

INSTITUTO DE HISTORIA MARÍTIMA

EDICIÓN N°




Año XXXVII
Diciembre 2022
Revista N°70

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

Reservados todos los derechos de reproducción
total o parcial.

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

AÑO XXXVII	DICIEMBRE 2022	Nº 70
 <p style="text-align: center;">DIRECTOR CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">COLABORADORES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Miembros de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial (Acehim). - Lic. Irina Jiménez Álava, MGs. 	<p>CONTENIDO</p> <p>Editorial: Septuagésima edición de la revista Inhima. 5</p> <p>Escuela de la Marina Mercante: Formación de líderes para el desarrollo marítimo. Por: CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo (+) 7</p> <p>Participación de la Armada del Ecuador en Galápagos. Por: Lic. Aída Rodríguez Salvatierra 21</p> <p>Benigno Calderón Domínguez, capitán de navío de la Marina Ecuatoriana. Por: Dr. Alberto Cordero Aroca, MSc. (+) 49</p> <p>El Instituto Antártico Ecuatoriano frente al reto de la ciencia en el océano Austral y el continente helado 2004-2008. Por: CPNV (SP) Hernán Moreano Andrade, MSc. 69</p> <p>De la navegación en barcos a vela a la de vapor. Por: Capitán de altura de primera, Jorge Jiménez M. 91</p> <p>Valoración de los documentos de la Armada del Ecuador en el Archivo Histórico del INHIMA. Por: Lic. Irina Jiménez Álava, MGs. 145</p> <p>SECCIÓN DOCUMENTOS: Mensaje del presidente constitucional del Ecuador, Ing. León Febres Cordero Ribadeneyra, a los miembros de la dotación del BAE “Orión”, previo al zarpe de la primera expedición científica ecuatoriana a la Antártida. 157 Por: CPNV (SP) Hernán Moreano Andrade, MSc.</p> <p>SECCIÓN NOTICIAS: Visitas a los museos y biblioteca marítima. Personal del INHIMA participó en: “Conversatorio de los Libertadores de América” - “Verbena Juliana Guayaquileña” - Congreso de Bibliotecarios - Conferencias por el XXVI aniversario - Bendición de Casa Piana (Complejo Cívico Naval Jambelí) - Conversatorio “Bicentenario de la Batalla del Pichincha” - Ceremonias de condecoración ascenso. 183 Por: Periodista Walter Riera Franco</p> <p>SECCIÓN NECROLÓGICA: Sr. Calm. Gustavo David Páez Guamán Por: Lic. Lilliam Chang Díaz 203</p>	
<p>Los conceptos e ideas expresados en esta Revista, son propios de los autores y no reflejan necesariamente la doctrina de la Armada del Ecuador.</p>		

DIRECTOR

CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo

Coordinación general

S.P. Lic. Aída Rodríguez Salvatierra

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

Levantamiento de texto

S.P. Lic. Lilliam Chang Díaz

Diagramación

S.P. Lic. Solange Patiño Lara

Correctores

S.P. Lic. Aída Rodríguez Salvatierra

S.P. Lic. Lilliam Chang Díaz

S.P. Periodista Walter Riera Franco

Producción y reproducción fotográfica

S.P. Periodista Walter Riera Franco

ISSN 1390-9398

* * *

Portada

Fotomontaje del número 70, conformada por segmentos de las portadas de varias de nuestras ediciones.

Diagramación

Imprenta MARISCAL

EDITORIAL

Septuagésima edición de la Revista INHIMA

Aún no había sido oficialmente decretada su existencia -que inicia con el Acuerdo Ministerial Nro. 1571, del 24 de agosto de 1987-, cuando el Instituto de Historia Marítima, ya comenzaba a escribir su historia; en diciembre de 1986, treinta y seis (36) 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, alcanza hoy la entrega número setenta (70), mientras continúa bregando por mantener su aporte y su presencia, en el medio histórico cultural de nuestro país.

Es fácil comprender que tal número de publicaciones, demanda de un formidable esfuerzo, que constante y minucioso, ha mantenido su esencia por siete lustros y que llega a nuestros días, bajo el impulso de un selecto grupo de colaboradores, intelectuales e historiadores, civiles y militares, que, dotados de las competencias necesarias, para aportar en el discernimiento de los hechos históricos y en el análisis de sus efectos, están además, apasionadamente involucrados con la investigación, habilitados por tanto para sintetizar la historia y ponerla al servicio de quienes la precisan conocer. Su desinteresado aporte permite que podamos seguir divulgando estas páginas.

El trabajo desplegado, acumula el impresionante número de 14.000 páginas impresas, cuyo contenido ha buscado ser siempre, tan escrupulosamente apegado a la realidad de los hechos, como sugestivo e interesante, tratando de atraer al lector a través del más variopinto abanico de temas, que pasando por las biografías de héroes y personajes navales, relata las acciones y batallas que agitaron nuestros mares a lo largo del tiempo, así como los descubrimientos, las máquinas marineras y sin duda los logros y la vida de la Fuerza Naval y de las instituciones marítimas de la nación.

Cabe entonces traer a colación la hermosa frase marinera, que sentencia: “las velas no han muerto, no pueden morir, existirán mientras exista el viento, y mientras en el corazón del hombre sople; ese viento misterioso y magnífico que se llama espíritu, sueño y poesía”; es precisamente en ese sentido, que se puede afirmar con certeza, que el estudio de la Historia nunca estará agotado, es por tanto una ciencia viva en constante desarrollo, que existirá mientras el ser humano lleve a cabo su lucha por trascender, enfrentándose cada día con sus propias limitaciones, con la indomable naturaleza del mar y contra otros hombres.

La Historia como ciencia universal y sus componentes especializados, como son la historia militar, la marítima y la naval, en las cuales este instituto centra su trabajo, seguirán registrando, actualizando y analizando los hechos y las circunstancias, para que estos no se desvanezcan en la neblina del tiempo y puedan ser útiles las experiencias y el conocimiento.

El Instituto de Historia Marítima, como todas las instituciones con larga data en la edición y publicación de textos impresos, ha debido enfrentar un conjunto de fenómenos que el Sr. VALM (SP) Jorge Gross Albornoz, ha definido como el “sino de los tiempos”, y que nos ubica en condición de asumir los cambios en la tecnología y en los procesos de difusión de la información. Enfocados en este esfuerzo, nos adaptamos para no sucumbir víctimas del “síndrome del dinosaurio”, por lo que actualmente, nuestras publicaciones son difundidas también en formato digital. El objetivo es emplear los medios disponibles para llegar al mayor número posible de lectores -cuya localización sería imposible ante las limitaciones de la publicación impresa-, y orientarnos a concretar el proyecto de biblioteca marítima digital.

La edición número setenta (70) de la Revista INHIMA, que hoy ponemos bajo su consideración, mantiene intacto el espíritu que impulsó su creación, y presenta diversos aspectos de la historia, que esperamos sean del interés del lector y que contribuyan al fomento de la cultura y conciencia marítimas nacionales.

Eduardo Martínez Baracaldo
Capitán de navío de Estado Mayor
Director INHIMA

ESCUELA DE LA MARINA MERCANTE: FORMACIÓN DE LÍDERES PARA EL DESARROLLO MARÍTIMO

Por: CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo (+)

Antes de puntualizar la historia de creación de la Escuela de la Marina Mercante, es importante mencionar algunos episodios de la gloriosa Escuela Náutica de Guayaquil, creada en relación a referencias de oficiales navales foráneos, quienes pusieron su semilla directa o indirectamente para el surgimiento de buenos hombres de mar, durante el fin del coloniaje.

Después de estos sucesos vemos al almirante Juan Illingworth que fue nombrado comandante general del Cuarto Departamento Marítimo, quien se ocupó en organizar de la mejor forma posible todo lo concerniente a este ramo y tomó a empeño la creación de una Escuela Náutica, el 9 de octubre de 1822, que funcionó desde el 01 de septiembre del 1823.¹

Desde sus inicios hasta 1828, dicha Escuela, por motivos de la guerra con el Perú, cerró sus puertas, y en el año 1837 el presidente Rocafuerte decreta el restablecimiento de la misma en circunstancias en las que ya los oficiales de guerra y Marina tenían escasos de buques en los que ellos

¹ CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo.- “Historia Marítima del Ecuador, Tomo XI Primera Parte, Historia de la Escuela Naval del Ecuador”.- Año 2004.- Páginas 49-67.



podieran ejercer su profesión. Se restablecía la histórica Escuela Náutica, de donde procedían muchos de los oficiales que servían en los buques de la Fuerza Naval y que habían combatido en El Callao y en Malpelo.



Vicente Rocafuerte.

Fuente: <https://www.ecuadorianliterature.com/category/writers-from-guayaquil/page/2/>

En una de las fuentes primarias de la documentación histórica, como son los *oficios enviados por el almirante Juan Illingworth*, comandante del Apostadero de Marina, del 14 de julio de 1828, sección 1° N°16, remitido al señor secretario de *Estado en el Despacho de Marina*, quien con *fecha 28 de agosto de 1828 a través del oficial mayor en Bogotá se refiere* textualmente a lo siguiente: *“El comandante del Apostadero de Marina de Guayaquil en comunicación de 14 de julio pasado, dice al Gobierno, que el director de la Escuela Náutica de aquel Apostadero le había informado que el día 8 del mismo mes de julio, habían concluido sus estudios en aquella Escuela once alumnos y que él había dispuesto destinar 6 al servicio, librándoles interinamente sus nombramientos de Aspirantes, hasta que el Gobierno les remita sus diplomas en forma, y que los otros 5 fueron destinados a los buques nacionales mercantes, como lo habían solicitado ellos mismos”,*² eran aquellos:

² CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo.- “Primera Escuela Náutica”.- Año 1988.- Pág.133.



Juan Francisco Millán
Carlos Robles
José Castellano
Manuel Ferrusola
José María Muñoz

Rocafuerte, en su informe presentado a la Legislatura el 15 de enero de 1837, en la parte relativa a la Marina expresa lo siguiente: “La Marina se encuentra en decadencia, y aunque el Gobierno está muy penetrado de la importancia de su fomento *no ha podido darle todo el impulso que quisiera; el ministro del ramo os presentará varios proyectos que contribuirán a reanimar su débil existencia y a ponerla en estado de defender nuestras extensas costas y prestar su protección a nuestro comercio*”.³

Una de las hipótesis realizadas por el historiador contralmirante Carlos Monteverde en su obra Historia Marítima del Ecuador, Tomo VI dice lo siguiente: “*Si analizamos este acontecimiento a la luz de la situación que se había conducido a la Institución y por las declaraciones frecuentes del presidente Rocafuerte respecto a la importancia del comercio y la industria, es probable que su intención fue sentar las bases de una Marina Mercante necesaria para el comercio del Ecuador con el exterior, proyecto digno de toda alabanza, pero no consideró que la seguridad de los buques mercantes y en consecuencia del comercio marítimo, lo cual depende de la existencia de un poder naval, en situaciones de guerra*”.⁴ Sin embargo, el restablecimiento de la Escuela Náutica, fue una luz en medio de la oscuridad que reinaba para comprender la importancia de una Marina de Guerra para la seguridad y defensa de la nación.⁵

En enero de 1838, el Gobierno al mismo tiempo que confirmaba el nombramiento del director de la Escuela Náutica de Guayaquil, disponía que todos los guardiamarinas y los aspirantes que estuvieran embarcados asistieran a los cursos que se dictaban en dicha escuela, sin dejar el servicio activo, para lo cual quedaban exentos de asistir a las clases, los días que

³ Francisco Ignacio Salazar.- Actas del Congreso Constitucional del Ecuador.- año 1837.- Volumen I. Actas del Senado.- Quito 1892.

⁴ CPMG-(SP) Mariano Sánchez Bravo.-“Historia Marítima del Ecuador”.- Tomo XI Primera Parte.- Reapertura de la Escuela Náutica en 1837”- Año 2004.-Página 201.

⁵ CALM (R) Carlos Monteverde Granados.-“Historia Marítima del Ecuador”.- Tomo VI La Gran Colombia 1828-1830; La República 1830-1840.-Año 1997.-Páginas 267.



estuvieran de guardia a bordo de los buques de guerra. En esta época la Escuela Náutica, funcionaba en el edificio del Colegio San Luis, pero en el mes de septiembre de 1839 se trasladó al convento de San Agustín, en el cual ocupó dos de las celdas y una parte del claustro. El señor de la Haza desempeñó la Dirección de la Escuela Náutica hasta el año 1840, cuando lo reemplazó en dichas funciones el señor Ignacio Mariátegui.⁶

El verdadero propósito del restablecimiento de la Escuela Náutica, señalado por el presidente Rocafuerte, fue lo que se expresaba en el *Artículo 4º del Decreto de apertura de dicha Escuela: “El alumno que gane los cursos que determina el Poder Ejecutivo en su Decreto Reglamentario, será considerado como Guardiamarina; y cuando se lo necesite será llamado al servicio con el sueldo correspondiente. Entre tanto puede dedicarse libremente al servicio de la Marina Mercante o a dedicarse a cualquier otra industria”*.⁷

La decadencia de la Marina de Guerra Ecuatoriana al iniciarse la *década de los años cuarenta*, se la atribuye generalmente y no sin razón, a la situación de pobreza del Estado, debido a la constante beligerancia interna que asolaba a la República. También es importante y necesario puntualizar que tanto el general Flores, como don Vicente Rocafuerte *en la época expresada, no le dieron a la Marina de Guerra la atención debida, a causa de su falta de visión marítima del primero y de la ausencia de conceptos claros sobre la importancia de una fuerza naval en la problemática bélico-marítima, del segundo*.

Rocafuerte estaba preocupado por impulsar el desarrollo de la Marina Mercante y vemos que, con fecha 3 de febrero de 1836 el ministro del Interior y Relaciones Exteriores, general Bernardo Daste, en comunicación dirigida al gobernador de Guayaquil, dice que: *“Deseoso el Gobierno de fomentar por todos los medios posibles el comercio ..., ha dispuesto que dos de nuestros buques de guerra, pasen al servicio de paquetes desde el puerto de Guayaquil al de Panamá, para lo cual se han destinado el bergantín “Ecuatoriano” y la goleta “Gracia del Guayas”,... Dios guarde a V.S. Bernardo Daste”*.⁸

⁶ CALM (R) Carlos Monteverde Granados. –“Historia Marítima del Ecuador”. - Tomo VI La Gran Colombia 1828-1830; La República 1830-1840. -Año 1997.-Páginas 268-269.

⁷ CPGF-(SP) Mariano Sánchez Bravo.- “Historia Marítima del Ecuador”.- Tomo XI Primera Parte.- La Escuela Náutica durante los primeros años de la República”.- Año 2004.-Página 215.

⁸ CALM (R) Carlos Monteverde Granados.- “Historia Marítima del Ecuador”.- Tomo VI La Gran Colombia 1828-1830; La República 1830-1840.” Los buques de la Marina de Guerra al servicio del comercio”.- Año 1997.-Página 273.



Los buques destinados al control del contrabando fueron las goletas de guerra “Guayaquileña” y “Diligencia”, al mismo tiempo que el bergantín “Ecuatoriano” y la goleta de guerra “Gracia del Guayas”, se los empleaba como buques mercantes. Todos ellos realizaron sus respectivas tareas hasta cuando por la acción del tiempo y falta de mantenimiento no pudieron salir a la mar, quedando solo en 1840 la goleta “Diligencia”. Es así como, en el gobierno de don Vicente Rocafuerte, se inicia la época en la que la Marina de Guerra Ecuatoriana, pasó a construir solo una Marina de servicios o aún mejor digamos en una de guardacostas, abandonando la preparación para el cumplimiento de su propia misión.⁹ La política marítima del presidente Rocafuerte *no se limitó solamente a impulsar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional y a fomentar el comercio marítimo, sino también a otros aspectos relacionados con esas actividades.*

La goleta “Guayaquileña”.

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



⁹ CPFGE-(SP) Mariano Sánchez Bravo.- “Historia Marítima del Ecuador”.- Tomo XI primera parte.- La Escuela Náutica durante los primeros años de la República”.- Año 2004.- Página 184.



En 1850, el ministro de Guerra y Marina, ordena el establecimiento de una **Escuela de Pilotaje y Náutica**, para lo cual designó como director al capitán de navío Juan José Valverde, quien solicitó los suplementos para la enseñanza, pero como en anteriores ocasiones, la política interrumpe su gestión y la Escuela pasa a la inactividad.

Alférez
de fragata
Víctor
Naranjo
Fiallo..



Alférez
de fragata
César Endara
Peñaherrera.



Alférez de fragata Manuel Nieto
Cadena.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico
Histórico Marítimo-INHIMA.



Ya en el siglo XX, se destaca el curso de pilotines de 1938, a bordo del buque escuela “Presidente Alfaro”, con ex- cadetes de la clausurada Escuela Naval, que decidieron seguir la profesión de oficial de la Marina Mercante. En el mes de febrero se iniciaron las clases bajo la dirección del capitán de fragata Aníbal Villagómez Yépez, quien era también comandante del buque, y con el concurso de sus oficiales que fueron designados profesores en las diferentes asignaturas. Profesor de Matemáticas, alférez de fragata César Endara P.; Comunicaciones, alférez de navío Cesáreo Panchana; Náutica, alférez de fragata Víctor Naranjo Fiallo; Astronomía, alférez de fragata Manuel Nieto Cadena; Maniobras Marineras, alférez de fragata Marco Toledo S.

El curso debía durar dos períodos, el primero, de febrero a diciembre, que correspondía a las materias antes citadas; y el segundo de enero a septiembre y comprendería las materias de Navegación, Geografía, Física, Meteorología, Estiba y Arqueo. Los primeros pilotines (ex cadetes) fueron Jorge Game Castro, David Vallejo vivos, Carlos J. Monteverde Granados, Jorge Páez Torres, Gustavo Wray Arellano, Víctor Morán Villena y Julio Mena Lanás; éste último no perteneció antes a la Escuela Naval. Posteriormente ingresó otro joven guayaquileño Holger Molina, hijo de un valiente oficial de carabineros, que murió cumpliendo con su deber el 28 de mayo de 1944.

Capitanes de fragata,
Jorge Game Castro,
Carlos Monteverde
Granados, Jorge Páez
Torres. Año 1962.

**Fuente: SÁNCHEZ
BRAVO, Mariano.
Escuela Superior Naval
“Comandante Rafael
Morán Valverde” Sus
Principales Momentos.
Impresión. Poligráfica
C.A., Guayaquil- Ecuador.
Edición N 1, Pág. 136, Edit.
INHIMA, 2009.**





Oficiales y cadetes del curso de pilotines, a bordo del buque escuela “Presidente Alfaro”. 1940. De pie, cuarto desde la izquierda, cadete Carlos Monteverde Granados.

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano. Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde” Sus Principales Momentos. Impresión. Poligráfica C.A., Guayaquil- Ecuador. Edición N 1, Pág. 136, Edit. INHIMA, 2009.



Ceremonia de graduación de pilotos de 3ª a bordo del “Presidente Alfaro”; posteriormente estos jóvenes fueron incorporados a la Armada, con el grado de oficial de mar de 3ª y continuaron la carrera naval.

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano. Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador. Impresión Poligráfica C.A., Ecuador. Edición N 1, Pág. 137, Edit. INHIMA, 2006.



En el mes de marzo se procedió a la reorganización del Curso, el que, debido a la premura del tiempo, venía funcionando sin contar en el respectivo reglamento ni planes de estudios. El 23 de este mes, el comandante de Marina, en Guayaquil, remite al comandante general el Proyecto de Reglamento y Planes de Estudios, elaborado por el Comandante del buque y director. El 30 de mayo por Decreto Ejecutivo No. 325, fueron aprobados dichos Reglamentos y Planes de Estudios y el 17 de junio, el Comandante de Marina, solicitó al ministro de Defensa, los nombramientos de los profesores en las siguientes materias:

Navegación, capitán de corbeta Carlos Moisés Monteverde G.; Comunicaciones, alférez de navío Cesáreo Panchana S.; Matemáticas, alférez de fragata César Endara Peñaherrera; Maniobras, alférez de fragata Marco Toledo S., y alférez de fragata Víctor Naranjo Fiallo; y Morse, oficial de mar de 3º Gabriel Jarrín A. Después de un periodo de vacaciones durante el mes de octubre, se reiniciaron las clases el 1º de noviembre, continuándolas ininterrumpidamente hasta el mes de julio de 1940, en que se terminó el curso, después de tomados los correspondientes exámenes, graduándose los nuevos pilotos de altura de tercera.

El 3 de abril de 1945, se fundó la Escuela Náutica de Guayaquil bajo los auspicios del Sindicato de Marineros Mercantes del Ecuador, siendo su director el capitán de altura Alfredo García Drouet, la misma funcionó en un local del Palacio de la Gobernación y tenía como lema "Patria y Cultura". En dicha Escuela se formaron algunas promociones de pilotos de altura, los que para las prácticas se embarcaban en el B/E "Presidente Alfaro", efectuando navegaciones a Galápagos y a la costa ecuatoriana. El señor jefe del Distrito Naval del Guayas, recibía informes de su Director para el control respectivo.

El 7 de febrero de 1950, el director de la Escuela Náutica de Guayaquil informa que aquella tiene problemas financieros y solicita ayuda económica al comandante general de Marina, y dice: "Si tal ayuda no se produce, habrá que clausurar irremediablemente el plantel, por falta de fondos para su sostenimiento". Agregó que la Escuela Náutica es el único establecimiento de su género que existe en el país, y que al desaparecer este plantel no tendría la juventud donde iniciarse en la carrera mercante. Por ello solicitó \$/ 20.000,00 por una sola vez en el año. Igualmente se insistió en que se garantice el ejercicio profesional de los pilotos de altura egresados, para lo cual era menester imponer el cumplimiento del Reglamento de Dotación, para las naves de la Marina Mercante Nacional.



Lo cierto es que aquella Escuela, auspiciada por el Sindicato de Marineros Mercantes del Ecuador y dirigida por el capitán García Drouet, tuvo que cesar, mejor dicho, pasó a la administración de la Armada con el nombre de **“Escuela Náutica Nacional”** pues, según Acuerdo Ministerial No. 32-M de 30 de junio de 1950, fue puesta bajo la supervigilancia técnica y administrativa de la Comandancia del Primer Distrito Naval, nombrándose para el efecto como subdirector o propiamente, jefe de estudios al Sr. capitán de corbeta Sergio Sáenz Bejarano. Era en aquel año comandante del Primer Distrito Naval, el Sr. capitán de corbeta Luis Gómez Cevallos y el capitán Sáenz se desempeñaba además como jefe de Estado Mayor del Distrito.



Contralmirante Luis Gómez Cevallos.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

Se nombró el cuerpo de profesores conforme a las necesidades funcionales y a fines de 1950, éstos eran en número de 14; se informó además que se había procedido a la semi-militarización de los estudiantes y se exigió mayores conocimientos para el ingreso de los mismos. La Escuela permaneció por dos años en Guayaquil, pues posteriormente, allá por 1952, funcionó el Curso de Pilotines de la Marina Mercante en la Base Naval de Salinas, adjunta a la Escuela Naval, la misma que se cerró en 1954, por razones internas y sus alumnos pasaron a la Escuela Naval.

Pasarían algunos años de inestabilidad hasta que la Escuela de la Marina Mercante Nacional fue creada por Decreto Ejecutivo No.732 del 21 de julio de 1966, siendo presidente interino de la República, don Clemente Yerovi Indaburu, y su primer director, el señor capitán de corbeta Raúl Jaramillo del Castillo. El espíritu de creación de esta Escuela fue el de dotar a la Marina Mercante



Nacional de personal capacitado intelectual, moral y físicamente para tripular con eficiencia las unidades de nuestra flota mercante. Consta en el decreto que la Escuela será regentada por la Armada Nacional, encargando su organización, funcionamiento y control a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Clemente Yerovi Indaburu.

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



Vicealmirante Raúl Jaramillo del Castillo.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

Su reglamento interno fue aprobado mediante Decreto Ejecutivo No.369 del 21 de febrero de 1969, siendo presidente constitucional de la República, el Dr. José María Velasco Ibarra; luego de lo cual, la Escuela ha funcionado en diversos lugares de Guayaquil. El primer lugar fue la Escuela de Especialidades de la Armada, junto a lo que hoy es el Parque de la Armada, luego en la Capitanía del Puerto, Instituto Oceanográfico de la Armada y finalmente, en la Base Naval Norte de Guayaquil, localizada junto



Dr. José María Velasco Ibarra.

Fuente: <https://citas.in/autores/jose-maria-velasco-ibarra/>

al puente de la Unidad Nacional *Rafael Mendoza Avilés*, en donde cuenta con sus instalaciones propias desde enero de 1989.

Consciente de la responsabilidad histórica que le ha sido asignada por la Armada Nacional, para contribuir al desarrollo socio-económico del país, la Escuela cumple con la misión de formar y perfeccionar a oficiales, tripulantes y en general a todo el personal que labora a bordo. Hasta la presente se han formado varias promociones de oficiales (máquinas y cubierta) y numerosos tripulantes en diferentes especialidades, que con mucha capacidad se desempeñan tanto en buques con nuestra bandera, como en buques con pabellón extranjero.



Escuela de la Marina Mercante Nacional Valm. Sergio Raúl Jaramillo del Castillo.

Fuente: <https://ec.worldorgs.com/catalogar/guayaquil/escuela/escuela-de-la-marina-mercante-nacional-valm-sergio-ra%C3%BAI-jaramillo-del-castillo>



Cabe indicar que por 1993, los aspirantes a oficiales mercantes, por orden superior, iniciaron su formación en la Escuela Superior Naval, en conjunto con los guardiamarinas; pero posteriormente la Escuela de la Marina Mercante retomó su esforzada labor de formar y capacitar a los oficiales mercantes, y de especializar a los tripulantes, que navegarán en los buques de nuestra marina comercial, y aun en el extranjero.

Cuenta además con tres centros de coordinación ubicados en las ciudades de Manta, Puerto Ayora y Esmeraldas, los que permiten cubrir la demanda de formación, perfeccionamiento y capacitación de la gente de mar y de pesca en el Ecuador. Dentro de los principales cursos que ofrece la Escuela, se destacan: Formación de oficiales y marineros, perfeccionamiento para oficiales y marinería, OMI Básico, contraincendios avanzado, destreza en el manejo de embarcaciones no rápidas, actualización y recalificación para prácticos, entre otros.

La Escuela de la Marina Mercante Nacional, “ESMENA”, dispone además desde el 2001 con una certificación de calidad, la cual ha podido mantenerse gracias al trabajo arduo y tesonero de todos aquellos oficiales, tripulantes y servidores públicos que integran la nómina de cada uno de los departamentos.

En el año 2009 a través de un Convenio con la Flota Petrolera Ecuatoriana, se implementó el simulador Full Misión Cubierta de radar y Simulador de Cargas Líquidas, para el entrenamiento de cadetes, oficiales navales y mercantes en el manejo de los equipos del puente. Pero el progreso y las mejoras son permanentes.

En el año 2015 se implementó el simulador Full Mission Máquinas, y se incorporó la primera promoción de Electrotécnicos; además se trabajó en la nueva certificación ISO 9001:2015 y finalmente mediante la firma de un convenio específico entre la Universidad de Fuerzas Armadas y la Comandancia General de la Armada, se materializó la titulación de tercer nivel para los alumnos del Curso de Formación de Oficiales Mercantes, los cuales una vez firmado el convenio y al cabo de cuatro años y medio de estudios, pueden alcanzar a más del título como terceros oficiales de cubierta/máquinas, un título de tercer nivel reconocido por el Consejo de Educación Superior, titulación que ha constituido el anhelo de todos los oficiales mercantes, que han cursado esta Escuela.



En la actualidad su director es el CPNV-EMC Juan Guerrero González, y está por incorporarse la XLIII promoción de oficiales mercantes. La Escuela de la Marina Mercante Nacional "Valm. Raúl Jaramillo del Castillo", lleva años formando líderes para el desarrollo marítimo de la nación, sin embargo, tomamos en cuenta que el inicio de la Escuela de la Marina Mercante es a partir de la época Republicana, en el año de 1938, ya en el siglo XX, cuando se destaca el curso de pilotines, a bordo del buque escuela "Presidente Alfaro", con excadetes de la clausurada Escuela Naval, que decidieron seguir la profesión de oficial de la Marina Mercante *y, su origen parte desde el año de 1850* cuando el ministro de Guerra y Marina ordena el establecimiento de la Escuela de Pilotaje y Náutica. Lo que le da categoría de gran Institución.¹⁰

¹⁰ CPFV-(SP) Mariano Sánchez Bravo. –“Historia Marítima del Ecuador”. - Tomo XI Primera Parte. - La Escuela Náutica en el siglo XIX”. -Año 2004- Páginas 254-256.

PARTICIPACIÓN DE LA ARMADA DEL ECUADOR EN GALÁPAGOS

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

Las islas Galápagos ubicadas a 972 kilómetros al oeste de las costas ecuatorianas y Patrimonio de la Humanidad desde 1978, gracias al entorno marítimo y a que esta ha sido el lazo de unión de las islas con tierra firme, a lo largo de 190 años, han estado siempre relacionadas con la Marina de Guerra Ecuatoriana, desde su incorporación a la república.

El obispo de Panamá, Tomás de Berlanga, descubrió las islas el 12 de marzo de 1535, éstas fueron visitadas muchas veces durante el siglo XVI por naves españolas, por lo general en forma inconsciente y con algunos naufragios¹. De todos modos, estas no fueron colonizadas por los españoles, pero tampoco abandonadas por completo. Los nombres españoles antiguos de las islas, indican que la recorrieron repetidas veces, pero los piratas ingleses también las frecuentaron cuando descubrieron la posibilidad de usarlas como base estratégica para atacar el comercio del Virreinato de Lima o para refugiarse luego de los ataques a las colonias americanas.

¹ Dr. José Machuca Mestanza. –“Cronología histórica de Galápagos 1535-2000”.- Gráficas Pato. -Página 30.



La importancia de los primeros mapas de las Galápagos

El 9 de junio de 1684, arribó a la isla más meridional de las Galápagos el capitán inglés John Cook, después de sus correrías por las colonias americanas, con el *Bachelor's Delight*". En él, viajaba el pirata Ambrose Cowley, quien aprovechó para ir cartografiando las islas, sintiendo gran atracción por ellas.² Sabemos que los primeros mapas que incluyeron las islas fueron los preparados por Abraham Ortelius y Mercator alrededor de 1570, en que las islas estaban descritas como *Insulae de los Galopegos* (islas de las Tortugas).

Ambrose Cowley, en su relato publicado en 1686 con el título "A Short Account of my Voyage", Cowley dice: "Vimos una isla al suroeste de nosotros...a esta isla le puse el nombre de "King Charles". Después de una hora o dos vimos otra isla y poco después vimos muchas más. Pero dimos toda la vela que podíamos hacia una isla que me gustó más... un bote se dirigió a la orilla de esa isla, no encontrando agua, pero si tortugas terrestres y marinas, iguanas y algunas especies de aves. Hacia el este de ella se ven puertos aparentemente buenos. Levamos ancla y navegamos hasta el oeste, donde encontramos agua. A esta isla la nombré "Duke of York", isla que ahora lleva el nombre, por la gracia de Dios, de nuestro actual Rey (James II). Vimos otra isla, navegando hacia el oeste, llamándola "Duke of Norfolk".

Habiéndole puesto el nombre de "The Duke of Albemarle" a la isla que actualmente conocemos como Isabela, entre ésta y la isla "Duke of York", actualmente nombrada San Salvador, el corsario Cowley avistó un pequeño islote que lo bautizó con su nombre, y en su crónica dice al respecto: "Por capricho la llamé "Cowley's Enchanted Island" – que en español se traduce "Isla Encantada de Cowley"- pues habiéndola contemplado desde diferentes puntos de la brújula, siempre apareció en forma diferente. Unas veces se asemejaba a una fortaleza en ruinas y otras a una gran ciudad".

Ese pequeño islote existe y aún mantiene el nombre de islote Cowley. Al respecto de la isla Duke of York, es de indicar que al retornar Cowley a Inglaterra, en octubre de 1686, encontró la novedad que aquel duque había sucedido en el trono a su hermano Charles II, con el nombre de Jacobo II (o James), desde febrero de 1685, por lo que habiendo aquel bautizado las islas, en su mayoría, con los nombres de la realeza británica, se apuró en renombrarla como "King James's Island" y así apareció en sus mapas. A la isla King Charles se la observa mal ubicada en su mapa, causando largas

² Dr. César Cabezas y Cabezas. - "Darwin y las islas Galápagos". -Página 19-43.



discusiones entre cartógrafos y entendidos en la materia, hasta que el capitán James Colnett resolvió el problema, en 1792, identificándola con la actual Floreana. Además, añadió otra isla que le dio el nombre de “Chatham”, que es la actual isla San Cristóbal, pues no había sido vista por los corsarios en 1684.

Segundo duque de Albemarle, con cuyo nombre bautizó Cowley a la actual isla Isabela.

Fuente: <https://www.npg.org.uk/collections/search/portrait/mw37454/Christopher-Monck-2nd-Duke-of-Albemarle>



Ambrose Cowley relató que vio 15 islas, nombrando inicialmente a 8 de ellas, como King Charles a la actual Floreana, Duke de Norfolk a la isla Santa Cruz, King James; en 1684 Duke of York (Santiago o San Salvador, Duke of Albemarle (Isabela), Abingdon (Pinta), Lord Wainman (Wolf), Lord Culpeper (Darwin), Cowley Enchanted Island (islote Cowley), de las que el cartógrafo Herman Moll elaboró un mapa de las Galápagos en 1699, en base a las descripciones y a un boleto del mismo Cowley. En la carta de las islas Galápagos de Cowley, aparecerían también los nombres de la isla Narbrought, actual Fernandina, y de las otras islas e islotes, que se pueden apreciar en los distintos mapas de Cowley, publicados desde 1686 por algunos editores. No consta, eso sí, la isla Chatam o San Cristóbal, aunque según la descripción de Dampier y el análisis que hace de la misma el Dr. Octavio Latorre, autoridad en dicha materia, parece confirmar que si vieron la misma, pues el corsario Dampier la describe como “isla de tierras altas”, que no podía ser otra que la San Cristóbal.³

³ CPGF-(SP) Mariano Sánchez Bravo. –“Instituto Oceanográfico de la Armada Génesis y Trayectoria”. -Año 2010.-Páginas 30- 32.



Las islas se incorporan al Ecuador

El 24 de abril de 1709 piratas ingleses al mando de Woodes Rogers asaltaron Guayaquil, cuya ciudad abandonaron, después de robarla y depredarla, el 11 de mayo, y con buen viento del sur-suroeste pusieron rumbo a las islas Galápagos, con el Duke, el Duchess y varias presas, en busca de la isla Santa María de la Aguada, famosa por sus fuentes de agua, entre los ingleses. No encontraron aquel líquido vital, y con su gente enferma de la peste las abandonaron con destino a la isla Gargona.

En 1830 don José de Villamil, marino de origen norteamericano radicado en Guayaquil, concibió el proyecto de colonizar las islas Galápagos y el 14 de noviembre de 1831 las denunció a nombre de la Sociedad Colonizadora del Archipiélago de Galápagos. Pensaba explotar la orchilla, pero fue don José Joaquín de Olmedo, prefecto del Guayas quien organizó la primera expedición oficial bajo el mando del coronel Ignacio Hernández, quien zarpó de Guayaquil el 20 de enero de 1832, a bordo de la goleta “Mercedes”. El día 12 de febrero de ese año, dicho oficial tomó posesión solemne del archipiélago, incorporándolo al territorio de nuestra república.⁵

Patrullajes de buques de la Armada en las islas, en el siglo XIX

Durante las siguientes décadas del siglo XIX, los buques de la Armada patrullaban a las islas en varias ocasiones al año, demostrando su presencia y control, entre éstas vigilancias citamos la búsqueda efectuada en las islas en 1846, por parte de la goleta de guerra “Invencible”, cuando se produjo la piratería a bordo del vapor “Washington”, y por el bergantín de guerra “Seis de Marzo”, por el mismo motivo. En agosto de 1848 se habla de la Colonia Penal de las islas Galápagos, y se dice que tan pronto un buque de guerra zarpe con dirección a las Galápagos se enviarán algunos reos, para que purguen sus penas en esas islas (Floreana), bautizada así por el coronel venezolano Ignacio Hernández, en homenaje al presidente Juan José Flores.⁶

En la década de 1850 los buques de guerra como el pailebot “Olmedo” y bergantín goleta “17 de julio”, efectuaban en forma esporádica cruceros de

⁵ CPFG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. “Forjadores Navales del Ecuador”. -DIGEIM 1986.-Página 72.

⁶ CPFG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. -“Historia Marítima del Ecuador Tomo VIII, La República 1850-1860”. - INHIMA 1997.



vigilancia a las Galápagos⁷. El 31 de agosto de 1853, el ministro de Guerra y Marina, Teodoro Gómez de la Torre, ordenó enviar a la goleta de guerra “Olmedo”, para un viaje de 100 días a las islas Galápagos en crucero de exploración con algunos penados y con instrucciones de visitar varias islas, con el objeto de determinar cuál es su producción en relación al Guano⁸

Según el extracto del diario de navegación del pailebot “Olmedo”, el buque zarpó de Guayaquil el 26 de diciembre de 1853, cuando eran las cuatro de la mañana. El 4 de enero de 1854 a las seis de la tarde, avistaron la isla Chatan por el noroeste del compás, a cuya hora hicieron rumbo hacia la isla Floreana. A las diez de la mañana fondearon en un lugar de dicha isla. A las seis de la tarde del 7 de enero desembarcaron a los 17 presos, que por orden superior dejaron en la misma.

