

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

PASADO Y PRESENTE EN LA SEGURIDAD Y SOBERANÍA MARÍTIMA DEL PAÍS

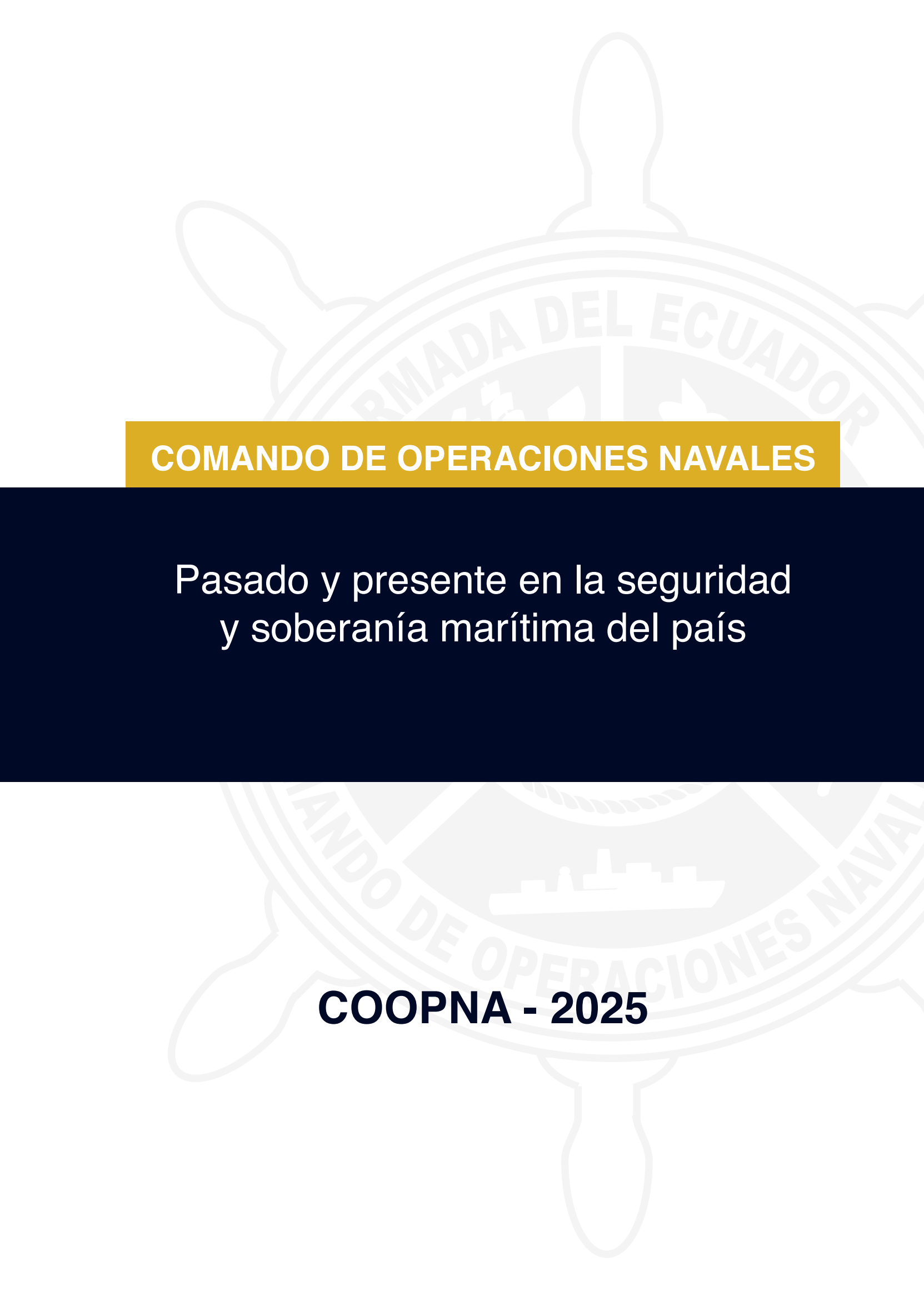


2025 Año del Fc Desarrollo de las Ca



Fortalecimiento y Capacidades Marítimas





COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

Pasado y presente en la seguridad
y soberanía marítima del país

COOPNA - 2025



DIRECCIÓN GENERAL

CALM Ricardo Unda Serrano

CPNV-EMC Julio Zapata Santamaría

MENSAJE INSTITUCIONAL

ALM Pablo Caicedo Salvador

Comandante General de Marina

PRESENTACIÓN DE LA OBRA

CALM Ricardo Unda Serrano

COORDINACIÓN GENERAL DE LA OBRA

CALM Angel Rivas Bravo

Director General de Intereses Marítimos

CPNV-EMC Julio Zapata Santamaría

Director del Instituto de Historia Marítima

TNNV-SU Geovanny León Naranjo

Jefe del Departamento de Difusión de la Historia Marítima

Historiadora Lic. Aida Rodríguez Salvatierra

Coordinadora de la Revista INHIMA

COORDINACIÓN INSTITUCIONAL

Instituto de Historia Marítima

Secretaría General de la Armada

Comandancia de la Escuadra Naval

Comando del Escuadrón de Submarinos

Comando de la Aviación Naval

Comando de Infantería de Marina

Comando de Operaciones Navales

Buque Escuela Guayas

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DE CAPÍTULOS Y TÍTULOS DE LA OBRA

CPNV-EMC Diego Rubio Espinosa

CPFG-EM Álvaro Patricio Genovese Cevallos

CPCB-SS José Mora Morán

TNNV-SU David Delgado Núñez

TNNV-AV Jaime Robayo Macías

TNNV-SU Mónica Villafuerte Guerrero

Historiadora Lic. Aida Rodríguez Salvatierra

EDICIÓN Y REPRODUCCIÓN DE IMÁGENES HISTÓRICAS

SGOS-IF Juan Franco Chele

CBOP-IF Erika Arroyo Castillo

CONFRONTACIÓN Y CORRECCIÓN DE LA OBRA

CPNV-EMC Francisco Vásquez Torres

CPNV-EMC Julio Zapata Santamaría

CPNV-EMC Galo Andrade Daza

CPNV-EM Iván Córdova Echeverría

TNNV-SU Geovanny León Naranjo

CALM (SP) Lenin Sánchez Miño

CPNV (SP) Marcelo Sáenz Torres

Historiadora Lic. Aida Rodríguez Salvatierra

COLABORACIÓN

CPNV-EMC- Javier Cañarte Molestina

ALFG-ARM Gustavo Patiño Bermeo

ALFG-ARM Kleber Zambrano Navas

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Paul Hurtado R.

IMPRESIÓN



Gráficos Nacionales S.A.

Contenido

MENSAJE.....Pag. 5

Almirante Pablo Caicedo Salvador

PRESENTACIÓN.....Pag. 7

Contralmirante Ricardo Unda Serrano



CAPÍTULO I / Pag. 9

La Armada del Ecuador en la Historia

- LA COLONIA
- LA INDEPENDENCIA
- LA GRAN COLOMBIA
- LA REPÚBLICA



CAPÍTULO II / Pag. 29

El Comando de Operaciones Navales y el nacimiento de sus Especialidades

INTRODUCCIÓN

- TÍTULO I
La especialidad de Superficie
- TÍTULO II
La especialidad de Infantería de Marina
- TÍTULO III
La especialidad de Aviación Naval
- TÍTULO IV
La especialidad de Submarinistas
- TÍTULO V
La importancia del Buque Escuela Guayas en la formación del Marino de Guerra



CAPÍTULO III / Pag. 155

Creación del Comando de Operaciones Navales

INTRODUCCIÓN

- TÍTULO I
Importancia de la creación del Comando de Operaciones Navales
- TÍTULO II
Comando de Operaciones Navales en el conflicto armado de Paquisha
- TÍTULO III
Comando de Operaciones Navales en el conflicto armado del Cenepa
- TÍTULO IV
Comando de Operaciones Navales en las operaciones navales multinacionales
- TÍTULO V
Comando de Operaciones Navales en el terremoto del 2016
- TÍTULO VI
Comando de Operaciones Navales en el Covid 2020
- TÍTULO VII
Comando de Operaciones Navales en el conflicto armado interno
- TÍTULO VIII
Comando de Operaciones Navales en la protección de la soberanía marítima



BibliografíaPag. 240

Galería de ComandantesPag. 241



Pablo Caicedo Salvador

ALMIRANTE
COMANDANTE GENERAL DE LA ARMADA

MENSAJE

A lo largo de su historia, el Comando de Operaciones Navales, se ha constituido en un actor fundamental en el ejercicio del poder naval ecuatoriano. Su existencia no responde únicamente a una necesidad operacional, sino a una visión estratégica del Estado: ejercer soberanía efectiva sobre los espacios marítimos jurisdiccionales y más allá de la jurisdicción nacional, donde el Ecuador tiene intereses marítimos, y garantizar su defensa ante cualquier amenaza, en un entorno cada vez más dinámico y desafiante; considerando que el mar concentra dimensiones críticas para la seguridad, la economía y la proyección internacional del Ecuador.

El Comando de Operaciones Navales, refleja con claridad el proceso de evolución institucional de la Armada del Ecuador, de la vigilancia costera al control naval de tráfico marítimo, de la defensa territorial a la respuesta frente a amenazas transnacionales y no convencionales; en este sentido, el Comando de Operaciones Navales ha sido la expresión de una estructura operativa disciplinada, flexible y comprometida, que cuenta además, con una capacidad de resiliencia para cumplir su misión frente a los complejos desafíos del ámbito marítimo contemporáneo.

Este libro constituye un reconocimiento a esta trayectoria y al rol estratégico en la defensa de la soberanía marítima nacional. No es una remembranza de hitos, sino una descripción que enfatiza el papel que desempeña el Comando de Operaciones Navales para la seguridad nacional, pues no sólo protege el presente del Ecuador marítimo, sino que contribuye a crear las condiciones favorables de seguridad que requiere el futuro de la seguridad marítima, el desarrollo sostenible y la soberanía nacional como prioridades del Estado ecuatoriano.

La historia del Comando de Operaciones Navales es en esencia, la historia de los hombres y mujeres que han hecho del servicio, su vocación, y de la protección de los intereses marítimos su misión permanente; es la historia que sostiene el timón de las operaciones navales y contribuye al desarrollo marítimo del Ecuador.



Ricardo **Unda Serrano**

CONTRALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

PRESENTACIÓN

Somos un país marítimo por herencia, vocación y destino. Al ser un estado ribereño, el mar es una de las fuentes principales de alimento, medio de transporte, forma de vida y proyección geopolítica; más aún al tener más de un millón de kilómetros cuadrados de espacios marítimos, con una riqueza extraordinaria e inexplorada que debemos protegerla; es ahí la importancia de tener un poder naval, con las capacidades marítimas para conducir operaciones de manera permanente, a fin de neutralizar las amenazas y riesgos, que puedan afectar los intereses marítimos nacionales.

El 16 de enero de 1976, con la creación de la Jefatura de Operaciones Navales, se dio un paso trascendental, al dinamizar la administración y operatividad de la Fuerza Naval, coordinando las acciones de los diferentes repartos con el Comando General de la Armada y ejerciendo el control operativo sobre la comandancia de la escuadra y sus unidades a flote, la aviación naval y la infantería de marina.

