval de una nación es de vital importancia, porque es el lugar donde la sociedad puede recrearse, educarse además de transmitir esos conocimientos en su entorno, así también, es importante que estos lugares cuenten con las condiciones apropiadas que garanticen el bienestar de la comunidad.

La comunidad guayaquileña y ecuatoriana en general, tiene a su disposición un parque de esparcimiento que esta enriquecido en historia; este parque cuyo proyecto de constituirlo en el “**Complejo Cívico Naval Jambell**” inició en el año 2006, y responde a la necesidad de fortalecer en la ciudadanía los conceptos de civismo, honor y gloria al tener la presencia de iconos baluartes para la Armada del Ecuador.

**El Complejo**, se ubica en el denominado **Barrio del Astillero**, que 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 (INHIMA), que facilita potenciar el interés turístico nacional e internacional a través de los diferentes componentes históricos de esta área de la urbe porteña. Éstos están vinculados directamente con las edificaciones majestuosas con raigambre milenarias, que además, también han sido declaradas **Patrimonio Cultural**, siendo éstas las casas **emblemáticas Dillón, Piana y, el edificio del Ex Comisariato Naval**.<sup>1</sup>

El **Complejo**, posee un potencial histórico en cada uno de sus componentes, que sin duda evocan y relatan los hechos e historia relevantes de gestas y héroes que han forjado la institución Armada. Las edificaciones, se encuentran dentro de este complejo entre áreas verdes, y está resguardado

---

<sup>1</sup> “El Arsenal de Marina y el Barrio del Astillero, origen y tradición marinera”. – Lic. Aida Rodríguez Salvatierra. – Revista INHIMA No. 71.- julio 2023.-Página 86.



por un reparto militar que vela por su seguridad; además, mediante su difusión provee conocimientos que confiere y reafirma la identidad naval en los ecuatorianos.

“El patrimonio es el único recurso turístico que se encuentra prácticamente en todas partes”<sup>2</sup>, por ende y, en virtud de lo mencionado es importante destacar el potencial histórico y patrimonial que posee este sector, motivo por el que, éstos desarrollan una actividad cultural con el **circuito de recorrido de los museos navales: Memorial Abdón Calderón, Naval Contemporáneo, y el museo Histórico Marítimo y Naval Alm. Juan Illingworth Hunt, además de la Biblioteca Histórica Marítima CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo**, los que cumplen su labor de difusión de la historia y del patrimonio naval, actividad que beneficia a la comunidad educativa y en general; además, dentro de este sector existen otros componentes importantes, como es la edificación metálica más antigua de la ciudad, lo que nos permite entregar a la comunidad guayaquileña **una identidad cultural histórica**, pues se trata del edificio del **Ex Comisariato Naval**, donde funcionó la antigua **Bodega de la Aduana**, más conocida como la **“Aduana de hierro”**, ubicado en las calles **Vacas Galindo y Vivero**, a una cuadra de la orilla del río Guayas.



<sup>2</sup> PRATS, Llorenc (2011).



Como un aporte cultural a este estudio, a más de presentar la historia de los museos navales, es importante manifestar en breves palabras la síntesis histórica del “**El ex Comisariato Naval**”, vista el INHIMA se encuentra desarrollando un proyecto, en el cual se adecuarán las cuatro salas del Museo Histórico Marítimo y Naval Alm. Juan Illingworth en el edificio en mención. El establecimiento, 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.<sup>3</sup> La edificación, se convirtió en el **Comisariato de la Armada** 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.



En el año **2018**, la Organización Bienvenidos Guayaquil, con sospecha de que el ex comisariato de la Armada, (hasta incios del año 2000), ubicado al sur de la urbe, frente al Comando de Operaciones Navales, sería

<sup>3</sup> Andrés Alejandro. – Diario “El Universo”. -27de noviembre. -Año 2019.



la “**Antigua Aduana de Fierro**”, descrita en libros, pero dada por perdida; es así que la Organización Bienvenidos Guayaquil, inicia investigaciones que, hoy evidencian que dicha estructura es la más antigua que tiene la ciudad de Guayaquil. El edificio es el más antiguo que el del Mercado Sur (hoy Palacio de Cristal) que data de 1907, e incluso mas antigua que la Cárcel Municipal de 1903; esta estructura ha sobrevivido al gran incendio de Guayaquil ocurrido en 1986.

En la actualidad, la Aduana funciona en calidad de bodega, alojando parte de objetos y elementos de apoyo del museo naval Alm. Juan Illingworth. Según el historiador Fernando Mancero Coloma, la Aduana de Fierro, posee el diseño y materiales propios de aquella época, sin soldaduras a nivel estructural y con remaches con pernos; asimismo indica que esta edificación fue destinada a ser estación de tráfico y control de materiales inflamables, ubicada en el extrarradio de la ciudad; además, menciona que luego de fungir de Aduana, el edificio funcionó como estancos de alcoholes; pero esa actividad desapareció y quedó el edificio.

\*\*\*

Con la finalidad de recuperar la memoria marítima del Ecuador, desde el año de **1989** la Armada del Ecuador, facultó la administración y control de los museos navales al Instituto de Historia Marítima “CALM. Carlos Monteverde Granados (INHIMA), entidad creada con Acuerdo Ministerial No. 1571 con fecha 24 de agosto de 1987; encargado de administrar, proteger, custodiar, conservar, preservar y difundir el Patrimonio Cultural Marítimo del Ecuador, para el uso y disfrute de las actuales y futuras generaciones; por ello, el INHIMA para dar cumplimiento al objetivo de difusión de la historia marítima, tiene bajo su administración y control el circuito turístico marítimo y naval relacionados con los componentes museológicos mencionados. Siendo su función básica gestionar la historia marítima ecuatoriana, mediante la investigación y edición de publicaciones históricas marítimas, administración de las fuentes documentales, conservación y difusión de los bienes culturales marítimos, a fin de fomentar en la población ecuatoriana su identidad, cultura y memoria marítima nacional en apoyo al desarrollo marítimo nacional.



## MUSEO MEMORIAL CAÑONERO “ABDÓN CALDERÓN”

El cañonero “Abdón Calderón” que hoy conocemos como museo, fue construido en 1884 en Port Glasgow, Escocia, por pedido de una empresa de Valparaíso, Chile; y bautizado con el nombre de vapor Chaihuin. En 1886 fue incorporado a la Armada del Ecuador con el nombre vapor de guerra nacional “Cotopaxi”. Al pasar el tiempo su denominación sufre más transiciones, hasta que en 1936 por Decreto Ejecutivo N° 1250, en memoria a un héroe destacado de nuestra independencia se le denomina: cañonero “Abdón Calderón” de la Armada del Ecuador y, es con esta última designación que participó en uno de los más emblemáticos acontecimientos de la historia naval ecuatoriana, hoy conocido como el “Combate Naval Jambelí”.<sup>4</sup>

El Calderón sirvió activamente al país hasta el año **1957** en que se lo pone fuera de servicio y se lo acodera en el muelle del Arsenal Naval. El capitán de fragata Jorge Game Castro, amparado en el artículo 522 de las ordenanzas generales en 1959, presenta al comandante general de Marina Ramón Albán Semanate el proyecto para restaurar al “Calderón” y convertirlo en museo permanente. Tomando en consideración el importante acontecimiento que vivió el cañonero “Calderón”, se dictó en el año 1960 el Decreto Ejecutivo No. 864 del 17 de mayo, en el cual el ministro de Defensa Nacional Gustavo Díaz Delgado, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 literal e, de las Ordenanzas Navales, declaró al buque en situación de desarme, a sí mismo en el artículo 2, dispuso que la dirección de Logística y del Material de la Armada proceda a efectuar las obras que sean necesarias para la conservación del buque hasta la perpetuidad como una reliquia histórica quedando esa dependencia encargada de su mantenimiento y cuidado.<sup>5</sup>

En el año de **1966** el comandante general de Marina capitán de navío Gonzalo Calderón Noriega emitió disposiciones generales para la creación del museo naval cañonero Calderón, en el que se guardarían las reliquias históricas relacionadas con el buque y su acción naval acaecida en el canal de Jambelí el 25 de julio de 1941, cuyos objetos debían ser adquiridos

---

<sup>4</sup> “Larga historia del “Cotopaxi” su adquisición y transformación”. -CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo. -Revista INHIMA No. 64.-año 2019.-Página 55

<sup>5</sup> “Creación del Museo Naval Cañonero Abdón Calderón”. – Lic. Aida Rodríguez Salvatierra. - julio 2000.-Página 132.



mediante donaciones o por compra, quedando estipulado la designación de “Calderón” como Museo Memorial.<sup>6</sup> Con fecha 4 de julio de **1966**, el director del museo capitán de fragata EM, Reinaldo Vallejo Vivas, envió un presupuesto económico para los arreglos correspondiente en el buque, dirigido al comandante general de Marina informándole que, el lugar idóneo para desarrollar la inauguración del museo, era el Templete Cívico del Batallón de Infantería de Marina que se encontraba en ese tiempo en las antiguas dependencias de la Aduana (Malecón Simón Bolívar y Loja). Al acercarse la fecha de inauguración del museo, el señor presidente del Ecuador Clemente Yerovi Indaburu, a pedido del ministro de Defensa Nacional Fausto Cordovez Chiriboga, emitió el 21 de julio el Decreto Ejecutivo No. 735 facultando la administración, creación, mantenimiento del museo naval y archivo histórico a la Comandancia General de Marina, lográndose inaugurar el museo naval el 25 de julio del año en mención.<sup>7</sup>



El 7 de agosto del año en mención, el contralmirante de la Primera Zonal Naval, Francisco Espinoza C. puso en consideración de los grandes repartos de la Armada, la adecuación, ubicación, traslado y reacondicionamiento del B.A.E “Calderón”, para lo cual debían enviar sus sugerencias en un plazo

<sup>6</sup> Ibídem. - Página 136.

<sup>7</sup> Ibídem. -Página 138



de 15 días, motivo por el que, de inmediato la acogida fue colocar al buque en el parque asignado para la Armada, ubicado en las calles Eloy Alfaro y Cañar. A partir del mes de febrero de 1999, el capitán de navío Estado Mayor Guillermo Jarrín N. comandante de la Primera Zona Naval propone a la Caja del Seguro Social, entregar en comodato a 99 años plazo a la Marina Nacional la manzana del terreno designada para la construcción del parque y museo naval, resolviéndose por parte de la Caja del Seguro Social, el 6 de marzo, dar en comodato a 50 años.<sup>8</sup>

El 13 de abril de **1970**, se designó una comisión con el propósito de llevar a cabo la construcción del parque de la Armada y la colocación del BAE “Calderón” como museo naval.

El comandante general de Marina, contralmirante Jorge Cruz Polanco, dispuso que esta comisión sea presidida por el comandante de la Primera Zona Naval, capitán de corbeta Jaime Guerra Hidalgo, lográndose conformar la misma a fines de abril, la cual resolvió llevar los trámites de diseño, construcción, adecuación del BAE “Calderón” y la elaboración del presupuesto que demandaban estos trabajos; a la vez, envió a la Comandancia General de Marina los planos, programas, presupuestos para el estudio, aprobación y asignación de fondos; entre los programas enviados se aprobó el concurso “ANTEPROYECTO, CONSTRUCCIÓN PARQUE ARMADA NACIONAL”, que para el efecto fueron escogidos y seleccionados tres anteproyectos, de los cuales se sometió a votación la adjudicación del primer premio consistente en la contratación de los estudios definitivos como: maquetas, instalaciones de luz y agua al sector, destinado de acuerdo al arancel de honorarios del Colegio de Arquitectos, habiendo ganado, por unanimidad, el proyecto presentado con el seudónimo de 007, correspondiente al señor arquitecto Carlos R. Crespo del Campo, el segundo premio consistente en el pago de la cantidad de seis sucres, se le otorgó por unanimidad, al seudónimo Jambelí, correspondiente al Arq. Guillermo Cubillo Renella; y el tercer premio consistente en el pago de la cantidad de cuatro mil sucres, se designó a la Arq. Francisca Silva de Jaramillo; la cantidad para pago de los premios fue de un total de 150.000,00 sucres.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> *Ibíd.* - Página 137

<sup>9</sup> “Creación del Museo Naval Cañonero Abdón Calderón”. – Lic. Aida Rodríguez Salvatierra. - julio 2000.-Página 142.



<sup>10</sup>Con estos procedimientos para la presentación del proyecto de construcción del parque de la Armada, el vicealmirante Ángel Benavides Chávez, comandante general de Marina, el 9 de marzo de **1971** recibió por parte del presidente del IESS, ministro Luis E. Robles Plaza un oficio donde el Concejo Superior del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, en la sesión del medio día resolvió: “Autorizar a la Armada Nacional para que inicie de inmediato la construcción del parque”. Los trabajos de construcción del parque Armada Nacional empezaron a partir de marzo de **1972**; la Comandancia de la I Zona Naval junto con la Dirección de Ingeniería Civil y Portuaria, estuvieron a cargo de la construcción del parque.

Se procedió a construir una piscina, en cuyo centro se colocó al cañonero “Calderón” debidamente en cementado, aparentando estar flotando en el mar; fue necesario la construcción de una plazoleta cívica, donde se rinde homenaje cada 25 de julio a los héroes de Jambelí y se realiza la gran parada naval; a su alrededor se colocaron diferentes especies de flores que adornan la belleza del entorno; las instalaciones de luz artificial dan mayor iluminación, resaltando el brillo natural del nuevo “Templo de Civismo”. Los trabajos en referencia fueron canalizados por intermedio de los departamentos de Logística y la I Zona Naval, quien tenían las instrucciones respectivas para hacer llegar los informes sobre los avances de estos trabajos al señor comandante general de Marina, Sr. Sergio Vásquez Pacheco.

<sup>11</sup>En **1973** terminaron los trabajos de construcción del parque, a bordo del cañonero “Calderón”, no culminaban los trabajos de remodelación, por tal motivo el 5 de diciembre de **1977** el comandante general de Marina, contralmirante Carlos Montero Toro, comunicó al director de Ingeniería Civil y Portuaria, que el interés de la Armada es que se terminen los trabajos pendientes del “Calderón” puesto que el interior del buque debía ser remodelado y adecuado para iniciar el montaje de la exposición sobre el Combate Naval de Jambelí, ya que se había pensado efectuar la inauguración del museo naval “Calderón” para las festividades de la Armada en el mes de julio de **1978**, la cual no se pudo realizar porque la remodelación no se la culminó a tiempo.

---

<sup>10</sup> Ibídem. -Página 143

<sup>11</sup> Ibídem. -Página 144



Las adecuaciones generales para la funcionalidad del “Calderón” como museo memorial, preservador de las reliquias históricas, comenzaron a partir del año de 1985; el trabajo de readecuación estuvo a cargo de la Dirección General de Intereses Marítimos, pero dirigido por la Dirección del Material y supervisados por el entonces teniente de navío Ing. Diego Mantilla Jaramillo, estos trabajos fueron arreglos generales de cubiertas, mamparos, luces interiores y decoraciones museográfica. Los trabajos finalizaron en el mes de mayo de **1986**, donde se procedió a la adecuación museográfica, dirigida por el director de DIECAR, capitán de navío-EM Belisario Pinto y el Dr. Octavio Latorre. La Comandancia de Marina, procedió al envío de las reliquias para el montaje de la exposición dentro del museo. Una vez concluidos los trabajos de readecuación y adecuación museográfica, la Dirección General de Intereses Marítimos efectuó la entrega provisional de la administración del museo a la Primera Zona Naval.

Cada año para el 25 de julio que es la fecha de aniversario de la Armada, se realiza frente a la Plazoleta Cívica de la Primera Zona Naval, la gran parada naval presidida por el comandante general de Marina; es así que, el 25 de julio de 1986 además de la gran parada naval, el jefe de la I Zona Naval, vicealmirante Raúl Cañizares dió el discurso de inauguración y apertura del Museo Memorial BAE cañonero “Calderón”, con el objetivo fundamental de que la ciudadanía, especialmente la juventud conozca la unidad y la acción naval realizada en Jambelí, el 25 de julio de 1941.

La inauguración del museo fue un éxito, se contó con la presencia de autoridades como el comandante general de Marina Hugo Unda Aguirre, el representante arzobispal sacerdote Luis Arias y el presidente del Ecuador, Ing. León Febres Cordero R., quien fue el primer visitante que ingresó al museo. A bordo del buque se encontraban los héroes nacionales quiénes saludaron a los visitantes y transmitieron a los niños, la narración de los acontecimientos vividos por la tripulación. El propósito de la inauguración del museo memorial, fue que este santuario despierte el civismo y dedicación por una institución como la Armada, con una larga tradición de mar, cuyo mayor patrimonio y futuro representan su mar territorial y sus recursos.

Como museo viviente el cañonero “Calderón”, recibió desde la fecha de su inauguración hasta diciembre de 1986, aproximadamente 10000 visitantes entre nacionales y extranjeros, el interior del buque fue acondicionado en sus salas. En el entrepuente se colocó una maqueta electrónica ilustrativa



del combate, así también fue justo venerar junto al inmortal cañonero “Calderón”, la acción naval que protagonizó el aviso “Atahualpa”, buque que fue centinela de los canales del archipiélago de Jambelí en 1941, para ello fue adecuada la sala de proa. Se organizaron programas de visitas guiadas con la coordinación general del departamento de Relaciones Públicas de la I Zona Naval, de cuyo reparto también dependía su administración; el horario de atención al público era de lunes a viernes en doble jornada, desde las 09H00 a 12h00 y de 15H00 a 17H00; los sábados de 09H00 a 12H00, con un costo de 50,00 sucres por persona.