A partir de ese instante realizaron un minucioso patrullaje, habiendo arribado a las siguientes islas: Chávez, Albermarle (bahía Isabela), Narborough, Roca Redonda, Pulpér e Yvuéman. (sic). El día 15 de enero pusieron rumbo a la Costa continental.⁹ El comandante, capitán de corbeta Francisco Gutiérrez, había enviado a las distintas islas botes con personal armado al mando de los alféreces de fragata José Izquierdo y Francisco Castillo, con el fin de que efectúen reconocimientos e inspecciones, según las órdenes especificadas en su misión. En noviembre de 1914, en instancias de la Primera Guerra Mundial, Inglaterra protestaba que Ecuador había violado la neutralidad, al permitir que buques alemanes usaran las islas para aprovisionarse.

La Armada del Ecuador estaba totalmente impedida de actuar en las islas por la guerra civil de Esmeraldas. De todos modos, para aclarar esos rumores, el Gobierno envió en 1914 al transporte “**Constitución**”, al mando del teniente de fragata Diógenes Fernández Ampuero, llevando a su bordo al capitán del puerto de Guayaquil, capitán de navío Geo Chambres Vivero, comisionado para investigar los mismos,¹⁰ (buque adquirido para combatir la revolución de Concha en Esmeraldas). Recogió las más variadas noticias, algunas fidedignas, de que varios buques ingleses y japoneses merodeaban por las islas; que el crucero alemán “Leipzig” y los carboneros “Marie” y “Kala”, fueron vistos al este de la isla Chatam, para desaparecer rumbo al

⁷ Alfredo Luna Tobar, 1997. -Historia política internacional de las islas Galápagos. Quito.

⁸ CPGF-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Buques y Personajes”. - INHIMA 1991.-Página 20.

⁹ CPGF-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Historia Marítima del Ecuador Tomo VIII, la República 1850-1860”. - INHIMA 1997.

¹⁰ Contralmirante Carlos Monteverde Granados. - Obra citada. - Página 240.



sur, a toda máquina. Algunos corsarios alemanes merodeaban por las islas como el velero “Seeadler”, el “Leipzig” ya mencionado, que había torpedeado el petrolero “Elsinore” y al carguero “Banksfield”.



Transporte “Constitución” al mando del teniente de fragata Diógenes Fernández Ampuero, llevando a su bordo al capitán del puerto de Guayaquil, capitán de navío Geo Chambres Vivero.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

Al retorno del transporte de guerra “Constitución” a Guayaquil, pudieron confirmar la presencia de una flotilla de buques de guerra japoneses en el área entre la isla Santa Clara y Punta Arenas, a los que se instruyó que debían abandonar el mar territorial ecuatoriano, pero sin que esta intervención diera el efecto deseado, porque como bien es sabido, el derecho necesita de la fuerza para ser respetado, y ese no era el caso.¹¹

Presidente Dr. Alfredo Baquerizo Moreno, en comisión a las islas Galápagos a bordo del guardacostas “Patria”

Había concluido la revolución de Esmeraldas, y en octubre de 1916 se envía a Tumaco, Colombia, al guardacostas “Patria”, a fin de que traslade a Guayaquil a miembros de una comisión colombiana de límites. El 1 de noviembre de 1916 el comandante del buque, teniente de fragata Manuel Ignacio Granja, informa de su arribo a Guayaquil con dichos pasajeros y con tropa que recogió en Esmeraldas. El doctor Alfredo Baquerizo Moreno,

¹¹ *Ibidem.* - Páginas 240 y 241.



presidente de la República del Ecuador, decidió viajar a las islas Galápagos para lo cual se invitó a diplomáticos de otros países acreditados en el Ecuador. El guardacostas “Patria”, fue el buque asignado para aquella comisión y el crucero “Cotopaxi”, para que lo escolte en todo el viaje.

Dichas unidades zarparon el día 10 de julio de 1917 a las 08:00 horas. En ambos buques se instaló equipos de comunicaciones inalámbricos, a fin de mantener contacto con el continente. El “Cotopaxi” estaba comandado por el capitán de navío Rafael Andrade Lalama y el guardacostas “Patria”, por el teniente de fragata Manuel Ignacio Granja Saona.



El presidente Baquerizo Moreno y su comitiva, a bordo del guardacostas “Patria”. Sentados, comandante Rafael Andrade, izquierda, y teniente Manuel Granja, derecha. 1917.

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano. Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador. Impresión Poligráfica C.A., Ecuador. Edición N 1, Pág. 122, Edit. INHIMA, 2006.



Los pasajeros más importantes embarcados en el “Patria”, eran el doctor Alfredo Baquerizo Moreno, presidente de la República; Easman Cox, ministro de Chile; Miguel Arroyo Diez, ministro de Colombia; Enrique Hayton, encargado de negocios de Argentina; Eduardo Muelle, cónsul del Perú, entre otros.¹²

Después de arribar a las islas Galápagos, los buques recalaron durante su recorrido en puerto Chico, San Cristóbal, el sábado 14 de julio a las 09:00 horas; puerto Villamil, Isabela, el domingo 15 a las 08:00 horas; Post Office, Floreana, el lunes 16 a las 10:30 horas. El viaje fue exitoso y finalizó con el arribo a Guayaquil el 25 de julio del mismo año. Tal es así que Virgilio Cuesta, ingeniero del guardacostas, informó que las maquinarias respondieron satisfactoriamente. Es de indicar que la visita del presidente Alfredo Baquerizo Moreno a las islas, se revistió de gran importancia, pues era la primera vez que un presidente lo hacía, tal es que, al siguiente año, en su honor, puerto Chico de la isla San Cristóbal, fue rebautizado como “Puerto Baquerizo Moreno”, así se mantiene hasta la actualidad.

Acontecimientos hasta la primera guerra del Atún

Después vino una era de colonizaciones de las islas por ecuatorianos y extranjeros; y la llegada de noruegos y otros buques de migrantes, animó a las autoridades ecuatorianas a respaldar a los nuevos colonos en sus planes industriales, de pesca y agricultura, por lo que con fecha 16 de marzo de 1927 el presidente provisional de la República, don Isidro Ayora, decretó la creación de una capitanía en puerto Baquerizo Moreno, y con el mismo decreto se destinó al aviso “Atahualpa”, que desde esa fecha quedó incorporado a la Armada, para la vigilancia permanente de las islas Galápagos, y más comisiones relacionadas con sus necesidades marítimas.

En marzo de 1927, fue nombrado como capitán de puerto, al capitán de altura José F. Manosalvas, con jerarquía de capitán de corbeta. El primer ideólogo de la Armada moderna, Manuel Alomía Guerra, planteó en 1934 la tesis de la «seguridad total», es decir la protección de la soberanía y de los recursos nacionales, con preocupación especial sobre Galápagos.

La Armada ha seguido este principio en las costas y sobre todo en Galápagos. La primera aplicación de la tesis de seguridad total, fue las dos guerras del atún que pusieron a la Armada frente a los intereses

¹² Ibídem.



de las grandes empresas de pesca de California¹³. Entre 1929 y 1942 se produciría lo que algunos historiadores llaman la primera guerra del Atún, tal es que se dice que durante los años 1932 a 1933, por dar un ejemplo, los industriales norteamericanos, en el puerto de San Pedro ganaron una utilidad de \$ 37'000.000 con la venta del atún, traídos por ellos de las aguas de Galápagos. En 1932, 65 buques se dedicaron a la pesca y Van Camp, empaquetó más de 1000 toneladas de atún extraídos en Galápagos.

El Dr. Octavio La Torre, nos expone que en septiembre de 1934, el teniente Manuel Alomía Guerra, dio la voz de alarma sobre nuestra situación en la frontera marítima y de lo que pasaba con nuestros campos de pesca de Galápagos. Además, ayudó a preparar el primer “Reglamento de Pesca y Cacería Marítima”, que fue aprobado en agosto 31 de 1934, destinado a regular y proteger los recursos pesqueros del continente y sobretodo de Galápagos.



BAE “Presidente Alfaro”, buque que en el año de 1939, controló en las aguas del archipiélago de Galápagos, los permisos de pesca de una flotilla de buques norteamericanos y capturó algunos.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.

¹³ Dr. Octavio La Torre. - “Una historia de servicio en Galápagos”. -Año 2005.



El coronel Olmedo Alfaro lamentaba en carta al ministro de Guerra y Marina, la situación del Ecuador respecto a la pesca en las islas, manifestó que no convenía que la misión naval, que fue a Washington negocie sobre las pesquerías de Galápagos, porque como no tiene el Ecuador jurisdicción efectiva sobre dichas islas, la compañía que allí se establezca vendría de hecho a ejercer la soberanía sobre el archipiélago. Una vez negociado el buque, ya sería otra cosa.

En 1935, el Gobierno adquirió del millonario Valdervill un yate de nombre “ARA”, a fin de dedicarlo al control de la pesca y otros cometidos, para lo cual tomó el nombre de “Presidente Alfaro”, el buque en el año de 1939 controló los permisos de pesca en esas aguas de una flotilla de buques norteamericanos y capturó algunos, pero las pocas unidades no permitían un control eficiente. El único buque que podía hacer un viaje frecuente a las islas era el “Calderón”, aunque tenía que atender a todas las tareas posibles como cuidado de faros y boyas, lucha contra el contrabando y transporte único a lo largo de la costa.

La guerra y la ocupación del archipiélago por los Estados Unidos, paralelizaron por algún tiempo y casi por completo las actividades pesqueras en las islas. Sin embargo, a mediados de 1943 los atuneros de California, presionaban para la reanudación de la pesca, esta vez bajo la protección de las fuerzas norteamericanas.

Una base norteamericana en la isla Baltra, durante la II Guerra Mundial

El presidente norteamericano Franklin Delano Roosevelt, efectuó una gira de visita a las islas Galápagos, en el crucero USS “Houston” (CA-301), y estuvo de pesca en la bahía Sullivan en julio de 1938, en donde atrapó un tiburón. Se dice que aprovechó su estadía para escoger personalmente, junto a sus asesores, el mejor lugar en donde instalar una base aeronaval en caso de conflagración.¹⁴

En 1939 a inicios de la Segunda Guerra Mundial, un diagnóstico de la comisión norteamericana “Greenslade Board” dio lugar para que el gobierno de los Estados Unidos, entrara en negociaciones con el Gobierno ecuatoriano, para construir bases aeronavales, militares y aéreas en la costa del Ecuador

¹⁴ CALM(r) Carlos Monteverde Granados. - “Historia Marítima del Ecuador”. - Tomo VI. - “La Gran Colombia y la República”.-Año 1997.



y en las islas Galápagos, pues luego de un viaje de observación se decidió que para la protección y defensa del canal de Panamá, era necesario, de acuerdo a un plan naval-militar propuesto por el Estado Mayor de la Defensa norteamericana, la creación de bases en Salinas, para cubrir la costa norte del Pacífico con hidroaviones navales, así como con aviones "Catalina"; y también aviones de bombardeo con base en Galápagos y Salinas, las que debían ejecutar misiones entre las bases en Ecuador y la establecida en Corinto, Nicaragua, para cubrir las rutas de navegación del Pacífico Sur.



Presidente norteamericano Franklin Delano Roosevelt, en Galápagos. 1938.

Fuente: <https://guerrade1941.blogspot.com/2018/08/los-roosevelt-estados-unidos-y-el.html>



El comando de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, una vez que se perpetró el ataque japonés a Pearl Harbor, en las islas Hawai, y como hasta esa fecha, en el mes de diciembre de 1941, el gobierno ecuatoriano no les había concedido la autorización para construir y ocupar bases en Salinas y Baltra (Galápagos), dio orden para que contingentes de la Marina y del Ejército, desembarquen en la costa ecuatoriana y ocupen “Manu Militari” las mencionadas zonas estratégicas.

Efectivamente, el 16 de enero de 1942 desembarcaron en la península de Santa Elena y pocos días después en las islas Galápagos, sin consultar al gobierno ecuatoriano, aunque ya había desde antes personal en Galápagos, tal es que Hugo Idrovo indica que habiéndose producido el desembarco de 36 técnicos y militares estadounidenses en Baltra el 12 de diciembre de 1941, esta es la fecha en que se formaliza el inicio de la ocupación de las islas Galápagos.

Posteriormente, con los hechos consumados, el gobierno ecuatoriano gestionó ante el norteamericano que se regularizara dicha ocupación, mediante la suscripción de actas o convenios, a lo que se accedió. Efectivamente, el primer convenio se suscribió en Quito el 24 de enero de 1942, en lo que se refiere a la Base en Salinas, y después el 2 de febrero del mismo año se firmó el relacionado con la Base en Seymour, Galápagos. Estos son los denominados convenios complementarios, a los pactos de defensa continental mutua de Lima y La Habana.

Las islas Galápagos tenían durante la Segunda Guerra Mundial, una excepcional importancia estratégica para la defensa del canal de Panamá, por lo que EE.UU. precisaba instalar una base en estas islas. En Galápagos los contingentes norteamericanos, erigieron una gran base aeronaval en la isla Baltra. A ésta se la conoció comúnmente con el nombre de Base Seymour, más en realidad este nombre pertenece a un islote situado en la parte septentrional de Baltra, de la cual los norteamericanos equivocadamente, tomaron el nombre. Esta isla estaba destinada a convertirse en un gigantesco portaviones de roca y de hecho, allí se levantó la mayor instalación militar y aeronaval del Pacífico sudeste en la Segunda Guerra Mundial. En la isla española instalaron un puesto, así también en punta Albermarle, en el norte de la isla Isabela y, por último, otro en cerro Barahona en la parte meridional de la misma.¹⁵

¹⁵ CPMG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. –Diario Expreso, “Memorias Porteñas”. - “Base Seymour en la Segunda Guerra Mundial”. -Año 2019.



En el lapso de ocupación norteamericana de la isla, y cuando la Segunda Guerra Mundial, en la época más crítica de la conflagración, unos 5000 soldados, marinos y aviadores conformaban la fuerza aeronaval destinada a la protección intercontinental en el área. Para distracción de dichos hombres llegaban compañías artísticas, actores, cantantes, y nos cuentan oficiales ecuatorianos que vivieron la época, que en algunas ocasiones escucharon de algunos intérpretes y, aún más, de los soldados estadounidenses, la canción Lily Marlen.

Había terminado la Segunda Guerra Mundial, más la presencia norteamericana se mantenía en Baltra, pero el 1 de julio de 1946 para la devolución de esta base y haciéndose cargo de la misma el capitán de navío Agnelio Recalde, flamante jefe del Distrito Naval de Galápagos, realizó una ceremonia a bordo del patrullero ecuatoriano “Nueve de Octubre”, buque en el cual se dirigían a Seymour el general Willis Crittenberger y Robert Scotten, jefe de las Fuerzas norteamericanas en Panamá y embajador de los Estados Unidos, en el orden respectivo.

Después de arribar a la isla el mencionado general pronunció un discurso, y en parte expresó: “El moderno aeropuerto que aquí veis como ayuda inconmensurable para la defensa del canal de Panamá, sirvió como punto de salto para toda la poderosa aviación que vigiló el Pacífico. Puede decirse que la cooperación interamericana hizo posible a la Base de Galápagos, factor decisivo en la defensa del canal de Panamá, contra la amenaza hostil que no se materializó, porque estuvimos preparados. Sin este bastión de defensa y otros como Salinas y Talara, es concebible que el ataque enemigo tuviera éxito...”.

Seguidamente, la banda militar norteamericana, ejecutó el Himno de los Estados Unidos, mientras se arriaba lentamente la bandera de ese país, para luego proceder a izar la bandera ecuatoriana a los acordes del Himno Nacional, que fue saludada por los marinos ecuatorianos y por todos los concurrentes, habiéndose hecho cargo de la Base, el capitán de navío Agnelio Recalde, a quien la superioridad lo nombró, para que se desempeñe como jefe del Distrito Naval de Galápagos.

Es así que en agosto de 1948, el alférez de navío Carlos Monteverde Granados fue nombrado jefe del Distrito Naval de Galápagos, tomando posición de su cargo en puerto Baquerizo Moreno. El 27 de octubre del mismo año, asciende a teniente de fragata-ejecutivo, y en noviembre conforma la comisión para recibir la Base de Seymour de los norteamericanos, y al mismo



tiempo empezar su desarme, comisión que realiza hasta el 23 de diciembre de 1948, en que los últimos 50 soldados estadounidenses abandonan la isla.

En el mes de julio de 1949 el Distrito Naval de Galápagos pasa a denominarse Gobernación Marítima del Archipiélago de Colón, y el teniente Monteverde continuó en las islas, pero con el cargo de gobernador marítimo, en el que se desempeñó hasta febrero de 1950¹⁶, y cuya dependencia duró hasta el 14 de febrero de 1959, en que se crea la Segunda Zona Naval, siendo su primer comandante el capitán de corbeta Aurelio Maldonado Miño. Es de indicar que, para fines de proteger y establecer control en las islas, se instalaron capitanías del puerto, adicional a la de San Cristóbal, en las islas Isabella, Santa Cruz, Baltra y Floreana.

En lo que corresponde a la Fuerza Naval, la falta de buques en las primeras décadas del siglo XX fue la causa principal que impidió que en el Archipiélago se mantuviera una permanente vigilancia, y que se mostrara el pabellón del Ecuador en sus aguas jurisdiccionales. Esta situación perduró hasta cuando la Armada, logró forjar una Fuerza Naval de mayor poder en la década de los años setenta del siglo XX en adelante, lo que fue producto de un largo proceso que inició en el año 1943.

Pero la entrega de la isla Baltra no fue un hecho cierto, era algo protocolario, pues el contingente norteamericano la fue desocupando poco a poco, hasta que en 1949 la abandonó el último soldado. Un año antes el señor Carlos Julio Arosemena Tola, presidente de la República, había requerido del gobierno de los Estados Unidos, la entrega total de la Base de Seymour, exigencia que por fin se hizo realidad.

Vestigios de la Base

El CPMG-(SP) Mariano Sánchez Bravo, expresa que: Era 1977 cuando, siendo un bisoño oficial de la Armada, la superioridad naval lo destinó a la isla Baltra, Galápagos, en calidad de capitán del puerto. A su llegada pudo encontrar todavía vestigios y restos de lo que había sido la base aérea y estación aeronaval norteamericana, construida durante la Segunda Guerra Mundial, para la defensa continental, en especial para la protección del canal de Panamá.

¹⁶ CPMG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - "Semblanza del contralmirante Carlos Monteverde Granados". - Revista INHIMA N° 48.-Página 23.



Su curiosidad fue tal que en los momentos libres efectuaba largos recorridos observando lo que quedaba de las instalaciones militares como ser polvorines, casamatas, plataformas de grandes cañones, algunas barracas, todavía en pie utilizadas por la Armada y la Fuerza Aérea, plataformas de antiguas instalaciones, éstas últimas en gran número, restos de desalinizadores y condensadores para procesar agua potable, rieles y plataformas para izar a tierra los hidroaviones. Pero lo que más llamó su atención fue la llamada “Casa de Piedra”, que era el casino de los oficiales superiores y subalternos, sobre la cual se narraba una serie de leyendas. De hermosa arquitectura, construida con piedras volcánicas de Galápagos, madera de roble y baldosas de excelente acabado, contando además con mesones de barra bar, que en su época fueron de mármol.



El artillero de vuelo Dale Warren en el porche de la Casa de Piedra.1945.

Fuente: Facilitada por la autora (Colección Hugo Idrovo).

Más coincidentalmente allá por el año 2009, se le pidió presentar la obra “Baltra Base Beta, Galápagos y la Segunda Guerra Mundial”, libro que como a cualquier lector atrajo su atención; había sido escrito por el distinguido



historiador Hugo Idrovo Pérez, quien está muy vinculado con estas islas, el cual reside en esa provincia hasta la actualidad. Por aquel tiempo el CPFGE (SP) Mariano Sánchez, ya había escrito algo al respecto, y en la presente, complementó de lo que dice ese autor, y así también lo que dejó escrito el doctor Roberto Leví Castillo, **La Armada durante la guerra del Atún**

El 18 de agosto de 1952 se suscribió la “Declaración sobre Zona Marítima”, conocida también como la “Declaración de Santiago”, entre Ecuador, Chile y Perú, en la que declaran que los gobiernos de las tres naciones, proclaman la soberanía y jurisdicción exclusiva sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de doscientas millas marinas, desde las referidas costas. Esta declaración fue ratificada oficialmente, por los tres países en distintas fechas, Ecuador lo hizo el 7 de febrero de 1955.¹⁷

La Declaración de Santiago recogía una aspiración de los países latinoamericanos y ampliaba las tradicionales 12 millas náuticas a 200, una extensa área marítima, cuyos recursos debían ser defendidos por la Armada del Ecuador, que en aquel entonces disponía de escasos medios, motivo por el cual el Gobierno tuvo que realizar grandes esfuerzos para el fortalecimiento del poder naval y es así como se adquirieron dos destructores ingleses tipo Hunt, el primero de los cuales arribó al Ecuador en septiembre de 1955, siendo bautizado con el nombre de BAE “Presidente Alfaro”. Al segundo destructor, que arribó en febrero de 1956, se lo nombró como BAE “Presidente Velasco”.

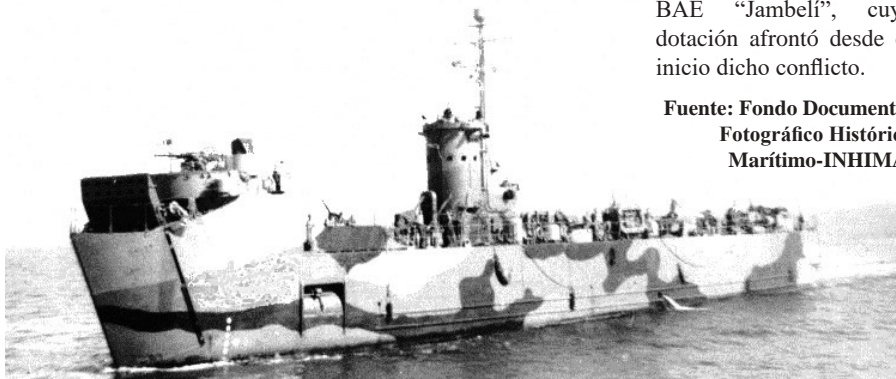
Por aquel tiempo, ante la grave amenaza de la expansión del comunismo, los Estados Unidos establecieron el “Programa de Asistencia Mutua” (MAP), para ayudar a los países de la región, y es así como amparado por este programa, el Gobierno del Ecuador adquirió en 1958 dos buques de desembarco del tipo LSM, el BAE “Tarqui” y el BAE “Jambelí”, cuyo comandante era el capitán de corbeta Arturo Mena Aguas, éstos buques sirvieron para el abastecimiento logístico a las islas Galápagos y a otras regiones, alejadas del litoral ecuatoriano, al mismo tiempo que realizaban el control de las actividades ilícitas en el mar territorial ecuatoriano.

¹⁷ CPFGE (SP) Mariano Sánchez Bravo. –Diario Expreso, Memorias Porteñas.- “Memorias de la Guerra del Atún entre Ecuador y EE.UU.”.-Año 2019.



BAE “Jambelí”, cuya dotación afrontó desde el inicio dicho conflicto.

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



En 1960 bajo el mismo programa se adquirieron dos buques patrulleros tipo PCE, el BAE “Esmeraldas”, ex USS “Eunice”, y el BAE “Manabí”, ex USS “Pascagula”, unidades que sirvieron para el control de las actividades en el mar territorial. Eran de una clase mejorada y similar a las corbetas antisubmarinas de la Segunda Guerra Mundial. Según información histórica tomada del libro “Doscientas Millas de mar territorial ecuatoriano” del capitán de navío Franklin Molina Serrano, el Ecuador, con plena conciencia de su derecho, a través de la Armada Nacional mantuvo una constante vigilancia, utilizando el patrullaje de sus unidades aéreas y navales, y como una demostración palpable de que sí ejerce plena soberanía sobre esas aguas, capturó y sancionó a quienes fueron sorprendidos en actividades de pesca, en nuestras aguas, sin dar cumplimiento a sus leyes. La apreciable cifra de 156 buques pesqueros capturado entre septiembre de 1951 y febrero de 1973, nos da una idea de la magnitud de la empresa llevada a cabo. De estas 156 capturas, algunas eran de barcos reincidentes, por lo que el número total de unidades aprehendidas fue de 111, de los cuales 90 eran de bandera norteamericana, 13 de Japón, 5 de Canadá y 3 de Panamá.¹⁸

El atunero más grande del mundo: el “Apolo”, fue capturado por la Armada ecuatoriana, cuando efectuaba faenas ilícitas de pesca en nuestras aguas, por dos ocasiones: el 17 de enero y el 3 de marzo de 1971.¹⁹ Al respecto es de indicar que una de las capturas del Apolo la efectuó la LAE “Guayaquil” (después “LAE 24 de Mayo”), al mando del entonces alférez de navío Belisario Pinto Tapia. Dicha lancha cañonera tuvo el mérito de haber

¹⁸ Franklin Molina Serrano.- “Doscientas millas de mar territorial ecuatoriano”. -Quito, 1977.-Página 88.

¹⁹ *Ibidem*.



capturado otros buques pesqueros, en faena ilegal. Además, del LAE “Guayaquil”, los buques de la Armada del Ecuador, que capturaron el mayor número de pesqueros, fueron los destructores “25 de Julio” y “Presidente Alfaro”, los BAE “Manabí” y “Esmeraldas”, y las LAE “Quito” (después “25 de Julio”) y “Nuevo Rocafuerte”, aunque también efectuaron capturas otras 7 unidades navales.²⁰

Sometido a voto, el resultado fue 18 a favor y 4 abstenciones. Un país ausente. Con este episodio se dio inicio al término de la Guerra del Atún, que duraría unos años más, inclusive con la intervención directa del secretario de Estado de los Estados Unidos, Henry Kissinger. El Ecuador hizo prevalecer su posición en el mar, a despecho de amenazas y sanciones recibidas, sentando jurisprudencia, recibiendo el apoyo y solidaridad a su causa, manifestados por los demás países. Además, complementó las bases para fundamentar plena y jurídicamente su derecho. Luego de una difícil negociación en el seno de la Organización de los Estados Americanos se logró, el 31 de enero de 1971, que el Consejo Permanente de la OEA, apruebe la resolución “CP/RES 32 37/71”, mediante la cual Ecuador resultó victorioso, en la disputa con el apoyo de los países latinoamericanos, que obligaba a los Estados Unidos a retirarse del mar territorial ecuatoriano o a resignarse a pagar las elevadas multas exigidas por la comunidad internacional.

Incluso, entre enero y febrero de 1973, cuando los buques de la Escuadra efectuaban el crucero de guardiamarinas, el historiador naval CPGF-(SP) Mariano Sánchez Bravo siendo en aquel tiempo, guardiamarina de segundo año, embarcado, en el destructor “25 de Julio”, fue testigo de la firmeza de la Marina en capturar pesqueros norteamericanos, faenando ilegalmente en nuestras aguas territoriales. El buque estaba comandado por el capitán de fragata René Molina Espinoza, y a su bordo izaba su insignia de comandante en jefe de la Escuadra el capitán de navío Ethiel Rodríguez Tapia, y de él emanaban todas las disposiciones a los demás buques, incluso se disparó un tiro con el cañón de 5 pulgadas, pero dirigido a un área despejada. La decisión era hacer respetar nuestra mar, en sus 200 millas, lo que incluía la zona de Galápagos. Nuestros buques de guerra prestaron con ello una gran ayuda al control de las aguas y por tanto al desarrollo de las Galápagos, cuyos pescadores habían sido limitados de aprovechar los productos que brinda el mar.

²⁰ *Ibidem.* -Páginas 88 y 89.



Logística: Servicio del buque tanque “Atahualpa”, en la región Insular

En la parte logística la Armada cooperó con sus buques para transporte de materiales y alimentos, en beneficio de los colonos insulares, utilizando para el efecto al BAE “Calicuchima”, y a los BAE “Tarqui” y “Jambelí”, entre otros, pero el más importante de todos fue el tanquero “Atahualpa”, que sirvió por 46 años a la Armada. Se desempeñó como buque logístico, transportando agua en navegaciones continuas hacia la región insular, proveyendo de ese líquido vital a las islas, en un inagotable cumplimiento de misiones, lo cual es un ejemplo palpable de la presencia de la Armada, en las vivencias de las Galápagos.

La Comandancia General de Marina, a fines del año de 1962, inició las gestiones necesarias ante el Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica, para adquirir un buque cisterna, y en el mes de enero del año siguiente sólo se esperaba que se autorizara al Embajador firmar los documentos correspondientes en nombre del Gobierno de Ecuador para que se realizara la cesión del buque cisterna YW-131 de 930 toneladas, que la Marina norteamericana había ofrecido bajo estipulaciones del Programa de Préstamos y Arriendos; buque que se encontraba en el puerto de Orange Texas, en condiciones de Reserva.²¹



El tanquero YW 131, BAE “Atahualpa”, zarpando para cumplir una misión.

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano. Buques y Personajes. Imprenta Naval., Guayaquil-Ecuador. Edición N 1, Pág. 55, Edit. INHIMA, 1991.

²¹ CPF-G-(SP) Mariano Sánchez Bravo. –Diario Expreso, “Memorias Porteñas”. - “El tanquero Atahualpa y su incansable trajinar”. -Año 2018.



En el mes de marzo se había ya designado al personal que se encargaría de reactivarlo y conducirlo desde Orange hasta Guayaquil. El teniente de fragata Tito Villareal fue nombrado comandante del YW-131, que desde el momento del cambio de bandera recibiría el nombre de “Atahualpa”. Los alféreces de navío Nelson Baidal y Guillermo Dueñas, el oficial de Mar de 2da. Javier Valdivieso y el alférez de fragata Rubén Landázuri completaban la oficialidad.

En cuanto al personal de tripulación lo conformaban 23 hombres incluyendo a 3 suboficiales. Es de indicar que el buque YW-131 había sido transferido a la Armada ecuatoriana con fecha 5 de febrero de 1963, y que fue recién el 12 de enero de 1977 la recepción definitiva en condición de compra.²² Durante los 46 años que permaneció al servicio de la Escuadra Naval, el buque más antiguo de nuestra Escuadra, se desempeñó como buque logístico realizando regularmente un promedio de seis viajes por año hacia las islas Galápagos, proveyendo del líquido vital a la Segunda Zona Naval, Comando de Operaciones Insular, capitanía de Baltra y al retén de la isla Floreana, así como a las distintas poblaciones de la Costa ecuatoriana, logrando superar más de 330.000 millas náuticas en un inagotable cumplimiento de misiones. Adicionalmente, proveía de agua a la Base Naval de Salinas, hasta que la península de Santa Elena, contó con el propio suministro de agua en la década de 1990.

En uno de sus escritos, el señor CPFPG-(SP) Mariano Sánchez Bravo, historiador naval, narra que con el grado de teniente de corbeta prestó servicio en dicha unidad desde mayo de 1976 hasta octubre de 1977, teniendo el cargo de oficial de artillería y maniobras, y recuerda las arduas y continuas navegaciones, pues zarpaban de Guayaquil desde el atracadero en el Arsenal Naval, con los tanques a full de agua, esto es casi 1000 toneladas del líquido vital. Manifestaba que, navegaban por el río Guayas y al pasar por puerto Roma era tradicional que sus pobladores salieran al encuentro del buque, con sus canoas portando tanques de 55 galones a su bordo.²³

A todos les entregaban el líquido vital, sin faltar ninguna canoa y en ocasiones éstos pobladores les agradecían entregándoles atados de cangrejos, los que servían para el almuerzo de la tripulación. Continuaban la navegación y al entrar a mar abierto, el buque daba una velocidad de 8 nudos, y lo ponían rumbo a las islas Galápagos. Arribaron a Baltra después de 75

²² CPFPG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Buques y Personajes”. -Año 1991.

²³ CPFPG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Semblanza del contralmirante Carlos Monteverde Granados”.



horas de navegación, aproximadamente, en donde entregaban el suministro de agua, para luego emprender el retorno.

Luego de 10 días de dicha navegación entraron al puerto de Guayaquil. Permanecían pocos días en el mismo, ya que seguidamente cumplían las operaciones a Salinas para abastecer de agua a la Base, que en aquella época carecía de la misma. Se ordenaba seguidamente nueva navegación a Galápagos, esta vez el agua la entregaron a la Segunda Zona Naval en San Cristóbal, y así en ese ritmo navegaban todo el año. El buque hizo largas y esforzadas operaciones por aquel tiempo, y así cumplió por algunas décadas.

En ese lapso 1976-1977 comandaron al BAE “Atahualpa” los tenientes de navío Edgar Guerra Carrera y Danilo Egred Heredia. Destacó su participación como buque de apoyo en el incendio en la isla Isabela, sirviendo como punto de reabastecimiento de agua en apoyo a la población civil, brigadas del Ejército, Parque Nacional Galápagos, médicos, grupos de rescate y de toda la población nacional y extranjera, que unió fuerzas para sobrellevar esta situación de emergencia nacional. El BAE “Atahualpa”, se mantuvo siempre listo, realizando su última operación logística a la región insular el 12 de mayo del 2009, luego de lo cual arribó a BASUIL, el 27 de mayo del mismo año, terminando así su largo trajinar.

Luego de un minucioso análisis, el Mando Naval tomó la decisión de arriar de manera definitiva, la insignia de uno de los buques más tradicionales que ha tenido la historia de la Armada del Ecuador, el BAE “Atahualpa”, lo que aconteció el jueves 26 de noviembre del 2009 en una solemne ceremonia. El buque había cumplido fielmente todas las tareas que se le encomendó a lo largo de su historia, sus recuerdos descansan ya en su cubierta imaginaria, y en las firmes pisadas de tantos y tantos oficiales y tripulantes que dejaron su esfuerzo, dedicación, profesionalismo y sobre todo la satisfacción del deber cumplido.

Caminata en “Isabela”, altruismo de infantes de Marina

Los infantes de Marina ecuatorianos a lo largo de su historia, han demostrado que son hombres habituados por el esfuerzo en los difíciles entrenamientos y ejercicios de supervivencia. En 1979 se planificó y organizó un ejercicio combinado que incluía un desembarco anfibio y una marcha a través de la isla Isabela, calculándose unos 28 kilómetros de camino, en



una zona inexplorada, por lo que se pensó que unas 36 horas para hombres adiestrados, armados y equipados era lo adecuado; sin dejar de considerar el riesgo calculado en esta clase de ejercicios.

He tenido la oportunidad de leer los escritos del doctor Octavio Latorre Tapia, distinguido historiador, quien en sus momentos pudo investigar y efectuar un buen relato de este episodio, de quien he tomado esta valiosa información al respecto.²⁴ El batallón destinado a este ejercicio lo constituían seis oficiales y aproximadamente 200 infantes, al mando del teniente de navío-IM Jorge Endara Troncoso, todos de un alto nivel físico y moral. Zarparon de Guayaquil en el BAE “Hualcopo” a mediados de noviembre de 1979. El desembarco se lo realizó el sábado 21 a media tarde, ante un mar agitado, lo que dificultaba su ejecución en una zona sin playas.



Oficiales que participaron en la marcha. 1979.

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano Cuerpo de Infantería de Marina. **Relatos y Memorias Gráficas.** Impresión Poligráfica C. A. Guayaquil-Ecuador. Edición N 1, Pág. 186, Edit. INHIMA, 2007.

²⁴ Dr. Octavio La Torre. - “La Marina Ecuatoriana en la historia de Galápagos”. -Año 2005.



Dos pelotones de unos 80 hombres cada uno llegaron con grandes dificultades a la costa rocosa, el tercer pelotón se vio impedido de desembarcar ante la caída de la noche. Los pelotones en tierra se pusieron en marcha, conducidos por sus oficiales, hasta que llegaron al sitio designado para pernoctar. Al amanecer se reinició la marcha y conforme avanzaban, se presentaron los obstáculos: el sol calcinante, los arbustos y ásperos matorrales entremezclados con los punzantes cactus, obligaban a rodearlos constantemente para evitarlos. El avance era lento y llegó un momento en que todo era lava que reverberaba con el sol y presentaba una superficie extremadamente resbalosa y quebradiza, y en ella, cada paso es un peligro que puede destrozar el calzado y las piernas, pues los extremos de las rajaduras actuaban como cuchillas.

El agua escaseaba, y al completar las 40 horas no habían recorrido ni la mitad del camino. Todo conspiraba en esa naturaleza: el peso del equipo, el armamento y el malestar creciente en los hombres que los volvía irascibles. Los oficiales buscaban soluciones en la caminata, aunque siempre llegaban al mismo punto, la única era proseguir hacia la meta, donde los esperaba el BAE “Hualcopo”, que había navegado trasladándose al otro lado de la isla, hasta el lugar donde debían llegar los marinos, luego de cruzar la misma.²⁵ Los infantes de Marina pasaron en esa marcha verdaderas odiseas. Se envió un oficial con cuatro hombres en busca de ayuda, y los dos pelotones prosiguieron su marcha. Las normas que debían seguir eran claras, nadie debía separarse y todos marcharían al paso de los más débiles. Además, todos se ayudarían entre sí.

El doctor Octavio Latorre, expresa en su libro “La maldición de la tortuga”: “El tercer día fue de horror: casi nadie disponía de una gota de agua y la sed afectaba a todos y enloquecía a varios. Unos pocos entraron en coma, luego de padecer convulsiones. El calzado había desaparecido y no quedaba otra solución que envolver los pies en camisas y chaquetas, aunque así el cuerpo estaba expuesto a espinas y malezas. “La retaguardia se mantenía unida y recogía a todos los enfermos y rezagados de la vanguardia. Los débiles se apoyaban en otros y los que habían entrado en coma, a hombros de los demás. En una decisión muy prudente, el oficial ordenó dejar el armamento amontonado en un sitio visible para recogerlo más tarde. Aliviados de ese peso, podían ayudar a los más débiles y así lo hicieron”.