Los capítulos de este libro desde un contexto histórico, nos hacen partícipes de una línea de tiempo desde la época Colonial, la Independencia, la Gran Colombia, la República y el Nuevo Milenio. Esta obra tiene la particularidad de conjugar el relato histórico con imágenes selectas del pasado y presente de la Armada del Ecuador, entregándonos el producto de un largo proceso de vivencias, con episodios que a muchos les traerán añoranzas, sentimientos de satisfacción y pertenencia hacia nuestra institución; así como el relacionar los logros, valores o la cultura de la misma, generándonos confianza, empoderamiento y compromiso, impulsándonos a buscar soluciones innovadoras, por lo que, os invito a navegar en sus páginas, con la seguridad de que su contenido será de vuestro deleite. Aquí campea el aroma del pasado, la tecnología del presente y el profesionalismo del marino ecuatoriano, cuya figura se acrecienta porque gigante es su mar; su protagonismo apasiona porque lo apasiona el mar.

A lo largo de esta trayectoria, el ejemplo de nuestros héroes de Jambelí y la inspiración de nuestra historia naval, han guiado cada acción emprendida por la Armada del Ecuador. Vivimos en un mundo en constante transformación, donde el crimen organizado, el narcotráfico y la pesca ilegal, representan un peligro latente para nuestra soberanía y bienestar de los conciudadanos; siendo importante destacar que, la relevancia del Comando de Operaciones Navales, radica en su capacidad de adaptación para realizar operaciones que contribuyan a la neutralización de las amenazas no estatales, apoyar a las entidades del Estado, la seguridad integral y protección de la población y sus recursos.

Quiero extender el más sincero reconocimiento y gratitud a las dotaciones del pasado y del presente del Comando de Operaciones Navales, su invaluable compromiso, su entrega y sacrificio, han hecho de este, el reparto operativo más importante de la Armada del Ecuador, un pilar fundamental de la seguridad y soberanía marítima de nuestro país.

“HOY MAS QUE NUNCA, COMPROMETIDOS CON LA INDOMABLE, IMPOLUTA Y DECIDIDA ENTREGA A LA PATRIA”.

CALM. RICARDO UNDA SERRANO.

Guayaquil, julio de 2025.



INTRODUCCIÓN

Las operaciones navales, desde sus orígenes hasta la actualidad, han sido un componente esencial de la estrategia militar y la defensa de naciones. Este libro explora el arte y la ciencia del Comando de Operaciones Navales, desde la planificación estratégica hasta la ejecución táctica, con el objetivo de proporcionar una comprensión profunda de los principios y prácticas que rigen el empleo efectivo de la fuerza naval ecuatoriana.

A través de este libro, se analizan los conceptos clave, los tipos de operaciones navales, el liderazgo en el ámbito naval y la importancia de la seguridad operacional. Se abordan temas como las operaciones de interdicción marítima, la proyección del poder naval y la cooperación internacional en el ámbito marítimo. Justipreciamos el tiempo con nuestra raigambre marinera dando a conocer que, el Ecuador es una nación privilegiada al tener un origen de navegación precolombino, reconocido mundialmente por la famosa “Guaras” de los huancavilcas, además de poseer una historia colonial de formación marinera con la creación de la Armada de la Mar del Sur para la protección del dominio de la Corona.

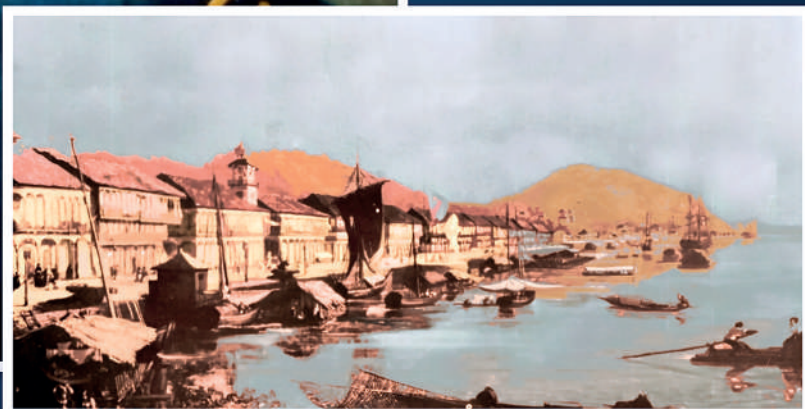
Esta obra examina la fundamentación de las operaciones navales y la evolución de su esencia dentro del arte operacional marítimo. Así mismo, desde un contexto histórico, se presenta el proceso de evolución de los diferentes tipos de comandos y repartos navales, realizando una memoria con especial énfasis en la táctica, estrategias empleadas en un pasado y presente, lo que ha contribuido a lo que hoy en día se contempla dentro del desarrollo de la estrategia militar marítima. Además, expone las actividades, responsabilidades, funcionalidad y operatividad del Comando, encargado de dirigir el entrenamiento y las operaciones navales en tiempo de paz y guerra. Sus capítulos, nos hace partícipes de una reminiscencia histórica y conjuga además, la descripción de las operaciones y gestiones realizadas como fuerza naval; despliega el pasado y presente de sus comandos como: el **Comando de Escuadra** unidad operativa principal de la Armada, encargada de mantener un alto grado de alistamiento de las unidades de superficie para la ejecución de operaciones navales; **el Comando de Submarinos** responsable de la gestión y operaciones de los submarinos que tienen una historia de participación en conflictos internacionales y ejercicios multinacionales; **la Infantería de Marina** cuyos militares son responsables de la ejecución en operaciones de desembarco, la lucha contra la piratería, la seguridad de instalaciones navales y la protección de personal y recursos; **la Aviación Naval** encargada del control y la operación de aeronaves navales, la vigilancia marítima, el transporte de personal y equipamiento, y la participación en operaciones de combate; el **Buque Escuela Guayas** para la instrucción y entrenamiento de guardiamarinas y oficiales. Conocido como el "Embajador Itinerante y ecológico del Ecuador" y realiza cruceros internacionales para promover la imagen del país.

El estudio, tiene el distintivo de enlazar el relato histórico y operativo de las especialidades del Comando con iconografías selectas del pasado y presente, utiliza publicaciones, textos y diverso material bibliográfico recopilado. Su metodología es descriptiva y busca especificar las características propias, los hechos y contextos históricos en el desarrollo de las categorizaciones del Comando de Operaciones Navales, razón por la que, se ha editado el libro con un total de 250 páginas que analiza las capacidades marítimas del Ecuador, con su organización militar de élite que es capaz de actuar con éxito donde lo requieran los intereses nacionales. Por el momento, este libro en su contexto es único, y, por lo tanto, digno de recomendarlo a todo lector; que de seguro disfrutará de su valioso contenido. Con ello, la recuperación de la memoria marítima constituye un valioso patrimonio marítimo nacional, permitiéndonos entregar a la comunidad ecuatoriana una identidad cultural histórica.

Capítulo I

La Armada del Ecuador en la Historia







LA COLONIA



Imagen de la ciudad de Guayaquil desde el río. (1690-1700). Fotografía: Guayaquileñas en la historia.

Según la historiadora guayaquileña Jenny Estrada, tomando como referencia al cronista William Stevenson, «No había edificios en Guayaquil que atrajeron particularmente la atención del viajero, ni por su tamaño ni belleza; sin embargo, las generalidades de las casas eran grandes y cómodas y de muy buena apariencia, particularmente aquellas a lo largo del Malecón frente al río». <https://bagre.life/contenido/cultura-urbana/guayaquil-independencia/>

Después de la conquista española, durante la época Colonial, España con el propósito de proteger sus dominios dispuso la creación de la “Armada de la Mar del Sur” que operaba dentro de la jurisdicción del Virreinato de Perú, Armada que se aprovechó de los astilleros de Guayaquil y construyó sus naves “Capitanas”, “Almirantes” y “Pataches”, industria que construía buques de guerra. La Armada de la Mar del Sur protegía a los galeones del peligro que representaban los contrabandistas y los piratas.

A lo largo de la vida colonial de Guayaquil, ejercía las funciones de autoridad marítima el propio Corregidor, quien se encargaba del registro de las naves que arribaban y zarpaban del puerto. Pero cuando dejó de ser Corregimiento para erigirse en gobierno militar, por Real Cédula de 8 de diciembre de 1782, sería el Gobernador el que realizaría dichas funciones.¹

Con la creación del Apostadero del Callao dispuesta por reales órdenes de 23 de mayo y 22 de julio de 1797, que simultáneamente se crearon las capitanías de puerto en Concepción, Valparaíso y Guayaquil. Según Julio Estrada sería don José María Cucalón el primer capitán del puerto de Guayaquil, por lo menos la ejerció en 1804. Para el servicio y ocupación de dicho capitán del puerto, existía en el muelle de la Aduana una “Casilla del Rey” sumamente decente y cómoda.

Pues bien, en relación con el Apostadero del Callao y capitanías encontramos que, el brigadier de la Real Armada española Tomás de Ugarte y Liaño, fue nombrado por el rey, el 18 de julio de dicho año, comandante de Marina de ese Apostadero, con atribuciones semejantes a las de un capitán general de departamento. Arribó al Callao a mediados de 1799 para establecerlo.²

¹ “Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador”. - Instituto de Historia Marítima. - CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo. - Época Colonial. Año 2006.

² Tomo IV de la colección de la Obra “Historia Marítima del Ecuador”, Época Colonial: Siglos XVI al XIX; CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo; año 2011; páginas de la 237 a la 240.



Apostadero del Callao, establecido en 1797. Fuente: Colección del CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo.

Pero vale decir que la Capitanía del puerto del Callao ya había sido creada siete años antes que el apostadero, el 1 de noviembre de 1791. Es decir que existía la Capitanía del puerto, pero no existía el Apostadero, siendo estas siempre subordinadas al Apostadero. Siete años después, de la creación de la Capitanía del puerto, esto es en 1798, se creó la de Valparaíso, y en 1801 la de Guayaquil y Concepción, convirtiéndose la Capitanía del puerto de Guayaquil en el reparto más antiguo de la Armada del Ecuador.³



La Capitanía en 1887, ésta no se quemó en el incendio grande de 1896, manteniéndose intacta tal como era antes del flagelo. Fuente: Colección Arq. Melvin Hoyos Galarza.

²Tomo IV de la colección de la Obra "Historia Marítima del Ecuador", Época Colonial: Siglos XVI al XIX; CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo; año 2011; páginas de la 237 a la 240.

³Reflexión histórica de la Capitanía del Puerto de Guayaquil". - Lic. Aida Rodríguez S.- Revista INHIMA No.71.- pág. 9-24



LA INDEPENDENCIA



La goleta "Alcance" se encontró con la escuadra chilena comandada por el almirante Cochrane, a la altura de la isla San Lorenzo, el 31 de octubre de 1820. Es esta la primera misión de un buque de guerra de nuestra nación. Fuente: Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador"

En la postrimería de la era colonial, en el puerto de Guayaquil estaba asentada una flotilla de ocho lanchas cañoneras, con 280 tripulantes, comandadas directamente por el capitán del puerto don Joaquín Villalba, y para todo lo marítimo se aplicaban las Ordenanzas Navales españolas, pero *en la etapa de la Independencia*, al producirse la revolución guayaquileña del 9 de octubre de 1820, se constituyó una Junta de Guerra presidida por Urdaneta. Los dirigentes del movimiento nombraron jefe político a José Joaquín de Olmedo y jefe militar al coronel Escobedo.

Aquella Junta de Guerra, nombró capitán del puerto de Guayaquil y reconoció como capitán de fragata a don **Manuel Antonio Luzarraga**, quien a su vez tomaría el mando de la flotilla de lanchas cañoneras, capturadas al adversario, en calidad de comandante de Marina. Como comandante de la goleta "Alcance" la Junta de Guerra nombró a su antiguo dueño, el teniente coronel don José María de Villamil.⁴



Conseguida la Independencia, se consideró lo que podría sobrevenir y los peligros que la amenazaban, pues se debía evitar un posible contraataque español, y se resolvió despachar a la goleta "Alcance", llevando una comisión encargada de participar al general San Martín y al almirante Cochrane, jefe de la Escuadra Libertadora del Sur, el triunfo de la revolución guayaquileña.