La Primera Zona Naval, administró al museo memorial durante dos años, luego el Instituto de Historia Marítima, en el año **1989** se hizo cargo de esta dependencia, este reparto subordinado a la Dirección General de Intereses Marítimos, realizó el traslado de los bienes con su respectivo inventario el 18 de noviembre del año en mención. Cuatro meses más tarde, el museo cerró sus puertas para ser remodelado, reiniciando sus actividades en una nueva etapa de administración y control, motivo por el que, el 31 de marzo de **1993** se desarrolló una ceremonia de apertura presidida por el señor director del INHIMA contralmirante Carlos Monteverde Granados, en



el tradicional parque de la Armada , contando además con la presencia de autoridades navales, representantes de la Dirección Provincial de Estudios y Cultura junto a los medios de comunicación de la ciudad.<sup>12</sup>



CALM. (SP) Carlos Monteverde Granados, director de INHIMA, dirigiéndose a la concurrencia en instantes en que se reinaugura el museo memorial “Calderón” a cargo del Instituto de Historia Marítima, año 1993.

A partir de los años posteriores, la Armada del Ecuador discurrió que el buque de guerra cañonero “Calderón” sea considerado como buque emblemático, motivo por el que, desde el año **2016**, vista el museo memorial “Calderón” y el museo naval “Contemporáneo”, carecían de una organización adecuada y personal técnico calificado para el desarrollo de sus actividades inherentes a la difusión de la conciencia marítima a nivel nacional, dispuso mediante Resolución, que la parte operativa de la infraestructura del buque estaría desde entonces, administrada por el Comando de Operaciones Navales y, la parte funcional como museo sea administrada por el Instituto

<sup>12</sup> “Los Museos Navales: Patrimonio de Historia y Tradición Marítima”. – Lic. Aida Rodríguez Salvatierra. - julio 2005.-página 196



de Historia Marítima, esta Resolución No. COOPNA-CDO-001-2016, O **del 15 de enero del 2016**, dispuso el traspaso administrativo de los museos memorial cañonero “Calderón” y, el museo naval “Contemporáneo” al Instituto de Historia Marítima (INHIMA), reparto encargado de administrar, proteger, custodiar, conservar , preservar y difundir el patrimonio cultural marítimo del Ecuador, para el uso y disfrute de las actuales, futuras generaciones y, concretar en el territorio la política de conservación patrimonial, mediante medidas y mecanismos que permitan el control, valoración y uso social del patrimonio cultural marítimo, el mismo que requiere ser reconocido, protegido y conservado para su uso social con participación , inclusión, equidad e interculturalidad.



A lo largo del tiempo, el buque ha sido sometido por diferentes mantenimientos o reparaciones necesarias para preservar este patrimonio; es así que en el **año 2017**, se designa mediante Orden General N° 069 como comandante honorífico del buque al jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Navales; simultáneamente se dispone el trasbordo de 04 tripulantes quienes son encargados actualmente del mantenimiento nivel I y II, además de la seguridad de la Unidad; de aquí en adelante se cumplirían con una serie de labores que dieron lugar a la recuperación de la estructura interna del buque, con el afán de brindar un mejor servicio a la comunidad local nacional e internacional, motivo por el que, se dio lugar a las gestiones interinstitucionales entre INHIMA y COOPNA, vista el Inhima desde el año 2018 gestionó la asignación de \$ 130.000 (CIENTO TREINTAMIL DOLARES 00/100) recursos para ejecutar el proyecto de **Repotenciación del museo**



**memorial BAE cañonero “Calderón”** a fin de conservar y salvaguardar el buque emblemático, para ello, la Armada del Ecuador consideró que el presupuesto solicitado sea ejecutado por la EOD de Prizón ya que estimó que la parte operacional de la embarcación debía ser administrada por COOPNA, mientras que, la parte funcional museística y museográfica sean coordinadas con la Lic. Aida Rodríguez Salvatierra, historiadora naval y jefe del área de investigación histórica y, la Lic. María José Arrieta Chica, guía del centro cultural.



El entonces, director del Inhima, CPMG (SP) Mariano Sánchez Bravo, formalizó la participación del Instituto de Historia Marítima en las actividades a desarrollarse en la organización y ejecución del evento de reapertura del repotenciado buque como museo memorial, del que el Inhima es su administrador, desde el ámbito de la funcionalidad museística y museográfica y, dispone que las coordinaciones sean realizadas por el personal del Departamento de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima del Inhima, vista es el cual tiene las tareas de organizar eventos similares y gestiones interinstitucionales.

**El 19 de julio del 2019**, fue reinaugurado el museo “Calderón”, rememorando que éste es santuario de civismo y despierta entusiasmo por una institución como la Armada, al servicio para la patria. Además, se realizó



la firma del Convenio de Cooperación Interinstitucional, entre el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil (GAD) y el Ministerio de Defensa Nacional, que tiene por objeto constituirse en un mecanismo de cooperación entre el GAD de Guayaquil y la Armada del Ecuador-Primera Zona Naval, para ejecutar actividades y proyectos en beneficio de las partes involucradas de la comunidad y seguridad del cantón. Firmaron este documento el contralmirante Amílcar Villavicencio Palacios, entonces comandante de Operaciones Navales y por el GAD de Guayaquil, el Dr. Miguel Hernández entonces procurador síndico de la M.I. Municipalidad de Guayaquil y como testigos de honor el CALM. Darwin Jarrín Cisneros y el señor Diego Gómez.<sup>13</sup>



## **MUSEO HISTÓRICO MARÍTIMO Y NAVAL ALM. JUAN ILLINGWORTH HUNT**

Museo histórico que cumple el objetivo de difundir la historia marítima, mismo que, mediante Acuerdo Ministerial No. 388 del 01 de junio de 1994, expuesto en la Orden General No-016, se le designó el nombre de “ALM. JUAN ILLINGWORTH”, en él se alberga una colección importante de bienes

<sup>13</sup> Informe de Gestión del Departamento de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima del Ecuador. -julio del 2019.



patrimoniales relacionados a la historia marítima y naval del Ecuador. Desde 1986, el Instituto de Historia Marítima, emprendió la consecución de bienes muebles con miras a la configuración del museo, convocando a través de su revista y demás publicaciones la apertura de donación de objetos de varios personajes navales que dejaron un legado histórico dentro de la línea de tiempo que nos corresponde y, estas donaciones fueron presentándose a medida en que los familiares proveyeron uniformes, documentos, fotografías, objetos personales, reliquias, es decir, todo lo que sea útil para recrear el pasado, vinculado a la recuperación de la memoria histórica de lo que constituye la Marina de Guerra Ecuatoriana y exponerlo en el nuevo museo naval histórico.

A partir del 01 de julio **de 1989**, el Instituto de Historia Marítima, mantenía en áreas de exhibición maquetas, colección de medallas conmemorativas, óleos, todos aquellos objetos de valor histórico cuyas características permitan recordar los hechos y personajes del pasado que constituyen el patrimonio de la Armada, motivo por el que, se efectuaron investigaciones a fondo realizadas por los investigadores e historiadores incrementando las fuentes existentes, Además, se lograron reunir objetos y reliquias históricas de mucha importancia, donadas en diversas ocasiones por personajes que hicieron historia y por algunos oficiales que poseían unas que otras colecciones privadas.



Intervención del CPNV\_EM Fernando Donoso Morán, director general de Intereses Marítimos, durante la ceremonia entrega recepción del nuevo local del INHIMA en el edificio de la Gobernación del Guayas, año 1994.



El museo se cristaliza con el proyecto de **“Reconstrucción y Adecuación de las nuevas instalaciones del INHIMA y la Creación del Museo Histórico Marítimo y Naval,”** el mismo que culminó en febrero de 1994 y, el **3 de marzo de 1994** se realizó la entrega-recepción del moderno establecimiento, ubicado entonces en el ala Sur del edificio de la Gobernación del Guayas, cuya ceremonia se llevó a cabo en el salón del Auditorio “Víctor Naranjo Fiallo”, permitiendo de esta manera que su ubicación favorezca en una mejor atención a la comunidad.

Esta moderna instalación es donde antiguamente funcionaba la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, en ella se inauguró cuatro salas de exposición permanentes, denominadas: **“La Independencia”**, **“Capitán de Navío Rafael Andrade Lalama”**, **“Capitán de Fragata Rafael Morán Valverde”** y, **“El puerto de Guayaquil”**, abriendo sus puertas el 18 de mayo del año en mención. El nombre del museo fue otorgado en honor al prócer y forjador de nuestra Marina de Guerra ecuatoriana, el Alm. Juan Illingworth Hunt, quien fue un marino inglés, creador de la Primera Escuela Náutica, fundada el 9 de octubre de 1822, considerada la antecesora de la Escuela Superior naval, además, Illingworth fue el organizador de todo lo concerniente al ramo de la Marina, luego de nuestra independencia. Desde entonces el museo se encarga de preservar y difundir el patrimonio histórico marítimo y naval del Ecuador.<sup>14</sup>



<sup>14</sup> “Los Museos Navales: Patrimonio de Historia y Tradición Marítima”. – Lic. Aida Rodríguez Salvatierra. - julio 2005.-página 195



A mediados del año de **1998**, en cumplimiento al Acuerdo No. 8 de la Ley de Patrimonio Cultural, el museo a través del Instituto de Historia Marítima firmó el acuerdo de cooperación Interinstitucional con el Instituto de Patrimonio Cultural, cuya finalidad fue elaborar la catalogación y fichaje de las reliquias y réplicas históricas de nuestra colección.

**En enero del año 2007**, el museo inició un proceso de reestructuración y modernización de sus salas, bajo una perspectiva museográfica profesional, logrando ser uno de los museos más renombrados en América Latina. El museo naval histórico “Alm. Juan Illingworth Hunt”, disponía de 04 salas, siendo 03 de estas modernizadas bajo un optimizado concepto museístico, las mismas que llevaron los nombres de:

**Sala No. 1: “El Puerto de Guayaquil”** inaugurada el 30 de mayo del 2008, esta sala presenta la relación de la ciudad y su puerto a lo largo de su historia, desde los periodos ancestrales de nuestros navegantes aborígenes hasta los protagonistas de la época contemporánea, pues el puerto ha sido para Guayaquil uno de los elementos más relevantes desde tiempos de la colonia.

**Sala No. 2: “Orígenes Navales”**, presentada a la comunidad el 25 de marzo del 2009, abarca una recuperación de la historia de las épocas Independentistas, Grancolombiana y Republicana en que se dio paso a la organización y conformación de la Armada, que con la creación de la Escuela Náutica labró la trayectoria de esta institución.

**Sala No. 3: “Armada de la Transición (1833-1920)”** expuesta al público el 25 de marzo del 2010, comprende una época en que la nación sufrió por los avatares de la política y la diplomacia, y la Armada lamentablemente se vio inmiscuida en los diversos conflictos ocurridos en algunos lapsos.

**Sala No. 4: “Episodios del siglo XX”**, inaugurada en diciembre del 2010, se destaca exclusivamente los acontecimientos del pasado marítimo referente a los hechos trascendentales como las guerras de 1941, la guerra del Cenepa y dar a conocer a los personajes de la historia marítima y naval del Ecuador. En fin, representan una cronología histórica de una línea de tiempo con la época prehispánica, colonial, y republicana, en donde se conoce los orígenes de nuestra Armada.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Revista INHIMA No. 47.- Lic. Aida Rodríguez Salvatierra. - Página 127



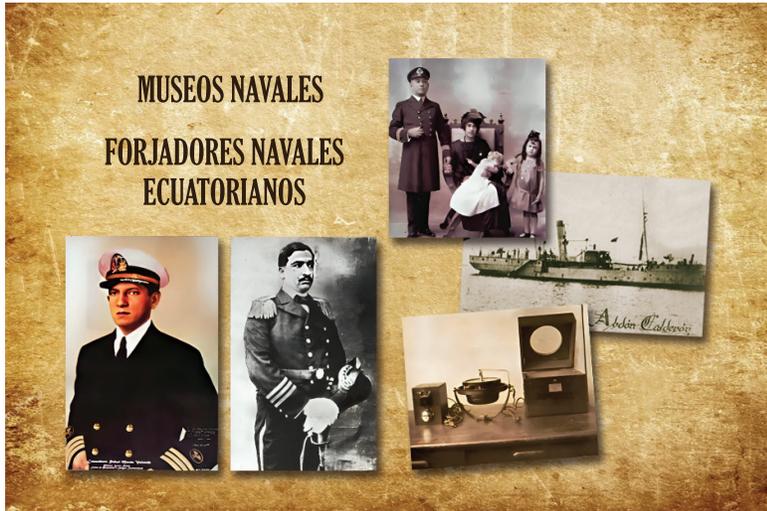
En el **año 2011**, por disposición gubernamental, el museo tuvo que ser desalojado del edificio de la Gobernación del Guayas y, su exposición de bienes culturales y patrimoniales fue desmontada, algunos bienes fueron ubicados en la oficina donde actualmente funciona el Inhima, edificio Citibank, piso 11, en la calle 9 de Octubre y Chile; y la otra parte, en la bodega del ex comisariato naval (Antigua Aduana de Fierro).

Sin embargo, a partir del año **2012** con la finalidad de continuar con la funcionalidad y actividad museística, el INHIMA a través del museo, presentó el proyecto relacionado con “**Exposiciones Itinerantes**” mismas que se basaron en realizar montajes de exposiciones, con temas históricos marítimos y navales en coordinación con otros espacios culturales vista era necesario difundir y acercar el patrimonio marítimo del Ecuador a la comunidad, contribuyendo al fortalecimiento de los valores cívicos e identidad nacional.

Este proyecto se puso en marcha en julio del **2013**, presentando la primera exposición itinerante relacionada con el tema “**Navíos de nuestra Historia. Época prehispánica –Siglo XX**”, muestra que se inauguró el 29 de abril del **2013**, desarrollada en el Museo “Nahín Isafías”, la muestra contó



con un total de 30 piezas que guardan relación con la historia marítima de nuestro país, entre ellas modelos de navíos que participaron en los hechos trascendentales de nuestra historia desde la época prehispánica hasta el siglo XX. Desde ese año hasta **el 2019** el museo desarrolló varias exposiciones itinerantes en diversos centros culturales de la ciudad de Guayaquil.





Mediante Resolución Nro. DIGEIM-UCP-003-2021, del 19 de **mayo de 2021**; el señor director general de intereses marítimos, CPNV-EMC Juan Carlos Proaño Vega, resolvió realizar el inicio del proceso para contratar el servicio de “MANTENIMIENTO PARCIAL DE CASA PIANA”; para lo cual el 07 julio 2021, se dieron inicio a dichos trabajos, pero es en el año 2022, que en cumplimiento a las disposiciones emitidas mediante: Oficio Nro. ARE-INHIMA-DIR-0033-O de fecha 11FEB2022; Oficio Nro. ARE-COOPNA-CSO-2022-0079-O de fecha 04ABR2022 y MM-ARE-COOPNA-CSO-N-132352Z-ABR-2022-O; se iniciaron los mismos, éstos consistieron en el mantenimiento del primer y segundo piso alto; para lo cual se prepararon las instalaciones de la casa patrimonial denominada Villa Golagh, fin de recuperar el patrimonio marítimo que ostenta el museo; por lo que, se ejecutaron una serie de coordinaciones y gestiones a nivel Armada, que permitieron adecuar en el primer piso alto de dichas instalaciones, la implementación de una muestra básica de la exposición museográfica del Museo Histórico Naval Alm. Juan Illingworth, así como también la implementación de la Biblioteca Marítima CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo.

Una vez ejecutadas una serie de labores por parte de personal del INHIMA como: levantamiento de información, inspecciones y verificación de material de apoyo, traslado de bienes, montaje museográfico, elaboración de contenido de cédulas museísticas entre otros; se ultimaron detalles que permitieron cumplir con el objetivo institucional de implementar la biblioteca y museo, en las instalaciones de la Casa Piana. Motivo por el que, el **05 de mayo de 2022**, se realizó el evento de inauguración de la Biblioteca Histórica Marítima CPGF Mariano Sánchez Bravo y la reapertura de salas de exposición del museo Histórico Marítimo y Naval Alm. Juan Illingworth Hunt; cabe indicar que todo se cumplió sin establecer el diseño museográfico profesional, siendo importante el mismo porque se trata de la puesta en escena y puesta en valor de la colección de bienes culturales y patrimoniales, además de garantizar su adecuada conservación y preservación.