²⁵ CPFGE-(SP) Mariano Sánchez Bravo. –“Diario Expreso, Memorias Porteñas. - “Marcha en Isabela: Sacrificio de Infantes de Marina”. -Año 2018.



En el buque cundía la alarma, pues era hora de que todos estuvieran a bordo y nadie aparecía. En la noche se prendieron los proyectores, se hizo sonar pitos y sirenas, sin resultado alguno. Al amanecer del cuarto día el comandante del buque, capitán de corbeta Gilberto Abarca, envió a tierra al pelotón que se había quedado a bordo, llevando toda el agua, alimentos y medicina de que sean capaces.

Ya en la isla iniciaron la marcha e igual saborearon la rigurosidad del terreno, el calor y los campos de lava. Caminaron todo el día y en la noche, cual milagro, se encontraron con el pelotón de la vanguardia, esos hombres se lanzaron sobre los recipientes de agua, y según el doctor Latorre, se salvó una cantimplora que se la entregaron a la vanguardia. Al respecto dice: “El oficial Yépez (teniente de fragata Luís Yépez Andrade) de retaguardia, ordenó formarse a todos en fila y fue repartiendo un sorbo a cada uno. El agua alcanzó para todos, eso los reanimó y veían en tanto que la salvación estaba cerca”.²⁶



Helicóptero posándose en la cubierta del BAE “Hualcopo”, durante faenas de auxilio en la isla Isabela. 1979.

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano. *Cuerpo de Infantería de Marina. Relatos y Memorias Gráficas*. Impresión Poligráfica C. A. Guayaquil-Ecuador. Edición N 1, Pág. 189, Edit. INHIMA, 2007.

²⁶ *Ibidem*



La marcha continuó al amanecer del siguiente día, suscitándose desesperados momentos. Un grupo se separó y fue rescatado por una embarcación con turistas. Los otros fueron llegando de las más diversas formas a la playa para embarcarse en el buque. Los últimos hombres llegaron el noveno día totalmente extenuados. Los helicópteros localizaron a algunos infantes, pues el Mando acudió con todo lo que tenía para salvar a los extraviados. En total se tuvo que lamentar una baja.

Esta experiencia fue para el Cuerpo de Infantería de Marina una dura prueba, en la que se revelaron los más duros aspectos de la naturaleza humana, y que en diversos momentos brilló en la mayoría de sus hombres un enorme sacrificio, enlazado con sus valores espirituales y de servicio a la nación. En ella se evaluó a sus hombres de la forma más cruda. Dice el doctor Latorre: “Por encima de las censuras y comentarios, quedó la conciencia de una experiencia valiosa, en que se encontraron y se conocieron a sí mismos”.

La Escuadra y los guardacostas en Galápagos

Los buques de primera línea de la Escuadra Naval, y sus auxiliares, han sido de gran aporte en las islas Galápagos a lo largo de las décadas, y durante los cruceros de instrucción y las operaciones navales efectuadas. Los marinos de guerra han estado siempre presente en el mar adyacente y sus puertos. Seguidamente, haremos mención de las unidades de mayor importancia que han servido desde mediados del siglo XX.

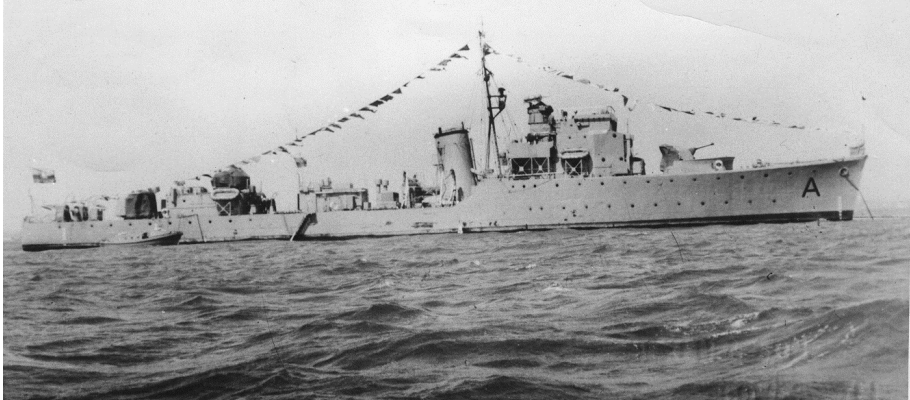
En 1955 se adquirieron dos destructores ingleses de la Clase Hunt, el HMS “Quantock” y el HMS “Maynell”, que recibieron los nombres de “Presidente Alfaro” y “Presidente Velasco”, respectivamente, y en 1958 los transportes tipo LSM “Tarqui” y “Jambelí”, y en 1960 los PCE “Esmeraldas” y “Manabí”, organizándose la Escuadra con la división de destructores (“Alfaro” y “Velasco”), división de escoltas (“Guayas”, “Esmeraldas” y “Manabí”) y división de buques auxiliares (“Los Ríos”). En 1967 se adquirió el APD 66, ex-USS “Enrigh”, que llegado al Ecuador se denominó destructor escolta “25 de Julio” y pasó a ser el buque insignia, en reemplazo del viejo “Guayas”.²⁷

²⁷ CPMG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Comando de Guardacostas, pasado y presente”.
Capítulo III.-Año 2021.



Destructor “Presidente Alfaro”, ex “Quantock”, incorporado a la Armada del Ecuador el 16 de agosto de 1955.

Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo-INHIMA.



En los albores de las siguientes décadas se adquieren las lanchas torpederas “Manta”, “Tulcán” y “Nuevo Rocafuerte”, que arribaron al país en 1971 y, años después, un nuevo tipo de arma ingresaba a nuestra Escuadra, el misil, con la incorporación, en 1976, de las lanchas misileras “Quito”, “Guayaquil” y “Cuenca”. Desde 1977 la Escuadra cuenta con un L.S.T., el BAE “Hualcopo”, ex USS “Summit County” y un remolcador ATF, el BAE “Chimborazo”. En 1980 se adquiere el destructor norteamericano ex –“Holder”, re-designado BAE “Alfaro”, que pasó a ser buque insignia.

Para la década de los 80 se mejoró aún más, al adquirirse 6 corbetas misilísticas, equipadas con lo más moderno del sistema de armas y de sensores. Posteriormente, en los años 1991 y 1992 se adquieren dos fragatas misilísticas inglesas clase Leander, que se las denominó BAE “Morán Valverde” y BAE “Presidente Alfaro”. La Escuadra Naval tuvo importante actuación en los conflictos de 1981 y 1995.

En mayo del 2008 Chile vendió a Ecuador dos fragatas lanza misiles de la clase Leander, llamadas “Almirante Lynch” y “Almirante Condell”, que en el país se las denominó también “Morán Valverde” y “Presidente Alfaro”, respectivamente, pasando a formar parte de la Escuadra, en reemplazo de las fragatas de origen inglés de iguales nombres. En lo que corresponde



al Comando de Guardacostas, este fue creado en 1980 como Cuerpo de Guardacostas, con el fin de que los buques de la Escuadra no se distraigan de sus tareas principales, y sea esta la que efectúe con sus unidades tareas específicas de la autoridad marítima, como el control de pesca, de contrabando, el servicio de búsqueda y rescate para auxilio de siniestros en el mar, etc.

Es de indicar, que su función principal consiste en controlar las actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales, a fin de contribuir a la protección de la vida humana en el mar, la neutralización de las actividades ilícitas, la preservación de ambiente marino-costero y la seguridad interna y externa del país. En la actualidad cuenta con una fuerza naval respetable para el cumplimiento de su misión, y entre su jurisdicción están las Galápagos, en donde los guardacostas efectúan vigilancia en forma permanente.

BENIGNO CALDERÓN DOMÍNGUEZ CAPITAN DE NAVIO DE LA MARINA ECUATORIANA

Dr. Alberto Cordero Aroca, MSc.(+)

La presente reseña histórica pretende en forma descriptiva-informativa difundir datos biográficos del oficial de Marina Benigno Calderón, tomados de diarios de la época y datos genealógicos, facilitados por Bolívar E. Garaycoa Avilés.

El capitán de navío de la Marina del Ecuador don Benigno Simón Calderón Domínguez, n. en Guayaquil en 1838, fue hijo del capitán guayaquileño Francisco Español Calderón Garaycoa (Guayaquil 4 octubre 1810 - Lima 2 de junio de 1873) y de Dolores Domínguez nacida en Cuenca; nieto del oficial cubano Francisco Xavier García Calderón (La Habana 3 de diciembre de 1770 - Ibarra 3 de diciembre de 1812), antiguo contador de las Cajas y Tesorero Oficial en Cuenca y de la guayaquileña Manuela Garaycoa Llaguno (Guayaquil 25 de abril de 1784 - Lima 25 de abril de 1867) patriota; fue sobrino del héroe de la batalla del Pichincha en 1822 Abdón Calderón



(Cuenca 31 de julio de 1804 - Quito 29 de mayo de 1822), de Baltazara Josefa esposa de Vicente Rocafuerte (Cuenca 6 de enero de 1804 - Guayaquil 7 de junio de 1890) benefactora, de María de las Mercedes de Ayluardo (Guayaquil 6 de junio de 1803- 20 de octubre de 1892) activa periodista y María del Carmen (Cuenca 17 de junio de 1807- Lima 27 de septiembre de 1868).

En el Perú Benigno Calderón Domínguez también tuvo por medios hermanos a Clemente y Manuela Calderón Froment, hijo en la dama peruana de ascendencia francesa Noemí Froment, hija de Noemi Froment y Theoine Pueline residentes en Lima.

Benigno vivió con su abuela paterna doña Manuela quien en 1847, pasó con sus hijas Carmen y Mercedes que la acompañaban, a residir en casa de su hija Baltazara en Lima, quien acababa de enviudar de su esposo Rocafuerte, donde vivió rodeada de sus nietos Clemente y Manuela Calderón Froment y Benigno Calderón Domínguez, hijos de Francisco Calderón Garaycoa, y los de Simona, Atahualpa, Abdón y Francisco Ayluardo Calderón hijos de Mercedes Calderón Garaycoa.



Guayaquil y su actividad fluvial por 1850.

Fuente: Sánchez Bravo, Mariano. Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde”: sus principales momentos. Impresión Poligráfica C.A., Ecuador. Edición N° 1. Págs. 86-87. Edit. INHIMA, 2009.



Benigno quedó huérfano de madre a temprana edad, su crianza y educación corrió a cargo de su tía paterna Baltazara Calderón de Rocafuerte, quien lo protegió hasta la edad de doce años, en que movido por el afán de aventuras se enroló en un vapor como simple marino mercante, con el objeto de hacer prácticas, conocer países y formarse como hombre de mar. Su padre vio sus aptitudes de marino y le apoyó en esa primera salida.¹

A los dieciséis años entró a la Escuela Náutica de Guayaquil y egresó en 1858 como piloto de altura. De allí pasó a ocupar el puesto de cajero en la importante Casa Comercial “Millán Ballén y Co”. En 1861 viajó a México en busca de su padre. En 1863 regresó a Guayaquil y después de un corto descanso, que aprovechó para visitar a sus tías Baltazara y Mercedes Calderón, siguió rumbo a Manabí, instalándose en el puerto de Manta como Agente de la Compañía Inglesa de Vapores “Pacific Steam Co.”.

Baltazara Calderón Garaycoa

Fuente: <http://biblioteca.cancilleria.gob.ec/cgi-bin/koha/opac-imageviewer.pl?biblionumber=5896>



¹Pérez Pimentel, Rodolfo: Diccionario Biográfico: Benigno S. Calderón Domínguez <http://www.diccionariobiograficoecuador.com/tomos/tomo11/c3.htm> (15-02-2019).



En 1864 adquirió en Tumaco y con su propio dinero un buque a vapor, que bautizó con el nombre de “Almirante Calderón”; pero tras realizar varios viajes para cubrir la ruta del Norte, fue hundido en 1865 por orden del presidente Gabriel García Moreno, quien le creyó enemigo de su gobierno, durante la invasión de Urbina. Luego compró la barca “La Victoria”, que estuvo en uso por muchos años, hasta que fue abandonada en uno de los astilleros de Guayaquil. En las fragatas “Asia” y “América” él hizo viajes continuos a China y al Japón y visitó muchos puertos de Europa, Asia y África; también fue propietario de los veleros “Las Tres Hermanas”, “Garibaldi”, “La Marra” y “Emilia”.



Capitán de navío Benigno S. Calderón.

Fuente: Sánchez Bravo, Mariano. Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde”: sus principales momentos.

El lunes 2 de junio de 1873 falleció su padre don Francisco Calderón a la edad de 62 años y fue enterrado en un hermoso mausoleo en el Cementerio Presbítero Matías Maestro en Lima. Su abuela doña Manuela falleció en Lima el 25 de abril de 1867 y enterrada en el mausoleo de su yerno Rocafuerte.² En 1883 ayudó a las fuerzas regeneradoras de Eloy Alfaro, decidió residir en Guayaquil y aceptó el desempeño de la Tesorería de Hacienda. En 1884 pasó al Resguardo de Aduanas, en 1887 a la Comandancia del Resguardo y en 1892 a la Capitanía del Puerto, mientras administraba su propia casa comercial.

En Guayaquil el 7 de junio de 1890 falleció su tía Baltazara Calderón de Rocafuerte y después Carmen Calderón de Ayluardo el 20 de octubre de 1892, ambas inhumadas en un mausoleo de la familia Ayluardo, en el Cementerio General en la puerta N° 3,

² El domingo 21 de junio de 1951, los restos de doña Manuela Garaycoa fueron traídos de Lima y depositados en el mausoleo de su familia en Guayaquil.



a un costado del mausoleo de Vicente Rocafuerte. Sus hermanos paternos que residían en Europa, fueron beneficiarios del legado testamentario que dejó su tía Baltazara. Clemente y Manuela Calderón Froment, fallecieron sin sucesión.

El 1895 fue llamado nuevamente al servicio y ejerció las funciones de jefe de la flotilla y comandante del crucero “Cotopaxi”. En 1900 renunció para viajar a Paita a reparar su quebrantada salud, regresó a Guayaquil pero se agravó y falleció el sábado 21 de noviembre de 1903, a los 65 años de edad, aún estaba en funciones de cónsul general de Guatemala en Guayaquil.

Benigno Simón Calderón Domínguez contrajo compromiso en Manta con Sofía Santana Aguirre (Guayaquil 1851- f. lunes 9 de junio de 1919 de 68 años) hija de Antonio Santana y Mercedes Aguirre, tuvo como descendiente a Benigno Tiburcio Calderón Santana (1867-1919), Francisca Victoria f. 1917? y Clemente Calderón, n. 1868?

El 11 de agosto de 1877 Benigno Simón Calderón Domínguez contrajo matrimonio en la iglesia la Concepción con María Jacinta Peña León (Vinces 29 de junio de 1839 -?) hija de José Gabriel Peña Díaz (Guayaquil 1811) y Gregoria León Olvera (Guayaquil 1818), no hubo descendencia. Su hijo mayor Benigno T. Calderón Santana fue educado en la Escuela de los Hermanos Cristianos de Guayaquil, luego pasó al plantel de Tomás Martínez, donde egresó de perito tenedor de libros, por haber seguido esos estudios especializados y siguió en la casa comercial de su padre. Hacia 1890 se unió a su pariente Jorge Chambers Vivero y establecieron un giro comercial con el nombre de éste último. Después se separó del negocio para asociarse con Guillermo Higgins Carbo, formando la sociedad “Higgins y Calderón”, entre 1898 y 1915, fue una de las empresas más grandes de exportación de cacao del país, habiendo logrado exportar entre 1913 y el 1915 más de 72.000 quintales. Terminó la sociedad por compra de la parte de Benigno Calderón, que duró veinticinco años; se acreditó mucho en el país y en el exterior y le dio fortuna. Sus hijos formaron la sociedad “Calderón Real Hermanos” (Jorge y Benigno Calderón Real).³

³ *El Telégrafo*: Guayaquil sábado 24 de abril de 1920.



Descendencia de Benigno Calderón Domínguez:

Benigno Tiburcio Calderón Santana nacido en Manta en 1867, casó el 23 de septiembre 1887 en primera nupcias con Mercedes Vergara, hija de José Ramón Tomás Vergara Merizalde (1824) y Juana Vicenta Martiz (1832), s.s., en segundas nupcias en 1899 con Ana Victoria Real Vásquez, nacida en 1868 en Cuenca, hija de Rafael Real Cisneros, natural de Riobamba y Jesús Vásquez de Vinces, fallecida a los 51 años el 31 de diciembre 1919, él falleció en esta ciudad a la edad de 52 años, el 24 de abril de 1919.

1. **Jorge Calderón Real** f. 1940, casó el 16 de diciembre de 1919 con María Esther Llona Juvín, hijo: a Jorge Calderón Llona, n. en 1921 y f, 1991.c.c. Esperanza Navarrete hijos: Ivonne María Calderón c.c. Ec. Jorge Páez Monroy; Patricia Calderón cc. Oscar E. Ycaza Heintert y Nury Calderón Navarrete.
2. **Ana Victoria Calderón Real**, f. casó en 1916 con el teniente coronel del Ejército Arturo Henriques González-Rubio n. 1884, divorciados, hijos: Rosa Francisca Henriques Calderón cc. Héctor Arturo Suárez Baquerizo con sucesión, segundo matrimonio con Oscar López Carvajal, sin sucesión; Ana Julia Henriques Calderón cc. José Ignacio Enríquez Enríquez, f., s.s.; María Isabel Henriques Calderón cc. Plácido Rómulo Rumbela Rodas c.s.; Arturo Benigno Henriques Calderón (1917-1993) cc. Mercedes Escala Enríquez c.s. en Guadalupe Henriques y Bernardo Henriques; Ana Victoria casó en segundas nupcias con Carlos Dolci Dorador s.s., f. 5 de diciembre de 1980.
3. **Mercedes Amada Calderón Real**, f. y cc. Manuel Henriques González-Rubio (1892-1974), hijos: Manuel Henriques Calderón n. 1917 en Quito, residió en EE.UU., cc. Blanca Bucaram Bermeo f. c.s.; segunda nupcias Nelly Egas Zavala f., c.s., terceras nupcias Nora Méndez Layedra c.s.; Benigno Henriques Calderón f. cc. Beatriz Salazar Gutiérrez f. s.s.; Amada Victoria Henriques Calderón n. Guayaquil 24 de junio de 1920, cc. capitán de travesía de Marina Mercante Carlos Henriques La Madrid n. Lima, hijo del comandante Arturo Henriques, s.s. f., segundas nupcias con Bolívar Eloy Garaycoa Avilés s.s.; Carlos Henriques Calderón cc. Gioconda Aycart Fuentes c.s.; Rosa Mercedes Henriques Calderón cc. Lionel Henriques



Fuentes, f., s.s.; Eduardo Henriques Calderón cc. Ana Gallo Falquez c.s.

4. **Benigno Calderón Real**, f. 11 de marzo de 1935 casó el 26 de noviembre de 1921 con Fanny Leonor Ribadeneira Aguirre, nacida Guayaquil el 21 de octubre de 1901, hija de Nicolás Ribadeneyra Ribadeneyra, (Quito 1866 - Guayaquil 5 de febrero de 1933) casado el 22 agosto de 1891 con Eugenia Aguirre Klinger⁴ (París 1870 - Guayaquil 1964) divorciados; hijos: Victoria Calderón Ribadeneyra, n. 1921 cc. Diego Alfredo Noboa Elizalde (1914) c.s. en María Cecilia Noboa, María de Lourdes Noboa, Ignacio Benigno Noboa, Jorge Luis Noboa; Cecilia Calderón Ribadeneyra f. 1991, cc. el norteamericano Paul H. Cray, residentes en Prospect Heights - Illinois, c.s.⁵

Francisca Victoria Calderón Santana, f. 1917.

Clemente Simón Calderón Santana, se dedicó a la Marina Mercante, en 1896 se desempeñó como jefe de la flotilla nacional y comandante del "Cotopaxi", fue llamado al servicio de la Marina de Guerra como oficial del crucero "Cotopaxi"; por pedido de su propio padre, su ascenso al grado de alférez de fragata fue el 27 de junio de 1886, y luego el comandante de la cañonera "Tungurahua" capitán de fragata James Francis Power, pidió el ascenso al grado superior el 7 de diciembre de 1898. Nuevamente, el mismo Power solicitó a la superioridad que el alférez de fragata Clemente S. Calderón sea llamado a la cañonera "Tungurahua", por la necesidad de un mayor número de oficiales en esa unidad el 1 de febrero de 1899. En 1890 por la pérdida de la cañonera "Tungurahua", es trasbordado al portón "Comandante José Marcos", junto con su comandante Power, consta como alférez de navío y con la antigüedad el 1 de mayo. En 1902 no consta como oficial en ningún buque, pero 1911 aparece en el escalafón de jefes y oficiales de la Armada Nacional, sin destino de buque de guerra ni otra repartición.⁶

⁴ Fanny Leonor Ribadeneira Aguirre era hermana de María Eugenia Ribadeneyra Aguirre (1896-1975) casada el de septiembre de 1920 en Guayaquil con Agustín Febres Cordero Tyler (1894-1974) padres de León Febres Cordero, antiguo presidente del Ecuador.

⁵ Garaycoa Avilés, Bolívar: "Origen hispanoamericano de la familia Calderón Real", documento taquigráfico inédito.

⁶ Sánchez Bravo, Mariano: *Protagonistas en el mar*, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, 1994, pp. 132-134.



Cañonera “Tungurahua”.

Fuente: Fondo Documental
Fotográfico Histórico Marítimo-
INHIMA.



Capitán de fragata James F.
Power.

Fuente: Sánchez Bravo,
Mariano. *Episodios Históricos
e Imágenes de la Armada del
Ecuador.*

Impresión Poligráfica C.A.,
Ecuador. Edición N° 1. Pág.
96, Edit. INHIMA, 2006.



La Nación publicó la noticia y nota necrológica del fallecimiento de Benigno Calderón Domínguez, el domingo 22 de noviembre de 1903:

Don Benigno S. Calderón

Ayer, á las 1 de la mañana, falleció el capitán de navío de la Armada Nacional y cónsul de la República de Guatemala en este puerto, Dn. Benigno S. Calderón.

El señor Calderón era caballero muy estimado en nuestra sociedad.

Su hoja de servicios es brillante.

A la edad de 21 años sentó plaza, como capitán de altura en la fragata “Asia” siendo á la sazón, su señor padre, don Francisco Calderón, gerente de una compañía de veleros, establecida en el Callao. En la corbeta “Asia” hizo repetidos viajes alrededor del mundo, haciendo estado en muchos puertos de la China y el Japón.

En 1883 fue nombrado capitán del puerto y el Congreso de 1884 le dio el grado de capitán fragata. La Convención de 1896 le ascendió á capitán de navío, en vista de sus estudios y conocimientos marineros.

Durante la administración del general Alfaro, fue nombrado primer jefe del crucero “Cotopaxi” y comandante de la flotilla.

Después ha desempeñado los cargos de capitán del puerto y Administrador de Correos.

Últimamente estaba retirado del servicio activo.

El consulado de Guatemala lo ha ejercido por más de veinte años.

En señal de duelo todos los consulados pusieron ayer sus banderas á media asta.

El sepelio se verificó á las 5 p.m. con los honores militares correspondientes.

El acompañamiento fue lucido y muy numeroso. Lujosas coronas adornaban la caja mortuoria.



En el Cementerio y ante el féretro del que fue capitán Benigno S. Calderón, dijo el capitán de navío, Dn. Francisco Fernández Madrid:

“Señores:

Dolorosa es la eterna despedida de un amigo querido de leal y consecuente camarada; y es aún más dolorosa cuando en él perdemos á un ciudadano distinguido y útil, á un patriota sincero y abnegado, á un soldado de la libertad, á un marinero valeroso, ilustrado y hábil... La muerte lo ha sorprendido lleno de vida, alegre y festivo á nuestro querido amigo, á nuestro leal y sincero camarada; violenta enfermedad nos lo arrebató en pocas horas; la ciencia agotó sus esfuerzos, y ni la ternura, ni las lágrimas de su esposa é hijos pudieron salvarle; la triste noticia de su fallecimiento circuló de boca en boca, sorprendiéndonos dolorosamente, consternándonos á todos...

¡Quién en Guayaquil no conoció al popular capitán Calderón? ¡Quién pudo sustraerse á la simpatía que inspiraba su presencia, y á la estimación que imponían sus cualidades de excelente amigo y buen ciudadano?- Hombre de mundo, inteligente é ilustrado modesto y sin pretensiones, no le abatieron las contrariedades ni le envaneció la buena fortuna; siempre alegre y expansivo, ingenioso y sincero, cautivaba con su conversación de amena, constantemente, salpicada de chistes y agudeza; viejo marino, desde su infancia cruzó los océanos; él luchó con las tempestades y los huracanes, visitó muchos pueblos de los cuatro continentes; y dotado de espíritu observador hizo gran caudal de conocimientos prácticos...

Descendiente de héroes, si hubiera tenido ocasión él habría sido héroe; como su abuelo el Dr. y coronel Francisco Calderón, prócer de nuestra independencia, él se habría batido valerosamente en los campos de batalla., y prisionero del ejército español, se habría hecho fusilar, heroicamente, por



la independencia de la patria; ¡ah! Como su tío, el ínclito Abdón Calderón, acribillado de balazos, no habría consentido que le retiren del glorioso campo de Pichincha; como su padre, el capitán Francisco Calderón Garaicoa, se distinguió brillantemente, en la Marina de Guerra de la Gran Colombia, él sirvió con honor y brillo en la del Ecuador; y si hubiera tenido ocasión, habría ofrendado toda su sangre por la libertad, por la integridad de nuestra patria... Republicano-Liberal de corazón y de principios, respetó la opinión honrosa de todos sus compatriotas, fue tolerante y conciliador, y jamás tomó parte en ninguna de las guerras fratricidas que han asolado al Ecuador.

Alma noble y generosa, profesaba la religión del deber, fue útil á la patria y á sus amigos, complaciente con el débil, caritativo, con los menesterosos, hizo todo el bien que pudo, y jamás dañó á nadie; y baja á la tumba llevando la estimación de todos y la gratitud y cariño de muchos, y dejándonos imperecederos y gratísimos recuerdos...

Han sido cuarenta años que nos conocimos; las luchas del mar, el amor á la patria y á sus héroes nos identificaron... gratísima é inalterable amistad, profunda y constante estimación nos han ligado íntimamente...!ay! él, mi amigo querido, mi leal y valeroso compañero, me ha precedido en la postrera jornada de la vida... apercibido para la marcha, pronto á seguir su última huella, quiero, antes de mi partida, depositar en su tumba esta corona de laureles y siemprevivas, como ofrenda á sus virtudes cívicas y militares, y como prenda de mi afectuoso é imperecedero recuerdo! ⁷

En la investigación encontramos una nota necrológica publicada en el diario *El Telégrafo* del 25 de abril de 1919 invitando al sepelio de Benigno T. Calderón Santana y el 24 de abril de 1920, al conmemorar el primer aniversario del fallecimiento:

⁷ *La Nación*: Guayaquil domingo 22 de noviembre de 1903.



También un agradecimiento a los concurrentes al sepelio de la señora Victoria Real viuda de Calderón, fallecida el 31 de diciembre de 1919, que se publicó en el diario *El Telégrafo* el 2 de enero de 1920.

Transcribimos una nota titulada *Notabilidades Hispanoamericanas. El Sr. Don Benigno Calderón*, publicada en el *Correo de París*⁸, en mayo de 1904 sobre su fallecimiento, en el periódico quincenal ilustrado, redactado por Juan A. Ferrer, director y propietario, ubicado en París, 6, Rue de la Barquillère, 6; N° 542, año XVII, segunda época, semana del 15 y 31 de Mayo de 1904:

EL SEÑOR BENIGNO CALDERÓN DOMÍNGUEZ

Capitán de navío de la Marina ecuatoriana

Nada tan honroso para el *Correo de París*, como hacer figurar en su numerosa galería de hombres notables el retrato de un ecuatoriano, honra y prez de la patria que le vio nacer, con tanta más razón cuando dicha República, nos es especialmente predilecta.

Si loable es dar á conocer las virtudes de un hijo, para que una vez sabidas sirvan de ejemplo á los que por aquí andan tomando parte más o menos activa, en las revueltas de este mísero mundo, mucho más lo es publicar las de un muerto, porque pasado en tiempo de las pasiones propias de la frágil humanidad viviente, propios y extraños y la historia, en fin, termina por hacer justicia aun á los mismos que en vida tuvieron enemigos[.....] porque el día en que se desarrolló su gloriosa vida, no era medio á propósito, para ello, razón demás para que su memoria sea respetada, sentida y venerada por todos los ecuatorianos.

Por nuestra parte y uniéndonos íntimamente al sentimiento general del Ecuador, rendimos un tributo de respeto y admiración á la memoria del

⁸ *El Correo de París*, periódico de tendencia liberal, fue una publicación semanal que para 1893 reprodujo algunos cuadros exhibidos en el Salón de París, acontecimiento que los medios periodísticos, siguieron detenidamente en página sin numerar.



señor capitán de navío don Benigno S. Calderón, que falleció inesperadamente el 21 de noviembre de 1904, hijo del capitán don Francisco Calderón, hermano del teniente de la primera compañía del Batallón Yaguachi “Abdón Calderón”, que derramó su sangre en las faldas del Pichincha por libertar á su patria y cumplir el juramento de venganza prometido.

A la edad de 12 años el joven Benigno S. Calderón salía de su tierra natal, para recorrer con su padre la inmensidad del océano y hacer estudios prácticos de navegación, porque este deseaba que fuese su hijo marino.

Había cumplido los 16 años cuando salió para ingresar en la Escuela Náutica del señor Núñez Mariátegui, en cuyo establecimiento recibió el grado de piloto de altura a los 21 años.

Uniforme de los alumnos de la
Escuela Náutica por 1854.

**Fuente: Sánchez Bravo, Mariano.
Escuela Superior Naval “Comandante
Rafael Morán Valverde”: sus
principales momentos.
Impresión Poligráfica C.A., Ecuador.
Edición N° 1, Pág. 85, Edit. INHIMA,
2009.**





Su juventud la pasó navegando en los buques veleros: *La Linda*, *Las Tres Hermanas*, *Garibaldi*, *La María*, *Emitía*, y *El Almirante Calderón*, buque propio, en el que hacía viajes de Panamá á estas costas.

En la fragata *Asia* y *América*, hizo tres viajes á la China y al Japón, sirviendo de agente á su padre, en una compañía de buques establecida en el Callao, con el sólo objeto de importar chinos para los trabajos en las haciendas del Perú. Visitó muchos puertos de Europa y África, permaneciendo también en casi todo los de América.

En el año de 1856 se le ve ocupando el puesto de cajero de la Casa de Ballén, Millán y Compañía, cargo que desempeñó con admirable tino y honradez; siendo por tanto querido como hijo por don Clemente Ballén, en cuya época vivió en su casa.

Partió para México en 1861, donde se encontraba su padre, que hacía viajes en todas aquellas costas y la isla de Francia (Mauricio), dirigiendo en dicha travesía cada uno un buque.

Regresó á los dos años á Guayaquil, dirigiéndose á la provincia de Manabí, por orden del Sr. Ballén á establecer por su cuenta una casa de comercio en Manta, teniendo un sueldo señalado por las rentas del negocio. Por aquel entonces fue nombrado agente de vapores en dicho puerto.

En el año de 1877 regresó de nuevo para unirse en matrimonio con la distinguida escritora señorita Jacinta H. Peña, hermana del notable jurisconsulto Dr. Lorenzo Rufo Peña León el 13 de agosto de aquel año: saliendo después á navegar en la barca *Victoria*, por las costas del Perú, siendo armador del buque don Teodosio Haro y él su capitán.



Por el año de 1880 dejaron de viajar los esposos Calderón; estableciendo don Benigno una agencia de Comisiones en sociedad con don Francisco Cordero; pero á la muerte de este caballero quedó trabajando sólo en el mismo negocio. En este año recibió el nombramiento de cónsul de Guatemala en dicho puerto.

Fue nombrado capitán del puerto en la transformación política de 1883; cargo que desempeñó por algún tiempo y que después renunció para volver á ocuparse de su agencia.

Con la caída del Dr. Luis Cordero, la Junta de Notables le dio el cargo de jefe de la escuadrilla y comandante del buque *Cotopaxi*; el Congreso del 84 lo elevó al grado de capitán de fragata, y la Convención del 96 lo ascendió capitán de navío.

Por enfermedad tuvo que renunciar en 1900 al cargo de jefe del *Cotopaxi* y se dirigió á Paita á recuperar un tanto su salida, permaneciendo en dicho puerto algunos meses. A su regreso el general Alfaro lo nombró administrador de Correos, que renunció cuando subió á la presidencia el general Leonidas Plaza, para que el nuevo jefe del Estado nombrase al de su simpatía; pero siempre con el ánimo de servir en todo tiempo á su patria.

Muchas ocasiones, por ausencia del coronel Francisco Fernández Madrid, se había hecho cargo de la Capitanía del Puerto.

El día de su fallecimiento recibía su esposa las patentes que lo acreditaban como cónsul general de Guatemala, queriendo el Gobierno de dicha República premiar con tan elevado rango los servicios que el había prestado en el consulado.

El apellido Calderón significa en el Ecuador gloria, inteligencia y amor. Gloria porque de ella lo cubrió



en la batalla de Pichincha, su tío el teniente de la primera compañía del Batallón Yaguachi, Abdón Calderón; libertad, porque toda la familia Calderón trabajó con ahínco por la independencia de la patria; inteligencia y amor, porque tales fueron las virtudes del alma elevada y santa de la noble esposa de Rocafuerte, y del corazón del anciano que acaba de pagar el último tributo á la naturaleza.

En Guayaquil, donde quedan y quedará rastros debiles de su paso por la vida, vió la luz primera el ilustre marino y ejemplo de ciudadanos honrados, y en aquella misma hermosa capital unió su destino al de la notabilísima escritora y distinguida poetisa doña Jacinta H. Peña de Calderón, en cuyas producciones rebosa la fe y el patriotismo.

El entierro del veterano y bravo marino fue una verdadera y general manifestación de duelo, de la que por mucho tiempo quedará memoria en la capital ecuatoriana. Su féretro desaparecía entre verdaderas montañas de coronas y flores, fiel expresión del sentimiento profundo de todos, y el Gobierno de aquella República le tributó los honores militares que por su alto rango le correspondían.

Al escribir en el *Correo de Paris* algunos rasgos de la vida de D. Benigno Calderón, que sentimos no poder ampliar por falta de datos [.....] depositar al pie de su tumba la corona entrelazada por la admiración y el respeto, y de acompañar en su justo dolor especialmente á nuestra ilustre colaboradora y sincera amiga doña Jacinta H. Peña viuda de Calderón.”

J. A. Ferrer.⁹

También años después apareció una nota de homenaje titulada Sr. Benigno Calderón capitán de navío de la Marina Ecuatoriana y cónsul general de la República de Guatemala, publicado en *El Telégrafo diario de la tarde*:

⁹ *Correo de Paris*, mayo 1907.



comercial y noticioso, en Guayaquil el día jueves 21 de noviembre de 1907:

Sr. Benigno S. Calderón
Capitán de navío de la Marina ecuatoriana
y cónsul general de la República de Guatemala.

Este ilustre hijo del Ecuador oriundo de Guayaquil, rindió la jornada de su vida el 21 de noviembre de 1903; y aunque á la ligera, luego, de buena estirpe, sus propios sentimientos supieron responder del sano éxito que vamos á rememorar.

Cuando apenas contaba aquel ilustre varón 12 años de edad, salió de aquí para hacer estudios prácticos, atravesando el océano, ya que su vocación era de marinerero. Su señor padre, capitán de altura, señor don Francisco Calderón, maestro de aquel, veía que su hijo don Benigno tenía las inclinaciones que produce el genio para ser luego, como que en efecto lo fue, su espontáneo sucesor. Cuando más tarde, á los 16 años de edad, entró á la Escuela Náutica del señor Núñez Mariátegui, en cuyo establecimiento recibió el grado de piloto de altura, á los 21 años.

Su juventud la pasó navegando en los buques veleros “La Linda” “Las Tres Hermanas”, “Garibaldi”, “La María”, “El Almirante Calderón”, buque a vapor que compró con su propio peculio en Tumaco y que habiendo ido a Manta, allí se está sumergiendo por violenta disipación del señor Gabriel García Moreno, quien lo creyó enemigo de su gobierno. El mismo hombre, asistido de carácter superior, y perseguido siempre el comando de un buque, que era su natural profesión, se rehízo luego, y compró la barca que puso por nombre “Victoria” cuyo último viaje lo rindió en este puerto. No debemos olvidar que en las fragatas “Asia” y “América”, hizo viajes continuos a China y el Japón, cuando se importaban chinos para las haciendas del Perú. Visitó de paso muchos puertos de Europa, Asia



y África, y en una palabra, llegó a conocer por decirlo las tres cuartas partes del globo.

En el año de 1885, que se llamaría un paréntesis de su vida náutica, se ocupó, del manejo de la Casa Comercial de Millán, Ballén & Co, cuyo cargo desempeñó con la honradez que le era característica. En el año de 1861 volvió otra vez á pisar la cubierta de otro buque para ir a México, donde se encontraba su citado padre, don Francisco. A los dos años regresó á esta ciudad, y prontamente se fue a Manta (Manabí), donde desempeñó las funciones de agente de la compañía inglesa de vapores y donde también fundó una familia, cuyos vástagos, entre ellos, son los señores Benigno T., y Clemente S. Calderón, de este comercio. Allá por el año de 1883, que se encontraba aquí, aceptó por puro patriotismo distintos cargos públicos, tales como tesorero de Hacienda, administrador de Aduana, comandante del Resguardo y capitán de este puerto; cargos todos simultáneos, pero bien asistidos por él. Posteriormente, fue llamado al servicio activo de la Armada Nacional, habiendo ejercido el cargo de jefe de la flotilla, y á la vez comandante del crucero “Cotopaxi”, por el año de 1895; pero en el 1900 renunció a ese cargo, para irse a Paita á reparar su salud agotada por actos del servicio. A su regreso, el gobierno lo nombró administrador de Correos, cargo que también desempeñó lúcidamente. Todo esto sin haber afectado en lo más mínimo la representación consular que tenía en la República de Guatemala, como queda dicho; y tan acreditado estaba ante ese gobierno, que cuando rindió la jornada de su vida recibirían sus deudos las credenciales de cónsul general, de cuya categoría se hizo acreedor por los buenos servicios prestados en el decurso del tiempo transcurrido.