En la goleta que estaba armada en guerra con las 10 carronadas, se organizó la oficialidad y la marinería, se la dotó de una buena guarnición, en total cientos y más hombres. Es más, sobre la asta de popa se enarboló el pabellón de tres

Capitán de fragata don Manuel Antonio Luzarraga y Echezuria, quien fue primer capitán de puerto de Guayaquil Fuente: Archivo Histórico Instituto de Historia Marítima.

⁴"Reflexión y análisis histórico del nacimiento de la Armada del Ecuador en la Independencia de Guayaquil". - Lic. Aida Rodríguez S. Revista INHIMA No.72.- pág. 39-54

franjas; azul celeste y dos blancas, con las tres estrellas blancas de cinco puntas en la banda azul del medio, de Guayaquil independiente, que fue la primera bandera que tuvo nuestra nación. Posteriormente, al zarpar se la izó en el palo mayor de la nave.⁵ Esa Fuerza Naval cumplió la misión encomendada, motivo por el que, lo que hoy es la Armada del Ecuador, nació el 9 de octubre de 1820, porque la *Junta de Guerra de Guayaquil al proclamar la Independencia dispuso la conformación de una Fuerza Naval con una flotilla de siete lanchas cañoneras, al mando del capitán de fragata Manuel Antonio Luzarraga, quien se desempeñó a su vez como capitán del puerto y comandante de Marina, y también con la goleta “Alcance”, armada con 10 cañones comandada por el teniente coronel José María Villamil, quien conformó su dotación de oficiales y tripulantes con más de 100 hombres a bordo.* Nos atrevemos a decir que, éste es el génesis de nuestra Marina de Guerra, y que sus hombres al cumplir su cometido demostraron que ya existían marinos, con cierta experiencia y tradición legada de antaño, que les permitió operar la goleta y las cañoneras, y con ello participar, con su concurso, de la gloria de nuestros inicios libertarios.⁶

LA GRAN COLOMBIA



La Casa Consistorial, primer establecimiento de la Escuela Náutica en 1823. Fuente: Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador”. Mural de vidrio expuesto en el Museo Histórico Marítimo y Naval Almirante Juan Illingworth.

Ya para la época Grancolombiana y, después de consolidarse el triunfo de la Independencia nacional, en Pichincha, el 24 de mayo de 1822, el general Bolívar se presentó en la ciudad de Guayaquil, para conseguir su anexión a la Gran Colombia, y habiéndose convocado al colegio electoral para el 28 de julio, ya el 31 del mismo mes la Asamblea declaró por aclamación, que desde aquel momento Guayaquil quedaba para siempre restituida a la República de Colombia. De inmediato se estableció en Guayaquil el 4º Departamento Marítimo, cuyo Comando General recayó en el capitán de navío Juan Illingworth, quien se ocupó en organizar de la mejor forma posible todo lo concerniente a

⁵CPFG-SP Sánchez Bravo Mariano. –obra citada. - Página 142

⁶“Reflexión y análisis histórico del nacimiento de la Armada del Ecuador en la Independencia de Guayaquil”. - Lic. Aida Rodríguez S.- Revista INHIMA No.72.- pág. 39-54



ese ramo. Se subordinó administrativamente al mismo la Mayoría de Marina y la Secretaría del ramo.⁷

Una vez que, cambió la organización de la Armada, y este Departamento Marítimo pasó a denominarse Apostadero de Marina de Guayaquil, en cuyo comando continuó el ya contralmirante Juan Illingworth, éste tomó a empeño personal la creación de la Escuela Náutica, cuyo decreto fue expedido por el propio Libertador Bolívar e inaugurada en Guayaquil el 9 de octubre de 1822, pero fue el 1 de septiembre de 1823 en que abrió sus puertas.



La Escuadra Naval comandada por el comodoro Tomás Charles Wright quien la denominó *Escuadra del Sur* y que participó en el combate naval de Malpelo el 31 de agosto de 1828. Fuente: *Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador*.

Siendo indispensable el mantenimiento de la soberanía grancolombiana en el Pacífico, se conformó en 1823 nuestra Escuadra Unida con la goleta “Guayaquileña”, el bergantín “Chimborazo” y la corbeta “Pichincha”. El capitán de navío Tomás Charles Wright se desempeñó como comodoro de esa, que denominado “Escuadra del Sur”, cumplió importantísimas misiones, entre ellas el sitio del Callao.

Estando incorporada nuestra Patria a la Gran Colombia, aquel gobierno se apresuró a organizar un Batallón de Infantería de Marina, y por decreto del 22 de julio de 1822 se creó dicho batallón, bajo el pie y fuerza de los batallones de Infantería del Ejército, constante de ocho compañías distribuidas: dos, tres y tres en el primero, segundo y tercer Departamento de Marina, respectivamente; quedando encargados los comandantes generales de Marina de la distribución de las plazas donde pudiese ser más necesario su servicio.

En estos tres departamentos, tenían dichas compañías su sede de comando en Cumaná, Puerto Cabello y Cartagena de Indias, respectivamente. No se había asignado ninguna compañía de Infantería de Marina al Cuarto Departamento de Marina, cuya capital era Guayaquil, lo que sí aconteció en 1825, pues con fecha 20 de mayo se aumentaron dos compañías bajo el mismo número, pie y fuerza que las del batallón de esta arma, creado por el decreto antes mencionado, y se destinaron a Guayaquil, proveyéndoles así al Cuarto Departamento de la Infantería de Marina, necesaria para el cumplimiento de estas tareas específicas.

Capitán de navío José María Vallejo, quien fue uno de los primeros oficiales infantes de Marina, prócer naval de la Independencia Guayaquileña. Fuente: *Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador*.



⁷“Reflexión y análisis histórico del nacimiento de la Armada del Ecuador en la Independencia de Guayaquil”. - Lic. Aida Rodríguez S.- Revista INHIMA No.72.- pág. 39-54



Óleo del combate naval de Malpelo. Fuente: colección de combates navales, museo histórico marítimo y naval Almirante Juan Illingworth.

Para 1827 existía la amenaza de una conflagración con Perú, por efecto de sus planes y maquinaciones para anexarse los departamentos de Azuay y Guayaquil, y ya el 1 de agosto de 1828 Illingworth le indicaba al general Flores que la corbeta peruana “Libertad” bloqueaba el golfo de Guayaquil, interceptando a cañonazos todos los buques que entran al río Guayas. Por ello se despachó a la goleta “Guayaquileña”, a la corbeta “Pichincha” y al bergantín “Chimborazo” para que exija explicaciones a dicho bajel. El 31 de agosto de 1828 se produce el combate naval de Malpelo en que la “Guayaquileña” al mando del capitán de navío Thomas Charles Wright triunfa sobre la corbeta peruana “Libertad”, cubriendo de gloria a nuestra nación.⁸

LA REPÚBLICA



Según el Dr. Francisco Campos, para 1887 se construiría cerca de la Capitanía, el Resguardo de Aduana en un edificio aparte, separado por un mástil. Fuente: Reflexión histórica de la Capitanía del Puerto de Guayaquil". - Lic. Aida Rodríguez S.- Revista INHIMA No.71.

⁸"Episodios Históricos e Imágenes de la Armada del Ecuador". - Instituto de Historia Marítima. - CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo. - Época Colonial. Año 2006.



Separada nuestra patria de la Gran Colombia, el 3 de noviembre de 1832, ya en la época Republicana, el Congreso Constitucional del Estado del Ecuador considerando que el antiguo Apostadero de Guayaquil debe variar su denominación, por no depender en el día de otro departamento marítimo, decretó que el establecimiento de la Marina Militar en el puerto de Guayaquil, se nombrará “Departamento Marítimo del Ecuador”, con jurisdicción desde el río Tumbes por el Sur y por toda la costa hasta los límites con Colombia.⁹ Que funcionará bajo el mando de un general de Marina o capitán de navío con la denominación de comandante general de Marina. El 8 de noviembre, el presidente Flores dio el ejecútese a dicho decreto. Cabe indicar que aún para el año de 1832, seguía existiendo la Infantería de Marina, conformada por 3 oficiales y 99 infantes. Más tarde surgieron los problemas económicos que indujeron al siguiente año a proponer la unión de las compañías de Artillería y de Infantería de Marina, formándose el Cuerpo de Artillería de Marina.

En 1833 se origina la guerra de los Chihuahuas, para lo cual se conformaron dos fuerzas navales. Del lado del gobierno de Flores participaron las goletas “Istmeña” y “Valerosa”, y el bergantín “Atrevido”; en cambio que los revolucionarios liderados por Vicente Rocafuerte contaron con la fragata “Colombia”, las goletas “Guayaquileña”, “Juanita” y “Gracia del Guayas”, bergantín-goleta “27 de febrero” y pailebot “Diligencia”. Más tarde, en 1837 permanecían únicamente las goletas “Guayaquileña” y “Diligencia”, aunque las primeras de las nombradas, en precarias condiciones.



Alumno de la Escuela Náutica José Rodríguez Labandera, inventor ecuatoriano del submarino Hipopótamo. Fuente: *Marinos inventores*. - Jenny Estrada Ruiz. - Instituto de Historia Marítima. -Año 2015.

Para 1838, en nuestra nación, nace el proceso histórico de la navegación en inmersión, que inicia cuando el ex cursante de la Escuela Náutica, don José Rodríguez Labandera ofreció a la ciudad, el 18 de septiembre de 1838, las pruebas de su submarino “Hipopótamo”, nave que representa el primer intento de navegación submarina en Latinoamérica.

El “Hipopótamo” con el propio Rodríguez y el joven José Quevedo, que lo acompañaba, partió de la ribera de la isla Santay y se sumergió en el río “Guayas”, navegando hacia la ciudad de Guayaquil y después de recorrer el trayecto de 12 cuadas, y de cierto contratiempo arribó al muelle de la calle del Teatro, actual calle Aguirre.

Se había cumplido una histórica hazaña y luego de analizar documentos, en ningún lugar de Latinoamérica habían navegado en inmersión antes del submarino “Hipopótamo”, nave que efectuó dos pruebas más en el mismo río Guayas.¹⁰

Cuatro años después, ingresamos a la era de los vapores y entró en servicio el vapor de

⁹“Reflexión y análisis histórico del nacimiento de la Armada del Ecuador en la Independencia de Guayaquil”. - Lic. Aida Rodríguez S.- Revista INHIMA No.72.- pág. 39-54

¹⁰“Marinos Inventores”. - Instituto de Historia Marítima. – Jenny Estrada Ruiz.-. Año 2015.

guerra “Guayas”, construido en los astilleros de Guayaquil, y en 1842, con motivo de las fiestas octubrinas, en el río Guayas se efectuó un simulacro de combate entre el “Guayas” y la “Diligencia”, lo que se realizó para distraer a los habitantes de la ciudad que sufrían el descalabro de la fiebre amarilla. Aquel vapor fue comandado por el capitán de fragata Francisco Robles, quien posteriormente llegaría a ser presidente de la República.

¹¹**Habían pasado los tiempos de los afamados astilleros navales** guayaquileños de la época Colonial, pero estos tuvieron un sucesor, aunque no de su importancia y magnitud, se trata del Arsenal de Marina, como se lo llamó inicialmente, y que existió desde los inicios de la época de la Gran Colombia. **El Arsenal de Marina** mantenía una parrilla a orillas del río Guayas, con el fin de carenar, limpiar y pintar el casco de los buques, a más de los talleres y bodegas complementarios, pero no tenía la capacidad para buques mayores.