La “Villa Golagh”, fue construida en 1925 por el ingeniero Pedro Manrique Acevedo, e inspirada en un castillo con un estilo neoclásico ubicado en un pueblo de Irlanda, denominado Golagh, de ahí su nombre. La casa le perteneció a la familia de Pedro Miller y Gutiérrez, y su esposa Mercy Wright, descendientes del general de Marina Thomas Charles Wright, quien fue el comodoro de nuestra primera escuadra naval. Años más tarde, en 1949, la pareja formada por el capitán Francisco Piana y su esposa Clara Bruno



Cavanna, la obtuvieron; en 2006, la casa fue adquirida por el Municipio de Guayaquil y posteriormente donada a la Marina de Guerra del Ecuador a través de un convenio para un proyecto cultural que se integra al “Complejo Cívico Naval Jambelí.”<sup>16</sup>



Constan en la gráfica, el comandante general de la Armada, contralmirante Brúmel Vázquez Bermúdez (Der.), y CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo, director del INHIMA; en el centro, doña Gloria Gallardo Zavala

## MUSEO NAVAL CONTEMPORÁNEO

La Armada del Ecuador, a través del Comando de Operaciones Navales, presentó el proyecto de adecuación de un museo institucional donde se presenten las vivencias y actividades relacionadas con la misión y visión de los repartos más importantes de la Armada, y surge como una iniciativa, ante la necesidad de presentar a la ciudadanía, un relato del desarrollo y crecimiento de la Fuerza Naval ecuatoriana y su aporte al rescate de los

<sup>16</sup> Historia de la Casa Piana-Bruno “Villa Golagh”. - Lic. Aida Rodríguez Salvatierra y Walter Riera Franco. - Revista INHIMA No 40 –julio 2007.- Página 157.



valores cívicos como al fortalecimiento de la cultura náutica. Motivo por el que, en el **año 2006**, la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil adquiere la antigua casa del señor Augusto Dillón Valdez construida de acuerdo a referencias históricas, en 1930 a 1940, a fin de entregársela en comodato a la Armada del Ecuador, para convertirla en Biblioteca Marítima de la ciudad, institución que haría realidad el deseo de los guayaquileños por tener un lugar donde enriquecer su cultura. Sin embargo, toda vez coordinadas las acciones con los comandantes y responsables de los repartos, a fin de preparar y verificar los elementos museísticos y museográficos a exponer en las salas, se adecuó cada uno de los espacios de la Casa Dillón con elementos que representan a los repartos participantes.

Al museo se le otorgó el nombre de “Museo Naval Contemporáneo”, su instalación es considerada como un bien patrimonial de gran valor arquitectónico, éste presenta una historia contemporánea de los repartos que forman parte de la Armada del Ecuador, estas salas fueron inauguradas **el 9 de octubre de 2006** y ocupan la casa Dillón, antigua vivienda del señor Augusto Dillón Valdez, quien fuera uno de los más eminentes talentos en materia de economía del país, graduado en Inglaterra, quien 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.





El “Museo Naval Contemporáneo”, se convirtió en otro de los componentes del Complejo Cívico Naval Jambelí. El terreno tiene una superficie de 1762,90 M2 (28,90 X61); sus linderos son al norte, calle Fray Vacas Galindo (diagonal empresa SUMIPERNOS y el Condominio 5 de Junio); Al sur de la calle Cañar (frente al ingreso principal del edificio COOPNA); al este con la estructura del Ex Comisariato de la Armada; seguido de ASTINAVE y al oeste la calle Cinco de Junio (Casa Patrimonial de Guayaquil, Villa Golagh o Casa Piana).

**A partir del año 2016**, la Armada del Ecuador mediante Resolución No. COOPNA-CDO-001-2016, O del 15 de enero del 2016, dispuso el traspaso administrativo de los museos: “Memorial Cañonero Calderón” y, el museo “Naval Contemporáneo” al Instituto de Historia Marítima (INHIMA), para lo que, meses antes de la firma de la resolución, el INHIMA realizó varias verificaciones in situ para catalogar el estado físico de la casa y de los elementos museísticos existentes. Toda vez realizada la inspección y el estudio de la conservación de las instalaciones, el INHIMA informó a la dirección de Interese Marítimos (DIGEIM) los problemas subsistentes en la estructura arquitectónica de la Casa Dillón y, envió un estudio de afectación de plagas y de la infraestructura de madera y hormigón, cuyos problemas fueron detectados en uno de los pilares del tercer piso, y en el subsuelo de la casa, afectando en un 75% su estructura.

**En el 2017** y de acuerdo a disposiciones en MM Nro. ARE-COOPNA-CDO-N-201957Z-20-JUN-2017-O; la Dirección de Ingeniería Civil y Portuaria, DINCYP, realizó una inspección técnica para la verificación y evaluación del estado de deterioro en que se encontraban las estructuras del “Museo Naval Contemporáneo” “Casa Dillón”. Consecutivamente, DINCYP, presentó un Informe Técnico de Inspección Nro. DINCYP-ITI-PLA-0044-2017; mediante el levantamiento de información y observación in situ, indicaba entre sus conclusiones, el avanzado daño de sus elementos estructurales: losas, columnas y vigas, debido al deterioro del hierro estructural y en algunos sectores, su total carencia por la corrosión que lo había eliminado completamente; sufriendo, además el desprendimiento del enlucido interno y externo; entre las recomendaciones del informe técnico, se puede citar, la demolición de enlucidos y elementos desprendidos en el exterior e interior y básicamente el reforzamiento de las estructuras de hormigón armado, mediante el encamisado, ensanchamiento de columnas con más hormigón e hierros y la necesidad de mantenimiento de pintura tanto el interior como



el exterior, cubriendo todas sus fachadas. Anexo B. Reporte fotográfico. Mediante Contrato MCO-ESNACE-003-2021 se realizó el proyecto de “Adecuación y reparación del Museo Naval Contemporáneo”; a cargo de la Estación Naval Centro, ESNACE, y con la fiscalización de la Dirección de Ingeniería Civil y Portuaria, DINCYP.

El museo consta de tres pisos y un subsuelo en donde se exponen diferentes salones y permiten apreciar una amena recopilación de elementos, instrumentos, modelos a escala, fotografías, documentos, etc. que por sí solos hablan del desarrollo y evolución de la Armada a partir de 1941 hasta nuestros días, así como su contribución al desarrollo del país. El museo naval contemporáneo cuenta con 09 salones donde diferentes repartos exponen su accionar. En la planta baja, que es el área presencial, se encuentra el Salón de Honor, que lleva el nombre del extinto capitán de fragata Rafael Morán Valverde, héroe naval ecuatoriano que estuvo al mando del “Combate Naval de Jambelí”; así mismo, encontramos el salón CPMG Manuel Alomía Guerra en donde se expone el Buque Escuela Guayas, BEGUA, seguidamente está el salón CPNV Teodoro Morán Valverde en donde expone la Escuela Superior Naval, ESSUNA.

El primer piso alto está destinado a los repartos operativos: salón ALM. Hugo Unda Aguirre, Cuerpo de Infantería de Marina, CUINMA - salón héroe Manuel Nieto Cadena, Escuadrón de Fragatas, ESFRAM y Escuadrón de Corbetas, ESCORB - salón héroe César Endara Peñaherrera, Escuadrón de Lanchas Misileras, ESCLAM y Escuadrón de Auxiliares, ESCAUX - salón héroe Víctor Naranjo Fiallo, Comando de Aviación Naval, COAVNA. El segundo piso alto, está dedicado a la contribución de la Armada al desarrollo nacional, así tenemos: salón CPNV. Luis Eloy Jarrín Guerra, Dirección General de Intereses Marítimos, DIGEIM y el Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada, INOCAR - salón CPNV Diógenes Fernández Ampuero, Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, DIRNEA, y su labor a través del Comando de Guardacostas como autoridad marítima en el control de actividades ilícitas en el mar y ríos navegables y la Escuela de la Marina Mercante. En el Subsuelo, se encuentra la Sala dedicada al Comando de Submarinos, COMSUB, en la que se aprecia su historia y evolución, así como la recreación de los espacios destinados a la habitabilidad del personal, equipamiento y armamento.



# **MENSAJES DE DESPEDIDA DE AUTORIDADES PARA LA PRIMERA EXPEDICIÓN CIENTÍFICA DEL ECUADOR A LA ANTÁRTIDA**

**FAREWELL MESSAGES FROM AUTHORITIES TO THE FIRST  
ECUADORIAN ANTARCTIC SCIENTIFIC EXPEDITION  
(01-12-1987)**

**Por: CPNV(SP) Hernán Moreano Andrade, Msc. en Ciencias.  
Jefe de la primera expedición y jefe científico  
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 2024, el Trigésimo Séptimo 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**

Se incluyen tres mensajes de despedida que provienen de una autoridad política y dos navales, quienes expresan, en su orden, su “felicitación a la Armada del Ecuador por el desafío de cumplir una misión que solo podía confiarse a compatriotas muy distinguidos en el servicio a las causas del país”, que la Armada “planificó desde 1983 su participación en



la investigación antártica para llevarla a cabo en esta unidad, el BAE ORION, apropiadamente equipado y convertido, como hoy lo realizamos, en base a propios medios humanos, científicos y económicos y con la contribución anímica de otras fuerzas y sectores del convivir nacional a quienes abrimos esta ruta” y, que” ahora la investigación, lo hace el Instituto Oceanográfico de la Armada, en un plan ya no de observador, sino de actor, no de invitado sino de gestor, con su buque de investigación, adecuado para tan difícil y significativa tarea, con un programa definido de trabajo, con una meta y una visión tanto científica como geopolítica” .

En la inauguración del refugio se manifestó que “ su instalación no necesariamente significa que aquí se construirá la estación científica ecuatoriana, pues durante el desarrollo de esta primera expedición se visitarán, en el transcurso de los próximos días, varios sitios en este archipiélago y en la península, a fin de escoger entre ellos el mejor lugar para ubicar la estación científica definitiva “; mientras que, al retorno se “ reconoció al comodoro, capitán de fragata Hernán Moreano, el comandante capitán de corbeta Bécquer Pico, oficiales, tripulantes y científicos de la expedición, a nombre de la armada, reciban la felicitación por la forma como pudieron ejecutar la misión encomendada y haberla cumplido a satisfacción con resultados concretos y que han sido fruto de vuestra entrega y profesionalismo” .

**Palabra Clave:** Mensajes de despedida, Ecuador Antártico, feliz retorno

## **Abstract**

Three farewell messages are included and they come from a political authority and two naval ones, who expressed, in their order, their celebration to the “ Ecuadorian Navy for the challenge of fulfilling a mission that could only be entrusted to very distinguished compatriots in the service to the causes of the country” ; that since 1983,” the Navy planned its participation on Antarctic research to carry it out in this unit, the BAE ORION, appropriately equipped and converted, as we do it today, based on its own human, scientific and economic resources and with the emotional contribution of other forces and sectors of national coexistence to whom we opened this route” and that now “ the research is done by the Oceanographic Institute of the Navy, in a plan no longer as an observer, but as an actor, not as a guest but as a manager,



with its research vessel, suitable for such a difficult and significant task, with a defined work program, with a goal and a vision that is both scientific and geopolitical”.

At the inauguration of the refuge it was stated that “ its installation does not necessarily mean that the Ecuadorian scientific station will be built here, since during the development of this first expedition, several sites in this archipelago and on the peninsula will be visited over the next few days, in order to choose among them the best place to locate the definitive scientific station”; while, upon return, the Commodore, Comander Hernán Moreano, Lieutenant Commander Bécquer Pico, officers, crew members and scientists of the expedition, on behalf of the Navy, will receive recognition for the way in which they were able to execute the mission entrusted and have fulfilled

it to satisfaction with concrete goals that have been the result of your deep dedication and professionalism.

**Key words:** Farewell messages, Ecuador antarctic. Happy return

## **Introducción**

Se reproducen los mensajes de despedida del señor presidente constitucional de la república y de autoridades navales, que se leyeron en la ceremonia previa al zarpe de la expedición científica, en la inauguración del refugio República del Ecuador y en la ceremonia de bienvenida y retorno a Guayaquil, cuya fuente es el anexo a las memorias de la primera expedición ecuatoriana a la Antártica y que en conjunto marcan un hecho trascendente en la historia marítima de la nación.



Mensajes

Carta con mensaje adjunto.

Quito, 30 de noviembre de 1987

**Señor vicealmirante  
Fernando Alfaro Echeverría  
COMANDANTE GENERAL DE MARINA  
En su despacho.**

**Señor comandante general:**

Acuso recibo de la nota mediante la que, usted se sirve solicitarme que exprese un mensaje al comandante, oficiales, tripulantes e integrantes del personal civil del BAE "Orión" al que se le ha confiado la misión de efectuar un viaje a la Antártida.

Con especial complacencia satisfago el planteamiento mencionado, a través del documento que adjunto a la presente comunicación, al mismo tiempo, felicitar a usted y por su digno intermedio a toda la Armada Nacional por este magno e histórico proyecto y enuncio los mejores votos para el éxito de él, para presente y futuro beneficio de la patria ecuatoriana.

**Atentamente**

**León Febres Cordero Rivadeneira  
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**



**Mensaje del Sr. presidente constitucional del Ecuador  
Ing. León Febres Cordero Rivadeneira**

Puerto marítimo, 1 de diciembre de 1987

Expreso mis mejores augurios y una fervorosa felicitación por la trascendental misión que les ha confiado el país. Misión del presente y futuro, misión de la gloriosa Armada y de la integridad del país.

Esta misión, significan apremios, anhelos y esperanzas largamente terminados y que abre un poderoso desafío que extiende un mar libre de magníficas perspectivas para la nación ecuatoriana toda. Misión, que solo podía confiarse a compatriotas singulares, a compatriotas muy distinguidos en el servicio a las causas del país.

Vale decir; misión, que en la complejidad de los diversos aspectos tenía que ser conducida, como efectivamente lo ha sido por las más altas jerarquías de la Armada Nacional, que se caracterizan por su ferviente patriotismo, por sus abnegados jefes y colaboradores de la Dirección General de Intereses Marítimos y del Instituto Oceanográfico de la Armada y por nosotros, escogidos en función de los méritos para asumir el reto de esta hora fundamental.

Hora cargada ciertamente con toda la responsabilidad de la historia. Hora de vértice y de profundas emociones. Cuando el Ecuador se abre hacia la dimensión de la Antártida, hacia los grandes secretos del continente blanco, ubicado en uno de los extremos de la tierra. Continente que acaso guarde una de las alternativas para la alimentación de la humanidad futura y además una de las más considerables reservas de minerales e hidrocarburos necesarios a fin de que siga latiendo el propio corazón de la economía y sus frutos sustenten la realización auténtica del humano.



Vosotros sois los pioneros, los adelantados, los portaestandartes del tricolor ecuatoriano que será izado en uno de los confines del planeta. Misión trascendente, encargo grave, tarea difícil que estoy firmemente seguro cumpliréis con máxima responsabilidad, gallardía y patriotismo.

Les deseo buen viaje, un fecundo trabajo y un feliz retorno.

**Firma. Ing. León Febres Cordero Rivadeneira,  
presidente constitucional de la república.**



**Fig. 1 Ceremonia de despedida.** Con la presencia del Dr. Blasco Peñaherrera Padilla, vicepresidente constitucional de la república, se llevó a cabo la ceremonia de despedida, en la cual se leyó el mensaje del Ing. León Febres Cordero Rivadeneira, presidente constitucional de la república, mientras los jefes navales leyeron el suyo. Fuente: El Universo 02-12-1987



**Fig. 2. Izada del Pabellón Nacional.** En la ceremonia de inauguración del refugio República del Ecuador el 13 de enero de 1988, con lo cual se hizo realidad el deseo del señor presidente constitucional en su mensaje de despedida. A la izquierda el capitán de corbeta Becquer Pico, comandante del Orión y a la derecha el capitán de fragata EM Hernán Moreano, comodoro y jefe de la primera expedición científica del Ecuador a la Antártida.  
Fuente: Revista Vistazo del 10-03-1988



## **Mensaje del comandante general de Marina Señor vicealmirante Fernando Alfaro Echeverría**

### **Discurso de despedida del BAE ORION que zarpa hacia la Antártida**

Puerto Marítimo, 1 de diciembre de 1987

Este es un día de júbilo y orgullo para el país en razón del esfuerzo, dedicación y sacrificio de una institución ilustre y generosa.

El ingreso de una nave científica bajo el pabellón tricolor hacia aguas antárticas, la instalación en el continente del primer refugio provisional, la investigación oceanográfica concurrente, actos todos ellos circunscritos en el blasón y espíritu nacionales, constituyen un hito histórico que es importante conmemorarlo.

Culmina en esta hora con sublime suceso, la primera etapa de un proyecto voluntariamente asumido, que aspiramos ilumine con nuevos derroteros el convivir ciudadano.

Las corrientes marítimas frías que parten de aguas circumpolares y luego bañan nuestras costas y el archipiélago de Galápagos, nos interesan sumamente, por cuanto afectan el clima, la flora, la fauna marina y la fauna terrestre; un ecosistema que estamos llamados a comprender y preservar en forma efectiva como parte integrante del Tratado Antártico.

Luego de un lustro de continuada gestión administrativa del Ministerio de Relaciones Exteriores ante el poder legislativo, el Congreso Nacional, el 17 de junio de 1987, aprobó la adhesión del Ecuador al Tratado Antártico como parte adherente y sugirió al Ejecutivo que las Fuerzas Armadas realicen una expedición al continente blanco.

Desde el año 1983, la Armada planificó su participación en la investigación antártica para llevarla a cabo en esta unidad, el BAE ORION, apropiadamente equipado y convertido, como hoy lo realizamos, en base a propios medios humanos, científicos y económicos y con la contribución



anímica de otras fuerzas y sectores del convivir nacional a quienes abrimos esta ruta.