Hoy se ha celebrado una misa solemne en el templo de La Merced de esta ciudad, á las 9 a.m.; y hemos visto asistencia lucida y numerosa en el 4º año de su



fallecimiento, entre otros á sus referidos hijos Benigno T. y Clemente S. Calderón.

Vayan nuestras palabras de aliento á servir de verdadero estímulo á la juventud estudiosa en la vida práctica y en la náutica, para que la apoteosis del mañana corone sus sienas, superando si posible al ilustre Calderón ó imitando al menos sus buenos ejemplos.

Quizá seamos un poco difusos en querer dejar constancia que pasamos desapercibidos cuando de los méritos de un ciudadano honorables se trata, y que aquí están más ó menos patentizados.¹⁰

El crucero “Cotopaxi”,
buque comandado por
el capitán de navío
Benigno S. Calderón,
de agosto de 1895 hasta
1900.

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



Su hijo Benigno T. Calderón falleció el 20 de abril de 1920, según una nota publicada en *El Telégrafo* el 21 de abril de 1920.¹¹

En la edición de Diario *El Telégrafo* del martes 13 de marzo de 1990, en la Sección Opinión, página 5-A, tomada de América Libre - Guayaquil en 1920, apareció una foto del recuerdo, donde constan como representantes y agentes de casas extranjeras los señores niño Calderón Real, Jorge Calderón Real y Benigno Calderón Santana.¹²

¹⁰ *El Telégrafo*: Guayaquil jueves 21 de noviembre de 1907.

¹¹ *El Telégrafo*: Guayaquil miércoles 21 de abril de 1920.

¹² *El Telégrafo*: *Guayaquil* martes 13 de marzo de 1990.



BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Cordero Aroca, Alberto: *Baltazara Calderón Garaycoa*, Municipalidad de Guayaquil, enero 2006.

Correo de París: París mayo 1907.

El Guante: Guayaquil sábado 24 de abril de 1920.

El Telégrafo: Guayaquil jueves 21 de noviembre de 1907.

El Telégrafo: Guayaquil miércoles 25 de abril de 1919.

El Telégrafo: Guayaquil viernes 2 enero de 1920.

El Telégrafo: Guayaquil miércoles 24 de abril de 1920.

El Telégrafo Guayaquil el martes 13 de marzo de 1990.

Garaycoa Raffo, Lorenzo: *Los Garaycoa génesis de la independencia*, Gráficas Senefelder, Guayaquil, diciembre de 1991.

Garaycoa-Taylor, Deyda: *Genealogía* <https://gw.geneanet.org/ferneche?lang=es&n=garaycoa&oc=0&p=manuela+de+jesus+josefa>

La Nación: Guayaquil domingo 22 de noviembre de 1903.

Robles Chambers, Pedro: dirigido, corregido y aumentado por Ezio Garay Arellano: *Contribución para el estudio de la Sociedad colonial de Guayaquil*, Biblioteca Municipal de Guayaquil, tomo II, Guayaquil 2008.

Sánchez Bravo, Mariano: *Protagonistas en el mar*, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, 1994.

**EL INSTITUTO ANTÁRTICO
ECUATORIANO FRENTE AL RETO DE
LA CIENCIA EN EL OCÉANO AUSTRAL
Y EL CONTINENTE HELADO 2004–2008**

**THE ECUADORIAN ANTARCTIC INSTITUTE
CHALLENGING SCIENCE IN THE SOUTHERN
OCEAN AND THE ICY CONTINENT
2004 - 2008**

**Por: CPNV(SP) Hernán Moreano Andrade, Master en Ciencias
Jefe de la primera expedición y jefe científico
Ex director ejecutivo del INAE
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 2022, el Trigésimo Quinto Aniversario del inicio del periplo que hizo realidad la visión geopolítica del Ecuador, en relación con los mares y continente australes.

Juntos lo hicimos 1



Resumen

La necesidad de que el Ecuador fortalezca su protagonismo en la ciencia antártica y el cumplimiento del mandato del Congreso Nacional de 1987 fueron razones suficientes para crear el Instituto Antártico Ecuatoriano y replantear la gestión previa del programa antártico. La nueva visión se tradujo, por un lado, en un mayor involucramiento de la academia para potenciar e innovar la actividad y calidad científica del Ecuador e iniciar la formación de una plataforma tecnológica que promueva el desarrollo y por otro, se mantuvo la relación con la Fuerza Naval para atender lo logístico y operativo. Los resultados se traducen en una excelente producción científica, con involucramiento de los institutos de educación superior, pero faltó tiempo y recursos para iniciar la plataforma; sin embargo, se mantuvo una activa participación en todas las instancias del Tratado Antártico y en aquellas relacionadas al Comité Científico de Investigación sobre la Antártida.

Palabras clave: Ecuador Antártico, Continente Helado.

Abstract

The need to strength Ecuador's leadership on antarctic science and the Act of the National Congress in 1987 were good reasons to create the Ecuadorian Antarctic Institute and refocus the previous management under the Antarctic Program. The new visión considered a better involvement of Academia to strength and innovate activities and quality of science and to initiate the building of a technological plataforma to promote development, keeping the support of the Navy for logistic and operational matters. Results show an excellent scientific production, although, time and resources where not enough to initiate the tech platform, but, in anyway, there was an active participation within both: the Antarctic Treaty System and the Scientific Committee on Antarctic Research.

Key words: Ecuador Antárctic, Icy Continent

Introducción

La Antártida es una reserva natural, zona de paz y ciencia, que la administran las partes consultivas en base a una institucionalidad que se



fundamenta en el Tratado Antártico, las convenciones y el protocolo al Tratado Antártico, sobre protección del medio ambiente, que en conjunto aseguran que el principio de cooperación sea el que oriente la gestión científica de cada una de las partes, que el aporte de la investigación permita armar el rompecabezas de la historia del clima del planeta Tierra y que las actividades científicas y en especial las tareas logísticas y operativas que las apoyan, tomen en cuenta el impacto al ambiente y adopten las medidas de prevención y mitigación.

Por otro lado, la investigación científica no solo que crea conocimiento, sino que a la vez se constituye en un instrumento que apoya a la enseñanza universitaria en los campos de la geociencia, ciencias físicas, ciencias de la vida, humanas y ciencias sociales entre otras y al mismo tiempo apoya la existencia y expansión de los recursos humanos, necesarios para desarrollar una plataforma tecnológica en donde se junten el sector académico, el gobierno y las organizaciones productivas para compartir recursos en la creación de un ambiente en donde se desarrolle un sistema económico competitivo, con responsabilidad social y ambiental, con alto grado de innovación y creatividad, con el objetivo de crear productos, bienes, servicios e ideas que permitan multiplicar los empleos y la riqueza, para en definitiva alcanzar el buen vivir de la población.

Los requisitos para este emprendimiento son cuatro: universidades que dediquen parte de sus presupuestos para inversión en ciencia y dispongan de centros o institutos de investigación, que tanto docentes como alumnos se encuentren empoderados de la cultura del emprendimiento, una fuerza laboral capaz, con habilidades y destrezas necesarias y una industria lista a adoptar los nuevos ingenios de la innovación para construir las cadenas de valor productivas. (Jeffreys, 2022)

En este contexto, se creó el Instituto Antártico Ecuatoriano (INAE) en abril de 2004 como una entidad de gobierno dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, en reemplazo del Programa Antártico Ecuatoriano, proyecto dependiente del Instituto Oceanográfico de la Armada desde 1988. El flamante Instituto en su estatuto tiene funciones de facilitador y coordinador del trabajo que hacen entidades del propio Gobierno, la academia y la industria. Este conjunto de actores debe cooperarse mutuamente para alcanzar los cinco objetivos estratégicos, que se consideran en la política nacional del Ecuador para la Antártida.



A continuación se analizan los hechos relevantes relacionados al proceso, las opciones estratégicas disponibles, luego del análisis de la matriz FODA, la implementación y consolidación del curso de acción adoptado como decisión para alcanzar los objetivos planteados en el marco de la política nacional para la Antártida, manteniendo al INAE en sus roles de facilitador, coordinador y promotor, pero ganando terreno en el involucramiento de los actores de gobierno, académicos e industria. La única forma de que el Ecuador sea protagonista en la Antártida y que las actividades generen conocimiento y tecnologías que se traduzcan en bienes, servicios e ideas, que a su vez generen empleo y riqueza.

Materiales y métodos

Hechos relevantes:

Aunque la Asamblea Nacional Constituyente de 1967 declaró el interés nacional sobre la Antártida, transcurrieron 20 años para que el Ecuador decida adherir al Tratado y a realizar expediciones científicas; la primera en 1988 (Moreano, 2019) a bordo del B/I Orión, unidad que hizo dos expediciones adicionales en 1990 y 1997-98, mientras las restantes se hicieron vía aérea (Sánchez, 2017).

En la medida que el Ecuador ganaba experiencia en la actividad antártica, era necesario crear una estructura que le proporcione sostenibilidad, de manera que se propuso la política nacional (Moreano 1992, 2021) y nació por un lado el Programa Antártico Ecuatoriano, dependiente del Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR) y por otro, la Comisión Sectorial de Investigación de la Antártida, creada por el Consejo Nacional de Ciencia Tecnología y responsable de la ciencia y cuyos miembros pertenecían a diferentes instituciones académicas. Ambos organismos iniciaron su trabajo a mediados de 1988, lo que les permitió preparar y participar en las subsiguientes expediciones. Con esta estructura e institucionalidad vigentes, con expediciones ejecutadas y la estación Maldonado, inaugurada en marzo de 1990, Ecuador accedió como Miembro Consultivo del Tratado el 19 de noviembre de 1990 y como Miembro Pleno del Comité Científico sobre Investigación Antártica, el 15 de junio de 1992.

La mayor parte de los proyectos de investigación se enfocaron hacia



el área costera de Fort Williams, con el apoyo de la estación; sin embargo, cuando desaparece el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por decisión del gobierno de turno, la Comisión Sectorial perdió su sustento legal, por lo que los científicos del INOCAR asumieron dicha tarea.

En el decreto presidencial de creación del Instituto en 2004 se define que su misión es fomentar y mantener la proyección geopolítica del país y participar permanentemente, en actividades de investigación científica, en el ámbito del sistema del tratado antártico, con la visión de ser reconocido en el contexto nacional e internacional, como el Instituto líder en el tratamiento de los asuntos antárticos. El nuevo ente se administra y opera en base a fondos que provienen del presupuesto general del Estado.

En el mismo documento se plantean cinco objetivos: 1. Promover la participación activa del Ecuador en la Antártida, para fines de investigación científica, con base a los intereses nacionales. 2. Contribuir con los esfuerzos de los miembros del tratado para la preservación del medio ambiente antártico. 3. Ejercer una presencia activa en los foros internacionales, relacionados con asuntos antárticos en colaboración con organismos públicos y privados del país. 4. Fomentar el intercambio de conocimientos técnico-científicos, con instituciones similares de los países miembros del tratado y 5. Armonizar las políticas nacionales que tengan relación con otros organismos y convenios internacionales.

Opciones estratégicas:

Previo a proponer las opciones estratégicas, se plantearán las fortalezas y debilidades del nuevo instituto; así como, las oportunidades y amenazas del entorno en el que tiene que desenvolverse para la consecución de los objetivos descritos:

Fortalezas:

- Marco legal, estructura institucional y presupuesto definidos.
- Consejo Directivo integrado por varios ministerios.
- Personal directivo, con título de cuarto nivel académico, liderazgo, habilidades administrativas y excelente conocimiento del tema antártico, en lo político, científico, administrativo y logístico.
- Personal técnico y administrativo capaz.



- Estación Maldonado operando en el verano en Fort Williams, isla Greenwich, Shetland del Sur.

Debilidades:

- En la nómina se carece de científicos con cuarto nivel académico.
- Proyectos de investigación ausentes.
- Sin contacto con la academia e industria.
- Contacto casi nulo con científicos de la región.
- Sin experiencia en organizar congresos y eventos científicos.
- Escaso personal para las operaciones logísticas que apoyan a los proyectos científicos.
- Se carece de buque de investigación y medios aéreos.
- Reducido presupuesto anual para atender el plan operativo.

Oportunidades:

- Las que ofrecen tanto el tratado, como las convenciones, el protocolo de Madrid y el comité científico de investigación sobre la Antártida.
- Zona especial de Desarrollo Económico de la ESPOL (ZEDE).
- Acceso y explotación sostenible a los recursos vivos marinos antárticos, regulado por la convención para la conservación de los recursos vivos marinos antárticos (CCAMLR por sus siglas en inglés).
- Turismo en la península Antártica.
- Reuniones consultivas y del Comité de Protección Ambiental.
- Secretaria del Tratado.
- Proyectos de investigación aprobados para el año Geofísico Internacional 2007-2008.
- Disponibilidad de científicos con cuarto nivel académico en universidades nacionales y otros países de la región y del Asia.
- El Simposio Latinoamericano de Investigación sobre la Antártida (anual).
- La Open Science Conference organizada por el SCAR (c/dos años).
- Otros simposios internacionales. (Ej. ISAES).
- Intercambio de científicos entre naves y estaciones de investigación.
- Proyectos de investigación y grupos de trabajo del SCAR.
- Comité Ejecutivo del SCAR.
- Pasantías financiadas por el SCAR para científicos jóvenes y profesores.



- Servicio aéreo internacional en la ruta Guayaquil - Punta Arenas-Guayaquil.
- Servicios aéreos y marítimos de países amigos en la ruta Punta Arenas-Antártica-Punta Arenas.
- Personal logístico con habilidades y experiencia disponible en INOCAR.

Amenazas:

- Desinterés de los gobiernos y sector público por involucrarse en el tema antártico.
- Restricciones presupuestarias graves que lo obliguen al Gobierno nacional a fusionar al INAE, con otro instituto de investigación o en el peor de los casos cerrarlo.
- Dificultades legales que impiden la participación de la academia en la ciencia antártica.
- Decisiones de política internacional pueden atentar contra la vigencia del tratado y convenciones.

Con el FODA institucional disponible es posible proponer tres opciones estratégicas:

a) **Estrategia: Statu Quo**

El Instituto, a pesar de su independencia y por sus abundantes debilidades continúa ligado al INOCAR, lo que implica permanecer en el pasado y con serias dificultades para sus tareas de facilitación y coordinación con la academia, a fin de formar el grupo responsable de la actividad científica del Ecuador, en el continente dedicado a la ciencia y a la paz, a más de que las relaciones con los sectores público y privado entorpecen el logro de objetivos.

b) **Estrategia: Crecer por sí mismo**

Implica que se incremente la nómina de personal: Directivo, administrativo, científico y operativo, así como, la consecuente infraestructura, lo que demanda presupuestos altos que el Estado se niega a atenderlos, a más de que el instituto crea una burbuja que pone barreras a la comunicación con el exterior: ambos, atentan con el logro de objetivos porque se



alargan los tiempos y los costos.

c) Estrategia: Alianzas de asociación

Se crece pero a través de alianzas de asociación con la academia y los sectores públicos y privados, para lo científico-tecnológico y con la Armada del Ecuador, en lo operativo y logístico. Las alianzas viabilizan la participación y cooperación, en los foros internacionales, se reducen los costos administrativos y la investigación se hace más efectiva y eficiente con la inclusión de profesionales de cuarto nivel, ligados a la academia nacional e internacional, la industria coparticipa con bienes y servicios y todos los actores contribuyen a la creación de la plataforma tecnológica en el marco de una zona especial de innovación y desarrollo económico (ZEIDE), lo que contribuye al logro de objetivos.

Es evidente que la opción c) es la mejor estrategia que se puede extraer del análisis FODA, porque cumple con la misión, se ejecuta con los recursos disponibles, su relación costo beneficio es superior y permite alcanzar los objetivos en plazos y costos razonables, a más de que la ZEIDE es un excelente instrumento, para generar empleo y riqueza. Estos son argumentos sólidos para adoptarla como decisión.

Implementación de la decisión estratégica.

El instituto inició su trabajo con solo cinco personas: Master Hernán Moreano, director ejecutivo; Ec. Joel Cañarte, jefe financiero; Lic. Mónica Riofrío, asistente científica; Ing. Cinthia Román, pagadora y CPA. Cecilia Aray, asistente contable. Se alquiló una oficina de 200 metros cuadrados en el edificio Citybank ubicado en la avenida 9 de octubre y Chile en Guayaquil y antes de que finalice el año 2005 se pusieron en orden los activos y los asuntos legales, pero al mismo tiempo se organizó la X Expedición integrada por técnicos expertos de la Armada para que procedan con las reparaciones de los danos que presentaba la Estación Maldonado.

La Comisión Sectorial de Investigación de la Antártida, había desaparecido como consecuencia de una serie de hechos que no ameritan ser discutidos, entonces, la tarea principal era organizar los cuadros de científicos en las diferentes disciplinas y conformar así el Grupo Asesor



Científico, que dispone el estatuto para lo cual se hicieron contactos con docentes investigadores de diferentes universidades públicas y privadas, con títulos de cuarto nivel entre los que se incluían aquellos del Instituto Oceanográfico que aún mantenían interés en la investigación antártica, por lo tanto, la intención era construir una base sólida de científicos, para luego comprometer a rectores y/o directores, para que autoricen la ejecución en los proyectos preparados por aquellos.

Aunque el proceso fue muy lento, terminó con éxito, ya que mucho antes de que finalice el 2006, se conformó el grupo justo a tiempo para participar en el II Simposio Latinoamericano sobre investigaciones en la Antártida, organizado por el Instituto Antártico Chileno y la Universidad de Concepción, en septiembre 2006, en un claro ejemplo de alianza de asociación entre el Estado y la academia. En este evento, el grupo científico ecuatoriano tuvo la oportunidad de interactuar con sus similares de Argentina, Brasil, Chile, Perú, Uruguay y Malasia, a más de que se actualizó en la situación de la ciencia antártica y especialmente de los proyectos de interés regional e internacional y también con el rol de la universidad en la investigación de la Antártida. De esta manera se atendía a los objetivos 1 al 4 de la política nacional.

La Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología reasumió sus funciones desde el 2005, como el brazo ejecutor de la política aprobada por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por lo que disponía de recursos para financiar programas de investigación, de manera que el siguiente paso de la estrategia adoptada, consistió en golpear sus puertas para buscar posibilidades de cooperación y aunque la Secretaría aceptó la iniciativa, no se pudo concretar debido a problemas en las prioridades presupuestarias, pero a pesar de estas barreras, la puerta estaba abierta para la cooperación mutua en un futuro cercano.

La estructura nacional para la ciencia antártica, toma nuevamente forma con la participación de por lo menos 15 profesionales de diferentes universidades con títulos de cuarto nivel que cooperaban con sus similares en proyectos regionales e internacionales, de manera que la implementación de la estrategia generaba un resultado sólido hacia el segundo y cuarto objetivos.



Resultados

Consolidación estratégica.

Por razones obvias, la mayor parte de los proyectos de investigación en las campañas de verano de 2006-2007 y 2007-2008 se llevaron a cabo en las áreas libres de hielo y nieve de la Estación Maldonado y en su mayoría se relacionaron a Geología, Glaciología, evolución del paisaje, levantamiento topográfico de punta Fort Williams y la data fue procesada con un software de información geográfica, obteniéndose una imagen tridimensional, con la participación de Dany Salazar (UPSE), Luis Burbano (INOCAR) y R. Fauzi (UM).

El censo del petrel gigante del sur (*Macronectes giganteus*) o antártico, permitió presentar un reporte al SCAR sobre la situación de la colonia en la estación y cooperar así con el Acuerdo de Conservación de Albatros y Petreles (ACAP), que es un esfuerzo internacional para proteger a los albatros petreles de las pesquerías, en las que se emplea el arte long line, trabajo a cargo de Friedman Kostner, ex director de la Estación Científica Charles Darwin en Galápagos y ex director de la Estación Científica de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador en el Parque Nacional Yasuní y P. Piedrahita.

La Zona Antártica Especialmente Administrada No.1 (ZAEA) de la bahía del Almirantazgo en la isla Rey Jorge, Shetland del Sur, se creó mediante una medida adoptada por consenso durante la XXIX reunión consultiva del Tratado Antártico en junio de 2006, por lo que el Brasil, como promotor de la misma asumió la coordinación de la gestión ambiental de la zona con la participación de Ecuador, Estados Unidos, Perú y Polonia. Estos países mantienen estaciones y refugios en la bahía y es lógico que se involucre en el plan de gestión de la ZAEA No.1, a fin de reducir y mitigar los impactos de las actividades humanas. De esta forma, el Ecuador se involucra en un proyecto internacional y multidisciplinario, en el marco del Protocolo de Madrid, cuyo fin es la protección del medio ambiente antártico. El grupo conformado se reunió en el verano 2007 en la estación Ferraz de Brasil y Machu Pichu de Perú, para establecer las bases y lineamientos del plan de gestión ambiental de la bahía.

Por otro lado, el grupo de especialistas actualizó el plan de manejo ambiental de la Estación Maldonado, El plan incluye un conjunto de 12 planes



específicos e integrados que tienen el objetivo de proteger la integridad física de las personas, de la infraestructura de la Estación y del ambiente de Fort William. Uno de estos procesos, el de tratamiento de desechos y basura logró reducir en 90% los desperdicios de la estación Maldonado, con el consecuente beneficio para su transporte al botadero de basura de Punta Arenas. Este logro se compartió en el marco de la CEP y RAPAL, gracias al esfuerzo de la chef de cocina Eliana Álava, al médico Dr. David Galarza y la ambientalista M. Sc. María de Lourdes Guerra, que trabajaron en equipo tanto en la adquisición de insumos y víveres, como en su uso y empleo en la Estación que albergó 22 personas por 4 semanas. El Dr. David Galarza, médico de varias expediciones, actualizó el manual de primeros auxilios para zonas polares, cuya primera edición se publicó en 1990.

La Fuerza de Tarea Antártica creada por la Academia de Ciencias de Malasia y su contraparte nacional desarrollaron nuevos proyectos sobre la biodiversidad de bacterias, hongos y fijación de nitrógeno por microbios, para lo cual se tomaron muestras del terreno descubierto de hielo o nieve. Los análisis de laboratorio mostraron resultados interesantes, que se han presentado en seminarios, talleres y conferencias o se han publicado en revistas científicas especializadas y en varios de los artículos son coautores los científicos ecuatorianos.

La isla Barrientos que pertenece al grupo de las Aitchio, se ubica al norte de la Estación Maldonado y es uno de los 10 sitios más visitados por turistas en la península, y como el turismo es una actividad que crece rápidamente, se preparó un proyecto para evaluar el impacto de los visitantes sobre la fauna, flora y paisaje de la isla y estuvo a cargo del Dr. Gunther Reck, ex director de la Estación Científica Charles Darwin en Galápagos, docente investigador de la universidad San Francisco de Quito y consultor del Parque Nacional Galápagos en el tema de turismo, por lo tanto las “buenas prácticas” en Galápagos, pueden ser adoptadas por Barrientos y en general en los sitios de visitas autorizados para el desembarco de turistas.

La experiencia se compartió durante la sesión Gente y Recursos en los Polos, como parte de la conferencia abierta de ciencia polar organizada por el SCAR en San Petersburgo, Rusia en julio/08, a la que asistieron Gunther Reck, Mercy Borbor, Hernán Moreano y Arturo Cadena, luego de un riguroso proceso de selección a cargo de los organizadores. Los tres primeros asumieron la función de presidentes de las siguientes sesiones:



Conservación, Turismo y Administración de visitas, Gente y recursos en los polos y conexiones biológicas polares globales; mientras que Arturo Cadena presentó en sesión, poster el prototipo de un robot submarino; por su parte la delegación de Malasia participó con los resultados de su visita a la Estación Maldonado, en la sesión sobre Microbios polares, Genética y Biología.

El trabajo de campo en la estación antártica reforzó la amistad y cooperación entre los científicos y el personal de seguridad y logístico, a cargo de operar la estación y apoyar a las investigaciones, con lo que se facilitó el trabajo de obtención de data y muestras que exigen los proyectos y que deben cumplir con estrictos protocolos, previo a su análisis y preparación de resultados.

La estrategia adoptada se consolidó con el primer simposio de ciencia polar, que se organizó en conjunto con la Universidad península de Santa Elena (UPSE) y el INAE el 30 y 31 de julio de 2008, evento científico al que precedieron una serie de charlas de científicos nacionales y extranjeros, sobre temas polares dirigidos a la comunidad peninsular y como pre evento se organizó el taller “bacterias y hongos en ambientes polares”, en las instalaciones de Biología Marina de la Facultad de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar de la ESPOL y a cargo de Siti Aisha Alias, Ph.D. de la Universidad de Malasia y líder de fuera de tarea antártica, de la Academia de Ciencias de Malasia.

Los tres eventos contribuyeron a un éxito más allá de lo esperado, con la asistencia de más de un millar de personas entre investigadores, profesores, estudiantes universitarios y residentes locales, a más de que tanto el Instituto como la Universidad, ganaban experiencia en organizar congresos científicos y aportaban hacia el logro de los objetivos antes citados.

Durante el IV Simposio Latinoamericano de Investigaciones sobre la Antártica organizado en Chile, en septiembre de 2008 (el tercero lo organizó Argentina en el 2007), la delegación ecuatoriana hizo la invitación oficial para el V Simposio a realizarse en Ecuador en septiembre de 2009 y a cargo de la alianza INAE – UN - UPSE y de esta manera el Ecuador se introducía en la organización de eventos internacionales que enfocan la ciencia polar. Ecuador Antártico, se constituyó en medio de informar las actividades del Instituto, se editaron 4 revistas y las copias digitales se subieron al sitio web del INAE, a fin de atender a lectores en el ámbito global.



En relación al quinto objetivo y gracias a la gestión del Instituto, la Cancillería incluyó el tema de la Antártida en el capítulo Guías Estratégicas del Plan Nacional de Política Internacional (PLANEX 2007- 2020) y la Asamblea Nacional Constituyente hizo lo propio al incluir en el párrafo cuarto del Art. 4 de la nueva Constitución vigente desde octubre 2008 que textualmente expresa “el Estado ecuatoriano ejercerá derechos sobre los segmentos correspondientes a la órbita sincrónica geoestacionaria, los espacios marítimos y la Antártida”. Por su parte la Secretaría Nacional de Desarrollo, incluyó al continente en la política 5.2c del objetivo 5 del Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013.

La zona especial de innovación y desarrollo económico fue de especial preocupación para la dirección ejecutiva que mantuvo contactos con la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE), en el campus de la ESPOL a fin de establecer ejes de cooperación; sin embargo, el proceso no continuó porque en la Constitución aprobada del 2008 y vigente, el Estado asume esta responsabilidad, que se ratificó en la Ley Orgánica de Educación Superior (LOES) y que más tarde crearía el Yachay Tech en el cantón Urcuquí, en la provincia de Imbabura; la ZEDE entonces sufría un duro revés en su proceso de crecimiento.

En aquellos contactos, se tocó el tema de los recursos vivos marinos antárticos, cuyo acceso y explotación está regulado por la convención aprobada por consenso en 1980 y que contiene las normas para preservar los recursos, asegurar su sostenibilidad y conservar los ecosistemas marinos antárticos. En este sentido, el kril y la austro merluza o bacalao antártico, podrían integrarse a la cadena de valor de los clúster (Solven, *et al*, 2003) del atún y del camarón del Ecuador, con un valor agregado que le proporcione la investigación a cargo del ZEIDE, que podrían orientarse hacia la mejora en calidad de los balanceados para uso en la acuicultura, en el caso de kril o el empleo del aceite y otras partes del pez en productos, para usos médicos, por ejemplo. Las oportunidades que ofrece el tema a la industria son múltiples, pero es necesario que la ciencia ponga su parte para atraer la atención de aquella y del Estado.

Los procesos de aplicación de la investigación, desarrollo e innovación son generalmente largos, demandan el involucramiento de la academia, con su infraestructura de centros o institutos de investigación, la disponibilidad de talento humano capaz, la voluntad de los actores para el emprendimiento,



presupuestos que satisfagan las demandas y sea oportuno y suficiente. Condiciones de las que el Ecuador era deficitario en la primera década del siglo XXI; sin embargo, la decisión de la ESPOL de construir su ciudad del conocimiento, marca un hito histórico en el proceso de industrializar el país con la participación integrada del Estado, academia e industria que impacten sobre el empleo, riqueza y bienestar (Moreano, 1994) y este objetivo es el mismo de la decisión geopolítica de acceder al Tratado Antártico y a los recursos de la región austral, para favorecer el desarrollo nacional marcado por el empleo adecuado, la generación de divisas y la conformación de la cadena productiva que favorezca al bienestar de los ecuatorianos, por lo que la alianza de asociación que se buscaba se justificaba plenamente.

En las actividades administrativas y de gestión se participó en tres reuniones consultivas (RCTA-CEP), en cuatro Reuniones de los Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL), una reunión de delegados del SCAR y una del ConMap que trata los asuntos logísticos y de seguridad, necesarios para apoyar a la actividad científica.

Discusión:

Se dice y con buenas razones que las organizaciones tienen éxito o fracasan, por causa de la claridad de las ideas y por la velocidad con la cual se las pone en práctica, y que un buen lugar para buscarlas e implementarlas es la universidad de docencia e investigación, en donde los activos más importantes son los profesores, estudiantes y el conocimiento que comparten (Andrew y Sirkin, 2003). Las universidades son lugares en donde ocurre un intenso intercambio de ideas y en donde el trabajo se realiza en un ambiente descentralizado, pleno de iniciativa, creatividad e innovación.

El Instituto siguió el camino de la universidad de docencia e investigación para conformar el grupo asesor científico, con la inclusión de investigadores-profesores de cuarto nivel académico y estudiantes interesados en la ciencia antártica, para que conduzcan un trabajo de excelencia, a pesar de las dificultades que ofrece el país para hacer ciencia, con la particularidad de que tres estudiantes pertenecían al grupo de científicos jóvenes y son: Arturo Cadena (ESPOL), Natalia Ordoñez (ESPOL) y Denis Tomalá (UPSE); sin embargo, el Instituto hizo una gestión exitosa en conseguir el financiamiento, tanto para los proyectos como su participación en talleres, simposios o en otros eventos para exponer y presentar sus trabajos, interactuar con sus colegas



y eventualmente involucrarse en proyectos regionales o internacionales, lo que permitió que la estructura del grupo, sea más sólida, que se creen las redes de conocimiento y que el Ecuador sea más protagonista en la ciencia antártica.

Conclusiones:

El curso de acción estratégico adoptado como decisión mostró ser adecuado, porque el INAE cumplió con su misión, flexible, porque se adaptó a los recursos disponibles y aceptable, ya que los beneficios al concretar los objetivos propuestos, superaron en mucho a la inversión.

La diversidad del grupo científico permitió enfocar la actividad de investigación, desde diferentes ángulos de la ciencia, la gestión ambiental e inclusive la logística y sus resultados. Se compartieron a través en talleres, simposios, conferencias y de publicaciones en medios propios o académicos especializados.

La zona especial de innovación y desarrollo económico será posible cuando el Ecuador decida industrializarse y juntar al gobierno, academia e industria en este emprendimiento.

La coparticipación de la Armada del Ecuador y en particular del Instituto Oceanográfico de la Armada en lo operativo, logístico y científico, fue decisivo para el éxito alcanzado y de hecho es un socio estratégico clave para el INAE.

La evidencia de que el Instituto Antártico sea adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, no impidió en lo absoluto la consolidación del proceso, con la participación de la universidad de docencia e investigación.

El liderazgo, acompañado de una comunicación amigable, creó empatía y confianza entre los actores y mediante la ejecución de una estrategia efectiva, se ayudó a que los aliados estratégicos alcancen sus objetivos, en un excelente ejemplo de cooperación.

El involucramiento de la Universidad Estatal Península de Santa Elena en la organización de los simposios nacional e internacional es relevante y un ejemplo a seguir.



Paisaje antártico con su flora y fauna. 2008.

Pareja de skúas en su nido sobre una roca poblada de musgos líquenes y hongos. Al fondo la isla Dec. Estación Maldonado, isla Greenwich, Shetland del Sur.

Crédito: H. Moreano



Actividad: Mapa topográfico y temático de aves, Punta Fort William, isla Greenwich, Shetland del Sur. 2008.

Mapa topográfico en tres dimensiones y temático de aves, empleando software avanzado de sistemas de información geográfica.

Crédito: Topografía. R. Fauzi (UM), D. Salazar (UPSE), R.M. Kadzim (UM).
L. Burbano (INOCAR) A.Hussin (UM).
Aves: F. Kotsner y P. Piedrahita (PUCE).



Actividad: Plan de gestión de la Zona Antártica Especialmente Administrada (ZAEA 1) de la bahía del Almirantazgo, isla Rey Jorge, Shetland del Sur. 2007 Mercy Borbor y Mónica Riofrio de Ecuador, integradas a los miembros del grupo de trabajo de Brasil, Estados Unidos, Perú y Polonia, en la Estación Machu Pichu, bahía del Almirantazgo, en una clara muestra de cooperación para mantener la Antártida, como reserva natural, zona de paz y ciencia.



Actividad: Conferencia Abierta de ciencia SCAR/IASC/IPY, San Petersburgo, Rusia, 2008.

El grupo ecuatoriano participante en la conferencia, en un receso de la sesión Conservación, Turismo y Administración de Visitas. De izquierda a Derecha: Arturo Cadena (ESPOL) Johannes Huber, secretario ejecutivo de la Secretaría del Tratado, Hernán Moreano (INAE), Mercy Borbor (ESPOL) y Gunther Reck (USFQ), quien estuvo a cargo de la sesión. Para más detalles leer texto.



Actividad: Pre evento de ciencia polar aplicada.

La Dra. Lucía Campos, Ph.D. (UFRJ de Brasil) y el Dr. Manuel Cruz (INOCAR), especialistas en Biología Marina, enseñan a estudiantes universitarios, la forma de evaluar la presencia de organismos marinos en la zona intermareal para fines de caracterización o de medición de impactos naturales o antropogénicos.

Crédito: H. Moreano



Actividad: I Simposio Ecuatoriano de Ciencia Polar, 28-31 de julio 2008.
El Ab. Xavier Tomalá Montenegro, rector de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, en sus palabras de inauguración del simposio. Acompañan en la mesa de autoridades, de izquierda a derecha: Ing. Héctor Chiriboga Alban, director del Instituto de Investigación de UPSE, capitán de navío Marco Salinas, director general de Intereses Marítimos de la Armada, master Hernán Moreano, director ejecutivo del INAE, Dra. María Dolores Cazorla, directora regional de la Secretaría de Ciencia y Tecnología, Ing. Jimmy Candell, vicerrector General.



Actividad: I Simposio Ecuatoriano de Ciencia Polar, La Libertad, Santa Elena, 2008. Parte de la delegación internacional en el auditorio de UPSE. De izquierda a derecha: Anelio Aguayo y C. Moreno de Chile, Lucía Campos de Brasil, Y.S.Hii, Siti Aisyah Alias, A. Hussin y R.Fauzi Malasia.

Crédito: H. Moreano

Actividad: I Simposio Ecuatoriano de Ciencia Polar, 28-31 de julio 2008.

Organizadores y responsables del evento durante el coctel después de la inauguración.

De izquierda a derecha: Mónica Riofrío (INAE), Dany Salazar y Erika Salavarría (UPSE), Hernán Moreano (INAE), Jhonny Chavarría y Denis Tomalá (UPSE).





Actividad: V Simposio Latinoamericano sobre Investigaciones en la Antártida, La Libertad, Salinas 2-4 de septiembre de 2009, con la alianza: UPSE, INAE UN. La invitación y el logo se presentaron al término del IV Simposio Latinoamericano sobre Investigaciones Antárticas, organizado por el Instituto Antártico Chileno (INACH) en Valparaíso, septiembre 2008.



Alianza de asociación entre INAE, UPSE, INOCAR, UM y UTMM. Para la obtención del mapa temático de aves en Fort William, isla Greenwich, Shetland del Sur y organizar el Simposio Ecuatoriano de Ciencia Polar. Julio 2008.



REFERENCIAS

- Andrew, J. y Surkin, H.** (2003) Innovating for Cash. Harvard Business Review, 81(9), 76-85
- Mervis, J.** (2022) New NSF program hopes to review the nation's engines of innovation, Science Insider.
- Moreano, H.** (1994). Ecuador's Challenge to the next century. Georgetown University Thesis.
- Moreano, H.** (2009). Antarctic Research and the Ecuadorian Antarctic Institute. A strategic approach 2005-2008. ASM Science Journal, 3(2), 203-205.
- Solven O., Linkvist, G. y Ketels, C.** (2003). The Cluster Initiative Greenbook. Gutenberg, Suecia.