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

En el año de 1839 continúan dichas instalaciones, pero con el nombre de **Arsenal Naval**, en forma momentánea, y consta como encargado el teniente de navío Agustín Oramas Izaguirre, pero ya en **1841** se designó un capitán de fragata, para el desempeño **de capitán del puerto de Guayaquil y de subinspector de aquel Arsenal**, éste pasó a formar parte de la Capitanía del puerto de Guayaquil, cuyo capitán del puerto fue el capitán de fragata Lucas Rojas, quien además se desempeñaba como **subinspector del Arsenal de Marina**.

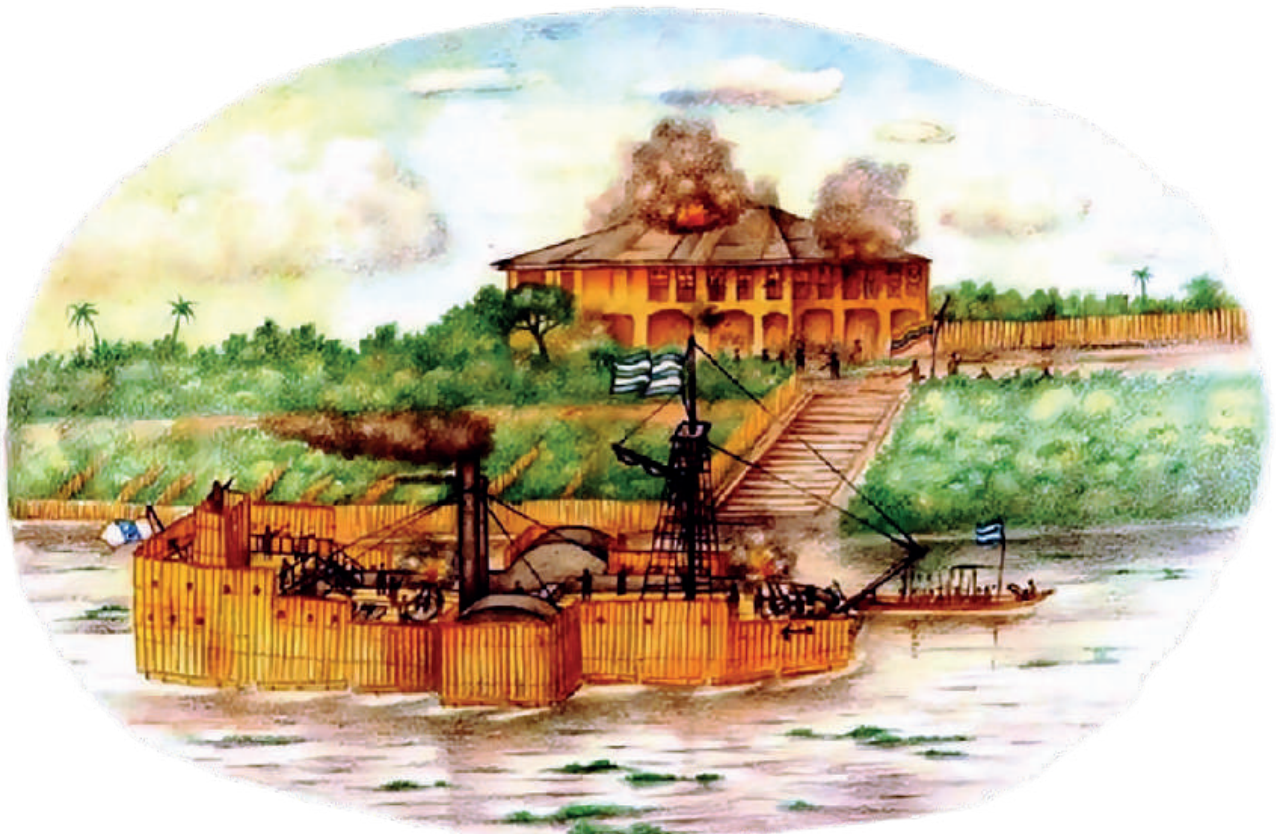
Durante las siguientes décadas del siglo XIX, los buques de la Armada patrullaban a las islas Galápagos en varias ocasiones al año, demostrando su presencia y control, entre estas **vigilancias citamos la búsqueda efectuada en las islas en 1846**, por parte de la

¹¹CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo. -Memorias Porteñas.- El Arsenal Naval en nuestro Barrio del Astillero". 17/Enero/2016.



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.

Al estallar la **Revolución del 6 de marzo de 1845**, con el fin de evitar que el presidente Flores continuara en el mando de la Nación, los jefes, oficiales y tripulación de la Marina de Guerra se plegaron a la Revolución Marcista. El capitán de fragata Francisco Robles fue destinado al comando de las fuerzas sutiles compuestas por la goleta “Diligencia”, el vapor “Guayas” y las lanchas y botes armados. A la altura de la hacienda La Elvira se produjeron sangrientos combates, en los que la Armada tuvo una sacrificada actuación, arrastrada por el momento histórico que vivía la Patria. El remolino de la política no dio tregua en nuestra Nación, pues vinieron otros conflictos cuyo escenario también fue el mar, como el Combate Naval de Jambelí del 26 de junio de 1865 y el Combate Naval de Jaramijó del 6 de diciembre de 1884.



El vapor de guerra “Guayas”, acorazado con troncos de palo balsa, combate contra las tropas del Gobierno, fortificadas en la hacienda La Elvira, en mayo de 1845. Autoría histórica de Eduardo Estrada Guzmán.

En agosto de **1848** se habla de la Colonia Penal de las **islas Galápagos**, y se dice que tan pronto un buque de guerra zarpó 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.¹²

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 vigilancia a las Galápagos.¹³ 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 Guano.¹⁴

¹²CPFG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Historia Marítima del Ecuador Tomo VIII, la República 1850-1860”. - INHIMA 1997.

¹³Luna Tobar Alfredo, 1997. -Historia política internacional de las islas Galápagos. Quito

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 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.¹⁵ 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 1888 la Armada cuenta con la **cañonera “Tungurahua” y los vapores de guerra “Santa Lucía” y “Cotopaxi”**, este último adquirido en 1886, y es el mismo que con el paso del tiempo se le cambia el nombre de cañonero “Calderón”, más en aquel año se lo consideraba crucero, sin serlo. Actuaba como jefe de Escuadra, el capitán de fragata Nicolás Bayona Ors, quien además comandaba el vapor “Cotopaxi”.

El mismo año Bayona es ascendido por la Legislatura a capitán de navío y sirve en el mismo destino hasta 1895 por el advenimiento de la Revolución Liberal. Lo reemplaza en el comando de la Escuadra, el capitán de navío Benigno S. Calderón. Concluida esta sangrienta revolución y, **al iniciarse el Siglo XX**, la Armada contaba con el **crucero**



“Cotopaxi”, el pontón “Comandante José Marcos” cuyo comandante era el capitán de fragata Santiago F. Power, y, el sargento mayor Nicanor Moscoso que comandaba el vapor “Jaramijó”, desempeñándose como jefe de la flotilla el mismo comandante del “Cotopaxi”, capitán de navío Benigno S. Calderón. Además, funcionaba la Capitanía del puerto de Guayaquil dirigida por el **capitán de navío Francisco Fernández Madrid y Bello**.¹⁶ El personal existente era muy escaso, pues al producirse la Revolución Liberal en 1895, los jefes y oficiales de Marina fueron dados de baja del escalafón naval y se los reemplazó por otros oficiales, algunos de ellos sin la preparación profesional necesaria, incluso mercantes, por lo que había el empeño de reestructurar la Armada, para lo cual se pensó traer una misión de oficiales de otra Marina de Guerra, que se ocupe en la formación y perfeccionamiento del personal de la nuestra, comenzando con la instrucción de los jóvenes con vocación naval, y también en hacer las gestiones para adquirir un buque mayor de guerra, todo lo cual se fue consiguiendo en lo que podríamos decir el “Renacimiento de la Armada”.

El 24 de octubre de **1900** el Congreso expidió un decreto sobre el restablecimiento **de la “Escuela Naval” en Guayaquil** en la forma que se determinaba el capítulo V, título 7º,

¹⁴CPFG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Buques y Personajes”. - INHIMA 1991.-Página 20.

¹⁵CPFG-(SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Historia Marítima del Ecuador Tomo VIII, la República 1850-1860”. - INHIMA 1997

¹⁶Reflexión histórica de la Capitanía del Puerto de Guayaquil”. - Lic. Aida Rodríguez S.- Revista INHIMA No.71.-pág. 9-24



sección 1ª de la Ley de la Instrucción Pública de 1872, autorizando al Poder Ejecutivo para reglamentar la reorganización del establecimiento y para contratar el personal docente necesario en las marinas de guerra de América y Europa. Al respecto, el coronel Enrique Morales Alfaro, comandante de Armas y Marina de la provincia del Guayas, se dirige al ministro de Guerra y Marina con fecha 1º de julio de 1901 para recordarle la conveniencia de crear esas dos escuelas (Colegio Militar y Escuela de Clases) en la capital de la República y de restablecer la Escuela Naval en la que se podrán formar los marinos para nuestra Armada”.¹⁷

En 1905 el Ecuador adquirió el vapor “Casma”, el que inicialmente fue un vapor mercante con el nombre de “Águila”, y que perteneció a la Compañía de navegación Ansaldo, de 1400 toneladas de registro. El buque fue vendido a crédito, arribando a Guayaquil el 24 de mayo de 1905 y se lo **denominó buque-escuela “Marañón”**. Tenía una dotación de 13 oficiales y 110 individuos de tripulación, en su mayoría contratados de la Armada chilena. Su armamento consistía en dos cañones de 76 milímetros y dos de 47 milímetros y desplazaba 2627 toneladas.¹⁸ Llegó comandado por el capitán de navío Carlos E. Fuenzalida, de nacionalidad chilena, contratado por nuestro Gobierno con una asignación anual de \$1.200,00



El buque Escuela Marañón. 1905. Fuente: Episodios Históricos de la Armada del Ecuador. Instituto de Historia Marítima

Cabe indicar que los oficiales y tripulantes que conformaban la dotación del **“Marañón” pertenecían a la Misión Naval Chilena**, que había sido contratada por el Gobierno ecuatoriano, en un intento de reconstruir la Marina de Guerra que en aquellos momentos casi había dejado de existir, pues el **crucero “Cotopaxi”** era el único buque que quedaba en servicio. Dichos oficiales y tripulantes habían obtenido permiso de su Gobierno para servir en la Armada ecuatoriana, durante el tiempo que se demande para dicho fin.

¹⁷Informe de la Comandancia de Armas y Marina de la provincia del Guayas No. 253.- Guayaquil, 1 de julio de 1901.

¹⁸Sánchez Bravo Mariano. - “Buques y Personajes”. - Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, 1991.- Página 41.

El vicepresidente encargado del Poder Ejecutivo, doctor Alfredo Baquerizo Moreno emitió un decreto disponiendo que se reestableciera la Escuela Naval a que hacía referencia el decreto del 24 de octubre de 1900, la que debía instalarse y funcionar en el **buque escuela “Marañón”**.



Oficiales de la Misión Naval chilena a bordo del buque escuela “Marañón”, liderados por el comandante Carlos Fuenzalida, 1905.