La contribución naval al patrimonio ecuatoriano es realmente promisorio y no es sino, la retribución de lo que la patria se merece a través de todo esfuerzo y superación.

Ratificamos así una legítima aspiración del país y pueblo ecuatoriano a procurar en la región antártica la presencia que enmarca el tratado y cooperar en la investigación científica, técnica y económica que posibilite preservar el medio y encontrar los recursos útiles y racionalmente explotados, proclives al desarrollo económico, social y cultural de los ecuatorianos.

El Tratado Antártico, nos asigna derechos y obligaciones que debemos tomarlos en cuenta mientras sus cláusulas persistan o no sean modificadas; así, nuestro ingreso a un régimen internacional general y concluyente, que bajo una convocatoria científica aspiramos beneficie a las partes y a la comunidad mundial, a la vez que respete los intereses nacionales,

El Ecuador, nación de condición pacifista, será así capaz de otorgar un aporte científico en beneficio propio y de toda la humanidad.

La presencia nacional en la Antártida, ocupando el espacio que le corresponde por historia y por derecho y que ha sido respetado por los países del orbe, requerirá de un posterior esfuerzo estatal, público y privado en variada condición; administrativa, científica y financiera que posibilite en forma coherente y única proseguir el proceso de planificación, ejecución y control de este gran proyecto.

Contamos con el apoyo decidido de países hermanos, miembros consultivos, con los cuales anhelamos cooperar y de quienes hemos recibido una gran ayuda para esta inicial tarea. Otros países, partes del tratado, nos ofrecen invalorable perspectivas de labor común, apreciando la manifiesta seriedad de nuestro afán.

Vamos con fé al continente austral, en donde la contienda es contra el clima y el misterio, llegaremos a un territorio que es de todos y de nadie; a buscar amigos, a estrechar permanentes relaciones, venciendo conjuntamente las dificultades de ese paraje para la habitabilidad y la subsistencia.



Marinos e investigadores embarcados, el país a través de su armada, os entrega una preciosa herramienta y una feliz oportunidad para que cumpláis con un compromiso de paz y labor. Vuestra tarea cotidiana, contribuirá al éxito de esta expedición. Recordad que ella no es un acto de política, conquista o demagogia, sino de ciencia e investigación que engrandece más aún a vuestra estirpe de profesionales y patriotas.

Guiados por esa alta responsabilidad y por el elevado y claro mensaje del señor presidente constitucional de la república, os auguro en nombre propio y de nuestra institución, la mejor de las singladuras.



**Fig. 3, Educación de posgrado.** El capitán de fragata de EM don Hernán Moreano Andrade participó en el proceso de educación de posgrado del talento humano del INOCAR al obtener el master en ciencias en oceanografía en la Universidad de Southampton, Reino Unido en 1977 y en este año, se integró al departamento de Ciencias del Mar del Instituto. Diez años más tarde y con la experiencia ganada en proyectos de investigación del mar en ese tiempo, asumió la dirección del INOCAR y como jefe de la primera expedición científica del Ecuador a la Antártida, Estuvo a su cargo la planificación, alistamiento, dirección y ejecución de la misma y cuyos logros obtenidos por los oficiales, tripulantes y científicos expedicionarios, permitieron al Ecuador acceder como miembro consultivo del Tratado Antártico y miembro pleno del Comité Científico de Investigación sobre la Antártica, Fuente: Autor



**Fig. 4 Experiencia en el continente helado.** Consecuente con el programa de capacitación de talento humano para actividades antárticas que se inició en 1983, el autor participó en la campaña 1986-87 del programa antártico de Nueva Zelanda (NZARP) y específicamente en el proyecto K045, estudios sísmicos de la ensenada McMurdo a cargo de Bryan Davy de la División de Geofísica de Australia, Graham Alder, de la universidad de Victoria en Wellington y Hernán Moreano de INOCAR, con los objetivos de establecer la estructura geológica del lecho marino que se perforaba desde el pozo CIROS1 (770-34'.9 S y 1640- 29.9 W), presencia de fallas y reflectores fuertes como un basamento de roca La actividad permitió entender la compleja geología de la Antártida y en particular de la ensenada, los riesgos del clima, el hielo y las bajas temperaturas, los detalles de la logística que apoya a los proyectos de investigación y el rol principalísimo de la academia en hacer ciencia de calidad en la Antártida. Fuente: Autor.



Lentamente, el buque científico "Orion" inicia su histórico viaje a la Antártica, mientras en el muelle de Autoridad Portuaria, autoridades, invitados y

familiares gritan sus últimos adioses deseando vez buena suerte y un pronto retorno a la intr tripulación.

**Fig. 5 Zarpe de la expedición desde el muelle de la Autoridad Portuaria.** El histórico viaje se inició en Guayaquil el primero de diciembre de 1987, cuando el Orión se hizo a la mar con 60 expedicionarios a bordo, que incluía a invitados de la Fuerza Aérea y la Fuerza Terrestre, un oficial de la Armada del Brasil; en Valparaíso, se embarcaron dos oficiales de la Armada de Chile y en Punta Arenas, Claudia Daut, fotógrafa de la revista Vistazo. El periplo tomó tres meses y luego de navegar 11,500 millas náuticas. El Orión y sus expedicionarios retornaron a Guayaquil, siendo recibidos en ceremonia especial. (Fuente: El Universo 02-12-1987).



**Mensaje del director general de Intereses Marítimos,  
señor contralmirante Alfonso Pinto Tapia.  
Expedición a la Antártida**

Puerto Marítimo, 1 de diciembre de 1987

Pocas cosas hay que sobrecogen el entendimiento humano, decía Lord Byron, como contemplar y sentir la fuerza de la naturaleza en las soledades antárticas y lo que dice el poeta, lo puede decir el científico, el naturista, el biólogo y el explorador.

Con una visión futurista, que va más allá de lo puramente estratégico, la Armada Nacional se ha lanzado como pionera en las reivindicaciones sobre el continente antártico, más inmenso que Europa, con montañas más altas que las de Europa y con recursos insospechados que en un futuro serán la solución para muchas naciones en una tierra agotada, cansada y contaminada.

La Antártida, en efecto, ha generado enorme expectativa entre las naciones de elevado nivel de desarrollo y también en las de menor potencial económico que creen que esta macro-región de 14 millones de Km<sup>2</sup> que corresponden al continente y de 22 millones de Km<sup>2</sup> de mares australes, posee la reserva de recursos vivos y minerales con capacidad para satisfacer las necesidades de la humanidad del futuro.

Por esto quizá, un gran científico y político decía: **“Ningún pueblo, cualquiera sea su raza o su historia debe quedar ajeno al desafío de aquellos hielos que guardan en su misterio riquezas inconmensurables para la supervivencia de la humanidad”**.

En lo que se refiere a nuestro país, a comienzos de 1984 dos oficiales de la Armada, los tenientes José Olmedo y Homero Arellano participaron en la XX expedición realizada por Chile, con la participación de 65 científicos de países como Alemania, Estados Unidos, China, Uruguay y Chile, posteriormente 4 oficiales participaron en las expediciones de Brasil, Chile y Nueva Zelanda.



Ahora, lo hace su buque del Instituto Oceanográfico de la Armada, en un plan ya no de observador, sino de actor, no de invitado sino de gestor, con investigación, el ORION, adecuado para tan difícil y significativa tarea, con un programa definido de trabajo, con una meta y una visión tanto científica como geopolítica. Es que no podemos contentarnos con ser meros espectadores de los avances científicos de otras naciones, tenemos que tomar parte activa y ser protagonistas en tareas que enorgullecen a la ciencia y dignifican a la nación que las realiza.

Si por algo se ha caracterizado este siglo XX, ha sido por la inauguración de una visión antropocéntrica en la concepción del mundo y de la vida: toda inquietud, toda aventura, todo empeño, toda conquista, debe tener por centro el hombre, su dignificación y su grandeza, su supervivencia y su desarrollo, su vida presente y su futuro. En este contexto filosófico se entiende todo esfuerzo y es justificable todo sacrificio y quien es pionero en esta visión realista merece el reconocimiento de toda mente sana y de todo corazón diáfano y recto.

Adentrarse en el misterio de un continente es como lanzarse al abordaje. Se conquista o se muere, decía Francis Drake, el primer navegante en las aguas antárticas en el siglo XVI. La investigación es sin duda el primer paso en una conquista real y objetiva; y respecto de este continente helado, los proyectos internacionales abarcan los aspectos de geología, glaciología, paleontología, biología marina y terrestre, medicina, oceanografía, física, química, y sismología, estudio de la zoosfera y ionósfera; y entre los recursos alimenticios destaca la investigación y aprovechamiento de un pequeño crustáceo, similar al camarón, de gran contenido proteínico, el krill antártico, cuyos niveles de captura podrían llegar a unas 500,000 toneladas, estimándose que solo este recurso representa la más grande reserva alimenticia de la humanidad. Los recursos minerales igualmente son incalculables, como también los hidrocarburos.

Centenares han sido las expediciones realizadas desde el siglo XVI hasta el presente, pero en estos últimos 50 años se ha logrado más que en los siglos anteriores, en el caso de la exploración e investigación que indica no solo el interés de numerosas naciones en este continente, sino también, la capacidad cada vez mayor de tecnología para poder adentrarse en los misterios de estos territorios.

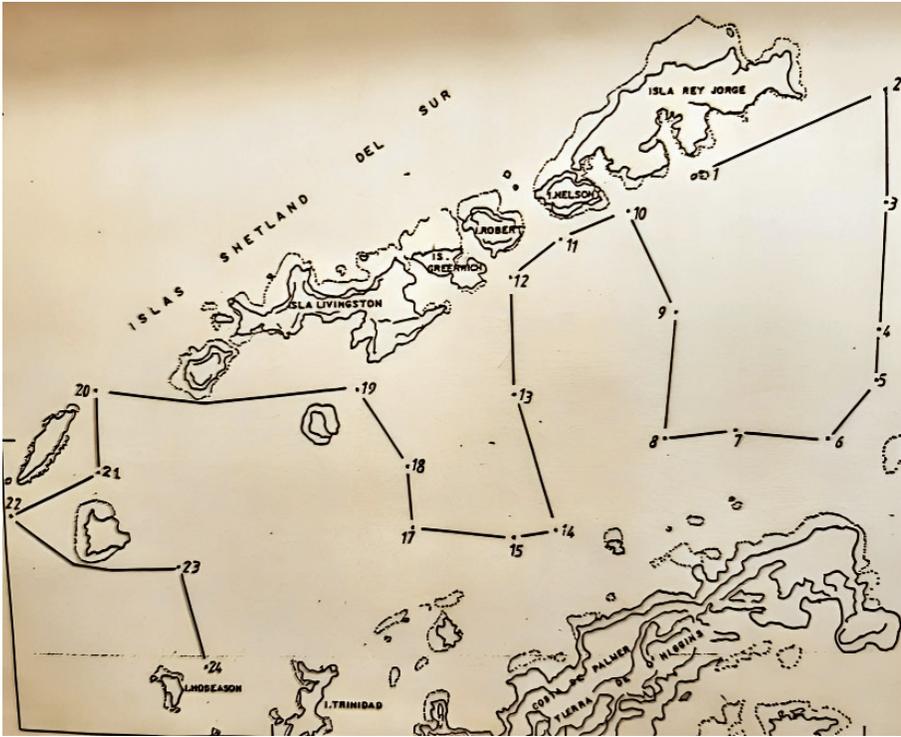


La Armada ecuatoriana jamás rehusó los retos que la patria le encomendó, superando en mucho las expectativas puestas sobre ellas: crear un poder marítimo en la década de los setenta y la Antártida en los ochenta. Ambas metas han sido un desafío: ambas se conseguirán con una clara conciencia nacional de sus valores, realidades y derechos, apoyados por la voluntad de un pueblo de hacerse presente en las grandes aventuras de la humanidad.

La participación de la Armada y del Ecuador en las actividades antárticas y la identificación, dentro de ella, de una política que propugne posiciones comunes latinoamericanas, son tareas que el país debe emprenderlas cuanto antes; y esta es la respuesta que da ahora la Armada con un programa serio y riguroso de investigación, con sus 60 hombres, la mayoría de ellos científicos en todas las áreas de investigación, con un buque que implementa técnicas avanzadas e instrumentos sofisticados y sobre todo con una voluntad y una promesa de hacernos presentes en el concierto de naciones con dignidad y altura.

La presente expedición es por lo mismo de una trascendencia incalculable y un hito histórico en nuestra capacidad de investigación, en nuestra visión de futuro y en nuestra audacia por hacernos presentes en este continente helado en donde como decía un poeta, conocedor profundo del ambiente antártico “Aquí se confrontan la aventura y la técnica entremezclándose con las auroras australes; los que contemplan ese soberbio espectáculo, derrumban los ventisqueros para ver surgir los bloque de mármol y acero como pedestales de la vida que nacerá en la blancura.”

Señor comandante general de Marina, aprovecho esta oportunidad para expresarle nuestro agradecimiento por todo el apoyo brindado por Ud. Para llevar adelante esta expedición y puede estar seguro que zarparemos con la seguridad de poder cumplir cabal y lealmente con las consignas recibidas.



**Fig. 6 Investigación en el estrecho Bransfield.** Actividades las de investigación a lo largo y ancho del estrecho Bransfield se efectuaron de acuerdo al plan establecido y se iniciaron tan pronto a los invitados a la ceremonia de inauguración del “Refugio República del Ecuador” se los retornó a sus propias estaciones; es decir, que en la noche del 13 de enero/88 se hacían los lanzamientos de instrumentos para recoger muestras de agua, sedimentos y de organismos del plancton, a más de establecer la deriva del buque durante la estación, y navegación, indicador de importancia para entender la circulación superficial en el estrecho. Los espacios y tiempos permitieron que se ingrese a puerto Foster en la isla Decepción, a las bahías Falsa y Sur en la isla Livingston. Terminada la estación 24 el Orión puso proa al sur para visitar la estación Palmer (USA) en puerto Arturo, en la isla Anvers, así como a la estación Faraday (UK) y al retorno hacer sondeos expeditos en algunos sitios relevantes de la morfología submarina del estrecho y finalmente ingresar a la bahía Discovery, isla Greenwich, para evaluar la punta Fort Williams como futuro sitio de instalación de la estación científica ecuatoriana. Fuente: Autor



**Palabras del Sr. CPMG-EM Hernán Rodrigo Moreano Andrade, director del Instituto Oceanográfico de la Armada, comodoro y jefe científico de la primera expedición, en la inauguración del Refugio República del Ecuador, en punta Hennequin, de la Bahía del Almirantazgo, isla Rey Jorge, Shetland del Sur. Antártida.**

Punta Hennequin, 13 de enero de 1988.

El pasado 16 de junio de 1987, el Honorable Congreso Nacional aprobó la adhesión del Ecuador al Tratado Antártico, instrumento internacional político-jurídico que se aplica al sur de los 60° S. para la administración de los mares y el continente australes, bajo el principio de que es una zona de paz y ciencia. Semanas más tarde, el señor presidente constitucional de la República Ing. León Febres Cordero Rivadeneira, mediante Decreto Ejecutivo No. 3126 del 5 de agosto de 1987 procedía con la adhesión del Ecuador a dicho Tratado.

Con estos antecedentes, se dispuso que el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR) asuma el reto de elaborar y conducir el plan de la primera expedición ecuatoriana a la Antártida, considerando que el INOCAR tiene amplia experiencia en la investigación del mar y que varios de sus miembros, desde hace un lustro, han participado en expediciones antárticas gracias a la gentil invitación de países miembros del tratado. El plan preparado por el Instituto y aprobado por la Armada, incluía el alistamiento, el programa científico estructurado en varios proyectos de investigación a conducirse en el estrecho Bransfield, la instalación del refugio que está frente a nosotros y el itinerario del Orión en el tránsito y en aguas antárticas.

El Orión, buque de investigación oceanográfica, diseñado y construido especialmente para el efecto, se incorporó a la Armada del Ecuador el 10 de diciembre de 1981 y desde esa fecha ha cumplido una serie de cruceros hidrográficos y oceanográficos en el área marítima ecuatorial, los que han servido para mejorar y ampliar la cartografía náutica nacional y conocer más detalles del complejo esquema oceánico del frente ecuatorial, así como, la morfología submarina de este sector del Pacífico Oriental. Los resultados



de estos programas de investigación se comparten con organizaciones científicas nacionales, regionales e internacionales.

Desde agosto de 1987, el Orión se sometió a trabajos de modificación de su estructura, revisión y ajustes de su maquinaria principal, auxiliar y especialmente en la calibración de sus sensores; así como, aumento en la capacidad de habitabilidad e instalación de calefacción, entre otros trabajos de alistamiento, a fin de que la nave pueda operar con eficiencia y seguridad en aguas antárticas. El corto tiempo de alistamiento no permitió instalar el hardware y software necesario para otros proyectos de investigación, pero estoy seguro que para las futuras expediciones este problema se habrá superado.