DE LA NAVEGACIÓN EN BARCOS A VELA A LA DEL VAPOR

FROM SAILING TO STEAM BOAT NAVIGATION

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



Carracas y galeones, de una impresión de Pieter
Bruegel. (1)

Fuente: <https://i.pinimg.com/originals/6d/1e/41/6d1e41c00aefb9b43ee66951611de5b8.jpg>



*Reza una vieja sentencia de San Agustín que
“el mundo es un libro y aquellos que no viajan
solo leen una página”.*



Introducción

“Al principio, el hombre se sentó a horcajadas sobre un tronco y flotó en lagos y ríos. El siguiente paso en la conquista del agua fue atar dos troncos y sentarse sobre ellos. A medida que se desarrollaron las civilizaciones, muchas formas y tamaños de barcos, desde troncos de árboles ahuecados que servían como canoas hasta coracles¹, hechos de piel estirada sobre un marco de madera y barcos de aparejos cuadrados de todos los tamaños y formas, se encuentran a lo largo de la historia registrada en culturas diferentes en todo el mundo”. **(2)**

“Sabemos ahora, que romanos y fenicios hicieron viajes al extranjero. Mientras estos estuvieron confinados al Mediterráneo, la *galera* impulsada a remos era suficiente. Estas también tenían velas, pero las velas eran solo auxiliares. Sin embargo, cuando los cartagineses pasaron los *pilares de Melkarts* (estrecho de Gibraltar), encontraron que el mar abierto, no era apto para la larga y estrecha *galera* y la experiencia pronto les mostró que era necesario un barco más parecido a la *carabela*”. **(3)**

¹Coracle: bote pequeño a remos, impermeabilizado por fuera con capa de brea y alquitrán. Eslora 5 pies 8 ½ pulgadas. Manga 3’4 ½ “. Calado. 11”. Peso 18 a 50 libras. (Fuente: International Maritime Dictionary, Second Edition, 1983, New York Pag. 177.



“La *carabela*, la era de los descubrimientos la inició el príncipe portugués don Enrique, generalmente conocido como *Enrique el Navegante*, quien sistemáticamente envió expediciones hacia el sur a lo largo de la costa de África, a principios del siglo XV, con la esperanza de encontrar finalmente una ruta marítima hacia la rica y codiciada India. La mayoría de los barcos de estas expediciones eran casi con certeza *carabelas*. Un tipo casi olvidado fueron los *clipers de opio*. Estos pequeños barcos navegaron tan rápido que lograron jugar un papel político muy importante en la apertura del comercio entre China y el mundo exterior.

Cuando se construyó la primera nave a vapor la idea ya era vieja y la rueda de paletas como un método de propulsión, aún mayor. El deseo de impulsar una embarcación independientemente del viento, del clima y con mayor eficiencia que la dada por los remos, seguramente es muy antigua. Se cree que los propios romanos experimentaron con ruedas de remo a este propósito, y hay imágenes del siglo XV que muestran cómo podría ser el problema en ese momento”. (4)

Abstract

In the beginning, man sat astride a log and floated on lakes and rivers. The next step in the conquest of water was to bind two logs and sit on them. This demanded less sophistication than possessed even by the most primitive Bronze Age peoples. As civilizations developed, many shapes and sizes of ship, from hollowed-out tree trunks serving as canoes to coracles made of skin stretched over a wooden frame and square-rigged ships of every sizes and shapes, are to be found throughout recorded history in otherwise very different cultures across the world.

We now that the Romans and Phoenicians made overseas voyages. Now while these were confined to the Mediterranean the oared galley sufficed. These had sails as well, but the sails were only auxiliares. When however, the Carthaginians (Phoenicians) passed the pillars of Melkarts (Gibraltar) they would find the open sea unsuitable to the long narrow galley and experience soon showed them that a vessel more like the caravel.

The caravel, the age of discovery was begun by the Portuguese prince Don Henrique, usually referred to as Henry the Navigator, who systematically send expeditions southwards along the cost of Africa at the beginning of the fifteenth century in the hope of eventually finding a sea route to rich and



coveted India. The majority of the ships on these expeditions were almost certainly caravels. One type almost forgotten were the opium clippers. These little ships sailed so fast they managed to play a very important political role in opening trade between China and the outside world.

When the first steamship was built the idea was already old and the paddle wheel as a method of propulsion even older. The wish to propel a vessel independently of wind and weather and with greater efficiency than that given by oars is surely very old. It is believed that the Romans themselves experimented with paddle wheels to this purpose and there are pictures from the fifteenth century which show how the problem could be at that time.

1.- Los juncos en la historia marítima de Asia.

La fuerza eólica sería la encargada de impulsar el barco y el timón de dirigirlo. A partir de la creación de estos dos pilares, el hombre fue introduciendo mejoras a las naves a lo largo del tiempo.

“Hay naves que unen historia, mito y leyenda, por lo que es difícil separar la realidad de la ficción. En el continente asiático, las naves conocidas como juncos son un buen ejemplo. Las crónicas medievales europeas se refieren a estas inmensas naves, pero las descripciones que hacen no siempre son muy precisas. Marco Polo e Ibn Battuta **(4a)** las pudieron ver y hablaron de ellas. Formaron parte de la Ruta Marítima de la Seda en plena Edad Media, y de la impresionante Armada del almirante chino Zheng He, en sus viajes de reconocimiento durante el siglo XV.

Aunque los más conocidos son los chinos, también se construyeron en Japón, Vietnam, Corea y otros países costeros del gran Pacífico. Una de las grandes diferencias con las naves europeas, era que las asiáticas, estaban construidas con compartimentos estancos (mamparos), de forma que si entraba agua en uno de ellos, el resto permitían seguir la navegación sin peligro.

Estos juncos cargan tanto como nuestros buques. Los mástiles son hechos de las mismas cañas y las velas son de corteza de árbol. Tenían varias características que los hacían fáciles de identificar, aunque en las imágenes obtenidas no siempre se pueden distinguir todas ellas. Solían ser enormes, de casco plano, con mayor manga en el centro, proa fina y portaban unas velas muy distintas a las occidentales, ya que eran cuadradas y contaban con una estructura reticular o alistonada (parecida a las persianas”. **(5)**



En esta imagen se pueden ver los compartimentos estanco. Fuente: Unesco.

Fuente: <https://blogcatedranaval.com/2019/11/05/los-juncos-en-la-historia-maritima-de-asia/>

Taiwan. Junco fija el curso de su viaje a la historia

“Si bien el número de tales embarcaciones que navegan en la región ha disminuido desde los días de gloria de esas naves hace seis siglos, hoy la historia se revive con la llegada de Princesa Taiping, la réplica de un junco de la dinastía Ming **(6)** (1368-1644), que ha sido construida usando materiales y técnicas de rigor en aquel período.

En medio de las aclamaciones de los presentes, la nave de 30 toneladas partió el 26 de junio del puerto de Keelung, en el norte de Taiwan, en un histórico viaje transpacífico de 11 meses. Según el capitán del barco, Liu Ning-Sheng, el junco de 16 metros atracará en puertos de Japón, Canadá y Estados Unidos, antes de retornar a Taiwan, en abril del próximo año. Si tenemos éxito, será la primera vez que una nave de este tipo atraviesa el océano Pacífico, en una gira de ida y vuelta.



Usando planos de un junco chino, hecho durante la dinastía Ming, los artesanos pudieron construir el Princesa Taiping. (Fotos cortesía de TMAX)

Fuente: <https://noticias.nat.gov.tw/news.php?unit=98,106,115&post=88822>

Liu, de 61 años de edad, explica que navegar un junco -- cuyo nombre deriva del término javanés jong, que significa gran barco, representa la sabiduría de nuestros antepasados. Este barco ha sido hecho usando los métodos tradicionales y materiales naturales de Fukien (Fujian) señala.

Basado en un manuscrito sobre construcción de navíos de guerra, en la Biblioteca Nacional Central en Taipei y con la asistencia de varios descendientes de fabricantes de juncos, durante la dinastía Ming, se logró comprender las técnicas usadas hace más de 600 años para construir embarcaciones.

Uno de los mensajes que Liu quiere transmitir con este viaje, es la necesidad de romper con las barreras entre las culturas. Aunque fue diseñado originalmente como un navío de guerra, hemos bautizado el barco Taiping, que significa paz en mandarín, haciendo hincapié en la importancia de establecer relaciones pacíficas, con las personas que son diferentes a nosotros, explica el capitán". (7)



2.- La era de la navegación a vela

“Durante varios siglos hubo un desarrollo pequeño en la construcción de barcos en el Mediterráneo, donde dominaba el aparejo latino. Se había copiado del golfo y del océano Indico donde lo empleaban los comerciantes árabes, porque poseían buenas cualidades para navegar en aguas costeras. Este aparejo, sin embargo, no era el más apropiado para largos viajes por el océano, donde el aparejo redondo realizaba una mejor función.

Los barcos ya no necesitaban un único mástil, sino que se construían embarcaciones con dos y más tarde con tres, que eran mas seguros para viajes largos. La antigua práctica de dirigir con una espadilla en la popa, dio paso al timón y a crujía de la embarcación, proporcionando un mejor control de la dirección. Hubo otros avances tecnológicos, especialmente la brújula y el reloj de arena y estos, unidos a la corredera para calcular la velocidad, hicieron que fuera posible la navegación mediante cálculos.

Los barcos todavía se construían de madera y la superficie de su velamen fue haciéndose mayor, pero hacia finales del siglo XVII comenzaron los primeros experimentos de propulsión con vapor”. **(8)**

La carabela

“El origen exacto de la carabela es un tema de debate. Que la carabela, era un barco de pesca en el siglo XIII, se desprende de los registros portugueses de ese período. A principios del siglo XIII, el término carabela estaba relacionado con un pequeño barco de los modelos musulmanes, construidas para adaptarse a las condiciones navegables del Atlántico.

La carabela de los siglos XV y XVI fue una embarcación de forma distintiva y cualidades admirables. Una proa ligeramente inclinada y un solo castillo de popa, eran características destacadas de esta nave y llevaba un palo mayor y un mástil de mesana que generalmente tenían aparejo latino. Aunque la carabela ya había estado en uso durante cientos de años, en ese momento se convirtió en una nave increíblemente rápida y fácilmente maniobrable. Hasta 30 metros de eslora y velocidad promedio 8 nudos (millas x hora).

Es fácil ver entonces, el por qué el príncipe Enrique el Navegante de Portugal (1394-1460), consumido por los ideales expansionistas, eligió la carabela, como barco para llevar a cabo las demandas de su viaje a la costa



de África Occidental, en la década de 1440. Por estas razones, la carabela fue convocada para realizar las tareas de un explorador.



Carabela del siglo XV, vela cuadrada y vela latina, maniobrabilidad y velocidad.

Fuente: <https://www.pinterest.com/pin/221028294189334077/?rcpt=825144100385812520&ut>

Aunque a principios del siglo XV, la carabela tenía cualidades muy admirables, todavía estaba lejos de ser ideal. Las principales razones por las que se la eligió, fueron la velocidad y la capacidad de navegar a barlovento (9ª). Sin embargo, la vela latina de la carabela requería una gran tripulación, lo cual era peligroso porque el explorador no podía transportar grandes cantidades de agua dulce para la tripulación”. (9)

Bartolomé Díaz y el Cabo de las Tormentas (de Buena Esperanza)

“Este navegante portugués fue el primer europeo en doblar, a



principios de 1488, el extremo sur de África, llegando al océano Índico, uno de los eventos más importantes en la historia de la navegación a vela. Díaz fue el primer navegante que viajó alejado de la costa en el Atlántico Sur. Su viaje, continuado por Vasco da Gama, una década más tarde (1497-1499), contribuyó al descubrimiento de la ruta marítima a la India.

La necesidad portuguesa de expandir su territorio para impulsar su comercio, llevó al infante Enrique el Navegante a sufragar expediciones náuticas. Se rodeó para ello de una corte de eruditos, marinos y científicos, llegados de todo el mundo y ligados a la navegación para crear lo que se dio en llamar, posteriormente, como Escuela Náutica de Sagres.

Se ha relacionado con esta Escuela, a grandes descubridores como Bartolomé Díaz, Cristóbal Colón, Vasco de Gama, entre otros. Así es la nobleza y la alta burguesía, quienes impulsan y arrojan las conquistas del norte de África y los cercanos archipiélagos de Madeira y Azores (que cubrieron los campos de trigo y caña de azúcar).



Expedición de
Bartolomé Díaz (1487
- 1488).

Fuente: <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/d/dias.htm>



A finales de julio de 1487, Díaz zarpó de Lisboa hacia el sur por la costa occidental de África, con dos carabelas armadas de 50 toneladas. Recaló en la fortaleza portuguesa de San Jorge de la Mina, en la Costa de Oro (actual Elmina). Desde ahí recorrieron la costa africana de Angola, arribando al golfo de Santa María (bahía de Walvis, Namibia) el 8 de diciembre.



Cabo de la Buena Esperanza.

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

La expedición llegó a su punto más lejano en el océano Índico el 12 de marzo de 1488. Díaz quería seguir navegando hacia la India, pero se vio obligado a regresar cuando su tripulación se negó a ir más allá, debido a que las naves estaban deterioradas y a la escasez de provisiones. La tripulación revuelta obligó al capitán a regresar a Portugal, siguiendo la línea de costa hacia el oeste.

En 16 de diciembre de 1488, después de hacer varias escalas en la costa occidental africana, llegaron a Lisboa tras 16 meses y 17 días de viaje. El rey João rebautizó el cabo, como cabo de la Buena Esperanza, por ser el



lugar donde se abría una ruta hacia el este para llegar a la India.

“El descubrimiento que realizó Bartolomé Díaz, fue el final del proyecto que había establecido Enrique el Navegante, en la década de 1410 de encontrar el extremo sur de África y buscar una ruta marítima hacia las Indias. En efecto, su viaje contribuyó a sentar las bases para establecer el Imperio portugués a comienzos del Siglo XVI, que daría lugar a un incremento del comercio en África y Asia con Portugal”. (10)

Cristóbal Colón

“En los primeros años de las exploraciones americanas, los esfuerzos de la Corona española, por excluir de la navegación a los extranjeros, sobre todo a los portugueses y preservar el monopolio, se debilitaron por razones de orden práctico, ante la necesidad de hombres expertos en la Cosmografía y el arte de la navegación.

Extranjeros fueron los primeros *pilotos mayores* nombrados por la *Casa de la Contratación* de Sevilla (11), que alguien llamó *Casa del Océano*. *Américo Vespucio* era flamenco, *Sebastián Caboto*, veneciano. El primero había servido al Rey de España, el segundo al de Inglaterra. Y otro tanto podría decirse en cuanto a los cosmógrafos y maestros de hacer cartas e instrumentos para navegar. Basta citar los nombres de los portugueses *Diego Ribeiro*, *Francisco Falero* y *Villareal*.

La escuela italiana, donde los estudios cartográficos habían alcanzado un notable desarrollo, proporcionó a España algunos de sus más destacados navegantes y cartógrafos, al igual que lo hiciera Portugal, en donde la célebre escuela náutica y cartográfica del *Sagre*, fundada y dirigida hasta su muerte, en 1460, por el infante *Enrique el Navegante*, impulsó los descubrimientos geográficos, perfeccionó la carabela de ascendencia latina, para los viajes atlánticos y colocó a Portugal en un lugar preferente de los acontecimientos náuticos”.(12)

“Con la excepción del *Arca de Noe*, la embarcación en que navegó Colón, es sin duda, el barco más conocido del mundo. Sabemos que la *Santa María* no era una carabela. A menudo, Colón se refiere a su nave como la *Nao* a diferencia de las carabelas, la *Pinta* y la *Niña*. Los expertos de hoy, coinciden en que era una *carraca* (Carrack). Habría sido una pequeña *carraca* como dice el biógrafo contemporáneo de Colón, el sacerdote *Las*



Casas, que era: *algo mas grande que las otras dos.*

Y sabemos exactamente que velas tenía; Colón dice, como él mismo en su cuaderno de bitácora del 24 de octubre de 1492” **(13)**: *“Y estuve así con poco viento hasta que pasaba de mediodía y entonces tomó a ventar muy amoroso y llevaba todas mis velas de la Nao: maestra y dos bonetas y trinquete y cebadera y mesana y vela de gavia y el batel por popa. Así anduve el camino hasta que amaneció”. (14)*

- Gavia** : La cofa o plataforma en el palo de un buque. En la galeras se decía gala en las naos, gavía. Octubre 24, 1492. Mezana y vela de gavia.
- Trinquete** : El palo de proa y su vela en las naos. ...maestra, dos bonetas y trinquete.
- Boneta** : Vela supletoria que se añadía por abajo a otra para aumentar su superficie en tiempo banancible.
- Mesana** : Por mesana, la vela del palo más a popa. (25 de noviembre/1492).
- Cebadera** : La vela cuadra que se largaba por debajo del botalón.
- Batel** : Embarcación menor que llevaban los navíos.



(Fuente : La parla marinera en el Diario del primer viaje de Cristóbal Colón. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1951)



La Carraca (Carrack).

“Desde hacía varios siglos, las flotas mercantes del Mediterráneo utilizaban naves robustas de castillos simétricos y altos, *ventradas*² y con poca capacidad de maniobra. Para la buena maniobra y utilizar poco personal, empleaban el velamen latino. El término carraca señalaba ya la influencia portuguesa, que pronto las reformó y fue este modelo de transporte de alta mar, el que prevaleció en el comercio desde finales del siglo XV. Desplazaba hasta 1,500 toneladas.

La nueva carraca tuvo como la carabela una popa cuadrada, su base en forma de trapecio aunaba el estrechamiento de las formas y su maderamen estaba integrado al del casco, que lo convertiría en un elemento más de la estructura.

Con el paso del tiempo la carraca incorporó adelantos importantes; el principal de ellos fue el timón de codaste como reemplazo al timón de espadilla. Además, por su calado, sólo podían hacer operaciones de carga y descarga en puertos de altura, marítimos o fluviales.

El trinquete y el mayor con velas cuadradas y el mesana una vela triangular. En las carracas más evolucionadas se añadió un cuarto palo a popa llamado contramesana con velas latinas. La vela latina puede ceñirse muy bien al viento, por el contrrio en la presencia de viento favorable por popa, la vela cuadrada capta el viento en su totalidad imprimiendo mayor velocidad.

Inconveniente para esta clase de embarcaciones era el elevado costo de construcción, puesto que durante la Edad Media, los estados nacionales europeos eran esencialmente nominales; Europa estaba fragmentada en territorios feudales y ciudades estado, de los cuales sólo unos pocos tenían los medios para financiar la construcción de carracas.

Este aspecto es significativo desde el punto de vista histórico, ya que en términos navales, la carraca, como buque de guerra, era muy superior al drakkar vikingo. Sin embargo, la falta de flotas defensivas en Europa, especialmente en Francia e Inglaterra, permitió a los vikingos llevar a cabo invasiones con éxito en estos reinos.

² – Definición RAE de «ventrado, ventrada» según el Diccionario de la Lengua Española: 1. adj. Que tiene abultado el vientre.



SAO GABRIEL. Nave portuguesa. Tipo: Carraca de tres palos. Construcción: 1475. Desplazamiento: 250 ton. Eslora: 32 metros. Armamento: 20 culebrinas de hierro. Tripulación: 46.

Fuente: http://foros.aceroyfuego.com/profile/198-tanakaeltenaz/content/?type=forums_topic_post&page=11

En 1501, *Descharges*, natural de Brest - Francia, tuvo la idea, que fue imitada por todas las marinas, de perforar las amuras para instalar cañones en los puentes inferiores.

El aspecto de las carracas era impresionante. Los castillos se levantaban una decena de metros por encima de la línea de flotación. Las troneras, las portas levantadas, mostraban los cañones, las cofas estaban armadas y la artillería ligera de culebrinas y de pedreros coronaba los puentes y los castillos.



La carraca Grace á Dieu, conocido como Great Harry, fue un barco de guerra de la flota del rey Enrique VIII de Inglaterra.

Fuente: <https://www.pinterest.es/pin/730498002029491051/>

La carraca *Harry Grace á Dieu*, llamada *Great Harry*, que en 1520 llevó a *Enrique VIII* de Inglaterra a la cita del campo del *Toisón de Oro* con *Francisco I*. Este navio al partir de Dover desplegó un velamen dorado con las armas del Rey. Características: eslora 58 metros, manga 15.2 m., calado 6 m. y 1.500 toneladas de desplazamiento. La tripulación de unas 700/1.000 personas. El castillo de proa constaba de cuatro pisos y en el castillo de popa se levantaban dos cubiertas. Tenía cuatro mástiles más el bauprés y parece ser que su mástil de popa lleva velamen cuadrado como los demás, con gabía y juanete. Su bauprés llevaba una cebadora clásica.

El casco tenía veintiún agujeros para colocar grandes piezas de bronce, en dos puentes; además, ciento treinta cañones de hierro y cien cañones ligeros. Con red de abordaje, vergas de ganchos y garfios, era una carraca de combate". (15)



“El descubrimiento de América y la consolidación de estados nacionales en Europa (Portugal, España, Holanda, Francia e Inglaterra) conllevó que de sus arcas, destinaran fondos para la construcción de sus flotas y poder explorar el nuevo mundo.

A diferencia de las carabelas, que fueron quedando en desuso, las naos y carracas sufrieron mayores mejoras y transformaciones, hasta convertirse en un nuevo tipo de embarcación, conocido como galeón, del que se dieron distintas variantes, como el galeón español y el galeón inglés”. (16)

El galeón

“El *galeón*, cuyo nombre e imagen están unidos por una verdadera leyenda a España, se extendió en todas las marinas occidentales. De hecho, se le pide que reemplace a la carraca a la hora de ir más rápido y ceñir mejor el viento. Del mismo modo que la fragata y el bergantín, el galeón parece surgir como una variante de menor tamaño de la galera,

Un galeón es una embarcación a vela utilizada desde principios del siglo XVI. Los galeones eran barcos de destrucción poderosos, que podían ser igualmente usados para el comercio o la guerra. Desde mediados del siglo XVI, se convirtieron en el barco de comercio principal de las naciones europeas.

Todo el mundo lo utilizó inmediatamente para acelerar los trayectos oceánicos comerciales; iba armado contra las sorpresas del mar y aparejado como un verdadero navío de combate, en las flotas de los Estados. Su velamen es el mismo que el de la carraca, con trinquete y gabía de trinquete a proa.

La gran Armada y la flota inglesa, que la venció en 1588, estaban compuestas en su mayor parte de *galeones*. El aspecto bajo del galeón con respecto a la carraca era un signo de los tiempos. Esto le daba una silueta de *carabela*. El abordaje ya no es decisivo en el combate, ahora la artillería es eficaz y esto hace que no sirvan para nada los altos castillos de proa característicos de las carracas.



Popa de la réplica del galeón *Golden Hind* de 1577, capitaneado por Francis Drake, en su viaje de circunnavegación del globo.

Fuente: <https://es-academic.com/pictures/eswiki/70/Francis-drake-galleon-southwark-london-uk.jpg>

El equilibrio durante la navegación se obtiene regulando las velas de mesana y las de trinquete. El gobernalle se encarga de regular el equilibrio y conservar el rumbo, corrigiendo las bordadas en cuanto el viento cambia. Sin embargo, tiene un papel importante en las maniobras de cambio de rumbo”.
(17)

3.- El bergantín y los clipers. (Clippers)

“Bergantín, velero de dos mástiles con aparejo cuadrado en ambos mástiles. Los bergantines se utilizaron con fines navales y mercantiles.



Como buques mercantes, navegaban principalmente por rutas comerciales costeras, pero los viajes oceánicos no eran infrecuentes; algunos bergantines se utilizaron incluso para la caza de ballenas y la foca. Los bergantines navales llevaban una batería de 10 a 20 cañones en una sola cubierta.

En las grandes armadas europeas de los Siglos XVIII y XIX, sirvieron como mensajeros para las flotas de batalla y como buques de entrenamiento para los cadetes. A principios de la Marina de los Estados Unidos, los bergantines adquirieron distinción durante la guerra de 1812 en enfrentamientos de pequeñas flotas en los grandes lagos y como asaltantes mercantes en el Atlántico.



El bergantín US Brig *Niagara*, estadounidense reconstruido cerca de Put-in-Bay, Ohio; sirvió en la guerra de 1812, atracado en el Museo Marítimo de Erie, Erie, Penn. Lance Woodworth.

Fuente: <https://www.britannica.com/technology/brig-ship>

Debido a que el aparejo cuadrado requería una gran tripulación, los bergantines mercantes se volvieron antieconómicos y, en el siglo XIX, comenzaron a ceder el paso a buques con aparejos de proa y popa como la goleta y el bark". **(18)**



Los clipers

“Los barcos de vela, que gobernaron los *siete mares* durante la mayor parte de la historia que conocemos, se perfeccionaron lentamente a lo largo de los años. Un tipo casi olvidado, fueron los *clippers de opio*. Estos barcos pequeños con líneas maravillosas, navegaron tan rápido que lograron desempeñar un papel político muy importante en la apertura del comercio entre China y el mundo exterior.

Los clippers del opio, solían llevar una tripulación abundante por dos razones fundamentales: eran barcos rápidos que necesitaban hombres suficientes para maniobrar con el velamen y además, ocasionalmente necesitaban más personal para defenderse de los numerosos piratas que, había en aquella ruta, especialmente en el mar de la China.

Los clipers de opio tienen su historia especial, *Basil Lubbock (19)* ha escrito un libro sobre este breve pero brillante capítulo de naves de vela. Además, la *Asociación Histórica Marítima* en Mystic, Connecticut, ha publicado una serie de cartas escritas por uno de los capitanes más atrevidos del contrabando del opio. Las características más importantes para el éxito de un cliper eran: una fina línea del casco, una gran área de velas y un osado y hábil capitán.

En 1767, Inglaterra firmó un tratado con China, por el que todo el comercio de las colonias inglesas, quedaba reservado a la *East India Company*. Era ésta una poderosa naviera, que en 1810 llegó a tener más de 100 barcos.

Los portugueses, con su propio puerto comercial en Macao, trajeron el primer opio a China y un comerciante cantonés, comenzó a importarlo de la India en 1760. China utilizó el opio como medicina, por supuesto, los abusos se desarrollaron, de modo que en 1800 el gobierno imperial chino prohibió su importación.

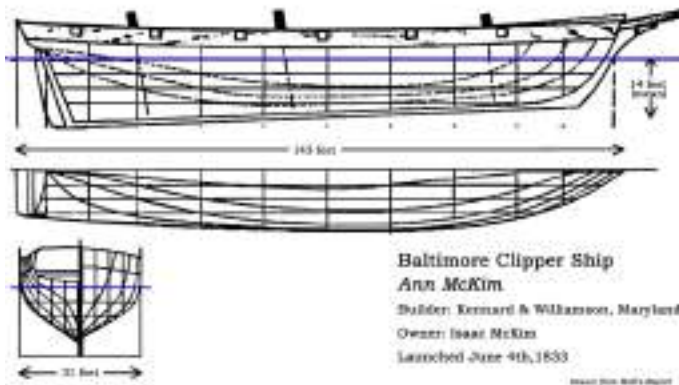
Mientras tanto, la *Compañía Británica de las Indias Orientales* había descubierto este rentable comercio en 1780, comprando 2,800 baules en Bombay al gobierno local el primer año. La Compañía obedeció técnicamente la orden de prohibición, es decir, permitió que los comerciantes indios se hicieran cargo del comercio y alquilaba barcos a estos contrabandistas.



Las guerras del opio

“O las *guerras anglo-chinas*, fueron dos conflictos bélicos que ocurrieron en el Siglo XIX. La primera duró entre 1839 y 1842. La segunda, en la que Francia se implicó con los británicos, estalló en 1856 y duró hasta 1860. Sus causas fueron los intereses comerciales, que crearon el contrabando británico de opio en la India y en China y los esfuerzos del gobierno chino por imponer sus leyes a ese comercio.

La derrota china en las dos guerras, forzó al gobierno a tolerar el comercio de opio. Los británicos coaccionaron a los chinos para firmar los *Tratados Desiguales*, abriendo varios puertos al comercio exterior y anexionándose Hong Kong (ver Tratado de Nankín **(20)** y cesión de Hong Kong al Reino Unido)³.



Líneas del "Ann McKim".

Fuente: [https://en.wikipedia.org/wiki/Ann_McKim_\(clipper\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Ann_McKim_(clipper))

El primer clipper, el *Ann McKim* **(21)**, se construyó en Baltimore en 1832. Eslora 143 pies, manga 31 pies, calado 14' proa. Su capacidad de carga estaba limitada para darle mayor velocidad. Después de algunos años en el comercio del té, se dedicó al opio. Los esclavos del té, el opio y más

³ El 1 de julio de 1997, se produjo la devolución de la isla de Hong Kong a China, El traspaso de la soberanía fue acordado en 1984, por la primera ministra británica, Margaret Thatcher y DengXiao-Ping, líder de la República Popular China. Hong Kong fue adquirido por el Reino Unido en 1842. (Fuente: Paula María Espinosa. Colaboradora de la Red Federal de Historia de las Relaciones Internacionales Departamento de Historia Instituto de Relaciones Internacionales - U.N.



tarde, la fiebre del oro de California y Australia, fueron las razones de los *clippers*.

Los principales peligros fueron el naufragio y los piratas. Hubo un doble peligro en el naufragio: si los hombres sobrevivían al monzón o las rocas, podrían ser recogidos por una patrulla china y tuvieron suerte de ser liberados después”. (22)

4.- El mascarón de proa

“Mayo 26, 2021.- En dos semanas, en los muelles de Greenwich en Londres, se instalará un nuevo mascarón de proa en el famoso barco clipper de té de 1860, el *Cutty Sark*. La nueva escultura, llamada *Nannie*, es un nuevo diseño, pero compartirá una característica con el mascarón de proa que reemplaza: un par de pechos desnudos. Todos estos mascarones eran hechos de madera de cedro, porque eran fáciles de esculpir y poco propenso a la pudrición.



Master Carver, Andy Peters con la nueva figura decorativa de Cutty Sark, Nannie. Foto vía maritimawoodcarving.co.uk.

Fuente: <https://gcaptain.com/naked-breasts-ship-figureheads/>



En la peligrosa vida de un barco en el mar, los mascarones de proa eran vistos como amuletos de la suerte que representaban el espíritu del barco, protegían a la tripulación de los mares agitados y servían como un recordatorio diario de las esposas que esperaban su regreso a salvo a casa ... pero grandes mascarones de proa, colocados en la punta más avanzada del casco, afectó las cualidades de navegación del barco, lo que llevó a diseños más pequeños en el Siglo XVIII.

Hoy en día, los mascarones de proa han desaparecido de los barcos mercantes y han sido reemplazados en la Royal Navy por insignias de barcos, grandes placas montadas en la superestructura, con un diseño único relacionado con el nombre o la función del barco. Los barcos de la Armada de los Estados Unidos tienen diseños de parches únicos, que a menudo son coloridos y, en el pasado, incluían mujeres desnudas y diseños con carga racial.



Guerra de Vietnam USS
MIDWAY CVA-41 Far
East Cruirse Aircraft
Us Navy Ship Shoulder
Cloth Quilt Nam Div.

Fuente: <https://www.etsy.com/es/listing/932965777/ guerra-de-vietnam-uss-midway-cva-41?ref=related-1>

Según un historiador naval entrevistado para este artículo, los parches obscenos fueron prohibidos en los barcos de la Armada de los EE. UU., a raíz del escándalo *Tailhook* a principios de la década de 1990. Los parches de hoy, deben ser aprobados por un oficial al mando y deben usar símbolos, para resaltar la historia y el enfoque de la misión.



La figura decorativa *Nannie* es una de las partes más reconocibles de Cutty Sark. El nombre '*Nannie*' proviene de Tam O'Shanter, un poema de Robert Burns **(22a)**. El poema también sirvió de inspiración para el nombre del barco, Cutty Sark, que cuenta la historia de Tam, el granjero, que se encuentra con un grupo de brujas en Alloway Kirk, incluida la hermosa bruja *Nannie*, que está escasamente vestida, solo con un 'cutty sark', un nombre escocés arcaico, para un camisón corto.

El mascarón de proa original, creado por el legendario tallador de barcos *Frederick Hellyer*, fue dañado por una tormenta a finales del Siglo XIX. En 1957 se instaló un nuevo mascarón de proa, pero este mascarón ha sufrido daños ambientales y podredumbre.

El año pasado, el *maestro tallador, Andy Peters*, tuvo la tarea de darle vida a una nueva figura decorativa. Inspirado para ingresar a su profesión después de visitar Cutty Sark cuando era un niño, Andy ha tenido una fascinación por los barcos". **(22b)**

5.- Los primeros buques a vapor en el océano Atlántico

¡Ah! que agradables visiones me persiguen. ¡Mientras contemplo el mar!. Todas las viejas leyendas románticas. Todos mis sueños vuelven a mí- Longfellow **(22c)**

“La primera referencia a la propulsión de un buque en plena calma del viento mediante un ingenio que durante mucho tiempo se supuso movido a vapor, se remonta a 1539. En aquella fecha, el capitán de mar, *Blasco de Garay*, propuso al *Emperador Carlos V*, un dispositivo capaz de hacer navegar a las naves, sin necesidad de velamen o remos.

Ante la insistencia del inventor, el *Emperador* ordenó a una comisión que asistiera a las pruebas del ingenio. Barcelona, junio 17, 1543, en una nao de 200 toneladas, nombrada *Trinidad*, de la matrícula de Callioure y al mando del capitán *Pedro Scarza*, la maniobra del *Trinidad* fue un éxito, velocidad una legua⁴ por hora. Por desgracia, el invento de Garay no fue aceptado, aunque sí recompensado él mismo con un ascenso de grado, pago de los gastos y una gratificación de 200.000 maravedises”.⁵ **(23)**

⁴ Una legua es igual a 4,82 kilómetros, igual a 2,6 millas náuticas.

⁵ Maravedí; antigua moneda española que ha tenido diferentes valores, en general bajos.



El paso de la edad de la vela al vapor, no fue un cambio brusco y cronológicamente exacto, enterrando las últimas arboladuras veleras y abriendo el paso franco y decidido a la procesión de chimeneas humeantes, que embadurnaron el horizonte con un *nuevo* toque cromático para el escenario eterno y siempre *nuevo* de la mar.

El primer navío propulsado por maquinaria a vapor, propició uno de los grandes avances para la navegación en el Siglo XIX. Su llegada significó el fin de las velas y que las rutas marítimas no dependieran de las condiciones climatológicas.

“En junio de 1815, se registra en un antiguo periódico inglés, el *Literacy Pannorama*, en posición del autor de un barco llamado *Galatea*, que zarpó de *St. John, Terranova* y tras once días de navegación, arribó al puerto de *Portsmouth, Inglaterra*.

Papin, en Francia, 1707; *Jonathan Hulls*, Inglaterra, 1736; *William Henry*, en Pennsylvania, Estados Unidos; pero el primer barco a vapor digno de ser llamado así, fue el de *John Fitch (24)*, que en 1787 hizo navegar dicha embarcación por el Río Delaware. Esta nave primitiva fue propulsada por un sistema de paletas, que trabajaban verticalmente.



John Fitch y su barco de vapor. Los orígenes de la navegación son milenarios. Fue un estadounidense quien dio un gran impulso a la comunicación sobre el agua.

Fuente: <http://www.larevista.ec/cultura/historia/john-fitch-y-su-barco-de-vapor>

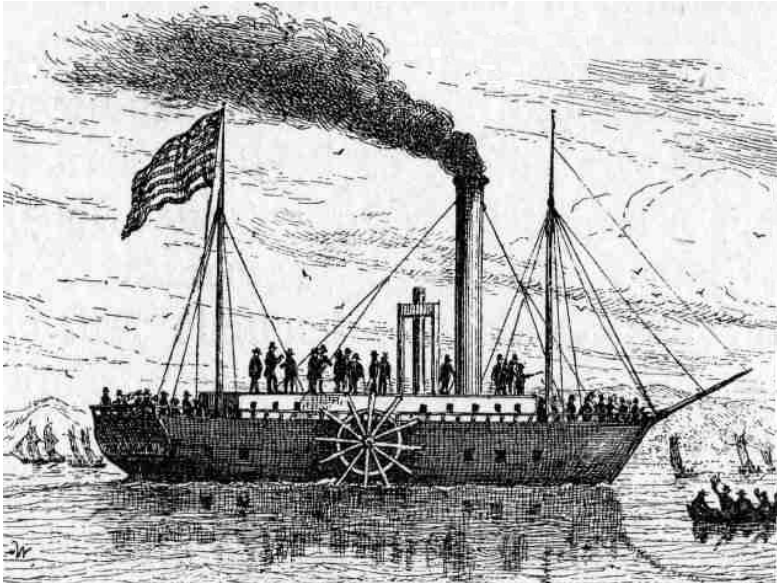


Río Delaware, 484 Km. de longitud.

Fuente: https://www.google.com/search?q=mapa+del+rio+delaware&rlz=1C5CHFA_enEC844EC844&oq=mapa+del+rio+delaware&aqs=chrome..69i57j69i60.21071j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8



En 1807, *Robert Fulton* (25), tras realizar algunos experimentos y mantener contactos con personalidades, como *James Watt* (26) que mejoró la máquina de vapor), terminó de fabricar el primer barco de vapor, propulsado por ruedas que se movían mediante una maquinaria a vapor.



El monstruo de Fulton, el *Clermont* o el barco de vapor del río norte.

Fuente: <https://blog.terranea.es/primer-barco-de-vapor-historia/>



Aunque se llamó **North River Steamboat of Clermont**, se hizo conocido como **Clermont**. Dimensiones: eslora 41 metros, manga 4 m., calado 0,6m. Los motores construidos por Boulton y Watt en Inglaterra accionaban las dos ruedas de paletas laterales, cada una de las cuales tenía 5 metros de diámetro. En su primer viaje, el 17 de agosto de 1807, promedió una velocidad de 5 nudos (millas x hora) durante las 150 millas río arriba por el río Hudson hasta Albany, Nueva York. El Clermont inauguró la primera empresa rentable en navegación a vapor, transportando pasajeros de pago, entre Albany y la ciudad de Nueva York.



Río Hudson, longitud 506 Km. ubicado cerca de la frontera este del estado, que fluye desde el norte hasta la frontera sur de Nueva York.