Y entretanto se instalaba en debida forma la Escuela, se expidió otro decreto el 10 de junio de ese año con el mismo fin.¹⁹ En cumplimiento a esto, se fijó el curso en dos semestres, debiendo inaugurarse en la clásica fecha del 10 de agosto, día en que se conmemora el primer grito de la Independencia, y limitando a 20 el número de aspirantes, siempre que llevarán todas las condiciones preceptuadas en el decreto.²⁰ La Escuela Naval que iniciaría su funcionamiento a bordo del buque escuela “Marañón”, tendría como instructores a los oficiales de aquel buque, bajo la dirección técnica del capitán de navío Carlos Fuenzalida. Por su lado se había realizado el proceso para escoger a los jóvenes que ingresaron como cadetes navales, quienes se presentaron en el buque escuela “Marañón”, anclado en Guayaquil, el 23 de agosto de 1905, los que una vez ingresados fueron considerados cadetes navales.²¹

El 20 de octubre de 1906 se organizó a bordo del **crucero “Marañón” la Escuela de Ingenieros Navales**, y de los alumnos aspirantes sobresalieron los jóvenes Benigno Abad y Pedro Briones, quienes se graduaron a fines de 1907, e hicieron carrera. En este último año el **“Marañón”** fue cambiado por el **cazatorpedero “Libertador Bolívar”, ex “Simpson”**, buque de excelente capacidad de combate, en el que se formaron distintas dotaciones de oficiales y tripulantes, tomando la Armada un repunte, gracias a la Misión Naval Chilena y a la decisión de las autoridades de Gobierno, lo que le permitió afrontar la **Revolución de Esmeraldas o Guerra de Concha de 1913 a 1916**.

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

Se dice en el decreto que su oficina titulada **“Dirección de Arsenales de la Armada e Inspección General de Máquinas”**, estará situada en el edificio de los Arsenales para

¹⁹Sánchez Bravo Mariano. - “Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde, sus principales momentos”. - Instituto de Historia Marítima, 2009.- Página 102.

²⁰Sánchez Bravo Mariano. - “Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde, sus principales momentos”. - Instituto de Historia Marítima, 2009.- Página 102.

²¹Sánchez Bravo Mariano. - “Forjadores Navales del Ecuador. - Segunda edición, Inhima 1991.- Páginas 236.



su mejor atención. Este a su vez tendrá un ayudante dibujante ingeniero 2° o 3° de la Armada, y un amanuense asimilado a fogonero, para los efectos del sueldo.

“El director e inspector tendrá la dirección e inspección directa del Arsenal en general, como así mismo de los buques de la Armada, y toda reparación hecha en ellos, ya sea en las máquinas, calderas o cubiertas. Se dispone también que el Arsenal de Marina se establezca en terrenos fiscales que tengan frente al río Guayas, con el objeto de construir un malecón que facilite embarques y desembarques de materiales, y demás artículos navales dedicados a los buques o secciones de la Marina. Dicho Arsenal consta de 5 secciones a saber: La primera, es la Maestranza de Arsenales, que a su vez se dividirá en talleres de mecánica, herrería, calderería y cabrería, fundición, carpintería, ebanistería y novelería.²²

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

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



Ingeniero 1° Luis Enrique Flores F., director de Arsenales e inspector general de Máquinas. 1907

“El 6 de diciembre se informa que recibió con anterioridad, en el Arsenal, la artillería del crucero Marañón, buque que fue canjeado por el cazatorpedero “Libertador Bolívar” y, por tanto, entregado al Gobierno chileno.

El director de dicho Arsenal manifiesta que la conservación de las piezas de artillería es buena y que solo necesita un recorrido general, las correcciones eléctricas y aceitar los aparatos de elevar en los cañones de 76 mm., a fin de ajustarlos mejor.

El armamento mayor depositado en el Arsenal, correspondiente al crucero “Marañón”, consistía en 4 cañones Armstrong de 120 mm., 6 cañones Armstrong de 76 mm., y 4 cañones Hotchkiss de 47 mm., a más de las máquinas para reformar vainillas de la munición de dichos cañones, las máquinas para colocar fulminantes y más accesorios.

²²Ibidem

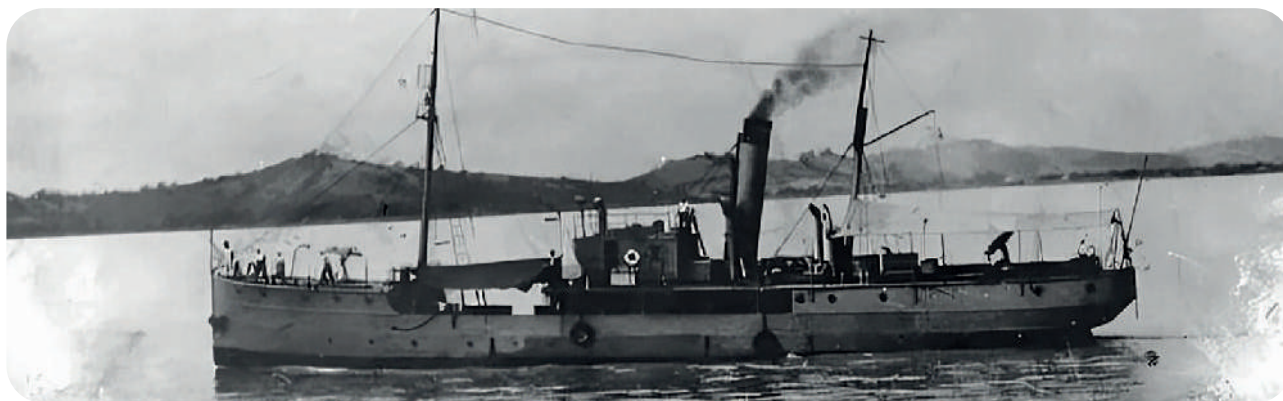
“Es de anotar que en octubre de 1908 gran cantidad de material de artillería fue trasladado del **Arsenal al fuerte de punta de Piedra**, entre ellos dichos cañones. A lo largo del año 1908, el Arsenal al mando del ingeniero 1º Luis Enrique Flores, prestó sus diferentes servicios a los buques de la Armada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

El personal técnico del Arsenal efectuaba mantenimiento, conservación, recorrida general, correcciones eléctricas y otras reparaciones al cazatorpedero “Libertador Bolívar”, crucero “Cotopaxi” y pontón “comandante José Marcos”. A su vez a dichos buques se les proveía de los respectivos artículos de consumo para su mantenimiento, como: aceites, cartón de asbesto, esmeril, ladrillos, plomo en plancha, soldadura en bronce, soda cáustica, etc.”²³



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

Ya para 1913, la Armada contaba con oficiales y tripulantes para servir en las nuevas unidades, y en lo que respecta a los primeros, se habían graduado nuevas promociones en la Escuela Naval, es más, las que se iniciaron en 1911 y 1913 eran numerosas. La Armada ayudó a mantener el orden constitucional. **La Revolución de Esmeraldas estalló el 24 de septiembre de 1913**, luego de que en la madrugada de ese día el coronel Carlos Concha Torres al mando de 150 hombres se tomó el cuartel de Policía de la ciudad de Esmeraldas, y acto seguido atacó al cuartel del Batallón “Manabí”, pero fue repelido. Para este conflicto la Armada tuvo que adquirir otros buques, entre ellos el **guardacostas “Patria” y el transporte “Constitución”, contando todavía con el crucero “Cotopaxi”**.



Crucero “Cotopaxi”. Fuente: Episodios Históricos de la Armada del Ecuador.

²³CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo. - “Astilleros Navales Ecuatorianos”. -Año 2018.



Transporte de guerra “Constitución” que sirvió en la campaña de Esmeraldas. Fuente: Episodios Históricos de la Armada del Ecuador.

La Armada estableció un bloqueo colaborando con el transporte de tropas y desembarco, participaron en este conflicto el capitán de fragata Rafael Andrade Lalama, comandante del **crucero “Cotopaxi”**, el **cazatorpedero “Libertador Bolívar”**, el **guardacostas “Patria”**, **transporte “Constitución”**, **torpedero “Tarqui”** y el **remolcador “Enrique Valdez”**. Culminó la Campaña de Esmeraldas y ese mismo año se estableció un plan de reducción de la Armada, tal es que según Decreto Ejecutivo del 21 de enero de aquel año se reducía el personal a 230 marinos, entre ellos 18 oficiales, y se suprimió la Escuela de Ingenieros que aún subsistían. El motivo fue la falta de dinero en el Tesoro. Culminó con ello una etapa de prosperidad institucional y se afectaba a la Armada con la disminución tanto en personal como en material.

Concluida la revolución de Esmeraldas, se envía a Tumaco, Colombia, al guardacostas “Patria, a fin de que traslade a Guayaquil a miembros de una comisión colombiana de límites. 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** 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 escoltara en todo el viaje. 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. 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.²⁴

Después de arribar a las islas Galápagos los buques recalaron durante su recorrido en puerto Chico, San Cristóbal, puerto Villamil, Isabela, Post Office y Floreana. 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.

²⁴ibídem



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

1913 fue crucial para la historia de la **Aviación Naval** en nuestro país, pues el Club de Tiro y Aviación “Guayas”, adquirió su primer avión, un pequeño monoplano que fue bautizado con el nombre de “Patria I” que al mando del aviador Cosme Renella, sobrevoló el río Guayas y, al llegar **1920** se realizó el vuelo del aeroplano “Telégrafo I” en Guayaquil comandado por el piloto Italiano Elia Liut, estos fueron hechos que abrieron el camino y suscitaron el interés de crear una escuela de aviación en el país por parte del gobierno de la

época, consiguiendo que el presidente Dr. José Luis Tamayo, consiguió en el Congreso Nacional emita el Decreto de creación de la Primera Escuela de aviación en Guayaquil. el 27 de octubre de 1920, la misma que funcionó en el campo denominado “El Cóndor” ubicado en Durán, hecho que constituye el antecedente histórico de la creación de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, y además porque una vez creada la **primera Escuela de Aviación Militar**, fue nombrado director de esta por decreto ejecutivo del 17 de junio de 1921 el oficial de Marina Francisco Anda y Maldonado. El 16 de junio del mismo año habían sido designados para el ingreso, a dicha Escuela, el alférez de fragata Luis Eloy Jarrín, el practicante de máquinas José Campuzano y el fogonero Alejandro Herbozo, todos pertenecientes a la dotación del crucero “Cotopaxi”.²⁵



Inauguración de la Escuela de Aviación del Cóndor el 12 de julio de 1921. El capitán de corbeta Juan Francisco Anda, director. Fuente: Episodios Históricos de la Armada del Ecuador.

²⁵“Historia y desarrollo de la Aviación Naval”. -Revista INHIMA No. 49.-año 2011.-Página 79



Es que la superioridad naval había pensado en la conformación de una hidroaviación, para lo cual entre los días **6 y 8 de julio de 1922** una comisión conformada por el capitán de navío Rafael Andrade Lalama, capitán de corbeta Juan Francisco Anda y Maldonado, teniente de fragata Campagnoli y capitán Lodi, efectuaron un recorrido en los campos de Salinas, Playas, pampas del Morro y el litoral de Posorja, con el objeto de determinar el área definitiva de una escuela de aviación, decidiéndose por los campos del Morro para ubicar la pista de aterrizaje y el litoral de Posorja para la hidroaviación, ya que ofrecían las mejores condiciones naturales y estratégicas.

Al respecto diremos de una vez, que el **4 de noviembre de 1925** se envía una lista en la que constaban cinco oficiales de marina y un guardiamarina que deseaban ingresar a la Escuela de Aviación, para el curso especial de hidroaviones. Un mes después el comandante del crucero "Cotopaxi" informa sobre la instrucción que los alumnos pilotos de marina, de ese buque, se encuentran recibiendo en la Escuela Militar de Aviación. En fin, dicho proyecto que estuvo muy avanzado en su ejecución no logró una feliz culminación. La falta de hidroaviones y de recursos habría sido la causa para ello.