El interés científico que el Ecuador mantiene en este continente y en los mares australes, ha permanecido latente desde hace décadas, pero ahora tenemos la oportunidad de iniciar justamente en los próximos días, las tareas científicas en el estrecho de Bransfield, para lo cual ha sido de extraordinario beneficio las consultas e intercambio de criterios e ideas con científicos de la comunidad antártica, ello permitió optimizar el plan, de tal manera que las observaciones que se realizarán en los campos de la oceanografía física, química, biología y geología aportarán con nuevas ideas al conocimiento de este sector antártico.

El programa científico contempla un total de 25 estaciones oceanográficas, mapeo en sectores específicos del lecho del estrecho Bransfield, y registros meteorológicos. Observaciones que se llevarán a cabo empleando equipos modernos y confiables que su gentil visita al Orión lo ha permitido certificar.

Sesenta y tres miembros entre personal operativo y científico conforman la dotación del Orión y de la primera expedición científica del Ecuador a la Antártida. El grupo se sometió a un riguroso proceso de selección y sin duda representa lo mejor que el Ecuador ha podido enviar a la Antártida; de manera que, con optimismo, en pocas horas, iniciaremos el programa de investigación, cuyos resultados sentarán las bases para futuros proyectos de investigación que satisfagan el interés científico nacional y de la comunidad antártica, con la integración de expertos nacionales y de los estados con intereses en este continente.



Por esta ocasión, la totalidad del grupo científico pertenece al Instituto Oceanográfico de la Armada, que en su gran mayoría ostentan títulos de cuarto nivel académico y tienen amplia experiencia en sus campos de investigación, lo que, sin lugar a dudas, permite asegurar la consecución de los objetivos de los proyectos de investigación que conducen y en el mediano plazo la publicación de sus resultados en revistas científicas especializadas.

Debo destacar la presencia del capitán de fragata hidrógrafo don Fausto Calazans de Toledo Rivas Jr., distinguido oficial de la Armada del Brasil, quien se unió a la tripulación en Guayaquil y cuya asesoría y consejos son oportunos y útiles para el desarrollo de la expedición y por otro lado, la participación de dos distinguidos oficiales navegantes de la Armada de Chile, que se embarcaron en el Orión en Valparaíso: capitán de corbeta Rafael Mackay y teniente primero Juan Carlos Ortiz; ambos a cargo de la navegación segura que exige el periplo. Esta coparticipación de Armadas amigas de dos países sudamericanos miembros consultivos del Tratado Antártico, es un ejemplo del espíritu de cooperación que prima en este acuerdo jurídico internacional. Para ellos, sus armadas y países mi especial reconocimiento y profundo agradecimiento.

Es deseo del Ecuador que su actividad en la Antártida sea sostenible; de manera que, el país adopta los pasos necesarios para crear una estructura administrativa, logística y científica que atienda permanentemente los asuntos antárticos; es decir, que esta primera expedición científica, marca el inicio de nuevas expediciones e inclusive la instalación de una estación científica. En ambas actividades, se aplicará el espíritu de participación, cooperación y confraternidad, que son virtudes que la investigación antártica impone; pero el Ecuador ha adoptado estas virtudes desde el inicio y en este contexto se incluyó en el plan de la presente expedición la instalación de un refugio en la Bahía del Almirantazgo a fin de que preste sus servicios a científicos que realicen investigaciones en el área.

Este refugio que tenemos al frente ha sido construido, alistado y terminado por manos ecuatorianas como un cálido homenaje a quienes exponen su vida y ponen su trabajo y sacrificio por descubrir los secretos que encierra este continente. ¡Es entonces VUESTRA CASA! La declaro inaugurada y tengo el firme convencimiento de que servirá de abrigo y



protección frente al clima severo que deben soportar quienes se atreven a investigar en la Antártida.

La instalación de este refugio en Punta Hennequin, no necesariamente significa que aquí se construirá la estación científica ecuatoriana, pues durante el desarrollo de esta primera expedición se visitarán, en el transcurso de los próximos días, varios sitios en este archipiélago y en la península, a fin de escoger entre ellos el mejor lugar para ubicar la estación científica definitiva.

Al término de esta sencilla pero histórica ceremonia deseo expresar mi profundo y sincero agradecimiento a ustedes señores representantes de las estaciones de los países miembros del Tratado Antártico que ahora nos honran con su amigable presencia, lo que es una muestra del verdadero espíritu de camaradería y cooperación, virtudes que rigen las relaciones entre las naciones que integran este marco jurídico internacional. Agradezco también al comandante de la estación Ferraz por su colaboración y ayuda en medios logísticos para el traslado del refugio desde el Orión hasta este sitio.

Nuestro saludo fraterno a todos los países miembros del Tratado Antártico, nuestro homenaje a los hermanos sudamericanos pioneros en la Antártica: Argentina y Chile, a quienes hacen de esta región geográfica un centro de coexistencia pacífica, ejemplo de colaboración científica para toda la humanidad. Por otro lado, agradezco al señor comandante general de Marina, vicealmirante Fernando Alfaro Echeverría y al señor director general de Intereses Marítimos, contralmirante Alfonso Pinto Tapia por haber depositado su confianza en nosotros al asignarnos la responsabilidad de cumplir con esta primera expedición ecuatoriana a la Antártica. Mi reconocimiento al grupo de oficiales, científicos y tripulación que me acompañan por su aporte profesional y con quienes tengo la seguridad de salir adelante en esta noble empresa, bajo la protección y cuidado de Dios todopoderoso.



**Fig. 7 Investigación oceanográfica:** La roseta de 24 botellas con el CTD retornan a bordo desde una profundidad de 500 metros, luego de obtener muestras de agua de diferentes niveles para el análisis de parámetros como: temperatura, salinidad, oxígeno, nitrito, nitratos, fosfatos. El CTD permitía conocer en forma inmediata la temperatura del agua en función de la profundidad de manera digital a través del cable coaxial, que también permitía el cierre de las botellas niskin desde una estación remota, lo que reemplazaba al viejo batitermógrafo y al mensajero. El empleo de este instrumento moderno reducía el tiempo en estación y permitía hacer cambios en la profundidad de las muestras de agua en ciertos casos como la presencia de la termoclina. EL Orión, disponía de una estación meteorológica automática, vaisala para grabar parámetros atmosféricos, de un sistema de navegación por satélite Magnavox 1105 para asegurar un posicionamiento idóneo y de ecosondas digitales Raytheon para aguas profundas y Atlas para someras. Con estos instrumentos se pudo evaluar que la cartografía náutica del estrecho era imprecisa, lo que aumenta el riesgo a la navegación. Completaban los instrumentos de investigación redes para recoger muestras de plancton, dragas Van Veen y de arrastre para aguas someras. Fuente: Autor.



**Fig. 8 Visita a estaciones científicas.** Durante el periplo de investigación oceanográfica se tomó contacto con científicos de diferentes países en sus propias estaciones como la Juan Carlos I, ubicada en la bahía Sur de la Isla Livingston y ocupada desde el 11 de enero por científicos españoles dependientes del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) que es la mayor institución pública de España dedicada a la investigación científica y técnica. Crédito: H. Moreano.



**Fig 9 Estación Palmer: 64° - 46' - 12" S. y 64° - 3' - 00" W** Expedicionarios del Orión visitan la estación científica de USA en Puerto Arturo, isla Anveres, administrada por la National Science Foundation (NSF) que es la agencia gubernamental de los Estados Unidos que impulsa investigación y educación fundamental en todos los campos no médicos de la ciencia e ingeniería. Los científicos son docentes - investigadores de una variedad de universidades y cuyos proyectos son financiados por la fundación. La estructura científica es muy sólida y en respuesta se genera ciencia e calidad. Crédito: H. Moreano



**Fig. 10 Navegando entre hielos.** El periplo de la primera expedición alcanzó los  $65^{\circ} - 01'$  de latitud sur, la acumulación de hielo marino y icebergs no permitió avanzar más al sur, pues se tenía la intención de visitar la estación Faraday del Reino Unido y ante la imposibilidad se ingresó a Puerto Arturo para evaluar el sitio y compararlo con bahía Sur, bahía del Almirantazgo y la bahía Discovery por visitar. Tan pronto se completó las observaciones, el Orión puso proa al estrecho Bransfield, isla Greenwich. Crédito: H. Moreano.



**Extracto del mensaje de bienvenida del señor vicealmirante.  
Hugo Unda Aguirre, jefe de Operaciones Navales y comandante  
de la I Zona Naval, al retorno de la primera expedición  
científica del Ecuador a la Antártida**

Guayaquil, 1 de marzo de 1988

Aún está presente en la memoria de la mayoría de los asistentes el zarpe del primero de diciembre de 1987 y hoy, al cabo de tres meses, hemos retornado al muelle para brindar a vosotros el más cálido recibimiento por la culminación de ese histórico y legendario viaje hacia la Antártica. Jornada que ha sido seguida con singular interés por los ecuatorianos y en especial por nuestra institución, que dirigió su atención a todo cuanto representó una expedición hacia mares y condiciones meteorológicas adversas y cambiantes típicas del océano glacial antártico.

Para lograr los propósitos consecuentes con los intereses del país de realizar investigación científica marina, ejercer presencia ecuatoriana e instalar un refugio en la Antártica, la operación se dividió en tres fases: tránsito, investigación y retorno.

Esta expedición necesitó de tres meses y más de nueve mil millas náuticas de nuestro buque oceanográfico, pero más que todo esto, de 60 marinos y científicos nacionales que dejaron sus huellas de ecuatorianidad en el continente blanco y que, bien vale citar la frase de un científico que dijo " Ningún pueblo, cualquiera que sea su raza o su historia, debe quedar ajeno al desafío de aquellos hielos que guardan en su misterio, riquezas inconmensurables para la supervivencia de la humanidad.

Para el comodoro, capitán de fragata Hernán Moreano, el comandante capitán de corbeta Bécquer Pico, oficiales, tripulantes y científicos de la expedición, a nombre de la Armada reciban una felicitación por la forma como pudieron ejecutar la misión encomendada y haberla cumplido a satisfacción con resultados concretos y que han sido fruto de vuestra entrega y profesionalismo.



## Análisis

Los mensajes son coherentes con el nivel jerárquico de las autoridades, al punto de manifestar que Ecuador, al ejecutar la expedición, se abre hacia la dimensión de la Antártida, hacia los grandes secretos del continente blanco, ubicado en uno de los extremos de la tierra y se añade que los expedicionarios son los adelantados, los portaestandartes del tricolor ecuatoriano que será izado en uno de los confines del planeta. A continuación, el comandante general de Marina resalta que para cumplir la tarea, la Armada se ha preparado desde 1983 y dispone de talento humano competente y con medios modernos, que aseguran una investigación seria; mientras que, el director general de Intereses Marítimos manifiesta que el Instituto Oceanográfico de la Armada, en un plan ya no de observador, sino de actor, no de invitado sino de gestor, asume la planificación, el alistamiento, la ejecución y la dirección de la expedición científica.

En las palabras de inauguración, el director del Instituto Oceanográfico de la Armada y jefe de la expedición científica resaltó que la instalación del refugio se complementa con la investigación oceanográfica en el estrecho Bransfield, la visita a diferentes sitios para escoger entre ellos, el más conveniente para la construcción, a futuro, de una estación científica ecuatoriana que apoye a la investigación antártica. (Moreano, 2022)

En realidad, las tareas que ejecutaba la primera expedición científica a la Antártida eran parte de un conjunto de objetivos definidos en la política nacional del Ecuador para la Antártida que estaba en construcción y que incluía a dos objetivos principalísimos: alcanzar la categoría de miembro consultivo del Tratado Antártico y el de miembro pleno en el Comité Científico sobre Investigación Antártica (SCAR por sus siglas en inglés).

Al retorno de la expedición y consecuente con la política nacional, se creó el Programa Antártico Ecuatoriano (PROANTEC), a cargo de lo administrativo , operativo y logístico, la Comisión Sectorial Científica de la Antártica (COSECANT) dependiente del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología a cargo de lo científico, con lo cual el Ecuador participaría en la toma de decisiones políticas y administrativas sobre la Antártica; así como, en los planes y programas de carácter científico que ejecuta el SCAR en el continente y en los mares australes., ( para los detalles ver Moreano 2018 y Moreano 2021)



## **Conclusiones**

Los deseos del señor, presidente constitucional de la República en el sentido de izar el pabellón nacional en uno de los confines de la tierra, se cumplió al pie de la letra en la ceremonia de inauguración del Refugio República de Ecuador y en la navegación del BAE Orión en los mares australes.

Los años de preparación de la Armada para esta noble empresa, permitió que la expedición científica se cumpla con máxima responsabilidad, gallardía y patriotismo y condujo al Ecuador a ser protagonista en la administración del continente helado y los mares australes.

El Instituto Oceanográfico de la Armada fue actor y gestor de la expedición científica porque disponía del talento humano y medios de investigación modernos para generar ciencia de calidad y nuevo conocimiento oceanográfico sobre la región.

Con la experiencia ganada en la expedición, el INOCAR preparó la política nacional del Ecuador para asuntos Antárticos y sus mecanismos de aplicación, lo que condujo al país a ser miembro consultivo del Tratado Antártico en 1990 y miembro pleno del SCAR en 1992.

## **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.

## **Bibliografía**

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

Anexos: Capítulo VII

Moreano, H. (2018). Rumbo a la Antártida. Revista del Instituto de Historia Marítima No 63.145-172



Moreano, H. (2019) Localización de la Estación Científica Ecuatoriana. Revista del Instituto de Historia Marítima. No. 65. 119-132

## **Dotación de la primera expedición científica ecuatoriana a la Antártida**

(Igual a la dotación que aparece en las memorias de la expedición Capítulo VI. Cumplimiento de la Operación. Páginas 1-4 (1988)

### **1. Nómina del personal participante:**

#### **a. Instituto Oceanográfico**

CPFG-EM Hernán Moreano Andrade comodoro.  
jefe de Expedición y jefe Científico.

CPCB-UN José Olmedo Morán jefe Dpto. HI/OC Hidrógrafo.

TNNV-UN Fernando Zurita Fabre jefe División de Cruceros. OC.

SUBS-HI Luis Calderón Roha, hidrógrafo

SGOP-HI Jorge Morochz Díaz, hidrógrafo

SGOS-HI Manuel León Andrade, hidrógrafo

ECC. Dr. Manuel Valencia Touriz O., químico

ECC.M.Sc Fernando Arcos Cordero O., biólogo

ECC. Sr. Jorge Córdova Soria O., biólogo

ECC. Bio Eduardo Zambrano Q. O. físico

ECC. Lcda, Silvia Allauca Mendoza O., físico

ECC. Srta. Vanessa Cardin Beseke O. físico

#### **b. Personal del buque:**

CPCB-UN Becquer Pico Vargas, comandante

CPCB-UN Homero Arellano L. II, comandante

#### **Departamento de Operaciones:**

TNNV-UN Byron Sanmiguel M. jefe de Departamento

CBOP-HI José Lucero Ay., navegación, meteorólogo.

SGOS-ET Jorge Muñoz, electrónico

CBOP-ET Melitón Ordoñez, electrónico

CBOP-RO Manuel Espinoza, radioperador

CBOP-RO Hugo Clavijo, radioperador

CBOP-RO Agustín Dillon, radioperador

**Departamento de Ingeniería:**

TNFG-UN Ricardo Velázquez, jefe de Departamento  
SUBP-MT Segundo Villagómez, jefe Div. Máquinas  
SGOS-MT Wellington Rosado, motorista  
SGOS-MT Vidal Arias, motorista  
SGOS-MT César López, motorista  
SGOS-MT Edison Galeas, motorista  
CBOP-MT Galo Flores, motorista  
MARO-MT Albino Guachambo, motorista  
ECC Jorge Guizado, técnico en máquinas.

**División. Electricidad-Control de Averías**

TNFG\_UN Remigio Haro, jefe de División  
SGOP-EL Segundo Avilés, electricista  
SGOS-EL Luis Zambrano, electricista  
CBOP-EL Julio Coloma, electricista

**División. de Control de Averías**

SGOS-SL Segundo Jaramillo, conave-soldador  
CBOP-TR Milton Peña, conave-tornero  
CBOP-CA Luis León, conave.