Fuente: <https://track-trace.live/es/radar-de-la-nave/mapa-del-rio-hudson/>



El primer intento real de navegación a vapor en el Atlántico fue realizado por el coronel *John Stevens (27)*, de Nueva York, en 1819. El *Savannah* que fuera construido por *Crocker y Fickett*, en Corlears Hook, Nueva York, como un velero ordinario, pero poco después fue equipado con motores y calderas y zarpó de la ciudad de Savannah el 25 de mayo de 1819, llegando a Liverpool el 29 de junio. Se utilizó la energía de vapor durante dieciocho días, con una velocidad promedio de seis nudos. Su capacidad de búnker era limitada, ya que sólo podía llevar ochenta toneladas de carbón, además de una cantidad de leña.

A pesar de su exitoso viaje a través del Atlántico, su maquinaria fue posteriormente retirada y continuó comerciando durante algunos años como velero, hasta que, como tantos otros buques famosos, llegó a un final ignominioso al naufragar en Long Island. en 1822.



S S Savannah, eslora 30,03 metros, manga.

Fuente:https://www.google.com/search?q=S+S+Savannah,+eslora+30,03+metros,+manga&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwiMmuSd8Kf2AhUoQjABHTrkCyIQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1280&bih=586&dpr=1.25



El siguiente barco en cruzar el Atlántico fue un vapor canadiense llamado *Royal William*, que fue construido en Three Rivers, cerca de Quebec. Hizo varios viajes entre Québec y las colonias del Atlántico en 1831, pero fue puesto en cuarentena debido a la epidemia de cólera en 1832. Sus dimensiones: eslora 48,78 metros, manga 13,41 m., calado 5,41m. y capacidad de carga de 363 toneladas. *El Royal Willam* zarpó hacia Londres desde Quebec el 5 de agosto de 1833 y llegó a Gravesend el 16 de septiembre, un trayecto de más de cuarenta días. El *Royal William* finalmente fue vendido a la Marina española,



"Royal William".

Fuente:<https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/royal-william>

Para reemplazar al "Royal William", la Transatlantic Steamship Company, colocó a otro buque, el *Liverpool*, un vapor de 10 nudos de velocidad, septiembre 1838.



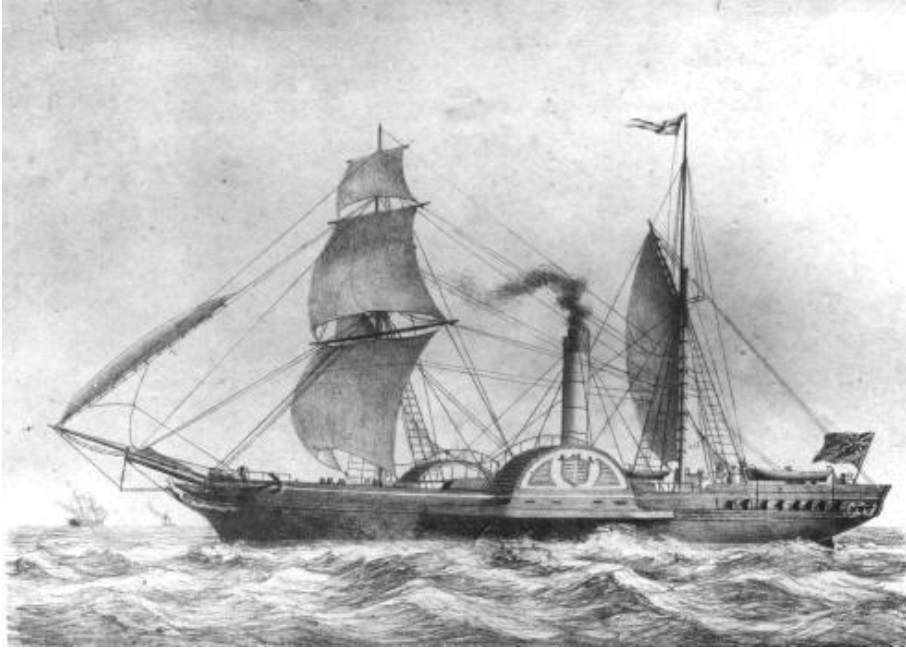
El SS Liverpool. Navegando a proa hacia el viento. Pintado por S. Walters, dibujado en piedra por T. Fairland.

Fuente: <http://www.victorianweb.org/technology/ships/44.html>

El siguiente relato de este notable buque. fue condensado del *Liverpool Mercury*, octubre 12 de 1838: *Dado que este buque no solo es la nave más grande construida hasta ahora en este puerto, sino el primero en ser acondicionado a priori, para el transporte transatlántico, ha despertado interés y curiosidad su arquitectura naval y construcción de sus motores.*

Sus dimensiones: eslora 71,64 metros, manga. 10.67m., calado 6,40 m. Se espera que el “Liverpool” lleve (independientemente de 450 toneladas de carbón) alrededor de 700 toneladas de mercancías. Siendo el vapor la fuerza motriz principal, el aparejo del *Liverpool* es muy ligero.

Sin embargo, es al valiente y pequeño barco de vapor “Sirius” (Eslora 54,26 metros. Manga 7,7 m. Calado 5,56 m.), al que pertenece el verdadero honor de iniciar el transporte del Atlántico de hoy. Una compañía recién formada, la *British and American Steam Navigation Co.*, fletó al *Sirius* y al mando del Lieutenant Roberts R. N., zarpó desde el puerto de Queenstown hacia New York, el 5 de abril de 1838.



En 1838, el “Sirius” consigue convertirse en el primer barco en atravesar el océano Atlántico, utilizando únicamente tracción a vapor.

Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Transatl%C3%A1ntico>

Al igual que el viaje del gran descubridor *Cristóbal Colón*, el primer viaje del *Sirius* fue llevado a cabo hasta su fin por la energía y determinación del comandante; poco después de dejar el puerto, debido a los continuos vientos en contra, la tripulación se amotinó y declaró que era una locura ir en un barco tan pequeño.

Sin embargo, gracias a la severa disciplina y los persuasivos argumentos de las armas de fuego cargadas, la galante embarcación arribó a Nueva York el 24 de abril, luego de una travesía accidentada de 18 días, durante los cuales mantuvo una velocidad promedio de 8 nudos y un consumo de 24 toneladas de carbón por día”. **(28)**



6.- El terrible mar

“El inmenso *mar*, era para los marineros del Siglo XV lo que el espacio es para los astronautas actuales, excepto, que el marinero desconocía el lugar al que se dirigía y tenía pocas esperanzas de regresar. Tenía miedo de navegar por la costa atlántica de África más allá de Marruecos, porque allí se adentraría en el *Mar Verde de la Oscuridad* (Green Sea of Darkness), un pantano inexpugnable lleno de monstruos que han sido reportados por geógrafos árabes.

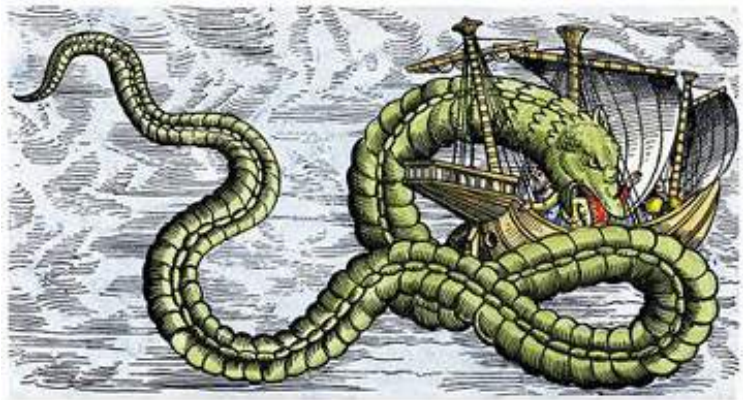
Si cruza el Atlántico, podría acercarse al Ecuador donde los hombres se vuelven negros permanentemente y no se puede mantener la vida. Si navegaba al norte, se encontraría en un desierto helado donde *Judas* acechaba cerca de la boca del infierno. Lo peor de todo, navegar en cualquier dirección, estaría lejos de la tierra y presa de todos los elementos. Tal como escribió el hijo de Colón, Fernando: *la tripulación temía el fuego en los relámpagos, el aire por su furia, el agua por las olas y la tierra por los arrecifes y las rocas.*

Mar Verde de la oscuridad

Según la leyenda, más allá del Ecuador había un área conocida como el *mar Verde de la oscuridad*, el sol estaba tan cerca de la Tierra que la piel de una persona se volvería negra, el mar hervía, los barcos se incendiaban y los monstruos se escondían, esperando aplastar los barcos y devorar a los marineros.

Barco atacado
por una
serpiente
marina en el
*mar Verde de
la oscuridad.*

Fuente:
http://www.occultopedia.com/s/sea_serpent.htm





Una vez que un barco ingresaba en los páramos inexplorados del océano, era sometido a todos los caprichos extremos del clima. Los mapas del período mostraban erróneamente una serie de islas, que se extendían a lo largo del Atlántico, pero los marineros no podían encontrarlas cuando se veían acosados por tormentas o cuando se mantenían inmóviles en la zona ecuatorial de calma mortal llamada Doldrums

En los vendavales, los marineros solo podían orar a Dios y esperar un milagro. Los ingleses exclaman, *Ayuda al Señor por los hombres buenos y piadosos*; Los italianos y españoles buscaban *St Elmo's Fire*, este fenómeno patrón de los marineros, era un resplandor de electricidad estática, que se observa en los mástiles de los barcos, considerado presagio del buen tiempo, que se avecinaba; *Colón* leía la *Biblia* en voz alta. Según su diario, tanto las olas como los hombres se calmaron, cuando recitó las palabras, que Cristo promulgo durante una tormenta: *No temáis, soy yo.* (29)

La gente de mar, trabajadores esenciales.

“¿Cómo eran los marineros durante los primeros días de la navegación?. Sabemos poco de ellos, pero ese poco parece mostrar que no eran muy diferentes de los hombres que estuvieron en el mar hasta el final de los días de navegación a vela.

La historia del buque mercante es una doble historia, industrial y humana. El aspecto industrial habla del advenimiento y la mejora gradual del buque mercante oceánico, impulsado a vapor durante el último siglo y cuarto y el desarrollo de tipos de buques especializados. La segunda historia, debidamente contada ocuparía volúmenes enteros. Habla de los hombres que trabajaban en los barcos, una vida que, a pesar de todo su atractivo superficial, era y sigue siendo casi inexorablemente dura, solitariamente peligrosa y profundamente deslumbrante.

Junto a los tejedores, alfareros y herreros, escribió Charles Gibson (30), la Edad del Bronce produjo otro especialista: los marineros profesionales. Porque el hombre siempre ha sido el elemento esencial en el mundo de los barcos. El navío puede ser una belleza, desde el yate al gigantesco transatlántico que, en palabras del poeta John Masefield (30^a), atraviesa grandes océanos como una reina. Pero como Gibson insiste con tanta razón, sin hombres no habría barcos ... el barco no tiene existencia fuera de la sociedad humana". (31)



Habitabilidad, alimentación y trato a bordo

El término habitabilidad para muchos autores, coinciden en describirla como el satisfactor de las necesidades humanas que, promueve la calidad de vida, siendo esta influenciada por factores: económicos, sociales y culturales.

“*Voluntarios (32) y guardiamarinas, compartían los mismos aposentos que eran incómodos e infectos. Las literas se encontraban justo encima de las sentinas malolientes, sin luz natural y sin más aire fresco que el que filtraba desde arriba. La comida era de pésima calidad y poco abundante. Aunque hubo una ligera mejora de las condiciones de vida tras el final de las guerras napoleónicas.*

En 1802 un *voluntario* escribió que: *Nos alimentamos de ternera (en salazón) que lleva unos diez años en el barril y de galletas mohosas infestada de parásitos. El agua potable en los puertos nunca fue buena y la higiene definitivamente fue mala”.* (33)

“Siempre había que temer al *escorbuto*. En muchos viajes, la mitad de los hombres murieron solo por esta causa; hasta que el *capitán Cook (34)* demostró que al tomar fuertes medidas disciplinarias y asegurar el suministro frecuente de vegetales verdes, se podía preservar la salud de la tripulación, pero se hizo muy poco al respecto.”. (34a)

“De vivir en el mar en barcos de vela, nos han narrado grandes escritores. Han contado cómo era cuando el capitán, el más autoritario de todos los dictadores cuando así lo deseaba, era un hombre codicioso o un hombre cruel (en ocasiones, sabio y reflexivo). Todo esto, es una parte orgullosa de la literatura de todas las naciones, que han enviado barcos por los mares.

Un marinero que defendía sus derechos, era visto con sospecha por sus camaradas y con desagrado por sus oficiales. A bordo de los buques, la ley estaba al mando del capitán, ya que, un principio básico del derecho marítimo es que el barco, en efecto, es un territorio cuya bandera enarbola y el capitán, es el representante de la autoridad nacional. Pero también debía imponer su propia autoridad absoluta sobre pasajeros, oficiales y marineros a su cargo. Incluso, capitanes con unos poderes casi divinos a bordo (entre ellos, el poder sobre la vida o la muerte, en caso de algunos delitos); el capitán era el representante personal del soberano, quien a su vez era representante personal de Dios.



Sin embargo, es lícito (aunque no siempre correcto), desobedecer al capitán. Los marineros pueden negarse a trabajar en un barco si no está en condiciones de navegar, pueden negarse a zarpar, abandonarlo en el mar u, obligar al capitán a regresar a puerto. ¿Hasta dónde podrían llegar estas negativas?, fue decidido en dos famosos casos en Estados Unidos, que datan de 1834 y 1844.

En el primer caso, una tripulación obligó a su capitán, regresar a Boston porque pensaban que el barco no era seguro. Los marineros fueron acusados, ya que hubo muchos testimonios confusos sobre la navegabilidad del barco,. *Joseph Story (35)*, uno de los jueces probos estadounidenses, resolvió el caso afirmando que: *con tanta duda, los marineros difícilmente podrían ser culpables*. Algunas de sus palabras, se convirtieron en una declaración de derechos para los marineros.

Soy consciente de los peligros de defender con mano firme la autoridad del capitán, dijo, pero no menos consciente de la necesidad de tener una consideración tierna por la vida. Los miembros de la tripulación contratados para un viaje, no son contratados para arriesgar sus vidas contra los peligros que pueda elegir el capitán. Más bien, son contratados *para cumplir con su deber, hacer frente a los peligros ordinarios y, obedecer órdenes razonables ... La sumisión ilimitada no pertenece a esa relación*.

Diez años después, cuando catorce miembros de una tripulación en un puerto extranjero, se negaron a llevar el barco a la mar porque creían que no era seguro, fueron encarcelados y enviados a su país para juicio. Ni su capitán ni el cónsul de los Estados Unidos, escucharon su pedido de una inspección para determinar si el barco estaba en condiciones de navegar. Los hombres fueron absueltos, el tribunal citó al juez Story y explicó: *que si ellos creían razonablemente que el barco no era seguro, estaban en sus derechos"*. (36)

7.- Comentario

Desde 1844 a la fecha, han transcurrido 177 años y para colmo, las condiciones laborales de la *gente de mar*, continua enfrentando desafíos como consecuencia de la pandemia del COVID-19. En la actualidad, el juez *Joseph Story*, ha sido reemplazado por organismos internacionales que velan por la seguridad y bienestar de las tripulaciones de los barcos.



Veamos:

El Factor humano

“El factor humano es una cuestión compleja y polifacética que afecta a la seguridad marítima y a la protección del medio marino. Comprende todo el espectro de actividades humanas, llevadas a cabo por las tripulaciones de los buques, los responsables de la gestión en tierra, los organismos reguladores, las organizaciones reconocidas, los astilleros, los legisladores y otras partes interesadas, que han de cooperar para resolver eficazmente los problemas relacionados con el factor humano”. **(37)**

OMI: Pide designación de *trabajador clave* a la gente de mar

“Abril 2, 2020.- El secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), *Kitack Lim*, instó a las Naciones Unidas (ONU), solicitar que gobiernos declaren a la *gente de mar*, personal portuario y marítimo⁶, como *personal clave* en medio de la pandemia de coronavirus.

Lim hizo la petición durante una reunión en video con el secretario general de la ONU, para discutir los impactos de la crisis COVID-19. Destacando además, la importancia y el bienestar de los trabajadores marítimos para la cadena de suministro global y, particularmente la *gente de mar* del mundo.

Kitack Lim llamó la atención sobre las prohibiciones de viaje y las restricciones a los cambios de tripulación, impuestas por los gobiernos debido a la pandemia y los impactos que estas restricciones tienen en el flujo de mercancías, incluidos elementos críticos como productos farmacéuticos, equipos médicos y suministro de alimentos.

A principios de esta semana, la Cámara Internacional de Transporte Marítimo (ICS) y la Asociación Internacional de Puertos y Puertos (IAPH) pidieron conjuntamente a los líderes gubernamentales del G20, que apoyen el sector marítimo y las cadenas de suministro mundiales”. **(38)**

⁶ Dentro de “personal marítimo” pueden incluirse, entre otros, el personal de los buques pesqueros, los prácticos, los inspectores marítimos, los supervisores marítimos, el personal del sector de la energía mar adentro, el personal de apoyo mar adentro y los trabajadores portuarios.



Organización Internacional del Trabajo (OIT). *Gente de mar varada:*

“Septiembre 15, 2020; Ginebra - La OIT, otras agencias y organismos de la ONU, están pidiendo a los gobiernos que eliminen sin demora los obstáculos a los cambios de tripulación de la gente de mar, calificándola de *crisis humanitaria*.

A pesar de importantes esfuerzos de organizaciones de armadores y órganos de la ONU, más de 300.000 marinos siguen atrapados a bordo de los buques, ansiosos por desembarcar y regresar a casa y, otros 300.000 están esperando en tierra para reemplazarlos y se enfrentan a la ruina financiera si no pueden ir, volver al trabajo.

Esto se debe, entre otras razones, a restricciones de viaje, embarque y desembarque en puertos, medidas de cuarentena, reducciones en vuelos disponibles y límites en la emisión de visas y pasaportes como consecuencia de la pandemia COVID-19.

En una declaración conjunta la OIT, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), el Pacto Mundial, la (OMI), la Organización Internacional para las Migraciones, la Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos (ACNUDH)) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), han pedido a los Estados miembros que establezcan y apliquen planes mensurables y con plazos concretos para aumentar la tasa de estos cambios de tripulación.

Es un problema humanitario que amenaza la salud física y mental de la gente de mar. Es un problema de seguridad, que muy bien puede afectar al medio marino. También es una cuestión económica que, cuando la gente de mar ya no pueda seguir trabajando, porque está desmoralizada y exhausta, podría ralentizar o detener el comercio y obstaculizar la recuperación económica. Los gobiernos deben actuar ahora, agregó Ryder, director general de la OIT.

La declaración establece una lista de acciones inmediatas que los gobiernos deben tomar, que incluyen:

- Designar a la gente de mar como *trabajadores clave*.
- Abstenerse de autorizar la prórroga de los contratos laborales de la gente de mar, más allá del período máximo predeterminado



de 11 meses, de conformidad con el *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, en su forma enmendada”. **(39)**

ONU: Declaración de Neptuno. Bienestar de la gente de mar

“Diciembre 01, 2020.- COVID-19 ha impactado en la vida cotidiana y bienestar de la gente de mar, provocando una crisis humanitaria en el mar. Como trabajadores de primera línea de la industria marítima que transporta el 90% del comercio mundial, los marinos desempeñan un papel vital para garantizar el flujo mundial de mercancías.

A pesar de los esfuerzos de organizaciones internacionales, gobiernos, asociaciones industriales, sindicatos, ONGs y empresas individuales, incluida la adopción, el primero de diciembre de 2020 por la Asamblea General de la ONU de una resolución, sobre cooperación internacional para abordar los desafíos que enfrenta la gente de mar, como resultado de la pandemia, el problema aún está lejos de resolverse.

La fatiga después de períodos prolongados en el mar, tiene consecuencias importantes en la salud física, mental y bienestar de la gente de mar. Aumenta el riesgo de incidentes marítimos, desastres ambientales y plantea una amenaza para la integridad de las cadenas de suministro mundiales, que dependen de un transporte marítimo seguro y fiable.

La Declaración de Neptuno, firmada por más de 800 organizaciones, describe las principales acciones, que deben tomarse para resolver la crisis del cambio de tripulación. Por tal motivo, un grupo de trabajo de partes interesadas de toda la cadena de valor marítima, ha identificado los siguientes problemas clave:

- Reconocer a la gente de mar como *trabajadores clave* y darles acceso prioritario a las vacunas COVID-19.
- Establecer e implementar protocolos de salud estándar de oro basados en las mejores prácticas existentes.
- Aumentar la colaboración entre los operadores de barcos y los fletadores para facilitar los cambios de tripulación.
- Garantizar la conectividad aérea entre los centros marítimos clave para la gente de mar”. **(40)**



La OMI da bienvenida a la Declaración de Neptuno

“Febrero 03, 2021.- El secretario general de la OMI, Kitack Lim, le satisface la *Declaración de Neptuno*, que solicita que se designe a la gente de mar como *trabajadores clave* y que se coopere para finalizar la crisis del cambio de tripulación, que pone a la gente de mar en una situación desesperada y amenaza la seguridad del transporte marítimo.

Hasta la fecha, el Sr. Kitack Lim ha recibido 53 notificaciones de Estados Miembros, que designaron *trabajadores clave* a la gente de mar. Destacó también el lema marítimo mundial de la OMI para 2021, *La gente de mar: en el corazón del futuro del transporte marítimo*. La elección del lema, reconoce los esfuerzos de la gente de mar, que ha demostrado una enorme fortaleza y perseverancia para seguir sosteniendo el comercio mundial en la situación actual”. (41)

8.- Los grandes buques de pasajeros.

“Aunque el poder del vapor se convirtió en una propuesta práctica en el segundo cuarto del Siglo XIX, los *grandes buques de pasaje* no surgieron de inmediato. Durante varias décadas, la rueda de paletas se limitó a transportar mercancías de alto valor. En las décadas de 1830 y 1840, los diseñadores lograron reducir los niveles de consumo, pero se necesitó el genio de *Isambard Kingdom Brunel (42)* creador del *Great Western Railway*, para acelerar el desarrollo del entonces moderno transatlántico.

Su primer esfuerzo fue el *Great Western*, una parte integral de su sueño, brindar un servicio regular entre Londres y Nueva York, con barcos de vapor para cruzar el Atlántico. El *SS Great Western*, fue el único trasatlántico sirviendo a Nueva York. Su rival *Samuel Cunard*, un canadiense de nacimiento, centró su funcionamiento en el puerto de Halifax, Canadá, aun así, el *Great Western* fue un asunto no rentable: a pesar de su ingeniería extremadamente sofisticada (y sus velas auxiliares igualmente desarrolladas), todavía tenía que confiar en las ruedas de paletas.

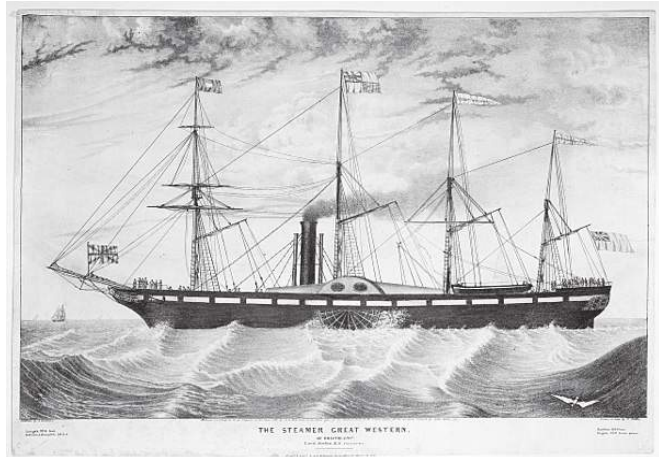
En su viaje inaugural, el *Great Western* partió de Bristol, Inglaterra, abril 8 de 1838 y llegó a la ciudad de Nueva York 15 días después (la mitad del tiempo que tardaban los veleros). el *Great Western* desplazaba 1320 toneladas, 65 metros de eslora y transportaba 148 pasajeros; tenía cuatro mástiles con aparejo reducido y paletas impulsadas por dos motores. Su



velocidad media sin velas fue de 9 nudos. En algunos de sus viajes finales, llevó tropas a la guerra de Crimea. El barco se desmanteló en Vauxhall, Londres, en 1856.

The Steamer “Great Western”.

Fuente: https://es.other.wiki/wiki/SS_Great_Western



Brunel hizo avances sorprendentes en la evolución de la construcción del *Great Britain*. En 1838, planeó construir un barco de madera, propulsado a vapor. Un año más tarde, ordenó una quilla de hierro y al año siguiente, pidió colocar una hélice de seis aspas, 4,72 metros de diámetro y un diseño increíblemente moderno. Inevitablemente, los cambios de diseño retrasaron el lanzamiento hasta 1845. El mundo comercial pronto lo siguió en el uso del hierro.

Botadura del *Great Britain* en Bristol. Cuadro pintado por Joseph Walter.

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





La única limitación era la necesidad de obtener aprobación del Gobierno. Todas las líneas navieras, dependían de los contratos por correo y el Almirantazgo que tenía que dar su aprobación, se mostró reacio a abandonar su *corazón de roble*, hasta mediados de la década de 1850. La hélice tardó más en ponerse en marcha, ya que, los motores de baja presión no proporcionan suficiente potencia para impulsarla, excepto a un coste exorbitante en carbón.

A pesar de su alto consumo de combustible, el *Great Britain* demostró su valía en la ruta australiana, donde navegó hasta 1876. Finalmente, fue abandonada en las Islas Malvinas, donde sirvió como depósito de carbón de combustible hasta que, fue rescatada en la década de 1960 y restaurada. Años más tarde, encontró un hogar permanente en Bristol.

Brunet siempre fue perseguido por algún demonio interno que lo llevó a ir demasiado lejos: el resultado fue el desafortunado *Great Eastern* que, con 32.000 toneladas, era seis veces el tamaño de cualquier otro barco flotante, un récord que mantuvo para el increíble período de cuarenta años. El problema era su tamaño, era demasiado grande para ser propulsado únicamente por hélices y tenía que ser complementado con ruedas de paletas antieconómicas. En ese sentido, al menos, fue un paso atrás de la *Great Eastern*. El proporcionar suficiente potencia a la hélice de tornillo (screw propeller) no se resolvió hasta el Siglo XIX.

El cambio de la potencia de la paleta a la hélice, desencadenó una carrera por la velocidad, el glamour y la comodidad que duraría casi un siglo. Las compañías navieras siempre se apresuraron a evaluar cualquier tecnología nueva y, una vez que *Charles Parsons* demostró el potencial de la turbina de vapor, comenzaron a aplicarla.

La Cunard cambió a turbinas para su próxima mayor inversión, *Lusitania* y *Mauritania*. Estas embarcaciones fueron el resultado de una serie de estudios científicos sobre la forma del casco, que incluyeron instrucciones mucho más detalladas de Cunard, de lo que se había acostumbrado anteriormente (Harland & Wolff, un dique pionero en Belfast). Con 32.000 toneladas de desplazamiento, los dos barcos eran demasiado grandes que requirieron seis turbinas, lo que proporcionaba la potencia directamente a las cuatro hélices.

El cambio gradual del carbón al petróleo, tardó hasta la década de 1920 en completarse, fue de igual o mayor importancia que el cambio de

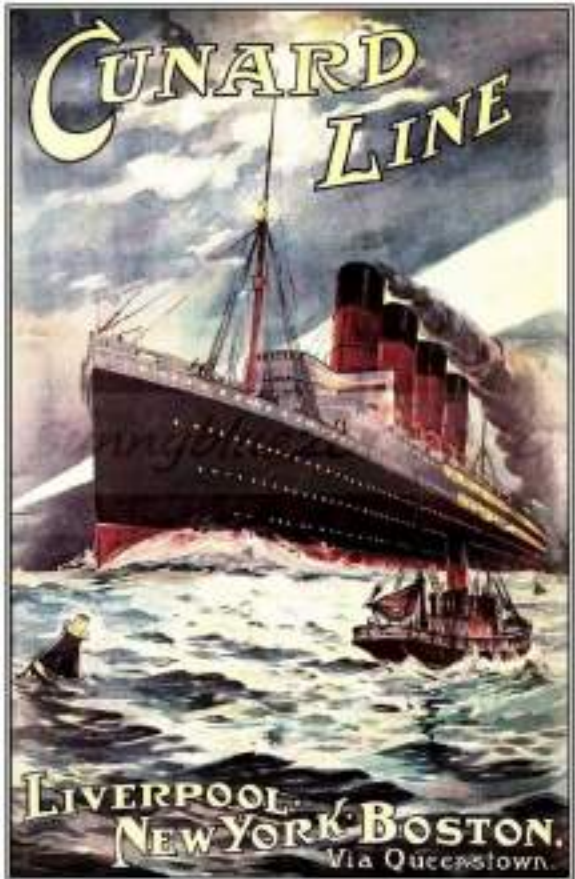


turbinas. El carbón no solo ocupaba una parte desproporcionada de espacio, sino que también implicaba emplear cientos de fogoneros, para quienes el alojamiento (de algún tipo) tenía que proporcionarse. *El Lusitania*, por ejemplo, consumía 1,000 toneladas de carbón diariamente en el Atlántico, una situación que requería 400 fogoneros. (43)

9.- Historia de la publicidad de viajes en barcos 1890-1930

“A finales del Siglo XIX y principios del XX, muchas líneas navieras que transportaban correo y algunos pasajeros, transformaron sus barcos en *embarcaciones de lujo*. Ya no era solo el flujo de inmigrantes a Estados Unidos, era un negocio de transporte por mar y lujo en muchos casos. Esta es una breve historia de los pasajeros que cruzaron el océano Atlántico en barcos y de los anuncios gráficos de esa época.

En 1840, el barco de la naviera británica Cunard Line, el *RMS Britannia* inició su primer servicio regular de pasajeros y carga realizado por un barco de vapor, navegando desde *Liverpool a Boston*. Pero los veleros aún mantenían una posición dominante en el tráfico de pasajeros.

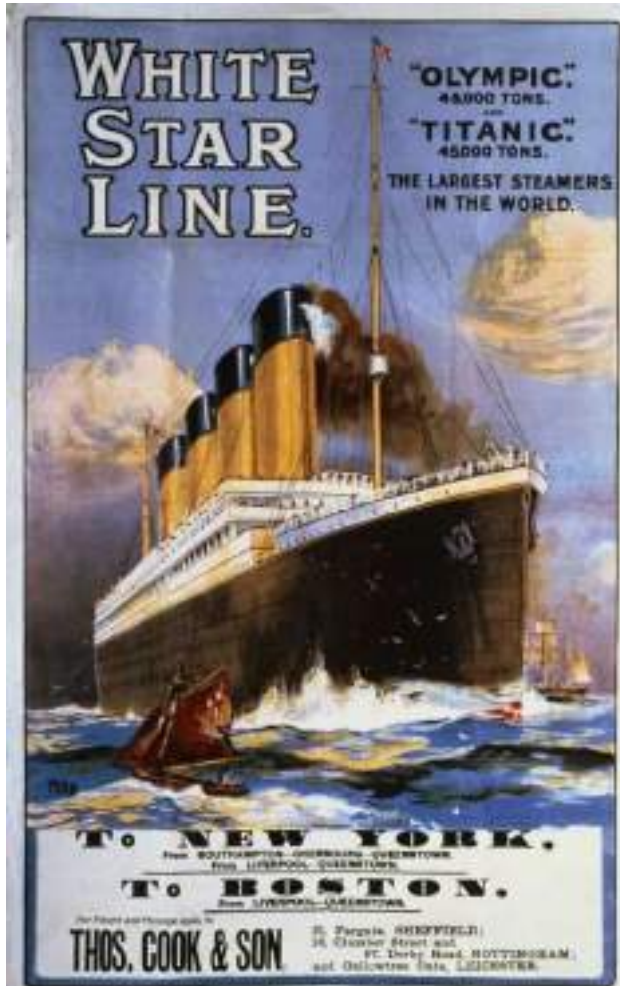


Fuente: https://traveling-cook.com/history-of-vessels-travel-ads-1890-1930/#History_of_Trav



Luchando por los pasajeros

En el mercado británico, Cunard Line y White Star Line, mantienen una feroz competencia por la compra de esta última por Thomas Ismay a fines de la década de 1860. La competición se centra en acortar el tiempo entre Reino Unido y Nueva York.



En 1899, la *White Star Line* introdujo un nuevo tipo de barco con el nombre de *RMS Oceanic*. La construcción del *RMS Oceanic*, marcó un punto de inflexión a partir del cual la *White Star* dejó de competir en velocidad para ofrecer más comodidad y lujo a sus pasajeros.

Fuente: https://traveling-cook.com/history-of-vessels-travel-ads-1890-1930/#History_of_Trav



Alemania; mercado en expansión

En 1897 hubo un evento en la historia de los anuncios de viajes de barcos. Alemania apareció en el mercado naviero del Atlántico, con el *SS Kaiser Wilhelm der Grosse de Norddeutscher Lloyd*. Unos años más tarde se agregaron tres naves gemelas más, pertenecientes a la clase *Kaiser*. Este barco fue el primero en poseer cuatro chimeneas, en realidad, solo habría necesitado dos para el funcionamiento de sus calderas, pero una mayor cantidad de chimeneas dio a los pasajeros una mayor sensación de seguridad y se utilizó como argumento de marketing.

En 1900, la naviera HAPAG lanzó el *SS Deutschland*, también equipado con cuatro chimeneas y construido para desarrollar alta velocidad, pero este aumento de velocidad provocó vibraciones en la estructura del barco, por lo que perdió mercado ante la incomodidad de viajar en esas condiciones.

En 1902, *Cunard Line* construyó dos nuevos transatlánticos, el *RMS Lusitania* y el *RMS Mauretania*, diseñados para alcanzar una velocidad de crucero cercana a los 24 nudos.

En 1911, la *White Star Line* lanzó el *RMS Olympic*, el primero de tres buques de 45.000 toneladas brutas, (clase *Olympic*). Los otros dos buques estaban destinados al *RMS Titanic* y al *HMHS Britannic*.

En 1912, el *RMS Titanic* se hundió tras chocar con un iceberg, dejando un saldo de más de 1.500 muertos. El *HM Britannic* se hundió el 21 de noviembre mientras cruzaba el *canal de Kea* (Mar Egeo), en el archipiélago griego, por una explosión provocada por una mina. En este naufragio murieron 29 personas.

Y la guerra se llevó las embarcaciones

Antes de comenzar la Primera Guerra Mundial, la naviera *Hamburg America Line*, ordenó la construcción de tres grandes barcos gigantes, el *SS Imperator*, el *SS Vaterland* y el *SS Bismarck*, todos con más de 51.500 toneladas brutas. El *Imperator* se lanzó en 1912, y el *Bismarck* (más tarde rebautizado como *RMS Majestic*) sería el barco más grande del mundo hasta 1935.

Después de la guerra, fueron entregados como reparaciones de



guerra después de la derrota alemana y entregados a las compañías navieras británicas y estadounidenses. El *Vaterland*, rebautizado como *SS Leviatán* de las Líneas de los Estados Unidos; el *S. S. Imperator* se convirtió en el *RMS Berengaria* y el *SS Bismarck* se convirtió en el *RMS Majestic*. Respectivamente de *Cunard* y *White Star Line*.

Pasajeros y tripulaciones en guerra

El estallido de la Primera Guerra Mundial interrumpió los viajes comerciales transatlánticos por la actividad de los submarinos alemanes. En 1915, el *RMS Lusitania*, en servicio como barco de pasajeros civil, fue atacado y torpedeado por un submarino alemán. Fue hundido en la costa de Irlanda con una pérdida de vidas de 1.200 pasajeros y tripulantes.

Historia de los anuncios de viajes de buques: Los grandes transatlánticos, como el *RMS Mauretania* y el *RMS Olympic*, fueron necesarios para el transporte de tropas y barcos hospital, mientras que los barcos más pequeños se convirtieron en cruceros mercantes armados. El *HMHS Britannic*, entró en servicio en la guerra como barco hospital, tan pronto como se completó, una tarea que realizó durante un año antes de ser hundido por una mina en el mar Egeo.

Regresaron los años dorados

Después de que terminó la *Primera Guerra Mundial*, se continuaron construyendo barcos más grandes y más rápidos. En 1929, los barcos alemanes *SS Bremen* y *SS Europe*, superaron el récord de velocidad establecido por el *Mauritania* veinte años antes. Su velocidad media de casi 28 nudos. Los barcos utilizaron nuevos diseños hidrodinámicos en la proa y nuevas turbinas de vapor para alcanzar estas velocidades.

En 1933, el transatlántico italiano *SS Rex* de 51.300 toneladas, con un tiempo de travesía de cuatro días y trece horas, batió el récord de la travesía atlántica. En 1935, el transatlántico francés *SS Normandie* utilizó un nuevo y revolucionario diseño de casco y una potente transmisión turboeléctrica para batir el récord nuevamente.