Es de indicar que en lo que sigue de los años ejercían el cargo de comandante general de Marina oficiales del Ejército, esto es el coronel jefe de la Zona Militar de Guayaquil, y que el 23 de julio de **1926** se aprobó por decreto la "Ley Orgánica de Marina", en el que se reformó el nombre del cargo por el de director general de la Armada, el que desde el 1° de *diciembre de 1927 lo ejercería, por primera ocasión en el siglo XX, un oficial naval, el capitán de fragata Juan Francisco Anda y Maldonado. A inicios de la década de 1930 el alférez de fragata Nicolás López Valdivieso se especializó en Chile como piloto de aviación, pero de retorno al país continuó su carrera en la Fuerza Aérea.*²⁶

El 28 de septiembre de **1934, el teniente de fragata Manuel Alomía**, considerado el primer oficial de la Armada del Ecuador submarinista, pronunció un discurso en el Círculo Militar de Quito, titulado "Importancia de la Marina en la vida nacional". El pensamiento estratégico de Alomía se basó en los fundamentos de Mahan, Corbett y Clausewitz, principalmente, ya que tomó en cuenta los factores que afectan y estimulan el poder marítimo, consideró la naturaleza de la guerra y, presentó argumentos con datos, lo que respalda su ponencia. La esencia de su discurso contenía pensamientos estratégicos, para convencer a las autoridades políticas, diplomáticas, militares y otros actores, que era fundamental la ayuda del Estado para desarrollar un poder marítimo, en base a los intereses nacionales y un adecuado poder naval, que brinde seguridad, desarrollo y defensa marítima.²⁷ Explicó detalladamente los fundamentos de la necesidad del fortalecimiento de la Institución, motivando a la audiencia sobre la manera de diseñar un poder naval, en base a los intereses marítimos nacionales a desarrollar, y recalcando la necesidad de adquirir medios para la seguridad y defensa de estos.²⁸



²⁶"Historia y desarrollo de la Aviación Naval". -Revista INHIMA No. 49.-año 2011.-Página 79

²⁷Rodríguez, Aida. (2008). Biografía del teniente de fragata Manuel Alomía Guerra. Revista de Marina del Ecuador.

²⁸Salinas Marco. -Influencia del pensamiento estratégico del teniente Manuel Alomía Guerra. - Revista INHIMA No 73.-págs. 41-66.

Posteriormente, en la Armada es restituido el nombre de comandante general de Marina, y es el capitán de navío Teodoro Morán Valverde quien lo ejerce desde julio de **1936**, con la restituida denominación de comandante general de Marina, durante el nefasto año **de 1941**, junto a nuestra marina, en decadencia de materiales, tuvo que soportar la agresión peruana.²⁹

En **1941** la Armada Nacional **seguía siendo una Marina de servicios**, destinada al transporte de tropas, al mantenimiento de los faros y boyas y otros menesteres similares. Solo tres buques, sin capacidad para el combate naval, constituían nuestra Marina de Guerra: el **Buque – Escuela “Presidente Alfaro”**, el aviso **“Atahualpa”** y el cañonero **“Calderón”**.



En 1941, ocurrió el tercer bloqueo al Golfo de Guayaquil, la Escuadra Naval del Perú participó con al menos cuatro unidades de superficie, tres submarinos clase “Romeo” - la marina peruana ya tenía submarinos desde 1911- y su aviación. El 25 de julio de 1941, el teniente Rafael Morán Valverde, al mando del **cañonero “Abdón Calderón”**, logró derrotar en combate naval al destructor “Almirante Villar”, el **aviso “Atahualpa”** también cumplió esforzadas jornadas de defensa antiaérea en el mismo mes, y el día 23 derribó un avión adversario. Las dotaciones de ambas unidades son consideradas héroes de guerra, por su esforzado accionar. Demostrando así, que no son los buques los que ganan las guerras, sino los hombres con liderazgo y decisión.

El teniente Morán Valverde, dejó un referente histórico para la Armada del Ecuador. La invasión de 1941, cerró la historia de las desmembraciones territoriales, empezando en Ecuador el período de inejecutabilidad del Protocolo de Río de Janeiro y la tesis de la “herida abierta” en la Cordillera del Cóndor, hasta 1995.

²⁶“Historia y desarrollo de la Aviación Naval”. -Revista INHIMA No. 49.-año 2011.-Página 79

²⁷Rodríguez, Aida. (2008). Biografía del teniente de fragata Manuel Alomía Guerra. Revista de Marina del Ecuador.

²⁸Salinas Marco. -Influencia del pensamiento estratégico del teniente Manuel Alomía Guerra. - Revista INHIMA No 73.-págs. 41-66.

²⁹Carlos Monteverde Granados. – Obra “Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana”. - Situación naval ecuatoriana en 1941.- págs. 47 -99.

El Comando de Operaciones Navales y el nacimiento de sus especialidades







A partir de la II Guerra Mundial, La Guerra Naval como fue concebida comenzaba a evolucionar en lo que respecta a las acciones de superficie, Décadas atrás todos los estudios sobre la **clásica batalla naval** reposaban en dos tipos de armamento: El cañón naval y el torpedo de carrera recta.

Los buques más importantes eran aquellos que disponían de mayor coraza, de cañones de mayor calibre y consecuentemente de mayor tonelaje.

La aparición del portaaviones, con **aviones de exploración**, provocó el primer cambio substancial en los conceptos, hasta entonces rígidos, del combate naval de superficie. Los aviones de exploración embarcados reducían las deficiencias de la falta de información sobre el enemigo en aguas oceánicas, fuera del alcance de las aeronaves de exploración basadas en tierra. Los aviones de ataque podían atacar las fuerzas de superficie enemigas a distancias muy superiores al alcance de los cañones. La constatación de estos hechos durante la Segunda Guerra Mundial (Midway, Mar del Coral, etc.), acarrió la decadencia de la importancia táctica de los acorazados y cruceros.

El enfrentamiento de Fuerzas de superficie pasó entonces a un plano secundario entre las acciones navales, donde los buques sólo serían empleados dentro de campañas navales más amplias.

Por otro lado, desde el inicio del siglo XX hubo una revolución en las marinas con el surgimiento de nuevos tipos de buques. El submarino, conforme lo concebimos, surgió también durante esta renovación de unidades. El submarino era también considerado como una nueva arma para la defensa costera, factor muy importante, pues ambos lados aceptaban la posibilidad de tentativas de desembarque del enemigo.

Al terminar la II guerra Mundial los submarinos nos enseñó que:

1. Era un arma que podía atacar más libremente que los buques de superficie.
2. En convertirse en un arma con repercusiones estratégicas para un país, y la necesidad innegable para todas las Armadas Modernas.
3. El tráfico marítimo de un país puede ser atacado y nace la necesidad de protección de las LCM.
4. Los submarinos podían operar más lejos de sus bases, de lo que se suponía posible.
5. Nace la necesidad de preparación en guerra antisubmarina, destructores y buques pequeños antisubmarinos.

A mediados de la década de los sesenta, hizo su aparición operacional una nueva arma que vendría otra vez, a traer el enfrentamiento de superficie al primer plano de la guerra naval. El surgimiento de los misiles, especialmente los superficie-superficie (MSS), desarrollados principalmente por la marina soviética, alertaron a los estrategas navales sobre los cambios que de ahí resultarían en la forma de ver a la Guerra Naval.

En el año de 1967, las acciones que se llevaron a cabo entre los contratorpederos EILATH de la Marina de Israel y las lanchas rápidas egipcias de la clase "KOMAR", armadas con misiles STYX, constituyó el paso inicial del advenimiento de la nueva era en la acción de superficie.



A partir de ese episodio, las marinas occidentales pasaron a interesarse por los misiles superficie-superficie, surgiendo de ahí los misiles EXOCET, OTOMAT, GABRIEL, PENGUIN, HARPOON, etc.

Del advenimiento de los misiles nace la necesidad en la preparación de la Guerra Electrónica, a través de la utilización de los más sofisticados dispositivos activos y pasivos, lo que propició un nuevo panorama, dentro del cual debe desarrollarse el combate naval de superficie.

Esta evolución de tecnología y a su vez la forma de hacer la Guerra en el Mar, fue creando en el Ecuador cada una de las especialidades con que ahora cuenta el Comando de Operaciones Navales. Nuestros líderes navales nos han llevado junto con la historia marítima mundial, la historia marítima de nuestro país. A continuación, veremos el nacimiento de cada una de las especialidades del Comando de Operaciones Navales hasta la actualidad.



TÍTULO I



***La especialidad
de Superficie***





La Armada nacional ha sido un pilar fundamental en la defensa y la soberanía de nuestro territorio a lo largo de la historia. Desde sus inicios, nuestra fuerza naval ha protegido las costas y los recursos marítimos del país, asegurando no solo la integridad de nuestras fronteras, sino también la identidad nacional.

La historia de la Escuadra Naval³⁰ y su relación con el territorio nacional está marcada por hazañas heroicas y sacrificios de valientes hombres que dedicaron sus vidas a la causa de la libertad y la defensa de nuestra patria. Cada operación, cada patrullaje y cada intervención son recordatorios del deber y la determinación de quienes sirven, reforzando el lazo entre la Armada y la identidad nacional.

Desde su formación en el siglo XIX, la Armada ha enfrentado múltiples desafíos, adaptándose a los cambios tecnológicos y geopolíticos que han marcado su trayectoria. Eri Solís Oyarzún señala “La Marina que se encuentre lista para librar la guerra en el mar, podrá ejecutar cualquiera otra tarea de seguridad, pero no viceversa”. Esta premisa resuena con la especialidad de superficie, donde la Armada ecuatoriana ha enfocado esfuerzos en la modernización de sus buques y la capacitación de su personal, convirtiéndose en una fuerza fundamental para la protección de las líneas de comunicaciones marítimas y la defensa del territorio costero.

A lo largo de su historia, la Escuadra Naval ha tenido un desarrollo significativo, con la adquisición de buques tipo cañoneros propulsados a vapor hasta corbetas con maquinaria de combustión interna, así como el empleo de cañones hasta los misiles superficie-superficie y superficie-aire lo que ha exigido contar con la especialización de superficie, y la formación de tripulaciones competentes, la Armada del Ecuador ha buscado consolidar su capacidad operativa en el entorno marino. La Escuadra no solo ha tenido que responder a amenazas externas, sino que también ha jugado un papel crucial en la protección de recursos marítimos y en misiones humanitarias. En este sentido, la historia de la especialidad de superficie es un testimonio de su adaptabilidad y su compromiso con la defensa de la soberanía nacional, enfatizando siempre la necesidad de estar preparados para cualquier eventualidad en el mar y asegurando la seguridad del país.

Motivo por el que, al momento del inicio de las hostilidades con el país vecino del Perú en 1941, la Armada contaba con tres unidades navales: el buque escuela “Presidente Alfaro”, el cual se encontraba en reparaciones; el cañonero “Abdón Calderón” inicialmente un carguero al que se le acondicionó como cañonero; y el vapor “Atahualpa”, construido en Guayaquil en 1926, armado en guerra con dos ametralladoras de 20 mm. y su dotación de tiro perteneciente al Ejército.

1941 fue un año que escribió una de las grandes epopeyas de la Armada del Ecuador. En un tiempo en que la marina se encontraba en decadencia, tuvo que enfrentar la agresión de nuestros vecinos del sur. Los buques BAE “Calderón” y “Atahualpa”, portadores de nombres que forman parte de la historia de nuestro país, tripulados por una valiente dotación de ecuatorianos que no se dejó vencer ante la imponente Marina del Perú. Fue en este contexto que se alzaron con orgullo los colores de nuestro pabellón nacional, y esta hazaña llevó a que cada 25 de julio celebre un aniversario más del combate naval de Jambelí y día clásico de la Armada.