**Departamento de Maniobras y Varios Servicios:**

TNNV-IM Augusto Saltos, jefe de Departamento  
TNFG-UN Raúl Morales, jefe Div. Maniobras  
SGOP-CB Francisco Domínguez, contramaestre  
SGOS-CB Edison Guizamano, maniobras  
SGOS-IM Olimpo Arboleda, maniobras-Buzo  
CBOP-CB Walter Avilés, maniobras  
CBOP-CB José Carriel, maniobras  
CBOS-CB Milton Ortega, maniobras  
MARO-CB Nully Cabrera, maniobras  
MARO Jorge Tapia, maniobras

**División de Varios Servicios:**

TNNV-AB Manuel Molina, jefe de División  
CBOP-AD Cristóbal Mendieta, amanuense  
CBOP-CM Angel Ulloa, cámara  
CBOP-CM Virgilio Zamora, cámara  
ECC Luis Chancay, cámara-salonero



SGOP (SP) Francisco Vera, jefe de cocina  
CBOS-CC Segundo Paladines, cocinero  
CBOS-CC Héctor Quezada, cocinero

**División de Sanidad:**

TNFG-MD Eduardo Ibarra Jefe de División  
SCOS-EN Manuel Sosa, enfermero

**c. Invitados extranjeros**

CPFG-EM Fausto Calazans de Toledo Rivas (Brasil)  
CC Rafael Mackay (Chile)  
TN1 Juan Carlos Ortiz (Chile)

**d. Invitados nacionales:**

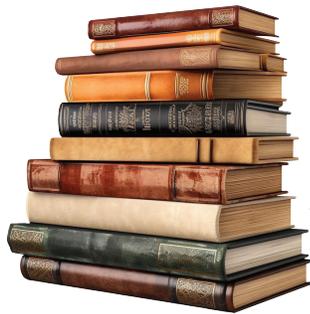
Capitán AV. Jaime Mancero (F. Aérea)  
TN-IG Holguer Barragán (F. Terrestre)  
Srta. Claudia Daut (Vistazo)

**Resumen**

a. Instituto Oceanográfico	12
b. Personal del buque	45
c. Invitados extranjeros	03
d. Invitados nacionales	03
Total	63



**SECCIÓN  
BIBLIOGRÁFICA**

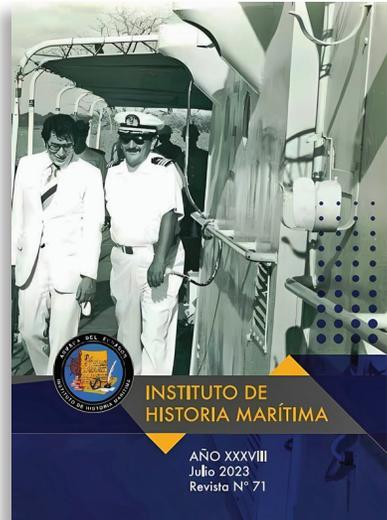






**Revista del Instituto de Historia Marítima. Año XXXVIII. n.71, jul., 2023 – Torres & Cordero PGI. Cuenca, 2023 – 200p. Semestral.**

Presenta el valioso aporte de los autores de los diferentes artículos, plasmados en la revista del Instituto de Historia Marítima, como ya es su génesis; contribuyendo a la recuperación de la memoria marítima y naval del Ecuador, a través de la difusión de la historia marítima, sus hechos y personajes que desde el mar forjaron el destino de nuestro país. Asimismo, esta edición muestra la labor que, con vocación de servicio, realiza el personal del INHIMA, en consecución de los objetivos institucionales.

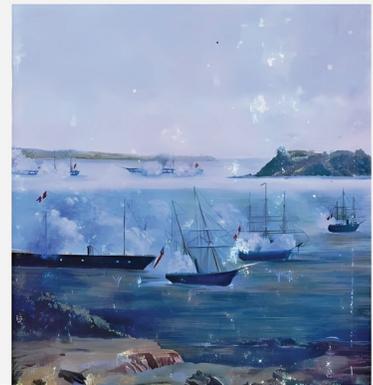


Publicación de periodicidad semestral en formato impreso, que permite al lector, conocer el accionar que cumple la Armada del Ecuador, en beneficio y desarrollo del país.

**Historia Marítima del Perú: La República 1850 a 1870. Romero Pintado, Fernando/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. VIII, v. 1 - Lima: Ausonia – Talleres Gráficos, 1984, illus., 1031 p.**

El periodo comprendido desde el 1850 a 1870, es la línea de tiempo que recoge este volumen, presentando en una primera parte, acontecimientos en el ámbito marítimo peruano, analizando, el siglo XIX y el Perú marítimo, dentro de este contexto histórico, muestra análisis variados: aspectos políticos, económicos y sociales, en los cuales se desarrolló la Marina peruana; enfoca interpretaciones geopolíticas del comercio marítimo.

**HISTORIA MARITIMA DEL PERU**  
*La República – 1850 a 1870*  
Fernando Romero Pintado  
TOMO VIII VOLUMEN I





**Historia Marítima del Perú: La República 1850 a 1870. Romero Pintado, Fernando/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. VIII, v. 2 - Lima: Ausonia – Talleres Gráficos, 1984, ilus., 889 p**

Siguiendo con la línea de tiempo del periodo comprendido desde el 1850 a 1870, que detalla este volumen, presenta una segunda y tercera parte, los acontecimientos en el ámbito marítimo peruano, destacando el poderío naval peruano en acción, analizando la política naval, las estructuras y la organización, el personal, material a flote, los elementos de apoyo, quehaceres ingratos y revolucionarios.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*La República – 1850 a 1870*

*Fernando Romero Pintado*

TOMO VIII VOLUMEN 2



**Historia Marítima del Perú: La República 1870 a 1876. Carvajal Pareja, Melitón/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. IX, v. 2 - Lima: Cobol S. R. L., 1992, ilus., 1010 p**

De 1870 a 1876, es el periodo que presenta este volumen, sobre los sucesos desarrollados en el ámbito marítimo peruano, dando a conocer: evolución de los buques de guerra (1870-1900); educación naval, tácticas navales; el poder naval del Perú (1870-1879)

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*La República – 1870 a 1876*

*Melitón Carvajal Pareja*

TOMO IX VOLUMEN 2





**Historia Marítima del Perú: La República 1870 a 1876.** Carvajal Pareja, Melitón/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. IX, v. 3 - Lima: Cobol S. R. L., 1992, ilus., 1043 p.

Continuando con el periodo de 1870 a 1876 de la historia marítima peruana, este volumen presenta otro de los pilares básicos de su Marina, que es el poder naval en tierra; aspectos materiales del monitor Huáscar (1866), así como su primer comandante; la marina en las cuencas del Amazonas y del Títicaca. Además, resaltan personajes protagonistas de estos sucesos en el periodo mencionado.

## HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

*La República – 1870 a 1876*  
Melitón Carvajal Pareja  
TOMO IX VOLUMEN 3



**Historia Marítima del Perú: La República 1884 a 1906.** Palacios Rodríguez, Raúl/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. XII, v. 1 - Lima: Monterrico, 1990, ilus., 767 p

Este volumen, enfoca el periodo de la historia marítima peruana, desde el año 1884 a 1906, presentando los diversos aspectos económicos-financieros, sociales, políticos, internacionales y navales posterior al término de la guerra con Chile; adquisiciones navales; el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, participación de la Armada en la exploración y estudio de la selva y destaca la actuación y aporte de diversos oficiales de Marina.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*La República – 1884 a 1906*  
Raúl Palacios Rodríguez

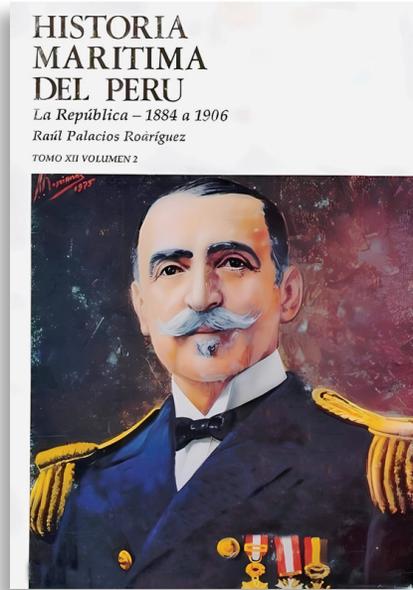
TOMO XII VOLUMEN 1





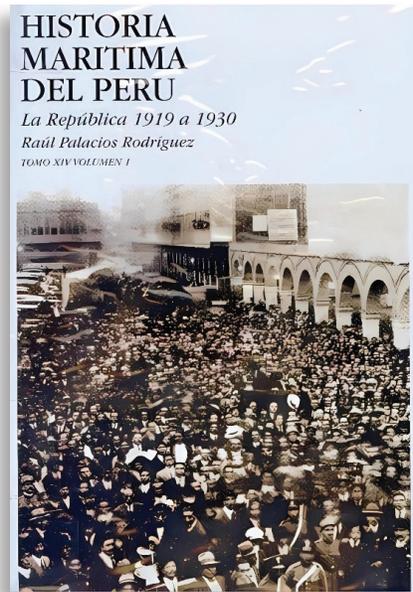
**Historia Marítima del Perú: La República 1884 a 1906. Palacios Rodríguez, Raúl/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. XII, v. 2 - Lima: Monterrico, 1991, ilus., 733 p**

Continuando con el periodo de 1884 a 1906 de la historia marítima peruana, este volumen detalla en forma general los diferentes centros de estudios de formación naval, la vida institucional de la Marina de Guerra; incidentes y combates navales; la Marina Mercante, la actividad pesquera; la revolución civil de 1894-1895; estudios oceanográficos y algunos aspectos económicos, comerciales y sociales del periodo respectivo.



**Historia Marítima del Perú: La República 1919 a 1930. Palacios Rodríguez, Raúl/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. XII, v. 2 - Lima: Kinko's, 2015, ilus., 1012 p**

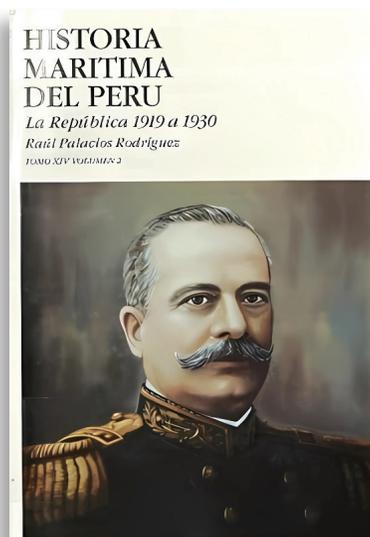
En este volumen está plasmada parte de la historia peruana, detallando hechos del periodo 1919 a 1930, como población y quehacer internacional durante el Oncenio; el acontecer político, la actividad económica, la realidad social, el desarrollo educacional, cultural y tecnológico y el simbolismo festivo: Leguía y la celebración de los dos centenarios patrios.





**Historia Marítima del Perú: La República 1919 a 1930.** Palacios Rodríguez, Raúl/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, t. XII, v. 2 - Lima: Inversiones IAKOB, 2018, ilus., 1127 p

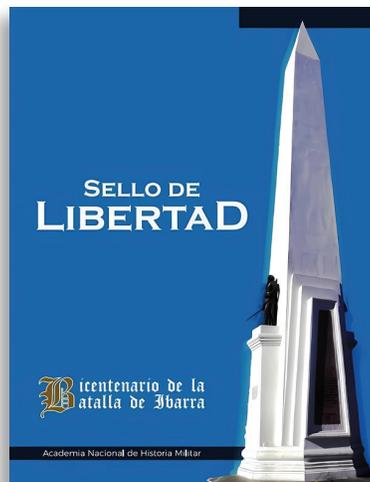
Dentro del periodo 1919 a 1930, de la historia marítima peruana, este volumen presenta la actividad marítima, fluvial y lacustre, su infraestructura portuaria y comercial; la vida institucional de la Marina de Guerra, donde enfoca la situación de la Armada peruana en el tránsito del siglo XIX al XX; así mismo, la creación del Ministerio de Marina; datos históricos de la labor cumplida por la Misión Naval Americana en el seno de la institucional naval peruana; los centros de formación e instrucción naval.



Estas publicaciones forman parte de una colección que abarca la historia marítima del Perú, desde la época prehistórica hasta el siglo XX, cada volumen forman parte de los diversos tomos, contiene fuentes documentales, testimonios, mapas, gráficos y fotografías que ilustran y complementan su narración.

**Sello de libertad: bicentenario de la Batalla de Ibarra/Academia Nacional de Historia Militar, Quito: ESPE Innovativa, 2023, ilus.,174 p**

Por medio de la presente obra, la Academia de Historia Militar, rinde un justo homenaje a un episodio histórico poco conocido, que se enmarca en

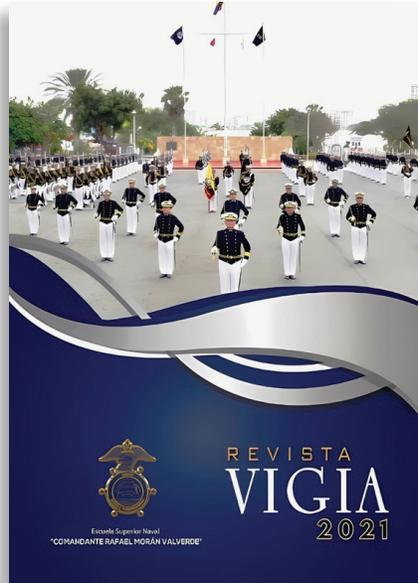




tiempos de la Gran Colombia, en los territorios de la antigua Real Audiencia de Quito, cuando el Libertador Simón Bolívar junto a su tropa triunfa en Ibarra, convirtiéndose este hecho, en un sello de libertad del actual Ecuador.

**Revista Vigía 2021. Armada del Ecuador. Escuela Superior Naval “Cmdte. Rafael Morán Valverde”. Imprevel. Salinas, 2021, 111p. Anual.**

El alma mater de la Armada del Ecuador, es la Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde”; y, mediante esta publicación, se da a conocer las diferentes actividades que realizaron los guardiamarinas, como parte de su formación integral como los futuros señores oficiales. Sintetiza la travesía de los cuatro años de la Promoción CORSARIOS 2021, incluyendo su crucero internacional a bordo del Buque Escuela Guayas.



**SECCIÓN  
NOTICIAS**







## **Navíos de nuestra historia, se denominó la exposición del INHIMA en recinto de la Academia Naval Alm. Illingworth**

El INHIMA desarrolló una exposición itinerante en el auditorium” sección masculina”, de la Academia Naval Almirante Illingworth (ANAI), con la intención que el alumnado conozca sobre la información histórica de los museos navales que conforman el Complejo Cívico Naval Jambelí-Armada del Ecuador; la cual se cumplió del 27 al 31 de mayo de 2024, en las instalaciones de la Academia, ubicada en Av. José A. Gómez Gault, Km. 8.5 vía a Daule.

La exposición se denominó: “Navíos de nuestra historia”, el discurso de inauguración fue pronunciado por el capitán de fragata EMT Byron Terán Hurtado, director del Instituto de Historia Marítima; quien estuvo acompañado de las autoridades de esta unidad educativa: Sr. Álvaro Puig Gómez, gerente general; Milton Orellana Montaña, vicerrector; Fernando Páez Monroy, administrador; Lic. Abraham Torres García, inspector general y el Ing. Edgar Erazo Aguilar, coordinador de cultural del ANAI.

Esta muestra fue muy representativa, para lograr una mejor difusión de la historia marítima; pues para el efecto se trasladaron hasta la ANAI, gran parte de los valiosos bienes muebles y colecciones patrimoniales de los museos navales, y del acervo bibliográfico de la biblioteca histórica marítima del INHIMA, con la finalidad de beneficiar al máximo a los cadetes y maestros de esa institución.

De acuerdo al informe de la ANAI, emitido, s/n de fecha 06 de junio de 2024, la exposición benefició a un total de 3000 usuarios, entre cadetes y docentes de la jornada matutina y vespertina, quienes conocieron la travesía de la historia naval ecuatoriana, sus héroes y buques que forjaron a nuestra institución Armada.

<b>EXPOSICIÓN ITINERANTE MUSEOGRÁFICA Y DEL ACERVO BIBLIOGRÁFICO DEL INHIMA EN INSTALACIONES DE LA ACADEMIA NAVAL ALMIRANTE ILLINGWORTH</b>					
<b>DENOMINADA: NAVÍOS DE NUESTRA HISTORIA</b>					
<b>DEL 27 AL 31 DE MAYO DEL 2024</b>					
<b>FECHA</b>	<b>MENORES</b>		<b>ADULTOS</b>		<b>TOTAL</b>
	<b>NIÑOS</b>	<b>NIÑAS</b>	<b>HOMBRES</b>	<b>MUJERES</b>	
<b>27 AL 31 DE MAYO DE 2024</b>	<b>2500</b>	<b>310</b>	<b>145</b>	<b>45</b>	<b>3000</b>



Expo ANAI- Instante en que el comandante Byron Terán Hurtado, junto a las autoridades de la ANAI, inauguran la exposición.



Expo ANAI- Visitantes recorriendo la muestra.



Expo ANAI- Estudiantes escuchan sobre el material histórico marítimo-naval, que el INHIMA publica en sus libros.



Expo ANAI- Alumnas informándose sobre el inventor del submarino “Hipopótamo”, José Rodríguez Labandera.



Expo ANAI- Autoridades de la ANAI, personal militar y civil del INHIMA.



## El INHIMA en la exposición “Evolución histórica de la Fuerza Naval y su contribución a la conservación del medio ambiente y los recursos marítimos”

El circuito de museos navales administrados por el INHIMA, participó con un stand **-Evolución histórica de la Fuerza Naval-** en el evento cultural feria, “Pichincha: fiesta, arte y cultura”, con el propósito de rememorar la gesta heroica de la Batalla del Pichincha, el cual se desarrolló el 24 de mayo de 2024, en el exterior del Museo Templo de la Patria, ubicado en la cima de “La Libertad”, en Quito, dirección: Av. de los Libertadores Oe13-997

En este espacio se expusieron algunos bienes representativos de los museos navales y demás materiales de apoyo, para lograr difundir a los visitantes, con éxito, respetando la cronología de las diferentes épocas que abarca nuestra historia y episodios gloriosos de nuestra Fuerza Naval ecuatoriana. Asimismo, se expusieron y entregaron, a la concurrencia, algunas de las publicaciones históricas que edita el INHIMA.