Debido a la crisis de 1929, el gobierno británico fusionó la *Cunard Line* y la *White Star Line*. La nueva compañía llamada *Cunard White Star Line*, construyó el *RMS Queen Mary* y el *RMS Queen Elizabeth*. Dos de los barcos más lujosos de esa época". (44)



REFERENCIAS

- 1.- **La Carraca.-** Era, al parecer, una gran nao. Tuvo su origen en el Mediterráneo, aunque pronto se utilizó en el Atlántico y, en especial, en las expediciones a las Indias Orientales. Las *carracas genovesas*, en el Siglo XV, cubren la línea de puertos mediterráneos-hanseáticos. **En el Siglo XVI**, su versión militar se emplea en el Mediterráneo como buque de apoyo. Era, ésta, una nave fundamentalmente artillera, de mucho puntal y alta de arboladura. Su andar, aún con viento en popa, era lento y pesado y malo en su gobierno, fruto, en gran parte, de su popa alterosa y de su bordo excesivamente alto. (Fuente, Francisco Felipe Olesa. *La Organización Naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España, Siglos XVI y XVII, Tomo I*, p.. 262-263. Madrid, 1968).
- 2.- **CLASSIC SHIPS.** Romance and Reality Nicholas Faith, pag. 9 First published in Great Britain in 1995.
- 3.- **The Romance of Navigation**, by W. B. Whall, Master Mariner. Chapter XVIII. Development of the Ship: Sail. pags., 228, 229. New York. 1926.
- 4.- **The Ship, An Illustrated History.** By Bjorn Landstrom, pags. 106 y 228. Sweden, 1961.
- 4a.- **Ibn Battuta.-** ¿el Marco Polo de Oriente?. Se le ha descrito así en múltiples ocasiones, pero de hecho el árabe Ibn Battuta recorrió mucho más que el célebre veneciano y con objetivos muy distintos. Battuta, el más conocido e importante de todos los aventureros musulmanes de la Edad Media, comienza en Tánger, ciudad en la que nació en 1304, en el seno de una familia culta y acomodada, por lo que creció rodeado de libros que probablemente hacían volar su imaginación. Quizás fueron aquellas primeras lecturas las que empujaron a aquel muchacho a emprender **un vasto periplo que duraría treinta años y unos 120.000 km.**
<https://www.lavanguardia.com/historiayvida/edad-media/20170222/47313649683/ibn-battuta-el-marco-polo-de-oriente.html>



5.- <https://blogcatedranaval.com/2019/11/05/los-juncos-en-la-historia-maritima-de-asia/>

6.- **La Dinastía Ming** fue la penúltima dinastía de China, que gobernó entre los años 1368 y 1644, tras la caída de la dinastía Mongol Yuan. Algunos historiadores describen a los *Ming* como *una de las mayores eras, de gobierno disciplinado y estabilidad social de la historia humana*. Fue la última dinastía en China, gobernada por la etnia han. Aunque Pekín, la capital Ming, cayó en 1644 en una rebelión liderada por Li Zicheng, que fue rápidamente sustituida por la dinastía Qing, de origen manchú), sobrevivieron hasta 1662 algunos regímenes leales al trono Ming. https://es.wikipedia.org/wiki/Dinast%C3%ADA_Ming.

7.- <https://noticias.nat.gov.tw/news.php?unit=98,106,115&post=88822>

8.- **Enciclopedia de los barcos.** Autores: Roger Ford, Tony Gibbons, Rob Hewson y otros, págs. 8 y 10. Madrid, 2003.

9.- **EcuRed** [https://www.ecured.cu/Carabela_\(Barco\)](https://www.ecured.cu/Carabela_(Barco))





- 9a.- Barlovento y sotavento.-** es la parte de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinado, es decir, la parte de cara al viento. ... Por su parte, sotavento (del prefijo latino subtus, «debajo») es la parte opuesta, es decir, la parte hacia donde se dirige el viento, o la parte al resguardo del viento.
https://es.wikipedia.org/wiki/Sotavento_y_barlovento
- 10.-** https://es.wikipedia.org/wiki/Bartolom%C3%A9_D%C3%ADaz#:~:text=1450%20%2D%20cerca%20del%20cabo%20de,de%20la%20navegaci%C3%B3n%20a%20vela.1
- 11.- Casa de la Contratación de Sevilla.-** Desde el segundo viaje de Colón en 1493, todos los asuntos concernientes al Nuevo Mundo habían estado en manos de Juan Rodríguez Fonseca, arcediano de la catedral de Sevilla, capellán y hombre de confianza de Isabel la Católica. Este clérigo más tarde sería promovido a las sedes episcopales de Badajoz, Palencia y Burgos. Sin embargo, diez años después se hacía patente que no podían estar en manos de una sola persona todos estos asuntos, por lo que se decide crear una institución colegiada que es la Casa de Contratación. Aunque Fonseca perdería ese poder unipersonal, como superintendente se mantendría en la corte con un cargo equivalente al de ministro de las colonias, como dice el historiador Clarence H. Haring, hasta que se crea el Consejo de Indias en 1524. https://es.wikipedia.org/wiki/Casa_de_la_Contrataci%C3%B3n_de_Indias
- 12.- Sevilla y las flotas de las Indias.-** La gran Armada de Castgilla del Oro. (1513 - 1514), pag.152. Sevilla, 1998.
- 13.- The Ship, by Bjorn Landstrom.** An Illustrated History, pag. 102., New York, 1961
- 14.- Diario de Abordo. Cristóbal Colón.** Edición de Luis Armanz Márquez, pág, 131. Noviembre 2000).
- 15.- Historia Marítima del Mundo.** Contralmirante (R.) de Brossard pag. 270- 271-272. Madrid.
- 16.-** <https://nauticajonkepa.wordpress.com/2012/03/06/la-carraca/>



- 17.- **Historia Marítima del Mundo**, pág. 273, 274.
- 18.- <https://www.britannica.com/technology/brig-ship>
- 19.- **Basil Lubbock.**- (1876 –1944), escribió extensamente, bien y con gran detalle sobre los barcos clipper antes de que se desvanecieran de la memoria. Sus libros son ejemplos valiosos de la historia marítima del Siglo XIX. Los clippers de opio eran el tipo de barcos que más admiraba *Lubbock*. Sus dueños y comandantes eran aventureros, emprendedores y dispuestos a correr riesgos. Su comercio no solo estaba prohibido, sino que se desarrollaba en aguas prohibidas. Los piratas y los problemas estaban por todas partes. Los comandantes ingeniosos y los barcos rápidos y duros eran imprescindibles para sobrevivir y obtener ganancias. <https://www.amazon.co.uk/Opium-Clippers-Basil-Lubbock/dp/0851742416>
- 20.- **Tratado de Nakin.** Firmado agosto 29, 1842, también conocido en español como *Tratado de Nankín*, fue un tratado de paz entre el imperio británico y la Dinastía China Qing, el cual marcó el final de las guerras del Opio. El interés principal del tratado, era cambiar la forma de comercio exterior que perduraba desde 1760. El *Tratado* abolía el monopolio de las trece fábricas en el comercio extranjero en *Cantón* y a cambio, se abrieran cinco puertos: los de *Cantón, Amoy, Foochow, Ningpo y Shanghai*, donde los británicos pudieran comerciar libremente. El Tratado de Nankin, fue el primero de una serie de tratados durante el Siglo XIX entre China y las naciones europeas, a los que se conoce como *Tratados Desiguales*. <https://ruizhealytimes.com/sin-categoria/de-1842-fue-firmado-el-tratado-de-nanjing/>
- 21.- **Clippert Ann McKim.**- Fue uno de los primeros barcos clipper . La apertura de nuevos puertos del *Tratado* en el Este, a principios de la década de 1840, facilitó el acceso de los comerciantes estadounidenses a China, que exigía barcos que pudieran mover la carga más rápido, que los barcos mercantes tradicionales de *alta capacidad y movimiento lento*. El Ann McKim, respondió a la demanda y navegó entre Nueva York y China, 1840-1842, hasta que los transportistas de carga más nuevos y más rápidos, como el *clipper Houqua* de casi 600 toneladas, el *Witch of the Wave* y el *Rainbow*, estos dos últimos construidos



expresamente para superar a *Ann McKim*, comenzaron a dominar el mundo del transporte marítimo del comercio entre Estados Unidos y China y el *Ann McKim*, volvió a las rutas comerciales de América del Sur. [https://es.qaz.wiki/wiki/Ann_McKim_\(clipper\)](https://es.qaz.wiki/wiki/Ann_McKim_(clipper))

22.- Book of the Seven Seas. By Peter Freuchens with David Loth, pág. 150 - 153 Julian Messner, Inc. New York, 1957.

22a.- Tam o' Shanter.- Es un poema narrativo escrito por el poeta escocés Robert Burns en 1790. Publicado en 1791, es uno de sus poemas más largos y emplea una mezcla de escocés e inglés. El poema describe los hábitos de Tam, un granjero que a menudo se emborracha con sus amigos en una taberna de la localidad escocesa de Ayer y sus modales irreflexivos, específicamente hacia su esposa, que lo espera en casa enojada. Al final de una de esas fiestas nocturnas, se avecina una tormenta. Tan vuelve a casa en su caballo. En el camino, ve la iglesia embrujada e iluminada, con brujas y brujos bailando y el diablo tocando la gaita. Las brujas bailan mientras la música se intensifica y, al ver a una bruja particularmente desenfadada con un vestido corto, pierde la razón y grita: "¡Bien hecho, cutty-sark!" ("cutty-sark": camisa corta")
[https://en.wikipedia.org/wiki/Tam_o%27_Shanter_\(poem\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Tam_o%27_Shanter_(poem)).

22b.- Capt. John A Konrad V. (<https://www.linkedin.com/in/gcaptain>).
Pechos desnudos a bordo de un barco, sobreviven a la cultura.
<https://gcaptain.com/naked-breasts-ship-figureheads/>

22c.- Henry Wadsworth Longfellow (febrero de 1807 - marzo de 1882) fue un poeta y educador estadounidense cuyas obras incluyen *Paul Revere's Ride*, *The Song of Hiawatha* y *Evangeline*. Fue el primer estadounidense en traducir la *Divina Comedia* de Dante Alighieri. Longfellow escribió muchos poemas líricos, conocidos por su musicalidad y, a menudo, presenta historias de mitología y leyendas. Se convirtió en el poeta estadounidense más popular de su época y tuvo éxito en el extranjero. Sin embargo, fue criticado por imitar estilos europeos y escribir para las masas. https://en.wikipedia.org/wiki/Henry_Wadsworth_Longfellow

23.- El Mar – Salvat. Tomo 10, pág. 206.



- 24.- Fitch John.-** 1743-1798, inventor estadounidense que diseñó el primer barco de vapor viable en los Estados Unidos. Fitch hizo una demostración de su bote en el Río Delaware, cerca de Filadelfia, el 27 de agosto de 1787. Una máquina de vapor accionaba seis paletas a cada lado del bote de cuarenta y cinco pies, que alcanzaba una velocidad de aproximadamente tres nudos. En 1790 diseñó un bote más poderoso que alcanzó una velocidad de ocho nudos. Operó en el servicio regular de pasajeros entre Filadelfia y Trenton, New Jersey. La idea de Fitch se hizo rentable décadas más tarde gracias a *Robert Fulton*. *Fitch* se suicidó en 1798. (Fuente, Robert McKenna. *The Dictionary of Nautical Literacy*, p. 123-124. New York, 2001.)
- 25.- Fulton Robert.-** (1765 - 1815), inventor estadounidense que fue pionero en el primer barco de vapor económicamente viable. En 1800, *Fulton* construyó el *Nautilus*, un submarino de veintiún pies cubierto de cobre y trató de venderlo a Francia y Gran Bretaña. Ninguna nación mostró mucho interés, a pesar de que hundió varios barcos en demostración. (Fuente; *Ibidem*, pág. 132.)
- 26.- James Watt.-** (Greenock, Escocia,) ingeniero mecánico, inventor y químico. Las mejoras que realizó en la máquina de Newcomen dieron lugar a la conocida como máquina de vapor de agua, que resultaría fundamental en el desarrollo de la primera Revolución Industrial, en el Reino Unido y en el resto del mundo. Mientras trabajaba fabricando instrumentos en la Universidad de Glasgow, *Watt* se interesó en la tecnología de las máquinas de vapor e introdujo una mejora en el diseño, el condensador separado, que evitaba la pérdida de energía y mejoró radicalmente la potencia, eficiencia y rentabilidad de las máquinas de vapor. Finalmente, adaptó este motor para producir un movimiento rotatorio, lo que amplió enormemente su uso más allá del simple bombeo de agua. https://es.wikipedia.org/wiki/James_Watt
- 27.- Stevens John.-** (1749 – 1838). Lanzó el *Phoenix* de 30 metros en 1809. Dado que *Fulton* tenía una concesión monopolística de los derechos de navegación en el Hudson, *Stevens* envió el *Phoenix* a Filadelfia por mar, la primera vez que un barco de vapor navegó por aguas oceánicas. En 1811, en Filadelfia, inauguró el primer servicio de ferry de vapor del mundo. Abogado estadounidense, inventor y promotor del desarrollo de la energía a vapor para el transporte . <https://www.britannica.com/topic/Phoenix-steamship>



- 28.- *The Atlantic Ferry, its Ships, Men and Working.* By Arthur John Maginnis, págs. 4 y siguientes. Londres, 1893.**
- 29.- *Age of Exploration*, by John Hale and The Editors of TIME LIFE books, págs. 22 y 23.**
- 30.- Charles Gibson.-** (1846-1923). La familia había emigrado de Alabama en 1832. El barco en el que viajaban se hundió y perdieron todo lo que tenían. Es difícil decir cuándo comenzó a escribir Gibson, pero uno de sus contemporáneos lo describió como *uno de los mejores escritores de periódicos y cuentos, entre los indios*. Su gama de formas variaba mucho: fábulas, bosquejos biográficos, reminiscencias, descripciones; pero el empuje era siempre el mismo. Su tema común fueron las viejas costumbres de los Creeks y la pérdida de su cultura. Una breve revisión de sus obras sugiere que Gibson es uno de los escritores nativos americanos más prolíficos de todos los tiempos https://ualrexhibits.org/tribalwriters/artifacts/Gibson_Selected-works.html
- 30a.- John Edward Masefield** (1878- 1967), poeta inglés. Marinero en su juventud, después vivió precariamente por varios años en los Estados Unidos antes de asentarse en Londres. Es conocido por sus poemas sobre la mar de la obra *Salt-Water Ballads* (1902), que incluye «*Sea Fever*» y «*Cargoes*», y por sus largos poemas narrativos, como *The Everlasting Mercy* (1911), que contiene frases de tosquedad coloquial que fueron desconocidas en los versos ingleses de principios del siglo XX. https://es.wikipedia.org/wiki/John_Masefield
- 31.- *Classic Ships. Romance and Reality*** Nicholas Faith. First published in Great Britain in 1995 (p. 9 y 59).
- 32.- *Voluntario*.**- En la Armada británica, había dos formas de acceder al rango de guardiamarina: a) embarcarse como *voluntario* a edad muy temprana, bien como marinero de primera, como criado del capitán. b) *voluntarios* que llegaban a bordo, con aprobación de la Armada y una carta de recomendación real y los que eran protegidos del capitán. A partir de 1731, el reglamento también declaraba que ningún joven podía ingresar en el servicio naval, antes de cumplir trece años [once si se trataba del hijo de un oficial]. (John y May Gribbin FitzRoy,



capitán del Beagle, págs. 24 - 25).

- 33.- Fitzroy, Robert** (1805 - 1865), comandante naval británico quien al mando del HMS Beagle de 1828 a 1836, exploró las costas de América del Sur. En el viaje 1831 – 1836, reclutó a Charles Darwin como naturalista. Esta es *la asombrosa historia del hombre que fue indispensable para que Darwin, desarrollara su obra y que mejoró la seguridad de los navegantes*. (Robert McKenna. The Dictionary of Nautical Literacy, pag. 124)
- 34.- James Cook.-** El mejor navegante que produjo el Siglo XVIII, fue sin duda *James Cook*. Este notable hombre nació en 1728, hijo de padres humildes, primero se hizo a la mar en una embarcación costera de Whitby (ciudad situada en la costa del nordeste de Inglaterra). En 1755 se unió a la Royal Navy como marinero y, como consecuencia de su genio para la navegación, ascendió al rango de capitán. En 1768 fue ascendido a teniente y designado al mando del *H.M.S. Endeavour*, que había sido seleccionado para llevar a un grupo de astrónomos a Tahití para observar el tránsito de Venus. En el transcurso de este viaje circunnavegó Nueva Zelanda y refutó con característico rigor la existencia de un supuesto continente antártico en estas latitudes. También inspeccionó la costa este de Australia y tomó posesión de ella para Gran Bretaña. (**The Romance of Navigation**. By W. B. Whall, Master Mariner, pág. 25. New York 1926).
- 34^a.- Ibídem**, pág. 26
- 35.- Joseph Story.** - (1779 - 1845) abogado y jurista estadounidense que sirvió en la Corte Suprema de los Estados Unidos de 1812 a 1845, durante las épocas de la Corte Marshall y principios de la Corte Taney. Es recordado por sus opiniones en el caso *Martin V. Hunter's Arrendatario y La Amistad* y especialmente, por sus comentarios magistrales sobre la Constitución de los Estados Unidos, publicados por primera vez en 1833, este trabajo es una piedra angular de la jurisprudencia estadounidense temprana. Es el segundo Tratado completo sobre las disposiciones de la Constitución de los Estados Unidos y sigue siendo una fuente fundamental de información histórica, sobre la formación de la república estadounidense y las primeras luchas para definir su ley. https://en.wikipedia.org/wiki/Joseph_Story



- 36.- **Book of the Seven Seas.** By Peter Freuchens with David Loth. Julian Messner, Inc. pag. 463 y 464. New York, 1957. The Rights of Men and Property.
- 37.- **IMO Resolución A.947(23):** Ideas, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano, adoptada por la Asamblea, noviembre-diciembre de 2003.
- 38.- <https://gcaptain.com/imo-secretary-general-calls-for-key-worker-designation-for-seafarers/> April 2, 2020 by Mike Schuler
- 39.- https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_755390/lang--en/index.htm.
- 40.- <https://www.globalmaritimeforum.org/neptune-declaration/>
- 41.- <https://www.imo.org/es/mediacentre/paginas/whatsnew-1580.aspx>
- 42.- **Isambard Kingdom Brunel** (1806 - 1859), ingeniero británico. Conocido por ser el creador de la línea de ferrocarril *Great Western Railway*, por una serie de tres famosos barcos de vapor, así como numerosos puentes de gran importancia en el Reino Unido. Fue votado como el segundo personaje británico más importante de todos los tiempos, en la encuesta llevada a cabo en 2002 por la BBC (*100 Greatest Britons*). A pesar de que los proyectos de Brunel no fueron siempre exitosos, frecuentemente contenían soluciones innovadoras a los típicos problemas ingenieriles de la época. Brunel consiguió ser el primero en muchos logros de ingeniería, incluyendo la participación en la construcción del túnel del Támesis, primer túnel bajo un río navegable y el desarrollo del primer transatlántico de acero propulsado mediante hélice, el SS *Great Britain*.
https://es.wikipedia.org/wiki/Isambard_Kingdom_Brunel
- 43.- **Classic Ships.** Nicholas Faith, pág. 43 a 45. Great Britain, 1995.

VALORACIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE LA ARMADA DEL ECUADOR EN EL ARCHIVO HISTÓRICO DEL INHIMA

Por: Lic. Irina Jiménez Álava, MGs.
Técnica de Archivo del Inhima
irinaj73@gmail.com

Los archivos históricos son los que “custodian documentación que después de pasar por un proceso de valoración secundaria adquiere el carácter de permanente”.¹ Tienen como finalidad rescatar, clasificar, atesorar, conservar, gestionar, catalogar, custodiar y poner a disposición para la consulta pública, la documentación de carácter archivístico y de patrimonio documental. El Archivo Histórico institucional, juega un papel importante al valorar, organizar, custodiar y conservar el patrimonio documental de la Armada del Ecuador, ya que con ellos se puede ir hilando no solo el pasado institucional, sino también la memoria marítima de nuestro país.

¹ Ecuador, “Regla técnica nacional para la organización y mantenimiento de los archivos públicos”, Acuerdo N° SGPR-2019-0107 § (2019), <https://www.aea.ec/wp-content/uploads/2019/05/REGLA-TECNICA-NACIONAL.pdf>.



En la Armada del Ecuador, los encargados de analizar y organizar los documentos en su última etapa dentro del ciclo de vida documental, es el Instituto de Historia Marítima “CALM. Carlos Monteverde Granados” (INHIMA) a través del Departamento de Administración de Fuentes Documentales, cuya función básica es “Administrar y custodiar las fuentes documentales, para brindar acceso a los acervos documentales y bibliográficos históricos marítimos, mediante la organización y procesamiento físico, técnico, automatizado y digitalizado; a fin de fomentar la identidad, cultura e historia marítima ecuatoriana en apoyo al desarrollo marítimo”.

El Departamento está conformado por dos áreas: el Archivo Histórico y la Biblioteca Histórica Marítima “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo”. Cada una de ellas con diferentes perfiles de organización, pero con la tarea común de facilitar la consulta y difusión de la información a los diferentes tipos de usuarios, que van desde investigadores internos hasta historiadores de mucho prestigio reconocidos por sus hallazgos.



Diferentes tipos de usuarios que realizan estudios de casos en los documentos que conserva el Archivo Histórico del INHIMA

Este Archivo se encuentra ubicado en las instalaciones del INHIMA en el edificio Citibank piso 11, en pleno centro bancario (Av. 9 de Octubre 416 y Chile), mientras que la Biblioteca Histórica Marítima, en el Complejo Cívico Naval “Jambel” (Vacas Galindo y José María Urbina), ambos en la ciudad de Guayaquil, con horario de atención de 08:30 a 16:30 de lunes a viernes.



Edificio Citibank.



Biblioteca Histórica Marítima en Complejo Cívico Naval Jambelí.

El Archivo Histórico nació con el INHIMA en el año de 1986, siendo su primera casa el Planetario de la Armada, según palabras del periodista Walter Riera Franco, investigador de Historia de la institución. Inicialmente el custodio de los documentos del archivo fue el SGOP (SP) Joel Pincay S. (+), quien se encargó de realizar levantamiento parcial de la información contenida en documentos que se recibió de la Comandancia General de Marina.

El personal que actualmente se encarga del análisis, valoración y organización de los documentos, que han sido calificados como documentos históricos de la Armada del Ecuador, son las Técnicas en Archivo: Lic. Emilia España Villón, quien lleva la responsabilidad de liderar el Departamento y al equipo de trabajo conformado por las licenciadas Klenny Alay Durán e Irina



Jiménez Álava, todas ellas formadas profesionalmente y títulos de cuarto nivel en el área Archivística y Bibliotecológica.



Personal del Departamento Administración de Fuentes Documentales, desde la izquierda constan: Licenciadas. I. Jiménez, E. España y K. Alay

La organización documental consiste en dar un orden lógico, una estructura a los documentos que genera la institución, atendiendo a su función principal que es facilitar la localización de la información, por lo que el Archivo Histórico para garantizar la organización y la permanencia de los documentos, se fundamenta en la normativa legal nacional e internacional. Su primer pilar es la Constitución de la República del Ecuador, con los Artículos 18, 52, 154 numeral 1, 227 y el 379, en este último se establece que los documentos “son parte del patrimonio cultural tangible e intangible, relevante para la memoria e identidad de las personas y colectivos y objeto de salvaguardia del Estado”.²

² Ecuador, “Constitución de la República del Ecuador 2008”, Pub. L. No. Registro Oficial 449 (2008), https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf.



También se basa en el Art. 10 de la Ley Orgánica de Transparencia Acceso a la Información Pública-LOTAIP, en él se indica que es responsabilidad de las “entidades públicas, crear y mantener registros públicos de manera profesional”³, además se aplica los Arts. 1 y 2 de la Ley del Sistema Nacional de Archivos donde menciona que:

Art. 1.- Constituye Patrimonio del Estado, la documentación básica que actualmente existe o que en adelante se produjere en los archivos de todas las instituciones de los sectores públicos y privados, así como la de personas particulares, que sean calificadas como tal patrimonio, por el comité ejecutivo previsto en el Art. 9 de esta Ley, y que sirva de fuente para estudios históricos, económicos, sociales, jurídicos y de cualquier índole. Dicha documentación básica estará constituida por los siguientes instrumentos: a) Escritos manuscritos, dactilográficos o impresos, ya sean originales o copias; b) Mapas, planos, croquis y dibujos; c) Reproducciones fotográficas y cinematográficas, sean negativos, placas, películas y clisés; d) Material sonoro, contenido en cualquier forma; e) Material cibernético; y, f) Otros materiales no especificados.

Art. 2.- El material del Patrimonio Documental que sea de propiedad del Estado es inalienable.⁴

Asimismo se apoya en la Ley Orgánica de Cultura y Patrimonio y su Reglamento, Normas de Control Interno, Norma Técnica Ecuatoriana para la elaboración de oficios, y memorandos, la Regla Técnica Nacional para la organización y mantenimiento de los archivos públicos, Normativa Institucional, Manual de Organización y Gestión del Sistema de Archivo Administrativo Institucional (MOGAIN).

Entre los estándares internacionales para la clasificación, ordenación y descripción documental, se han aplicado normas aprobadas por la comunidad archivista, como la ISO 15489, Norma Internacional General de Descripción Archivística (ISAD-G), Norma Internacional para la descripción de Funciones

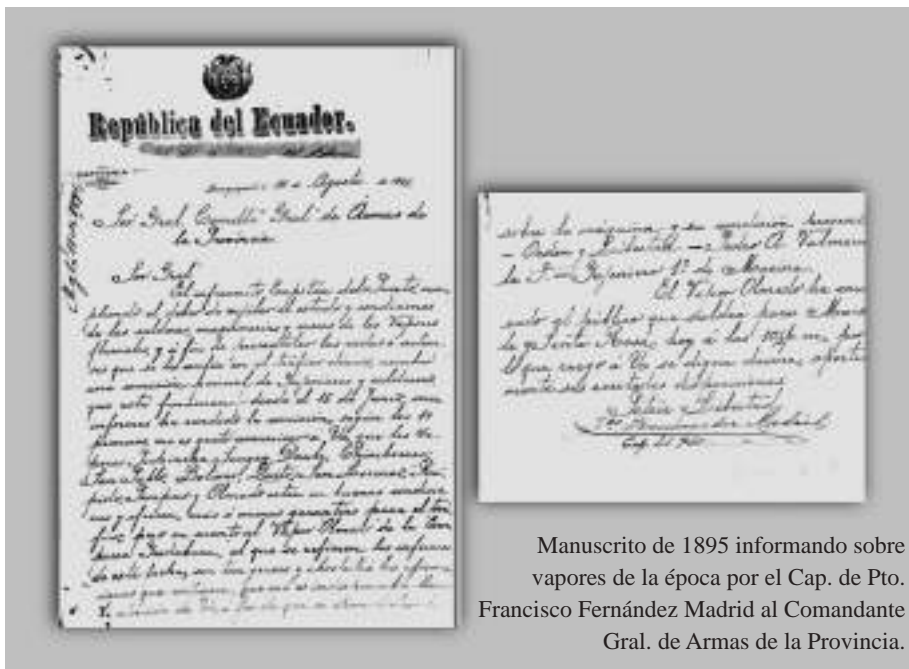
³ Ecuador, “Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública”, Pub. L. No. Ley 24, Registro Oficial Suplemento 337 (2004), <https://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/LEY%20ORG%C3%81NICA%20DE%20TRANSPARENCIA%20Y%20ACCESO%20A%20LA%20INFORMACI%C3%93N%20P%C3%9ABLICA.pdf/57468b59-5cae-4e31-b46c-70f237bae386>.

⁴ Ecuador, “Ley del Sistema Nacional de Archivos”, Pub. L. No. 92, Registro <oficial 265 6 (1982), <https://contenidos.culturaypatrimonio.gob.ec/wp-content/uploads/Ley-del-Sistema-Nacional-de-Archivos.pdf>.



(ISDF), Norma Internacional de Registro de Autoridades de Archivo (ISAAR) y Norma Internacional para describir instituciones que custodian fondos de archivo (ISDIAH).

El Archivo Histórico del INHIMA, ha recibido cuatro transferencias del Archivo Central de la institución, alcanzando un fondo de 180 metros lineales de documentos originales, que atestiguan y cubren el accionar de la Armada de más de un siglo. Entre los documentos podemos encontrar manuscritos que han sido encuadernados desde el año 1895 hasta 1915 y a partir de 1916 los documentos que fueron levantados en dispositivos mecánicos y electromecánicos.



Manuscrito de 1895 informando sobre vapores de la época por el Cap. de Pto. Francisco Fernández Madrid al Comandante Gral. de Armas de la Provincia.

Como primera transferencia, este Archivo recibió un fondo acumulado (documentos sin organización), conformado por 704 cajas al cual se le aplicó un tratamiento archivístico completo: expurgo, análisis, valoración, clasificación según estructura orgánica, ordenación cronológica, descripción general mediante inventarios, catálogos y creación de base de datos, foliado y etiquetado.



Estado inicial del archivo. Consta de Izq. a Der. CPGF (SP) Mariano Sánchez Bravo, CPNV-EMC Fernando Zurita Fabre y la Lic. Emilia España Villón.



Durante el proceso de análisis y valoración de la documentación en el que se leyó cada documento, se identificaron las diferentes tipologías documentales, basándose en el reconocimiento de los elementos externos e internos, determinando a su vez el valor secundario que le correspondía a los documentos: evidencial, informativo, testimonial y cultural. Se aplicó el principio de procedencia para revelar el génesis del documento y su contexto de producción, lo que permitió conocer la evolución del productor.



Análisis y valoración de la información contenida en los documentos, proceso realizado por el personal de Archivo Histórico de INHIMA.



Mediante este proceso se pudo identificar los diferentes cambios de nombres, que han tenido algunos repartos de la Armada durante el tiempo, por ejemplo: El primer nombre de CUIINMA (Cuerpo de Infantería de Marina) fue BATINF (Batallón de Infantería de Marina), el cambio se debió a una solicitud confidencial presentada mediante Oficio N° BATINF-00-001-C por el TNFG Osvaldo Rosero L. comandante de BATINF, dirigida al señor Comandante General de Marina, fechado el 16 de junio de 1966.



Ofic. N° BATINF-SC-006-C, mediante el cual solicita el TNFG. Osvaldo Rosero L. comandante de BATINF, cambio de siglas a CUIINMA el 16 de junio de 1966.

Entre los documentos que posee el Archivo Histórico, están los informes de capitanías de puerto (manuscritos), los documentos que atestiguan el Combate Naval de Jambelí, como es el Parte de Guerra y su plano. Constan también, ciertos documentos de los procesos de adquisición, construcción, alistamiento e incorporación de las diferentes embarcaciones que posee la Armada; creación de zonas y destacamentos navales, adquisición de terrenos para los diferentes repartos, formación de oficiales y tripulantes en el extranjero, entre otros.



Adquisición piladora “La Fama”,
para ampliar Arsenal Naval
Ofc. N° CORAL-JU-13-0964-O, del
02 de agosto de 1960.



Presentación de tripulantes
mediante
Ofc. N° PRIZON-PER-
379-O, del 01 de julio de
1977, después de realizar
curso de Submarinistas en
Brasil.



Todo este patrimonio documental institucional debe ser conservado en condiciones óptimas, por lo que se aplican estrategias de conservación preventiva, considerando el clima tropical, en el que se encuentra el Archivo Histórico.

Así mismo, se efectúan limpiezas semanales, evaluaciones anuales al depósito, en el que se identifican los agentes de deterioro y diferentes factores, que se podrían convertir en riesgo para los documentos. Además se ejecutan fumigaciones especializadas periódicas, debido al alto nivel de humedad en el ambiente de hasta 85% HR, se han establecidos diversas técnicas para controlar los parámetros ambientales, como el uso de purificadores de aire y deshumificadores, para evitar y minimizar el deterioro, ya que fácilmente los documentos pueden infectarse de micro organismos como hongos, bacterias e inclusive por insectos.

El proceso organizativo archivístico, es una labor de análisis minucioso y que exige del personal conocimientos especializados en archivística, para la valoración documental, ya que está encaminada a representar un documento y su contenido bajo una forma diferente de su formato original, con la finalidad de posibilitar su recuperación posterior e identificarlo, dando lugar a un subproducto que preserve la memoria histórica.

Actualmente el Archivo Histórico está procesando los documentos de las últimas transferencias documentales recibidas por parte del Archivo Central de la Secretaría General de la Armada (SECGAR), además se encuentra a la espera para receptor la siguiente entrega. El Departamento tiene el reto de describir y digitalizar la información de cada uno de ellos, y así facilitar el préstamo de los documentos, los que siempre estarán disponibles cuando sean solicitados.

Poco a poco ha crecido la cultura archivística en la institución, lo que ha permitido la conservación de un buen porcentaje de los documentos que ha producido la Armada y que reposan en el Archivo Histórico. Este accionar ha dado cabida a los investigadores, para realizar su actividad en los mencionados documentos y publicar sus hallazgos en las publicaciones que edita el INHIMA, a través del Departamento de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana, y que pueden ser consultadas en la Biblioteca Histórica "CPFG Mariano Sánchez Bravo".



Para la Armada del Ecuador, el Archivo Histórico del INHIMA juega un papel importante, ya que se encarga de administrar, conservar y permitir el acceso a los documentos que han adquirido el valor cultural histórico, pues ellos, posibilitan la reconstrucción de un pasado histórico, porque crean, construyen y reconstruye la memoria colectiva marítima y naval de nuestro país.



BIBLIOGRAFÍA

Ecuador. Constitución de la República del Ecuador 2008, Pub. L. No. Registro Oficial 449 (2008). https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf.

Ley del Sistema Nacional de Archivos, Pub. L. No. 92, Registro <oficial 265 6 (1982). <https://contenidos.culturaypatrimonio.gob.ec/wp-content/uploads/Ley-del-Sistema-Nacional-de-Archivos.pdf>.

Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Pub. L. No. Ley 24, Registro Oficial Suplemento 337 (2004). <https://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/LEY%20ORG%C3%81NICA%20DE%20TRANSPARENCIA%20Y%20ACCESO%20A%20LA%20INFORMACI%C3%93N%20P%C3%9ABLICA.pdf/57468b59-5cae-4e31-b46c-70f237bae386>.

Regla técnica nacional para la organización y mantenimiento de los archivos públicos, Acuerdo N° SGPR-2019-0107 § (2019). <https://www.aea.ec/wp-content/uploads/2019/05/REGLA-TECNICA-NACIONAL.pdf>.

Las fotografías han sido facilitadas por la autora.



SECCIÓN
DOCUMENTOS

Escala 1:88 000 000

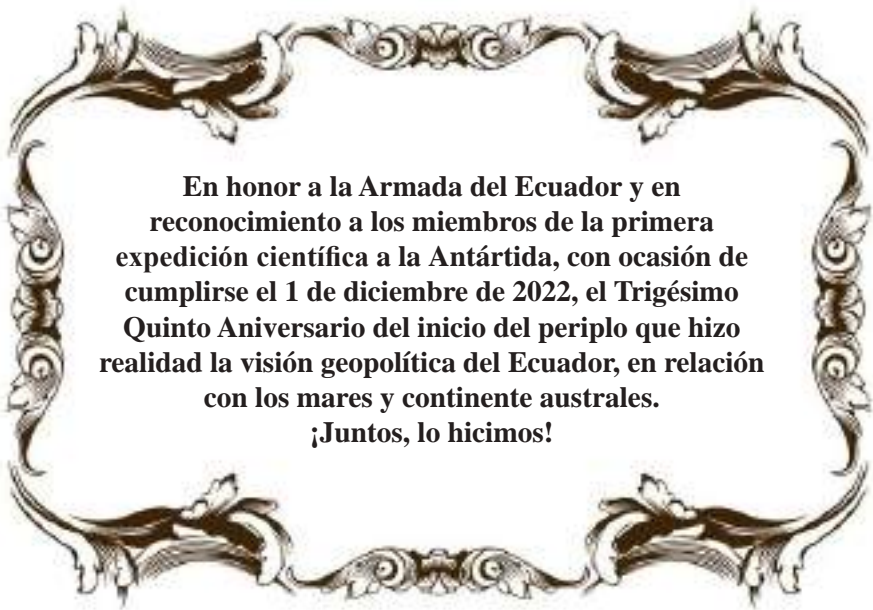
Proyección azimutal de área igual

500 1.000 millas
500 1.000 kilómetros

**Mensaje del presidente constitucional del Ecuador,
Ing. León Febres Cordero Ribadeneyra,
a los miembros de la dotación del BAE "ORIÓN",
previo al zarpe de la primera expedición científica
ecuatoriana a la Antártida**

**Message from the constitutional president of Ecuador,
Ing. León Febres- Cordero Ribadeneyra,
to the members of the BAE ORION crew, prior to the departure of the
first Ecuadorian scientific expedition to Antarctica
(01-12-1987)**

**Por: Hernán Moreano A., M.Sc.
Capitán de navío (SP)
Ex director del INOCAR
Jefe de la primera expedición y jefe científico.**



En honor a la Armada del Ecuador y en reconocimiento a los miembros de la primera expedición científica a la Antártida, con ocasión de cumplirse el 1 de diciembre de 2022, el Trigésimo Quinto 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 revisa el contexto, previo a la primera expedición científica ecuatoriana a la Antártida y los textos de la carta y el mensaje del presidente constitucional del Ecuador Ing. León Febres Cordero Ribadeneira a los expedicionarios, embarcados en el BAE "ORION". Se resalta la capacidad profesional de la cadena de mando naval, responsable del proyecto antártico y en especial de aquella del vicealmirante Fernando Alfaro Echeverría. Se analiza los resultados de la decisión geopolítica del Ecuador, se hacen comentarios de como transformar esta decisión en desarrollo, empleo y bienestar para los ecuatorianos y se plantean algunas conclusiones del análisis previo.

Palabras Clave: Ecuador Antártico. Primera Expedición. Decision Geopolítica.

Abstract

The context, prior to the first Ecuadorian scientific expedition to Antarctica and the texts of the letter and the message of the constitutional president of Ecuador Ing. León Febres Cordero Ribadeneira to the expeditionaries embarked on the BAE ORION are reviewed. The professional capacity of the naval hierarchical chain of command responsible for the Antarctic project is highlighted and specially those of Vice admiralty Fernando Alfaro Echeverria. The results of Ecuador's geopolitical decision are analyzed, comments are made on how to transform this decision into development, employment and well-being for Ecuadorians and some conclusions are drawn from the previous analyses.