³⁰Es el nombre particular que se le da a la fuerza de superficie, la misma que está conformada por fragatas, corbetas, lanchas, buques de desembarco, etc.



El vapor "Atahualpa" posteriormente aviso "Atahualpa" (1927-1960) Pequeño buque construido en los astilleros de Duran de 74 pies de eslora y 17 de manga, incorporado a la Armada del Ecuador en 1927 y participó durante la guerra con el Perú en 1941, derribando un avión enemigo.

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/items/show/60>

El ataque japonés a Pearl Harbor y el estallido de la Segunda Guerra Mundial llevaron a los estadounidenses a reforzar la seguridad en sus bases militares alrededor del mundo. Entre 1942 y 1945, Estados Unidos implementó un patrullaje aeromarítimo, para una pronta reacción para defender al Canal de Panamá organizado por bombarderos de la marina y el ejército, conocido como el "Triángulo de Seguridad". Este triángulo estaba formado por la base aérea de Salinas, también conocida como base "Gamma", construida por los Estados Unidos en **1942**; la base aérea de Baltra, situada en el centro de las islas y denominada base "Beta"; y la base de Corinto en Nicaragua, identificada como base "Alfa". Así, el Triángulo de Seguridad se ubicaba entre Panamá, la Isla Baltra y Salinas. Durante este periodo, el general Frank M. Andrews describió la Isla de Baltra como "nuestro gigantesco portaaviones natural".

La cooperación en materia de seguridad entre ambos países se enmarca en el Acuerdo Marco de Medidas de Cooperación para la Defensa del hemisferio, firmado en julio de 1940 durante la Segunda Reunión de los ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas. De este acuerdo, se deriva un convenio complementario, firmado el 12 de diciembre de 1941, que establece la aceptación de Ecuador para llevar a cabo operaciones de defensa continental estadounidense en su costa y en las Islas Galápagos. Además, como parte de este acuerdo, Estados Unidos contribuye al desarrollo de las fuerzas armadas de los países americanos mediante la provisión de material bélico y municiones. (OpinionAdmin, 2020)

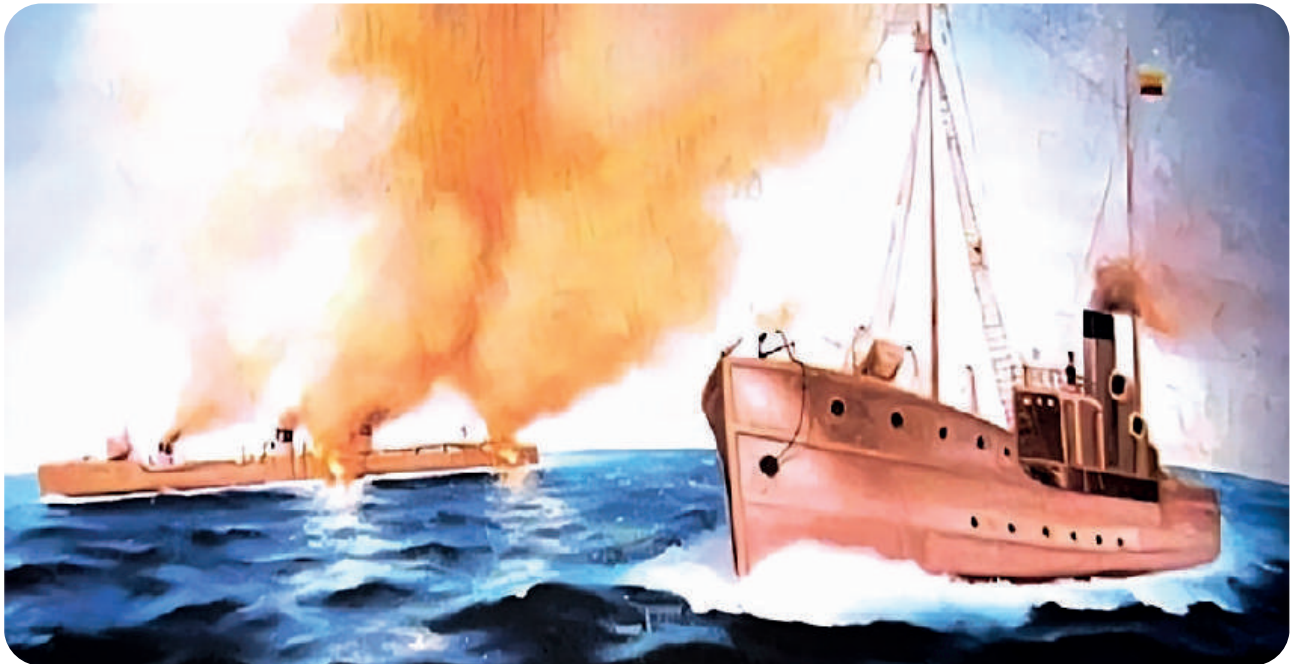
En **1943**, la separación del Ejército trajo consigo un avance significativo en la Armada del Ecuador, marcando una etapa de renovación con la incorporación de nuevos buques y una reestructuración orientada al empleo táctico de las embarcaciones disponibles.



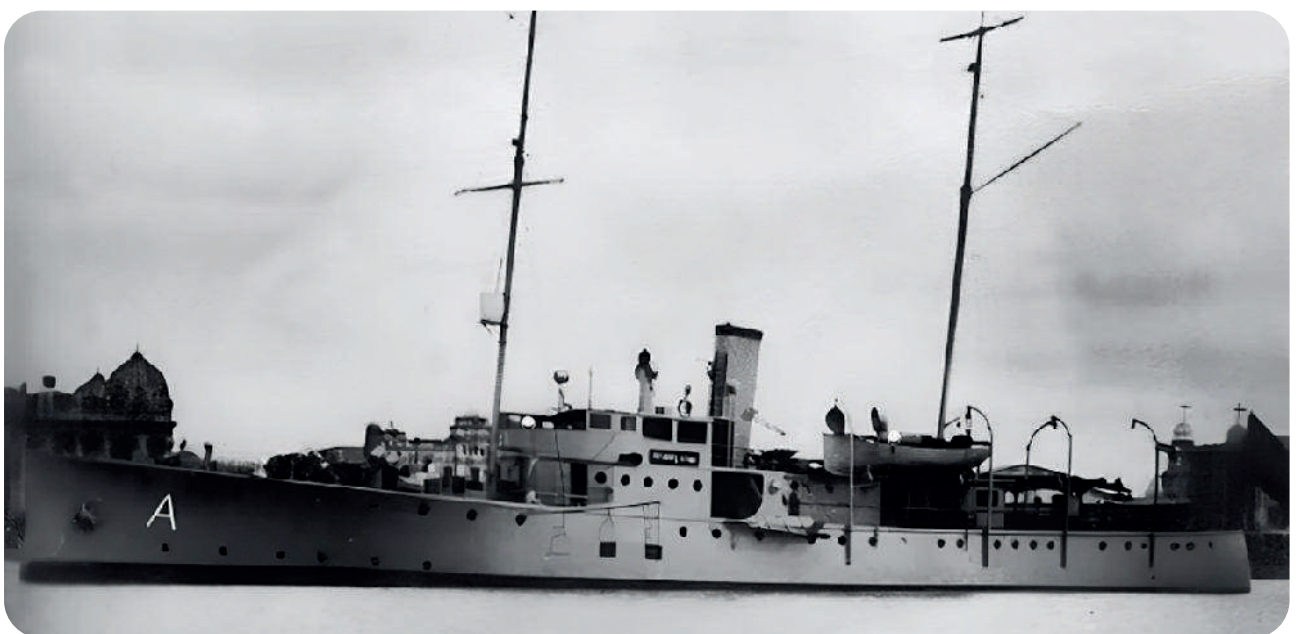
En los años posteriores, y con motivo de la II Guerra Mundial, la Misión Naval de EE. UU. facilitó la incorporación de transportes y patrulleros, dando origen así a la Escuadrilla. Según relata el contralmirante Carlos Monteverde el 4 de junio de 1943 a las 11:58, la Escuadrilla llegó en formación a Guayaquil siendo comandada inicialmente por el capitán de corbeta Rafael Morán Valverde, quien fue reemplazado al pasar a retiro más adelante en noviembre de ese mismo año por el teniente de fragata César Endara Peñaherrera (INHIMA, 2022, pág. 44).

La Escuadrilla estaba compuesta por:

- B/E “Presidente Alfaro”
- Cañonero “Calderón”
- Aviso “Atahualpa”
- Patrullero “9 de Octubre”
- Patrullero “5 de Junio”
- Patrullero “10 de Agosto”



*Combate Naval de Jambelí. Óleo del Museo Naval “Almirante Juan Illingworth”.
Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo- INHIMA*



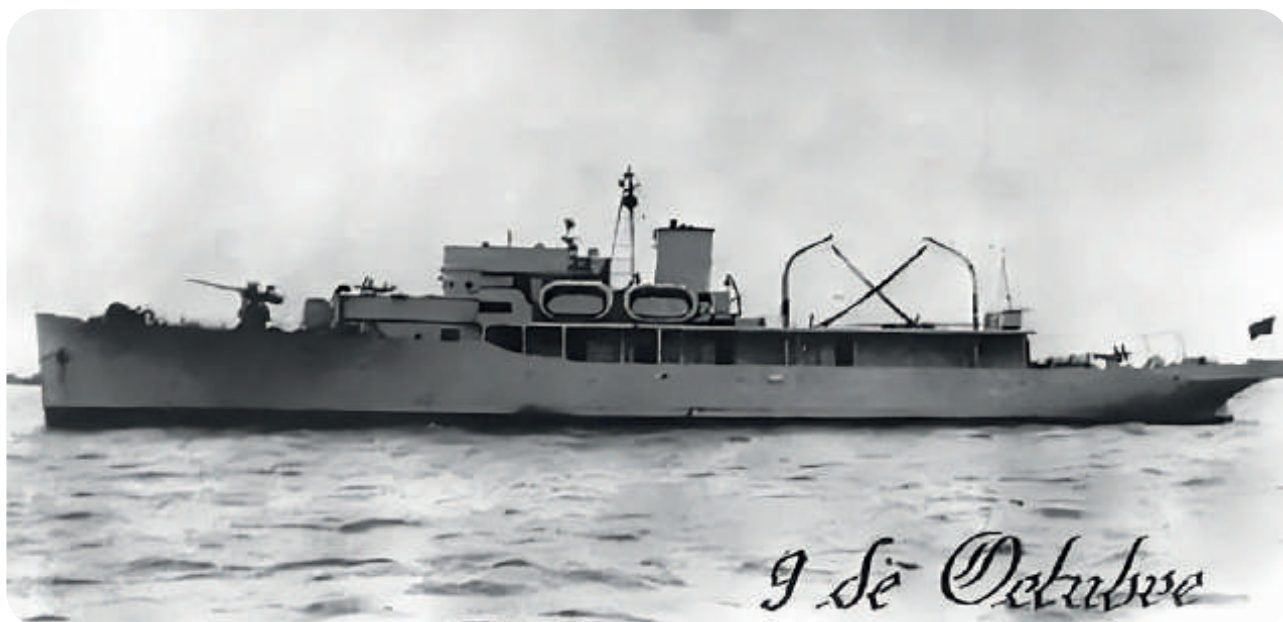
Buque Escuela “Presidente Alfaro” ex “Ara 1935-1955.