De acuerdo registros estadísticos facilitados por la Lic. Verónica Naranjo Chicaiza, Guía de Centro Cultural de los Museos de la Defensa, el viernes 24 de mayo de 2024, la **difusión de la historia naval ecuatoriana** mediante la exposición de la Armada, realizada en este evento, atendió y guio a usuarios pertenecientes a instituciones públicas y privadas, de procedencia local, nacional y extranjera; registrando un total de 2092 personas, quienes pudieron acrecentar su acervo cultural, conocer acerca de la historia y fortalecer su identidad naval. Su detalle estadístico a continuación:

DÍA / MES	Turistas Nacionales					Turistas Extranjeros					TOTAL VISITAS
	Adultos	Estudiantes	Niños	3ra edad	TOTAL NACIONAL	Adultos	Estudiantes	Niños	3ra edad	TOTAL EXTRANJEROS	
22-may.											
23-may.											
24-may.	1291	208	393	109	2001	53	24	14		91	2092
25-may.											
26-may.											
27-may.											
28-may.					0					0	0
29-may.					0					0	0
30-may.											
31-may.											
<b>TOTAL:</b>											

Adultos	Estudiantes	Niños	3ra. Edad
6685	1720	1526	692

Adultos	Estudiantes	Niños	3ra. Edad
113	0	23	2



Expo Quito- Instante en que la Lic. María José Arrieta realiza la difusión de nuestra historia marítima.



Expo Quito- El público escucha con atención la presentación sobre la muestra.



Expo Quito- Cartel promocional de la exposición.



Expo Quito- Una de las familias que recorrieron la muestra, exhibe la revista INHIMA Nro. 70 y un folleto del museo naval "Abdón Calderón".



## **Instituto de Historia Marítima participó en Seminario Internacional de Museología, en conmemoración de Día Internacional de los Museos**

Delegación del Instituto de Historia Marítima (INHIMA) asistió al Seminario Internacional de Museología “Educación e investigación en museos: experiencias y aprendizajes”, organizado por el Consejo Internacional de Museos – Ecuador (ICOM Ecuador), el acto se desarrolló en el auditorio del Museo Municipal de Guayaquil -calle Sucre entre calle Chile y calle, Pedro Carbo-, el 17 de mayo de 2024, de 10h00 a 17h00.

La comisión del INHIMA la presidió su director, capitán de fragata-EMT Byron Terán, acompañado por tripulantes, guías de los museos navales, técnicas de archivo e investigadores de historia marítima. “Esta programación se cumplió en el marco de la celebración de Día Internacional de los Museos, DIM, (18 MAYO), con el objetivo de fortalecer las redes de cooperación interinstitucional a nivel nacional, cuyo eje temático se fundamenta en los museos como centros educativos dinámicos que fomentan la curiosidad, la creatividad y el pensamiento crítico. Desde el arte y la historia hasta la ciencia y la tecnología, los museos son espacios vitales donde la educación y la investigación convergen para dar forma a nuestra comprensión del mundo”<sup>1</sup>.



Personal del INHIMA en la segunda fila, durante el desarrollo del acto.

<sup>1</sup> Circular-invitación emitida por ICOM Ecuador al INHIMA. Gquil. 01MAY2024



Constan de Izq. a Der., licenciadas: Martha Segovia y María José Arrieta, guías de los museos navales del INHIMA; Dr. Alejandro López, expositor en el evento; CPMG-EMT Byron Terán, director del INHIMA; Tlga. Mercedes Velázquez, guía de museo histórico INHIMA; Msc. Hugo Calle, presidente de ICOM Ecuador y Msc. Juan Carlos Fernández, secretario de ICOM Ecuador.



El comandante Byron Terán, interviniendo en el foro.



Lic. Aída Rodríguez, jefe del Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima. Armada del Ecuador, participando en el foro.



Toma general del evento.



## **Delegados de la Armada del Ecuador en presentación de pintura del capitán de navío José María Vallejo y Mendoza, prócer naval**

El óleo del capitán de navío José María Vallejo y Mendoza, prócer naval, desde ahora estará expuesto en la Sala de la Consolidación Republicana del Museo Municipal de Guayaquil, sitio donde se efectuó la revelación del retrato, el 30 de enero de 2024. El Museo está ubicado en las calles, Sucre entre Chile y Pedro Carbo.

Durante el acto, realizado con la presencia del capitán de fragata EM Julio Urbano Merizalde, del Cuerpo de la Infantería de Marina y del capitán de fragata EMT Byron Terán Hurtado, director del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), intervinieron: Dra. María Isabel Silva, directora de la Unidad Técnica de Patrimonio Cultural, con las palabras de bienvenida; Dr. Magno Marriot, asesor del M.I. Municipio de Guayaquil, quien expuso sobre la importancia histórica del personaje; finalmente la alocución del suboficial de Marina MSC. Marcos Marriot, promotor ciudadano y familiar del capitán Vallejo.

“El CPNV José María Vallejo y Mendoza, fue uno de los primeros oficiales infantes de Marina en 1826, capitán de puerto y diputado por Guayaquil en 1845. El Congreso de 1846 le confirió el nombramiento de capitán de navío efectivo. Tuvo destacada participación en la Revolución del 6 de Marzo de 1845, junto al prócer Gral. Antonio Elizalde, perdiendo una de sus piernas. El 24 de abril de 1845 el Gobierno Provisorio le mandó a construir una pierna de madera. Participó como diputado en la Convención de Cuenca de 1845, en donde con su voto dirimente permitió ascendiera al poder a Vicente Ramón Roca.”

Luego del develamiento del óleo de este protagonista de la Marina de Guerra ecuatoriana, el comandante Byron Terán, expresó unas palabras, al tiempo que entregó a los asistentes varios ejemplares de la Revista INHIMA Nº 71, donde concordantemente se publica un interesante artículo sobre el insigne capitán Vallejo.

El evento fue organizado por la M.I. Municipalidad de Guayaquil, La Alcaldía Ciudadana de Guayaquil y la Unidad Técnica de Patrimonio Cultural, el cual contó con la audiencia de los jefes del museo, biblioteca, asesores



y concejales del Municipio de Guayaquil, historiadores de la Academia Nacional de Historia-Guayaquil y de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial, personal del INHIMA, y representantes de los medios de comunicación social.



Constan de Izq. a Der., Dr. Magno Marriot, asesor del I. Municipio de Guayaquil; Galo Plaza, jefe de la Biblioteca Municipal; Dra. María Isabel Silva, Dir. Unidad Técnica de Patrimonio; CPFGE-EM Julio Urbano, del Cuerpo de la Infantería de Marina; MSc. Marcos Marriot, promotor ciudadano; Lic. Aída Rodríguez, jefe del Dpto. de Investigación-INHIMA y CPFGE-EMT Byron Terán, director del INHIMA.

**Fuentes:** <https://www.guayaquil.gob.ec/museo-municipal-presento-pintura-capitan-navio-jose-maria-vallejo-mendoza/>

Sánchez Bravo, Mariano. Cuerpo de Infantería de Marina. Relatos y Memorias Gráficas. Impresión. Poligráfica C.A., Guayaquil-Ecuador. Edición N 1, Pág. 61-65. Edit. INHIMA 2007.



## Director del Instituto de Historia Marítima difundió la Revista INHIMA a bordo del buque científico ARC “Simón Bolívar”

El director del Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador (INHIMA) CPMG-EMT Byron Terán, visitó el 11 de marzo de 2024, el buque oceanográfico ARC “Simón Bolívar” de la Armada de Colombia, el cual atracó en el muelle del Yatch Club Naval del Malecón 2000 de Guayaquil, para participar en la realización de los eventos protocolarios y científicos, programados con el propósito de promover las relaciones diplomáticas con autoridades militares y civiles ecuatorianas; a más del comandante de la nave y su tripulación, estuvieron la embajadora de Colombia señora María Antonia Velasco y demás invitados.



Instante en que el comandante Byron Terán, entrega la revista INHIMA a la embajadora de Colombia, señora María Antonia Velasco.

CPMG-EMT Byron Terán, entregando la revista INHIMA al comandante del Buque Oceanográfico ARC “Simón Bolívar”.





Durante la visita el comandante Terán, aprovecho para difundir la Revista INHIMA, órgano de difusión semestral del Instituto, la cual posee interesantes artículos históricos, sobre: repartos navales, buques y hechos trascendentales del pasado, en los que ha intervenido la Marina de Guerra del Ecuador; ejemplar en el que también constan las actividades culturales que desarrolla el INHIMA, a través de los servicios y productos que ofrece a la colectividad ecuatoriana y extranjera. La publicación es la edición N° 72 y fue entregada a algunos miembros de la dotación e invitados asistentes.



Durante su estancia en la ciudad, el buque abrió sus puertas el 10 y 11 de marzo entre las 09:00 a.m y las 06:00 p.m., espacio donde los visitantes tuvieron la posibilidad de recorrer sus cubiertas y conocer los espacios donde los marinos de Colombia y el personal científico desarrollarán sus proyectos de investigación en el Continente Blanco.

Comandante Terán entrega de un Marvin de porcelana al Agregado Naval de Colombia.

Zarpe del buque  
Oceanográfico  
ARC “Simón Bolívar”





## **Personal de servidores públicos que prestaron sus servicios en el INHIMA**

*“Cuán importante es la historia, pero más lo son los hombres que la estudian, que la investigan o que la hacen resurgir después de buscar entre viejos documentos”.*

*Contralmirante Carlos Monteverde Granados., 1987*

La Armada del Ecuador, a través del Instituto de Historia Marítima, desarrolla e involucra la participación ciudadana en los aspectos históricos y socio culturales, entrega a la ciudadanía ecuatoriana identidad cultural, esto mediante la recuperación y producción de la memoria marítima y naval del Ecuador.

El Instituto de Historia Marítima, aún no había sido oficialmente decretada su existencia - que inicia con el Acuerdo Ministerial Nro. 1571, del 24 de agosto de 1987-, fundado por el entonces contralmirante Fernando Alfaro Echeverría, conformado por distinguidos historiadores civiles representantes del Directorio de Miembros Fundadores y dirigidos por el entonces contralmirante Carlos Monteverde Granados, cuando este instituto ya comenzaba a escribir su historia; en diciembre de 1986, treinta y ocho (38) años atrás, el recientemente creado instituto, ponía en circulación el primer ejemplar de la Revista INHIMA, publicación semestral que amparada en la fuerza que da el conocimiento, pero sobre todo en la voluntad de cumplir su objetivo de estudiar y difundir la historia marítima que hoy por hoy alcanza la edición de la Revista número setenta y tres (73), manteniendo su presencia y aporte en el medio histórico cultural de nuestro país.

Precisamente, el Instituto de Historia Marítima, (INHIMA) es el reparto naval que determina la reflexión, análisis e investigación de los documentos relacionados con la historia marítima, naval, antártica y oceanográfica del Ecuador, los cuales se han editado en más de 120 publicaciones, por más de tres décadas.

Es fácil comprender que tal número de producción histórica, demanda de un formidable grupo de colaboradores servidores públicos intelectuales quienes con vasto conocimiento, dotados de las competencias profesionales necesarias para aportar en el discernimiento de los hechos históricos, en el



análisis de sus efectos y en la difusión de nuestra memoria marítima y naval, han permanecido apasionadamente involucrados, con su esencia, por más de siete lustros, cuya producción y difusión llega a nuestros días a través de los servicios culturales que el INHIMA ofrece a la comunidad ecuatoriana.

El trabajo desplegado, de estos selectos colaboradores, aportando de una u otra manera en esta loable institución, acumula la impresionante y desplegada producción histórica marítima única, pues nos han permitido aquilatar titánicas y silenciosas actividades en el campo de la producción histórica y en la difusión de nuestra historia marítima y naval, cuyas obras y proyectos han logrado transmitir y fortalecer nuestro pasado marítimo, en las distintas épocas de participación nacional.

Esta labor llegó a su fin para varios de los servidores públicos de la familia INHIMA, pues con profunda tristeza necesariamente hemos sentido la despedida de cada uno de ellos, sabiendo muy bien que cuando llega el retiro, los sentimientos se agolpan, tanto en quien se retira, como en los compañeros que continúan la ruta de trayectoria laboral. Es una vida dedicada a dar lo mejor de sí en pro de sacar adelante una institución, años de juventud y madurez. Aunque menos común en la actualidad, en ocasiones esa vida laboral ha trascendido casi enteramente en una misma institución. Esto teje estrechos lazos profesionales y de compañerismo e incluso de amistad.

Es así que, cuando llega el momento, queremos decir las palabras adecuadas que expresen ese cúmulo de emociones que conlleva una despedida. Cuando llega el momento de despedir a un compañero de trabajo que se jubila, es importante encontrar las palabras adecuadas para expresar gratitud, reconocimiento y buenos deseos.

Sabemos muy bien que el trabajo incansable con ética laboral de quienes hoy se han jubilado, nos han ayudado a alcanzar numerosos logros y éxitos, pues sus experiencias y conocimientos han sido invaluable para todo el equipo INHIMA. Todo el liderazgo y orientación que nos proporcionó nuestro querido y respetado director historiador CPFPG-SP Mariano Sánchez Bravo, siempre nos han guiado hacia un mayor crecimiento y desarrollo.

Hoy por hoy, a través de estas páginas quienes conformamos aún el INHIMA, les expresamos nuestro más profundo agradecimiento por todo lo

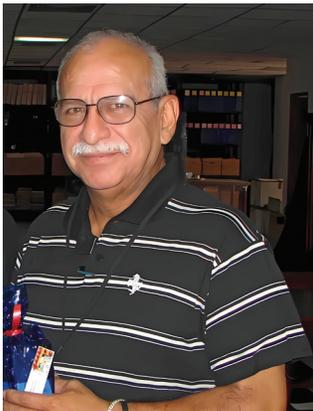


que han realizado. La dedicación y compromiso que han sabido manifestar durante todo este tiempo, ha sido fundamental para el éxito de esta institución, y siempre serán recordados como miembros valiosos y queridos de nuestro equipo INHIMA.

Les deseamos una jubilación llena de felicidad, paz y prosperidad. Que este nuevo capítulo de sus vidas esté lleno de momentos inolvidables y que encuentren satisfacción en todas sus futuras aventuras. Les inspiramos a que sigan persiguiendo sueños y pasiones. La jubilación marca el comienzo de una nueva etapa en sus vidas, llena de posibilidades emocionantes y oportunidades para hacer realidad los deseos más profundos.

Sus años de servicio y dedicación nos han enseñado a todos, la importancia de seguir nuestros corazones y perseguir nuestras metas con valentía y determinación. Sus trayectorias profesionales han sido un ejemplo para nosotros y nos han inspirado a dar lo mejor de sí mismos en cada proyecto y desafío que hemos enfrentado juntos.

Esta despedida no es un adiós, sino un hasta luego. Sabemos que seguirán teniendo un impacto positivo en la vida de las personas que los rodean, ya sea a través de nuevos proyectos, voluntariado o simplemente disfrutando del tiempo libre. La energía y entusiasmo que cada uno posee son contagiosos, y estamos seguros de que continuarán dejando una huella duradera en todo lo que hagan.



El sargento primero (SP) **Joel Jacinto Pincay Salvatierra (+)**, ingresó como servidor público al INHIMA, el 07 de julio de 1987, al puesto de oficinista. Inicialmente laboró en el Archivo Histórico del reparto.

En 1994 fue nombrado jefe del Dpto. del Museo histórico "Almirante Juan Illingworth". Posteriormente retornó a colaborar en el área de Archivo Histórico, hasta su retiro en el año 2014.



Pasó a formar parte del Instituto como servidor público, **Ricardo Francisco Herrera Carvajal**, el 01 de julio de 1990, en el puesto de servicios generales, hasta su retiro en agosto de 2017.



Con el grado de capitán de corbeta – UN **Mariano Sánchez Bravo (+)**, fue trasbordado al INHIMA para desempeñar el puesto de subdirector, el 7 de enero de 1991. El 01 de enero de 2000, con el grado de capitán de fragata (SP), continuó ejerciendo el cargo, pero en calidad de servidor público.

El 15 de enero de 2003, la superioridad le encargó la Dirección del reparto.

En agosto de 2005, fue nombrado oficialmente, director histórico marítimo del INHIMA, posición en la que permaneció hasta acogerse al retiro voluntario, el 26 de febrero de 2021.



Se integró como servidor público, **Lilliam Suyin Chang Díaz**, en el puesto de secretaria de la Dirección, del 01 de agosto de 1986 a marzo de 1997 -en el año 1991 se recibió de profesional superior en Lic. Ciencias de la Educación: Asignaturas Secretariales En abril de 1997 a diciembre de 2006 se desempeñó como secretaria del Dpto. de Investigación Histórica.



En enero a diciembre de 2007, ejerció las funciones de secretaria del Dpto. Financiero, conjuntamente con las tareas del Dpto. de Investigación. A partir de enero de 2008 al 31 de julio de 2023, ocupó el cargo de asistente del Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana, en que optó por retirarse.

En calidad de servidor público se incorporó al reparto, **Walter Manuel Riera Franco**, en el puesto de técnico de archivo, el 01 de enero de 1987.

Posterior a la obtención de su título de periodista profesional (1988), en 1989, fue ascendido al puesto de investigador de historia marítima, laboró en el Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana, hasta el 31 de junio de 2024, en que se acoge al retiro voluntario.