Key words: Antarctic Treaty. First Expedition. Geopolitical Decision.



El "ORION" atracado al muelle de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, instantes previos a la ceremonia de despedida .

Fuente : Diario "El Universo" 02-12-1987"



Introducción:

A la Antártida y a los mares australes, que comprende el área al sur de la latitud 60° S. y que representa una superficie total de 36 millones de km², los 12 países firmantes del Tratado Antártico, el 1 de diciembre de 1959, la consideraron como una zona de paz y ciencia (Jacobsson, 2011) y acordaron que una parte contratante, muestra interés en la Antártida “ **mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica**”, según lo establece el artículo IX.2

La Asamblea Nacional Constituyente de 1967, si bien emitió una declaración sobre los intereses del Ecuador en la Antártida, no creó la institucionalidad necesaria para organizar las expediciones y/o mantener las estaciones; de manera que, el tema se “congeló” por 20 años.

El proceso de acceso al Tratado se inició por iniciativa de la Cancillería, el Ministerio de Defensa, Armada de Ecuador, Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM) y en especial, del Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), que al comenzar la década de los ochenta, adquirió el “ORIÓN”, moderno buque de investigación oceanográfica y varios oficiales hidrógrafos integraron las expediciones científicas de Brasil, Chile, Nueva Zelanda entre otros, (Moreano, 2018) para ganar experiencia en la logística y operaciones necesarias para apoyar los proyectos de investigación que se desarrollan sobre el hielo o en el mar. Paralelamente, se trabajaba con la Comisión Especial de Asuntos internacionales del Congreso Nacional, sobre la adhesión al tratado, que se aprobó en reunión plenaria y por unanimidad el 9 de junio de 1987.

Semanas más tarde; es decir, el 5 de agosto, el presidente constitucional, Ing. León Febres-Cordero Ribadeneyra adhería al Ecuador al Tratado y disponía a la Cancillería que presente el documento respectivo al país depositante de aquel acuerdo jurídico internacional, los Estados Unidos de América. (Sánchez, 2017) y al mismo tiempo ordenó al Ministerio de Defensa, que la Armada, a través del Instituto Oceanográfico, dirija, planifique, aliste y ejecute la Primera Expedición Científica Ecuatoriana a la Antártida.



Hechos pertinentes

Los niveles de mando en la Armada recaían en los vicealmirantes Fernando Alfaro Echeverría, Raúl Cañizares Robles, comandante general de Marina y Jefe de Estado Mayor, respectivamente. Vicealmirante Hugo Unda Aguirre, comandante de Operaciones Navales, contralmirante Alfonso Pinto Tapia, director general de Intereses Marítimos, capitán de fragata de Estado Mayor, Hernán Moreano Andrade, director del INOCAR y responsable directo de las tareas ordenadas por el Jefe supremo de las FF.AA. y capitán de corbeta Bécquer Picco Vargas, comandante del HI-92 ORIÓN, responsable de la seguridad de la unidad y de los expedicionarios.

Cadena de Comando Naval Proyecto Antártico.

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano

Fernando Alfaro Echeverria
Vicealmirante
comandante general de Marina.

Fuente: Fondo Fotográfico Histórico
Marítimo-INHIMA



Raúl Cañizares Robles
Vicealmirante
Jefe de Estado Mayor de la Armada

Fuente: Fondo Fotográfico Histórico
Marítimo-INHIMA





Hugo Unda Aguirre
Vicealmirante
Comandante de Operaciones Navales
Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano.
Cuerpo de Infantería de Marina.
Relatos y Memorias Gráficas.
Impresión Poligráfica C. A. Guayaquil-
Ecuador. Edición N 1, Pág. 134, Edit.
INHIMA, 2007.



Alfonso Pinto Tapia (+)
Contralmirante
Director General de Intereses
Marítimos
**Fuente: Fondo Fotográfico Histórico
Marítimo-INHIMA**



Hernán Moreano Andrade
Capitán de Fragata EM.
Director del Instituto Oceanográfico de
la Armada
Jefe de la Primera Expedición y Jefe
Científico.
Fuente: facilitada por el autor.



Becquer Picco Vargas (+)
Capitán de Corbeta UN.
Comandante del BAE “ORIÓN”

Fuente: SÁNCHEZ BRAVO, Mariano.
La Armada del Ecuador en la Conquista
de la Antártida. De la I a la XXI
expedición antártica.
Imprenta Mariscal. Guayaquil-Ecuador.
Edición N 1, Pág. 54, Edit. INHIMA,
2017.



El vicealmirante Fernando Alfaro Echeverría, visualizó el tema antártico desde fines de la década de los setenta, cuando siendo Director del INOCAR, decidió adquirir un nuevo buque oceanográfico y a inicios de la siguiente década, no solo que el BAE “ORIÓN” se convertía en realidad, sino que al mismo tiempo el talento humano del “INOCAR”, se enriquecía con profesionales con título de posgrado y experiencia antártica, a lo que se agrega el empleo de equipos de investigación modernos, de manera que, en apenas 4 meses, el Instituto fue capaz de planificar y alistar la primera expedición científica del Ecuador a la Antártida.

La orden de Operación, documento con el cual las unidades de la Armada cumplen sus instrucciones, resultó del Plan Antártico, preparado en detalle por Moreano, (2018), y contenía los cinco párrafos mandatorios: Situación, Misión, Ejecución, Administración y Logística y Comunicaciones. Luego de su revisión por el Estado Mayor de la Armada y el Comando de Operaciones Navales, el Director del “INOCAR”, procedió a firmarlo y a entregarlo al comandante del “ORIÓN”.



Previo al zarpe, el jefe de la expedición, capitán de fragata Hernán Moreano, mantuvo un desayuno de trabajo con periodistas de varios medios. A su izquierda, el capitán de fragata Fausto Calazans invitado de la Armada del Brasil y el Ing. Javier Muñoz, especialista en electrónica del INOCAR.

Fuente: Diario "El Universo" 02-12-1987.

El párrafo ejecución, contenía las 4 tareas de la expedición: instalar el refugio República del Ecuador, inaugurar el refugio, realizar investigación oceanográfica en los tránsitos de ida y retorno por el pacífico suroriental, en el Paso Drake y estrecho Bransfield y evaluar los sitios de ubicación de la futura estación científica del Ecuador. Se establecía como fecha de zarpe el 01-12-1987, de manera que ante la solicitud del VALM. Fernando Alfaro, el presidente constitucional Ing. León Febres-Cordero Ribadeneyra remite con fecha 30 de noviembre de 1987, una carta personal al comandante general de Marina y adjunta su mensaje a la dotación del buque de investigación oceanográfica, antes de cumplir su periplo a la Antártida.



La carta adjunta corresponde al original mantenida por el vicealmirante Fernando Alfaro en su archivo personal, pero bastante borrosa por el deterioro tanto del papel como de la tinta, mientras que el original del mensaje leído a la dotación del “ORIÓN” en el día del zarpe se traspapeló debido a su manipulación por parte del personal de protocolo; de todas maneras, el mensaje lo publicó el Diario “El Universo” en su edición del 2 de diciembre de 1987, que también se adjunta.

A continuación, el contenido de la carta extraído con dificultad del original:

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 en 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 Ribadeneira
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**



PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Santiago, 30 de noviembre de 1967

Señor Vicealmirante
Fernando Alfaro Bohoslavsky
COMANDANTE GENERAL DE MARINA
De su Despacho.-

Señor Comandante General:

Acuso recibo de la nota mediante la que, usted se sirvió solicitarme que expresara un mensaje al Comandante, Oficiales, Tripulantes e Insignantes del Personal Civil, del SRE "Orión", al que se le ha con-
cedido la misión de efectuar un viaje hacia la Antártida.

Con especial complacencia recibí el planteamiento mencionado, a través del documento que adjunto a la presente comunicación. Al mismo tiempo, felicito a usted y, por su digno intermedio, a toda la Armada Nacional, por este valioso e histórico proyecto y anhelo las mejores votas por el éxito de él, para presente y futuro beneficio de la Patria chilensoriana.

Atentamente,

León Febres Cordero Sibadeuxyra
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Copia de la carta.



Se destaca en el texto la felicitación al Sr, VALM Fernando Alfaro Echeverría y a toda la Armada Nacional, por el magno e histórico proyecto y enuncia sus mejores votos para su éxito.

La ceremonia de despedida se desarrolló en uno de los muelles de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y la presidió el vicepresidente constitucional de la República, Dr. Blasco Peñaherrera Padilla. Se inició con el Parte Militar, a continuación Himno Nacional y las palabras del contralmirante Alfonso Pinto Tapia, director general de Intereses Marítimos, luego se leyó el mensaje del presidente constitucional de la República Ing. León Febres-Cordero Ribadeneyra, acto seguido las palabras del vicealmirante Fernando Alfaro Echeverría, comandante general de Marina, la oración de despedida por el capellán de la Armada, despedida y embarque de los miembros de la expedición, repetido general, zarpe y marchas marineras.

Mensaje del presidente constitucional del Ecuador Ing. León Febres-Cordero Ribadeneyra, tal como se publicó en Diario “El Universo”, al día siguiente del zarpe:

El vicepresidente constitucional de la República del Ecuador Dr. Blasco Peñaherrera Padilla, recibe los honores correspondientes a su rango, al arribo a la ceremonia de despedida del BAE “ORIÓN” y de los expedicionarios.

Fuente: Diario “El Universo” 02-12-1987.





Expresa sus 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.

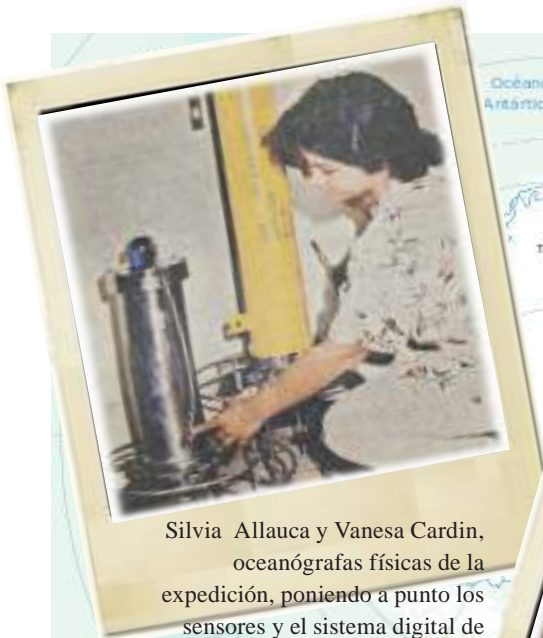
Pioneros

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.
Ing. León Febres Cordero Ribadeneira,
Presidente Constitucional de la República.***



El presidente manifiesta que la misión del proyecto antártico, solo podía confiarse a compatriotas singulares y distinguidos en el servicio a las causas del país, reconoce la labor de las más altas jerarquías de la Armada Nacional y añade que el izar el tricolor nacional, en los confines del planeta es un encargo grave, una tarea difícil y está seguro, la cumplirán con máxima responsabilidad, gallardía y patriotismo.



Silvia Allauca y Vanesa Cardin, oceanógrafas físicas de la expedición, poniendo a punto los sensores y el sistema digital de recepción de datos instalado en el laboratorio.

Fuente: Diario "El Universo" 02-12-1987".





Después de un periplo de 29 días de operación en el área del tratado, 70 días en la mar y un recorrido de 11.500 millas náuticas, el “ORIÓN” y su dotación de oficiales, tripulantes, empleados civiles, científicos e invitados, retornaban a Guayaquil, luego de cumplir la misión en la Antártida y en los mares australes con responsabilidad, gallardía y patriotismo; además, se añadió valor al proceso a través de la capacidad profesional, tanto de los señores almirantes de los niveles jerárquicos generales, como, del grupo de expedicionarios.

Resultados

El acceso como miembro consultivo del Tratado Antártico, permitió al país ampliar su área de interés marítimo, en 22 millones de km² y continental de 14 millones de km² e hizo realidad su visión geopolítica, hacia los mares australes y la Antártida.

Hasta el presente se han ejecutado 24 expediciones adicionales y el pasado 5 de abril de 2022, el Ecuador ratificó en todas sus partes la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, decisión que permite acceder a 13.7 millones de km² adicionales.

El resultado final es que al ser Ecuador parte tiene derechos, compromisos y una amplia gama de oportunidades, en un total de 35.7 millones de km² de área marítima de interés y de 14 millones de km² en lo que corresponde al continente.

Comentarios

El Presidente en su mensaje expresa que **“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...a fin de que siga latiendo el propio corazón de la economía y sus frutos sustenten la realización auténtica del humano”** y de hecho, se entiende que la indicada apertura se hace efectiva por la decisión de geopolítica adoptada; decisión, que debe promover el latido de la economía, concretada en el acceso a recursos, que explotados de forma inteligente y sostenible, generen empleo, bienestar y divisas para los ecuatorianos.



De lo expuesto, existe un ejemplo evidente; pues, el Ecuador, como Estado parte de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, mantiene como área de interés al océano Pacífico Oriental (OPO), que corresponde a una superficie de alrededor de 70 millones de km², en donde la flota nacional desde hace más de 70 años, captura atún, bajo las regulaciones de la propia comisión. Los puertos de Manta y Posorja, no solo que albergan a la flota, sino también a la industria de enlatados y a los proveedores de servicios tanto a la flota como a la industria y juntos conforman el clúster atunero de Ecuador, que genera divisas, empleo y bienestar, para decenas de miles de ecuatorianos. Así se hace efectiva la decisión geopolítica, de ser parte del acuerdo internacional que regula y norma el acceso y explotación de la pesquería del atún y asegura así su sostenibilidad, en este amplio espacio marítimo.

La alternativa para los mares australes es obvia. La flota nacional con su experiencia y artes de pesca modernas debería acceder a los recursos pesqueros de este espacio marítimo y proponer nuevos emprendimientos que generen más trabajo, bienestar y divisas para los ecuatorianos.

Conclusiones:

La expedición cumplió con las expectativas del presidente constitucional y de los ecuatorianos y junto con el cumplimiento de otros requisitos, el Ecuador cambió el 19 de noviembre de 1990 su condición de miembro adherente a Miembro Consultivo y el 15 de junio de 1992 de miembro asociado a Miembro Pleno del Comité Científico de Investigación sobre la Antártida (SCAR por sus siglas en inglés).

Se evaluó los sitios para instalar la Estación Científica Pedro Vicente Maldonado, (Moreano, 2019) inaugurada el 2 de marzo de 1990 por el almirante Hugo Unda Aguirre, comandante general de Marina, en la punta Fort William de la isla Greenwich, Shetland del Sur (Sánchez, 2017).

El fin de la primera expedición, marcó el punto de partida para crear la institucionalidad nacional de carácter administrativa, científica, operativa, financiera y logística, para hacer de la actividad antártica del Ecuador sostenible.



by Google

Oficiales del “ORIÓN”
sostienen el logo que
identifica al refugio
“República del Ecuador”
a instalarse en la bahía del
Almirantazgo, isla Rey
Jorge, Shetland del Sur.

Fuente: Diario “El Universo”
02-12-1987.



El “Orión”
inicia su periplo

Fuente: Diario
“El Universo”
02-12-1987.



by Google



Caricatura de Robin que se explica por sí sola.

Fuente: Diario "El Universo" 02-12-1987.

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

CPG-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 Diaz

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 Picco 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 Robado	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. INOCAR	12
b. ORIÓN	45
c. Extranjeros	03
d. Nacionales	03
Total	63



El Ing. Javier Muñoz, electrónico de “INOCAR” debía embarcarse en Punta Arenas, pero no pudo integrarse a la dotación.



Invitados extranjeros. De izquierda a derecha: CC Rafael Mackay (Chile), CPMG-EM Fausto Calazans (Brasil) y TN1 Juan Carlos Ortiz (Chile).

Fotografía: Claudia Daut.

Invitados extranjeros

CF: Fausto Calazans	(Brasil)
CC: Rafael Mackay	(Chile)
TN1 Juan Carlos Ortiz	(Chile)

Invitados nacionales:

Capitán Jaime Mancero	(Fuerza Aérea)
TN. IG Holguer Barragán	(Fuerza Terrestre)
Sra. Claudia Daut	(Prensa gráfica)



REFERENCIAS

- Jacobsson, M.** (2011). Building the International Legal Framework for Antarctica. In Science and Diplomacy, Smithsonian Institution Scholarly Press. Washington D.C.
- 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
- Sánchez, M.** (2017). La Armada del Ecuador a la Conquista de la Antártida. Publicación INHIMA. 243 p.

SECCIÓN
NOTICIAS





Gran afluencia de público acude a los museos navales y Biblioteca Marítima, administrados por el INHIMA



Los conscriptos de la Base Naval Sur de Guayaquil, conociendo sobre el armamento del buque “Abdón Calderón”.

Intensa actividad se ha registrado en los museos navales de la Armada del Ecuador desde mayo, fecha en que se realizó la reapertura de las salas de exposición con los objetos y elementos museísticos del museo naval histórico “Alm. Juan Illingworth” y la Biblioteca Histórica Marítima “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo”. **Nueve mil seiscientos cincuenta y dos personas**, han concurrido a esta cita con la Historia, pese a la pandemia del COVID-19 y los disturbios que ocurrieron en junio, en el país. Los museos y Biblioteca están ubicados al sur de la ciudad de Guayaquil, en el Complejo Cívico Naval Jambelí (calles Eloy Alfaro entre Azuay y Cañar).



Estudiantes de nivel medio observan y toman nota del armamento que se expone en el museo memorial cañonero “Abdón Calderón”.



Oficiales de la Policía y el Ejército ecuatoriano, recorriendo las instalaciones del BAE “Abdón Calderón”.



Los tres museos: cañonero “Abdón Calderón”, “Contemporáneo” y “Alm. Juan Illingworth”, han sido visitados, especialmente por estudiantes, infantes, adultos, miembros de las Fuerzas Armadas, quienes han podido apreciar y conocer aún más la historia marítima y naval ecuatoriana, observando y admirando los óleos, fotografías históricas, documentos originales, condecoraciones de los héroes navales, combates en los que han participado con su tripulación, armamento, buques a escala, reliquias y demás recursos museográficos, que llevan a los asistentes por un animado viaje, desde la época de nuestros navegantes aborígenes hasta la contemporánea, a través de la conducción del personal de guías especializadas.

Numerosas son las instituciones educativas –de todos los niveles- civiles, militares, locales, provinciales e internacionales y público en general, que han recorrido el circuito de los museos. La Biblioteca también ha sido muy visitada, especialmente por estudiantes, investigadores cultores de la Historia ecuatoriana.

**Alumnos
oficiales de la
Academia de
Guerra Naval,
efectuando una
investigación
histórica sobre
los forjadores
navales de
la Armada
ecuatoriana, en
la Biblioteca
Histórica
Marítima
“CPFG (SP)
Mariano Sánchez
Bravo”.**



La atención es de lunes a viernes, de 08:00 a 12:00 y de 13:00 a 16:30 horas, el ingreso es gratuito. Para grupo de visitantes, hacer su reservación al teléfono: 2347420.



Instituto de Historia Marítima participó en seminario internacional que conmemora el encuentro de los libertadores en Guayaquil, en 1822

A la apertura del seminario historiográfico internacional **“Conversatorio de los Libertadores de América”**, que por conmemorarse los 200 años del histórico encuentro entre José de San Martín y Simón Bolívar en nuestra ciudad, en 1822; asistió el señor CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo, director del Instituto de Historia Marítima, atendiendo la invitación de la Academia Nacional de Historia-Capítulo Guayaquil y del consulado general de la República de Argentina, organizadores del evento; efectuado en el Salón de la Ciudad de la M.I. Municipalidad de Guayaquil (Calles Pichincha y Diez de Agosto), el 26 de julio de 2022.



Instante en que se efectúa el acto de apertura del seminario. Tercero de derecha a izquierda (primea fila), el capitán de navío EM Eduardo Martínez Baracaldo.



Personal del INHIMA -Dpto. de Investigación Histórica y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana- también participaron en este seminario, el cual se desarrolló en el marco de tres paneles: el primero **“San Martín, Bolívar y las luchas por la emancipación americana: una aproximación biográfica”**; posteriormente el panel **“A 200 años del encuentro de Guayaquil: ¿cómo releer ese encuentro a la luz del siglo XXI?”**, y finalizó con el panel **“El proyecto de Guayaquil frente a los desafíos de la integración en el siglo XXI latinoamericano y caribeño”**.



El comandante Eduardo Martínez Baracaldo, junto a la ministra de Cultura y Patrimonio señora María Elena Machuca, durante la muestra histórica “Bicentenario de la entrevista entre el general Simón Bolívar con el general José de San Martín en Guayaquil, el 26 de julio de 1822”, en el Museo Nahim Isaías.

El Conversatorio tuvo entre sus disertantes a reconocidos historiadores y académicos de Argentina, Ecuador, Chile, Colombia, Perú, Brasil, Uruguay y Venezuela. El evento concluyó el 27 de julio del año en curso.

Fuente: <https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/bicentenario-del-abrazo-de-guayaquil-cafiero-participa-de-un-seminario-que>



El Instituto de Historia Marítima, presente en la Verbena Juliana Guayaquileña.

En el marco de las fiestas julianas, el Instituto de Historia Marítima (INHIMA) participó con un stand de exposición en la **gran Verbena Juliana Guayaquileña**, efectuada el 29 de julio de 2022, en el Archivo Histórico del Guayas, ubicado en la Av. de las Américas No. 1126 y Alberto Borges en, con ocasión de celebrar las fiestas patronales de la urbe porteña.



Asistentes a la Verbena conociendo sobre la producción histórica que edita el INHIMA.

Los delegados del INHIMA, ofrecieron a la concurrencia, información sobre los servicios que se brindan a la colectividad a través de sus museos navales, memorial “Abdón Calderón”, “Contemporáneo” y el histórico “Alm. Juan Illingworth; su Biblioteca Marítima especializada, y Archivo Histórico, donde quienes los visiten podrán nutrirse de nuestra Historia Marítima y Naval ecuatoriana, mediante la observación de las reliquias y objetos históricos que



se exponen; en los títulos disponibles en la biblioteca, o en los documentos históricos, que se conservan en el Archivo Histórico, como también en las diferentes publicaciones producidas por este reparto naval a lo largo de sus más de treinta y seis años de existencia.

El INHIMA intervino en el evento, atendiendo la invitación de la Asociación Ecuatoriana de Archiveros, Capítulo Guayas, entidad que conjuntamente con el Archivo Histórico del Guayas, organizaron esta verbena, por conmemorarse los 487 años de proceso fundacional de Guayaquil.

Para rememorar las costumbres del Guayaquil de antaño, algunos asistentes lucieron prendas características de entre 1890 y 1950, y también vistieron de los colores azul y blanco. El acceso al evento fue gratuito. Los visitantes al stand del INHIMA, recibieron ejemplares de las últimas publicaciones editadas por el Instituto de Historia Marítima.



Personal del Dpto. Administración de Fuentes Documentales del INHIMA, participó en Congreso Internacional de Bibliotecarios del Ecuador



Constan de izquierda a derecha las magísteres: Irina Jiménez, Klenny Alay, y Emilia España, personal del Dpto. de Administración de Fuentes Documentales (Archivo y Biblioteca) del INHIMA.

El personal del Dpto. de Administración de Fuentes Documentales (Archivo y Biblioteca) del Instituto de Historia Marítima (INHIMA) asistió al XXIII Congreso Internacional de Bibliotecarios del Ecuador: “**Las Bibliotecas unidas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030**”, organizado por la Asociación Nacional de Bibliotecarios “Eugenio Espejo” (ANABE) y la Universidad de las Artes, mismo que se desarrolló del 04 al 06 de agosto de 2022, en las instalaciones de la citada Universidad, Guayaquil-Ecuador.

La finalidad del congreso es la de potencializar el intercambio de conocimientos entre profesionales de bibliotecología sobre interesantes temas



como: la alfabetización universal; la tecnología aplicada a las bibliotecas; acceso y oportunidades para todos; la acción de las bibliotecas y centros de información por los ODS; la Agenda 2030; el Tratado de Marrakech y los procesos de políticas educativas en relación a bibliotecas, desde el Ministerio de Educación y Senescyt del Ecuador.

Los tópicos fueron desarrollados a través de conferencias magistrales y diversos talleres; durante el evento la magister Irina Jiménez Álava, técnica en archivo del INHIMA, ofreció el taller “Conservación e intervenciones mínimas y puntuales de material bibliográfico”, tema práctico que tuvo gran acogida, para el rescate de la información. Además, se impartieron medidas preventivas adaptadas para asegurar la integridad física y funcional.



Lic. Irina Jiménez Álava MGs, durante su exposición.



Importantes conferencias presentó el Instituto de Historia Marítima, por celebración de sus 36 años de labores al servicio de la comunidad ecuatoriana

El Instituto de Historia Marítima (INHIMA), con motivo de su trigésimo sexto aniversario de creación, presentó dos importantes conferencias tituladas: **“Valoración de los documentos de la Armada del Ecuador”**, y **“Bicentenario de la creación de la Escuela Náutica”**. El evento se efectuó vía telemática, el 25 de agosto de 2022, desde las instalaciones del Instituto Oceanográfico de la Armada, en la Base Naval Sur de Guayaquil.



De derecha a izquierda: CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo, Lic. María José Arrieta Chica MGs. (maestra de ceremonia), Lic. Irina Jiménez Álava MGs. y Lic. Aída Rodríguez Salvatierra.

El acto se inició con las palabras de apertura del Sr. CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo, director del INHIMA, quien hizo un breve recuento histórico, desde el inicio de las actividades del reparto, hasta la fecha y de su proyección a futuro, continuando con el fomento de la identidad, la conciencia y la cultura marítima ecuatoriana.



La ponencia “Valoración de los documentos de la Armada del Ecuador”, fue disertada por la Lic. Irina Jiménez Álava, quien laboraba en el Dpto. de Administración de Fuentes Documentales del INHIMA, esta versó sobre la importancia de los documentos históricos, que avalan la recuperación de la memoria marítima, su valiosa utilidad para lograr el desarrollo de una investigación apegada a la verdad, la clasificación y conservación de los mismos, lo que garantiza una prestación de servicio eficiente a investigadores, historiadores, escritores, docentes y público interesado.

El tópico “Bicentenario de la creación de la Escuela Náutica”, fue presentado por la Lic. Aída Rodríguez Salvatierra, jefe del Dpto. de Investigación y Desarrollo de la Historia Marítima Ecuatoriana del INHIMA, ella desarrolló esta temática oportunamente, en vista que este año se conmemoran 200 años de creación de ésta, que es el origen de la que hoy es la Escuela Superior Naval del Ecuador “Comandante Rafael Morán Valverde”, pues su fundación se remonta al 9 de octubre de 1822, fecha en la que el Libertador Simón Bolívar decretó la creación de una Escuela Náutica en Guayaquil; la expositora también entregó a la audiencia, la información histórica más sobresaliente de los principales momentos de este establecimiento naval, nos recordó que en sus aulas se prepararon los más distinguidos jóvenes y niños, muchos de los cuales destacaron y llegaron a ocupar los más altos puestos en nuestra patria, y que pese a su existencia irregular, con el paso del tiempo se consolidó.

Gran audiencia se pudo visualizar, que siguió con interés el desarrollo de este evento producido por el Instituto de Historia Marítima, para celebrar un año más de existencia, ofreciéndole a la población militar y civil, este aporte cultural.



Casa Piana fue bendecida por Vicario de la Armada



El padre César León, bendiciendo el interior del museo.

La bendición de la Casa Piana, fue otro de los actos previstos con motivo de celebrarse un aniversario más de creación del Instituto de Historia Marítima (INHIMA), estuvo a cargo del padre César León -vicario de la Armada del Ecuador- mismo que se cumplió el 26 de agosto de 2022, luego de oficiar una misa. La ceremonia contó con la presencia del director del reparto, capitán de navío EM Eduardo Martínez Baracaldo, capitán de corbeta SU Carlos Perugachi Salamea, director de Conciencia Marítima; el personal de tripulación y civil del INHIMA. El evento se desarrolló en el referido inmueble, ubicado en el interior del Complejo Cívico Naval Jambelí, sito en las calles Eloy Alfaro entre Azuay y Cañar.



Los asistentes, durante la celebración de la misa.



El comandante Eduardo Martínez, dirigiéndose a los presentes.

La Casa Piana es uno más de los componentes del Complejo Jambelí, actualmente en su interior funcionan el Museo Histórico “Alm. Juan Illingworth” y la Biblioteca Marítima especializada “CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo”.



Personal militar y civil del INHIMA en el parque de la Armada. Agosto 26 de 2022.



Delegación del INHIMA presente en conversatorio conmemorativo por Bicentenario de la Batalla del Pichincha



Foto 1.- De izquierda a derecha: Tlga. Mercedes Velázquez, periodista Walter Riera, suboficial segundo Fernando Espinoza, Lic. Lilliam Chang, doña Carlota Coronel Vda. de Sánchez, Lic. Aída Rodríguez, Lic. Irina Jiménez MGs., Ing. Rubén Quinde y suboficial segundo Jorge Jumbo.

Una delegación del Instituto de Historia Marítima (INHIMA) asistió al conversatorio **“La lucha de Guayaquil por el Estado de Quito”**, vinculado al bicentenario de la Batalla del Pichincha, organizado por el Capítulo Guayaquil de la Academia Nacional de Historia (ANH), el cual se desarrolló en el Salón de la Ciudad (Municipio de Guayaquil) Los días 21 y 22 de septiembre de 2022.

Durante el evento los expositores invitados disertaron ponencias relacionadas con la conmemoración de los 200 años de la Batalla del



Pichincha, resaltando -para memoria de los guayaquileños- el verdadero rol que tuvo la ciudad como gestora del proceso libertario.

Los conferencistas que intervinieron son académicos del Capítulo Guayaquil, excepto el general Paco Moncayo, director de la Academia Nacional de Historia Militar y el Dr. Jorge Ortiz Sotelo, historiador del Perú.

Al final de la primera jornada de charlas (21SEP2022), se efectuó un homenaje póstumo a los académicos fallecidos, por lo que se le entregó a la Sra. Carlota Coronel Prieto Vda. Sánchez, un acuerdo de condolencia por el fallecimiento del CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo, exdirector del INHIMA, quien falleció en funciones como director del Capítulo Guayaquil de la ANH.

La comitiva en representación del reparto la conformaron los señores suboficiales Fernando Espinoza P. y Jorge Jumbo G.; licenciados Aída Rodríguez S., Lilliam Chang D., Mercedes Velásquez M., Irina Jiménez A. y Walter Riera F.



Imposición de condecoración “Servicios Distinguidos”, por 35 y 15 años de labores en la Armada del Ecuador a servidores públicos del INHIMA

CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo, director del INHIMA, lo acompañan (de Izq. a Der.), Lic. Solange Patiño Lara, Lic. Emilia España Villón, Mgs. y periodista Walter Riera Franco.



La Armada del Ecuador, desarrolló la ceremonia de condecoraciones para tripulantes y servidores públicos, presidida por el Sr. capitán de navío EMC Pablo Pazmiño Manrique comandante del Comando de Guardacostas (COGUAR), quien estuvo acompañado -para la imposición de las condecoraciones- por los señores comandantes de varios repartos navales; por parte del Instituto de Historia Marítima “Calm. Carlos Monteverde Granados” (INHIMA), participó su director, CPNV-EM Eduardo Martínez Baracaldo. El acto se efectuó el 01 de diciembre de 2022 en las instalaciones de COGUAR, en la Base Naval Sur de Guayaquil, ubicada en la Av. 25 de Julio, vía Puerto Marítimo.

Recibieron la condecoración por “Servicios Distinguidos”: Lic. Solange Patiño Lara, periodista Walter Riera Franco, por 35 años de labores y Lic. Emilia España Villón, Mgs., por 15 años de servicio. El director, personal de tripulación y servidores públicos del INHIMA, felicitó y auguró éxitos a sus compañeros.



A suboficial primero ascendió jefe administrativo del INHIMA Fernando Espinoza Palacios



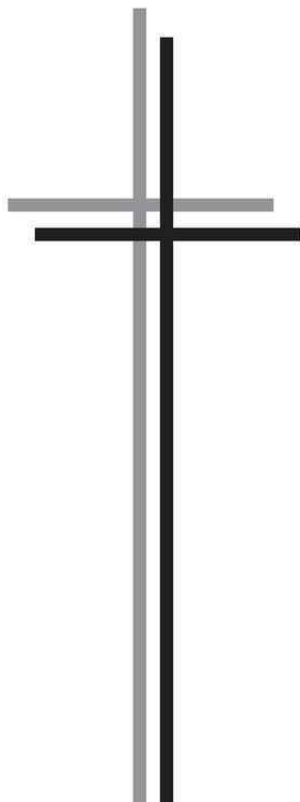
Instante en que el Sr. oficial delegado y Sra. Geovannina Andrade de Espinoza, esposa del suboficial Fernando Espinoza Palacios, efectúan la imposición de las palas al grado de suboficial primero.

En las instalaciones del Comando de Guardacostas (COGUAR), se efectuó la ceremonia de ascenso de señores tripulantes, fue presidida por el Sr. contralmirante Pablo Caicedo Salvador, director de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), lo acompañaron a ejecutar la imposición de palas, los señores comandantes de diversos repartos. En el acto ascendió al grado de suboficial primero, el suboficial Sr. Fernando E. Espinoza Palacios, jefe del Dpto. Administrativo del Instituto de Historia Marítima (INHIMA). El evento se desarrolló el 08 de diciembre de 2022, en la Base Naval Sur de Guayaquil (Av. 25 de Julio, vía Puerto Marítimo).

Con motivo de esta merecida promoción, reconocimiento que le hace la Institución a su trabajo, capacidad, esfuerzo, entrega y liderazgo; el señor director, comandante Eduardo Martínez Baracaldo, personal militar y civil del INHIMA, le desean lo mejor, y que con la guía de Dios, desarrolle con éxito esta nueva etapa de su carrera.



SECCIÓN
NECROLÓGICA





**CONTRALMIRANTE
GUSTAVO DAVID PÁEZ
GUAMÁN**



El día 24 de octubre del 2022 falleció en la ciudad de Quito el distinguido oficial de Marina contralmirante Gustavo David Páez Guamán, quien trabajó por su institución con pasión, dinamismo, responsabilidad y ecuanimidad, en las tareas encomendadas.

Nació en la ciudad de Quito el 04 de noviembre de 1957. Realizó sus estudios primarios en las Escuelas Manuel Tobar y Salesiana “Don Bosco” y la Secundaria en el Colegio Salesiano “Don Bosco” (Quito). Ingresó a la Escuela Superior Naval el 02 de febrero de 1978, obteniendo los despachos de teniente de corbeta-AB en diciembre de 1980. Ascendió a contralmirante el 04 de noviembre del 2010, siendo el único oficial de Abastecimiento, que ocupó dicha categoría. Pidió su disponibilidad en diciembre del 2015, después de haber permanecido cinco años en el grado de Contralmirante.

Este excelente oficial durante su vida naval ejerció diferentes cargos, entre los que destacamos: Director general de Finanzas, pagador general de la Armada, director general de Abastecimientos, director de Logística y jefe de Control de Armas del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, agregado naval del Ecuador en Italia, subdirector y jefe del Departamento Financiero de la Dirección de Bienestar de la Armada, subdirector Administrativo-Financiero de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, jefe del Dpto. Administrativo-Financiero de la Academia de Guerra Naval, jefe del Dpto. Administración Financiera de la Dirección General de Intereses Marítimos, entre otros importantes cargos.



Para estar acorde con sus actividades se preparó obteniendo los siguientes títulos académicos: En 1988 Universidad Católica de Guayaquil “Diplomado en Administración de Empresas”; 2006 Universidad Naval “Comandante Rafael Morán Valverde” “Licenciado en Logística Naval”; y en el 2009 Universidad de Guayaquil el título de Posgrado como “Especialista en Contratación Pública y Control Gubernamental”.

Dentro del país realizó diferentes cursos que han servido para su sobresaliente desempeño, a saber: Voceros y Media Training, Nueva Ley de Contratación Pública, Aplicaciones de la Norma técnica de Planificación de Recursos Humanos, Técnicas de Costeo y presupuesto basado en actividades ABC, Indicadores de Gestión, Seminario Capitanes de Puerto, Actualización de normas de Auditoría, Análisis de Estados Financieros, entre otros.

El contralmirante Gustavo Páez, recibió las más altas condecoraciones navales: Condecoración de Servicio a la “Comandancia General de Marina”, Condecoración al Mérito Naval “Comandante Morán Valverde, en el Grado de “Caballero”, Condecoración “Gran Cruz de Honor Militar”; Fuerzas Armadas de “Primera, Segunda y Tercera Clase”.

Estuvo casado con la Sra. Nancy Valencia Batallas con quien tuvo dos hijas: Pamela y Andrea. Su amada familia lo recuerda como un gran oficial de Marina, leal y velando por los intereses del país, cariñoso y abnegado esposo y padre, y un fiel amigo. Muy deportista, desde muy joven le gustaba el fútbol, incluso fue seleccionado por su provincia Pichincha.

En su vida civil siguió colaborando para las Fuerzas Armadas: Coordinador General Administrativo Financiero del Ministerio de Defensa Nacional, Presidente del Directorio del Banco General Rumiñahui, Miembro del Directorio de SEMALOG, vicepresidente el Club Deportivo “El Nacional”, Miembro del Comité de Asesoramiento Empresarial del Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas (ISSFA); Miembro del Directorio de la Flota Petrolera Ecuatoriana, entre otros.

El director, tripulantes y servidores públicos del Instituto de Historia Marítima, nos solidarizamos con su esposa la Sra. Nancy Valencia, hijas, y demás familiares, por tan irreparable pérdida.

PAZ EN SU TUMBA