Ingresó como servidor público, **Mercedes Panamá Velásquez Morante**, el 01 de febrero de 1988. Se inició en el puesto de secretaria del Dpto. de Investigación Histórica (a órdenes del asesor titular Dr. Jorge Pérez Concha). Luego pasó a laborar como secretaria de la Dirección.

Años después, cuando obtuvo su título de Tecnóloga en Turismo, fue promovida al puesto de Guía de Centro Cultural, posición que ha desempeñado en el circuito de los museos navales que administra el INHIMA.



Actualmente labora en el museo histórico “Almirante Juan Illingworth”. Su retiro, está previsto para noviembre de 2024.

Por nuestra parte, les deseamos una jubilación llena de alegría, satisfacción y nuevas experiencias. Recuerden siempre que la vida está llena de oportunidades y que cada día es un nuevo comienzo para alcanzar los sueños. ¡Gracias por ser una fuente constante de inspiración para todos los que conformamos el Instituto de Historia Marítima!



**SECCIÓN  
NECROLÓGICA**







## Jenny Estrada, “una de las más importantes impulsoras del Instituto de Historia Marítima”

Por: Walter Riera Franco  
Investigador de Historia Marítima  
del Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima del Ecuador  
rierafrancow@gmail.com

Para cuando esta nota sea difundida, ya habremos leído y escuchado de las redes sociales, medios de información pública y de los notables pares, de quien en vida fue **Jenny María Estrada Ruiz**; pero no por eso dejaremos de reconocer su excelente aporte a la historia marítima ecuatoriana; porque desde su ingreso al Instituto de Historia Marítima (INHIMA) en noviembre de 1986, como directora administrativa, emprende el proyecto de organizar el trabajo de investigación de nuestra Historia Marítima, formando el primer grupo de trabajo, inicia la conformación de una biblioteca y un museo naval, forjando el futuro de este naciente reparto naval y “sacar a la luz los hechos marítimos del pasado, con el propósito de afirmar en los ecuatorianos su



En primer plano (Izq.) Jenny Estrada y Lic. Eloísa Patiño, directora de los servicios bibliotecarios de la Escuela Superior Politécnica del Litoral, capacitando al personal, atrás (de Izq. a Der.), Ángel Silva., Walter Riera y Solange Patiño.



conciencia y llevar a conocimiento de todos, el legado histórico marítimo que es factor de destacada importancia de nuestra nacionalidad”<sup>1</sup>.

Jenny, primero –antes de noviembre de 1986- ingresó al INHIMA como colaboradora, uniéndose al selecto grupo de distinguidos historiadores, que desde el principio y por larga data aportaron con sus artículos al enriquecimiento de nuestra revista y archivos. Ya como funcionaria del reparto, contó siempre con el apoyo del director señor contralmirante (SP) Carlos Monteverde Granados (+) y del entonces teniente de navío UN Mariano Sánchez Bravo (+), que más tarde, ocupó la dirección del Instituto.

“Durante el año 1987, dando cumplimiento a sus objetivos fundamentales, el Instituto de Historia Marítima, (...), ha desplegado una intensa actividad, tanto en lo concerniente a su organización interna, preparación del personal dedicado a la investigación y clasificación de documentos como en lo tocante a la labor editorial.

Efectuamos el lanzamiento del álbum N° 1, “**La Armada en Imágenes**”<sup>2</sup>; se puso en circulación el segundo número de la Revista; y se realizó el Simposio del “Ecuador y el Derecho del Mar”; concretó la donación de documentos y 81 libros, hecha por el Dr. Leopoldo Benítez Vinuesa. En el II semestre (1987) culminó la edición de los libros: “De la goleta Alcance al cañonero Calderón” Tomo I, y el de “La Primera Escuela Náutica 1822 - 1830” que junto a la Revista N° 3 (publicaciones presentadas el 8 de diciembre), evidencian nuestros primeros esfuerzos para el estudio y difusión de los asuntos cuya importancia requiere mayor atención y proyección hacia nuevas generaciones”, consignó Jenny en un informe público de ese tiempo<sup>3</sup>.

Así era ella, de ritmo industrioso, no descuidaba ninguno de sus frentes de trabajo, simultáneamente a todos les dedicaba la atención requerida. La consecución de bienes museables continuaba, convocando a través de la Revista INHIMA, invitando al público y a quienes poseían uniformes, pertenencias y objetos de familiares que pertenecieron a la Fuerza Naval, los entreguen, con miras a la configuración del próximo museo naval, para “dar a conocer nuestra verdad histórica en el campo marítimo”. La biblioteca

---

<sup>1</sup> Revista INHIMA N° 1

<sup>2</sup> Autoría de Jenny Estrada

<sup>3</sup> Revista INHIMA N° 3. Diciembre de 1987



continuó su progresión, incrementando anualmente el acervo histórico bibliográfico. Los emprendimientos mencionados, se fueron desarrollando y el largo recorrido seguido por el Instituto continuó enrumbandose hacia sus objetivos, lo cual Jenny, con satisfacción pudo confirmar, las que veces visitó el reparto en el edificio de la Gobernación del Guayas; por ello, con justicia, el comandante Mariano Sánchez Bravo escribió: ***“una de las más importantes impulsoras en esos primeros años fue la historiadora Jenny Estrada Ruiz”***<sup>4</sup>.

Era una comprometida con sus funciones, empeñada en sacar adelante al Instituto; por lo que siguiendo con la tónica de este texto, citaré algunas de las actividades más destacadas, que durante su paso por el Instituto efectuó:

- En 1988 con su característico ingenio, incorporó a los almirantes en servicio activo y pasivo como miembros del Consejo Consultivo del Instituto, a fin de que se involucren y apoyen con las tareas que éste efectúa. Organizó y fue moderadora del Simposio: La Balsa una Tecnología Náutica en la Historia de la Navegación Ecuatoriana. En agosto de 1988, la premiación a los ganadores del concurso histórico naval: Combate Naval de Jambelí 1941(a nivel colegial, convocado a inicios de año), encaminado a promover la investigación y el estudio de los hechos y personajes más destacados de la Marina de Guerra. En octubre de 1989 desarrolló un ciclo de conferencias sobre las historias de las Marinas de Guerra sudamericanas, con los agregados navales de Chile, Brasil, y Argentina acreditados ante nuestro Gobierno, asesores de la Academia de Guerra Naval del Ecuador. En 1989 efectuó la premiación a los ganadores del primer concurso “Anecdótico Naval”, convocado el 31 de mayo, en el que tomaron parte oficiales y tripulantes en servicio activo y pasivo. En julio de 1990 organizó el Simposio “1941 Los Hechos de nuestra Historia Naval” con la participación de distinguidos oficiales navales y algunos héroes de la epopeya de 1941.
- Durante su gestión –a más de los ya mencionados- se editaron algunas publicaciones: **“La Balsa en la Historia de la Navegación Ecuatoriana”**<sup>5</sup> (1 era edición 1988 y 2da edición 1990), **Anecdótico**

---

<sup>4</sup> Editorial: Revista INHIMA N° 48. Julio 2011

<sup>5</sup> Autoría de Jenny Estrada



**Naval**, concurso (1989), **Epopeya del Aviso “Atahualpa”**<sup>6</sup>, “Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana” (en maqueta, 1990); revistas del Instituto de Historia Marítima, desde la número 2 hasta la 8; además se produjo una colección de postales alusivas al combate naval de Jambelí (1941) y de los videos: documental “**Argonáutas del Pacífico**”<sup>7</sup> (estrenado y difundido en agosto de 1988) sobre la importancia de la navegación prehispánica ecuatoriana y el de “**Hechos navales sobre 1941**”<sup>8</sup>, ambos en coproducción con Telecentro Canal 10.

- Para lo que sería el próximo museo naval, en 1988, gestionó que los descendientes del marino e inventor capitán de navío Rafael Andrade Lalama, hicieran entrega de un valioso lote de documentos y objetos que pertenecieron al personaje, los mismos que pasaron a formar parte del archivo y museo del INHIMA. En enero de 1989, se expuso el primer grupo de maquetas (buques a escala) relacionadas con la historia de la navegación ecuatoriana. En marzo, luego de una reorganización de las reliquias, objetos y actualización del guion de recorrido del Museo Memorial BAE “Abdón Calderón”<sup>9</sup>, se reiniciaron las actividades en una nueva etapa. También se develizó el óleo del comandante Rafael Morán Valverde, héroe de Jambelí, primero de la galería de retratos de oficiales para el museo del Instituto de Historia Marítima. Ya instalado el Instituto en su nuevo domicilio, de las calles Dolores Sucre y El Oro, desarrolló un plan de proyección a través de sus publicaciones, biblioteca, exhibición de maquetas y videoteca. Así mismo se incrementaron las donaciones de un lote de fotos, documentos y objetos del alférez de fragata Víctor Naranjo Fiallo, héroe del Aviso “Atahualpa”.

En 1990, dejó de laborar en el INHIMA, partiendo rumbo a España a efectuar estudios de especialización sobre Historia, donde permaneció varios años, pero no se desligó del todo, siempre que se requirió de su apoyo o asesoramiento estuvo dispuesta a colaborar. En el año 2007 el comandante Sánchez la invitó a ser miembro de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial del INHIMA (Acehim), incorporación que se hizo efectiva el 24 de octubre de ese año.

---

<sup>6</sup> Coautora: Jenny Estrada

<sup>7</sup> Autoría de Jenny Estrada

<sup>8</sup> Autoría de Jenny Estrada

<sup>9</sup> Dirección: Eloy Alfaro entre Azuay y Cañar. Parque de la Armada.



De derecha a izquierda los historiadores, Jenny Estrada, Benjamín Rosales, Mariano Sánchez y Jorge Marcos, durante una rueda de prensa sobre: la navegación aborigen en el Ecuador, concedida a diario El Telégrafo de Guayaquil.



Jenny durante su exposición: Marinos inventores, discurso de ingreso a la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial (Acehim).



En julio del 2011 el Instituto cumplía 25 años de haber iniciado sus actividades y uno de los actos, en el curso de la ceremonia conmemorativa, fue la presentación del libro: **Marinos inventores**<sup>10</sup>, producción que le fue encargada, para celebrar esta ocasión; propicia en la que se efectuó el reconocimiento a los pioneros y primeros protagonistas del INHIMA, que promovieron el desarrollo sostenido de las actividades del Instituto y, que el comando de la Fuerza Naval hizo público y formal resaltando la competencia de los mismos por aquella gestión, y entre ellos a la biografiada, que en la placa -que le fue entregada en el acto- consta: **Historiadora Jenny Estrada Ruiz, por su trabajo como directora administrativa desde noviembre de 1986 hasta septiembre de 1990 y, por su producción histórica en este Instituto.**



Instante en que el comandante general de Marina, vicealmirante Jorge Gross Albornoz, entrega una placa a Jenny Estrada, en reconocimiento a su trabajo y producción histórica en el INHIMA.

<sup>10</sup> Autoría de Jenny Estrada



En la ceremonia del Vigésimo Quinto Aniversario del INHIMA (21JUL2011), la mesa directiva estuvo conformada por (de Izq. a Der.): comandante Mariano Sánchez B., director del INHIMA; CALM. José Noritz R., jefe del Estado Mayor de la Armada, Dr. Guillermo Chang D. vicecalde de Guayaquil; VALM Jorge Gross A., comandante general de Marina; CALM Luis Jaramillo A., comandante de Operaciones Navales y de la Primera Zona Naval; historiadora Jenny Estrada R. y CALM Ángel Sarzosa A., director general de Intereses Marítimos.



Autografiando el libro de su autoría: Periodo Prehispánico, tomo II de la obra “Historia Marítima del Ecuador” (colección INHIMA), 13DIC2012.



En el 2012 produjo el tomo II de la obra “Historia Marítima del Ecuador”, titulado Período Prehispánico (Colección INHIMA), la ceremonia de presentación se efectuó el 13 de diciembre del citado año y durante el evento, fue ascendida a miembro de número de la Acehim. El 26 de mayo de 2022, Jenny realizó una donación de 100 libros vinculados a la Historia en general y a la Historia Naval en particular –de su biblioteca personal- para la Biblioteca Marítima especializada “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo” del Instituto.

El 9 de febrero de 2024, a sus 83 años, partió Jenny María en su último viaje, hacia el encuentro con el Creador, pero nos dejó sus enseñanzas, sus libros. Quienes hacemos el Instituto de Historia Marítima siempre recordaremos su invaluable obra que ya “es historia”. Nuestro sentido pésame a sus familiares. Que descanse en paz.



Durante la XIX Feria Internacional de la lectura (FILEY) en Mérida Yucatán, Jenny disertando sobre la navegación oceánica, contenido del tomo II, de la obra Historia Marítima del Ecuador (INHIMA). El volumen fue expuesto en el estand del Ecuador, mientras duró el evento (8-17MAR2013)



**Estrada Ruiz, Jenny María  
(21JUN1940).**

***“Historiadora, periodista profesional y escritora. Guayaquileña. Hija del jurista Dr. Miguel Estrada Valle y de la soprano Olga Ruiz Robles. Bachiller del colegio La Inmaculada. Estudios paralelos de música, especialidad piano, en el conservatorio Antonio Neumane.***

Inició su carrera periodística en diario El Universo (1968). Dejando su huella en varias revistas y periódicos nacionales. Alcanza su categoría profesional a nivel licenciatura en 1978. Luego extiende su experiencia a la radiodifusión y a la televisión con mucho éxito. Desde 1980 se dedica a la investigación histórica, campo en el que ha aportado con la publicación de 26 libros de su autoría, algunos de ellos con varias ediciones y traducciones a otros idiomas.

Invitada como conferenciante participó en congresos y diferentes eventos internacionales sobre temas históricos, algunos relacionados con la condición de la mujer en España, China, Italia, Estados Unidos, Cuba, Argentina y México. Obtuvo algunos primeros premios en concursos internacionales para escritores e investigadores de la historia.

Fue miembro de número de la Academia Nacional de Historia y miembro correspondiente de las academias de Historia de España, Colombia y Paraguay. Miembro Emérito de la Academia Nacional de Historia del Ecuador.

Por su constante labor en defensa de nuestra identidad cultural fue galardonada con las más altas preseas del país, entre



ellas la orden nacional Al Mérito en grado de Comendador de parte del gobierno nacional; la presea Vicente Rocafuerte, impuesta por el Congreso y la orden Matilde Hidalgo de Procel, por la Asamblea Nacional. La M.I. Municipalidad de Guayaquil la distinguió con la Estrella de Octubre y la Casa de la Cultura Núcleo del Guayas con la medalla Carlos Zevallos Menéndez, máximo galardón institucional. En tres ocasiones fue enaltecida como Mujer del año en la Cultura y numerosas instituciones femeninas de esta y otras provincias le han testimoniado el aprecio a su labor con diplomas, placas y preseas.

Otra de sus facetas fue el cultivo de la música, arte que la proyectó a nivel nacional como creadora y directora del Museo de la música popular Julio Jaramillo y de la primera escuela del pasillo del Ecuador Nicasio Safadi, desde donde trabajó por el rescate y difusión de nuestra identidad musical a nuevas generaciones.

Estuvo casada con el periodista Otón Chávez Pazmiño (+), procediendo de ese enlace sus tres hijos. Xavier, Ximena y Carolina (+).

### **Otros reconocimientos**

- Condecoración Ministerio de Trabajo
- Mujer del Año en la Cultura. Revista Hogar ( 2 ocasiones)
- Maestra del año (Antena Pedagógica)
- Confederación Nacional de Periodistas
- Premio Escritores Iberoamericanos, Fundación Domeq. México DF.
- Presea Fidal
- Condecoración Acorvol<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Estrada Ruiz J. Guayaquileñas en la Historia. Siglos XVI al XXI. 2019. Guayaquil - Ecuador.



## Bibliografía

Estrada Ruiz, J. (Diciembre de 2007). Marineros inventores. Revista del Instituto de Historia Marítima. (I. d. Mar', Ed.) Guayaquil, Guayas, Ecuador: Impresión MACFORMAS.

Estrada Ruiz J. Guayaquileñas en la Historia. Siglos XVI al XXI. 2019. Guayaquil -Ecuador.

Riera Franco, W. (Diciembre de 2011). Instituto de Historia Marítima cumplió 25 años de actividades. Revista del Instituto de Historia Marítima(49), 1, 143-152. (INHIMA, Ed.) Guayaquil, Guayas, Ecuador: Gráficas Hernández.

Riera Franco, W. (Julio de 2022). Desarrollo histórico de la Biblioteca, y Museo Naval "Alm. Juan Illingworth del INHIMA". Revista del Instituto de Historia Marítima(69), 1, 55-83. (INHIMA, Ed.) Guayaquil, Guayas, Ecuador: Imprenta Mariscal.

Sánchez Bravo, M. (Julio de 2011). Editorial. Bodas de Plata del Instituto de Historia Marítima. Revista del Instituto de Historia Marítima (48), 1, 5-6. (I. d. Marítima, Ed.) Guayaquil, Guayas, Ecuador: Gráficas Hernández.

Varios. (1986-1990). Revista del Instituto de Historia Marítima. (INHIMA, Ed.) Guayaquil, Guayas, Ecuador: Imprenta Naval.





# MUSEOS NAVALES FORJADORES NAVALES ECUATORIANOS



ISSN 1390-9396