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/4023784809e5f4a92044b8262ed68a18.jpg>



Crucero "Cotopaxi", después cañonero "Calderón" y finalmente BAE "Calderón".

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/91ff64b007bd9dacd5c674496ec14482.jpg>



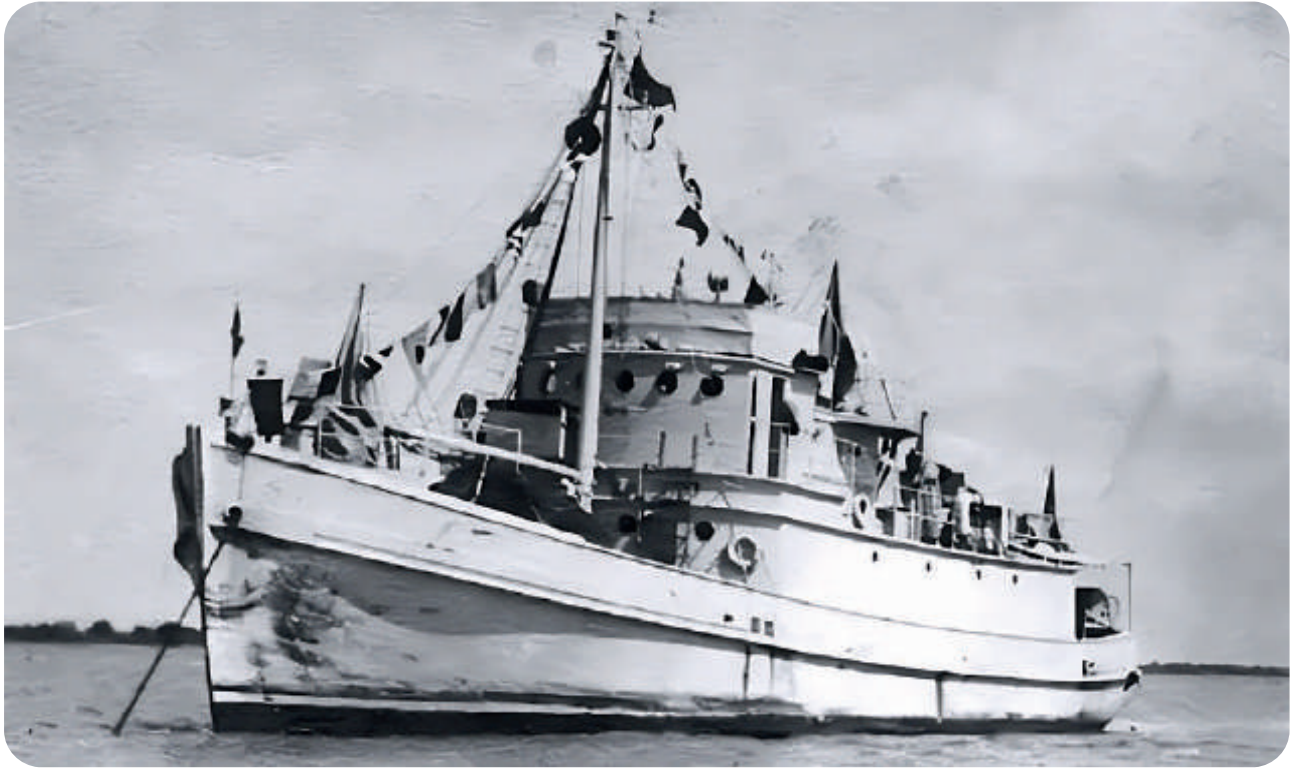
B/P 9 de octubre ex USS Turquoise (1944-1953)

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/194580bcd0b59e05dbe1386e3cf532f8.jpg>



B/P "10 de Agosto" ex USS "Opal" 1943-1960

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/ec26792552a9dd5f013da6eb5cc27805.jpg>



BAE 5 de Junio ex USS APC-85, después BAE El Oro 1943-1960

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/2e400e4506c4ab64a717861b336f4909.jpg>

Al finalizar el año de **1944**, la experiencia acumulada durante los periodos de entrenamiento en el mar de la “Escuadrilla”, por el teniente de fragata César Endara Peñaherrera y oficiales de los buques, permitió que el citado oficial hiciera algunas sugerencias al comandante general de Marina, relacionados con las operaciones y la organización de aquella.

En este contexto y bajo este antecedente se explica la rápida evolución de la Escuadrilla, la misma que presentó resultados positivos en cuanto al entrenamiento táctico en los buques, razón por la que, en 1945 las actividades de la Escuadrilla continuaron desarrollándose con el mismo entusiasmo y las sugerencias del jefe de la Escuadrilla sobre la organización y entrenamiento de éstas fueron recibidas y aceptadas, pero a finales del año.

El año **1945**, fue un año crucial en la evolución de la Escuadrilla, el comandante general de Marina dio a conocer a los mandos principales que el Ecuador estaba en guerra con el Japón según las declaraciones del presidente de la República y miembros del Gabinete. Por consiguiente, nuestro país desde el ataque japonés a Pearl Harbor ha apoyado a los Estados Unidos ya sea con la cesión de la Base Seymour y de Salinas, por medio del envío a precios bajos de materias primas para el esfuerzo de guerra y nuestra Marina de Guerra con patrullajes durante los viajes a Balboa y Galápagos, las demás ramas de las Fuerzas Armadas del Ecuador, nada han podido hacer para convertir en algo pacífico la ayuda a las democracias y a la defensa continental. (Monteverde Granados, 1990).

Al inicio del año **1946**, la organización de la Escuadrilla en dos secciones se puso en vigencia y fue establecida en forma oficial por la superioridad naval. En el mes de junio se anota un hecho importante para la organización y funcionalidad de la Escuadrilla, la puesta en vigencia de ***las ordenanzas navales en lo pertinente al servicio a bordo de***



los oficiales, documento que detalla las funciones de: Organización de las fuerzas navales; comandante en jefe; oficiales que no tienen mando general; Estado Mayor del comandante en jefe; oficial más antiguo presente; comandante de buque; oficial de detalla; oficial artillero; ingeniero de cargo; oficial navegante; oficial de maniobras; oficial de guardia; oficial de guardia en máquinas; oficial de división; alféreces de fragata únicos; cirujano; oficial de abastecimiento; oficial de mar. (Monteverde Granados, 1990).

En **1947**, la Armada inició un proceso de modernización que incluyó la adquisición de la fragata “Guayas” (ex-PF-56 USS “Covington”), un moderno buque de guerra que contaba con un sistema de control de tiro, y el pequeño remolcador “Cotopaxi”. El primero se constituyó en un hito importante en la historia evolutiva de la Marina de Guerra, ya que funcionó como buque escuela estableciendo el entrenamiento táctico como requisito para el personal a bordo. El “Cotopaxi”, adquirido por el Gobierno fue el segundo con dicha denominación, su nombre anterior fue “coronel Richard T. Ellis”. (Monteverde Granados, 1990).

Para **1948** nuestra Escuadrilla estaba conformada por los siguientes buques: “Guayas” comandada por el capitán de corbeta Luis Gómez C.; “Nueve de Octubre” cuyo comandante fue el capitán de corbeta Pedro Pozo V.; “Presidente Alfaro” comandando por el capitán de corbeta Carlos Saavedra G.; “10 de Agosto” comandado por el capitán de corbeta Jorge Leoro; “Abdón Calderón” comandando por el teniente de fragata Gonzalo Cabezas C.; del transporte “Cinco de Junio” el alférez de navío Carlos Monteverde Granados.; del remolcador “Cotopaxi” el alférez de navío Jorge Páez T.; y del “Atahualpa” el alférez de fragata Gonzalo Ricaurte M. Es importante mencionar que el comandante de la Escuadrilla era el capitán de corbeta Jorge Leoro Dueñas. (Monteverde Granados, 1990).

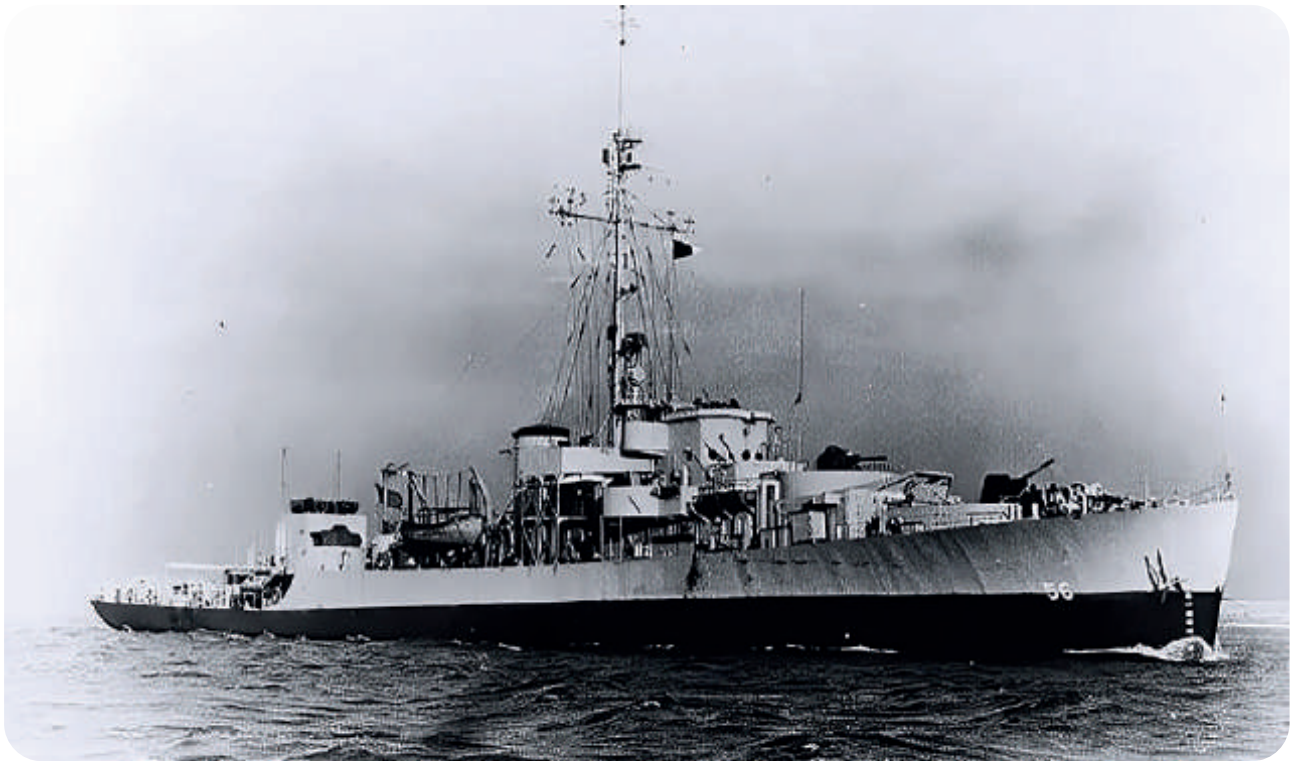
El **1 de julio de 1949**, por disposición del Comando General de Marina, el capitán de fragata César Endara Peñaherrera renombró la Escuadrilla como Escuadra, y el jefe de la Escuadrilla asumió el título de comandante en jefe de la Escuadra, designando al capitán de corbeta Carlos Saveedra. En octubre del mismo año, se cambiaron los nombres de los buques de la Escuadra: el patrullero “Diez de Agosto” fue renombrado como “Manabí”, el “Nueve de Octubre” pasó a ser “Esmeraldas”, y el “Cinco de Junio” se cambió a “El Oro”, nombres que corresponden a provincias de la costa. En enero de 1950, se estableció el uso de la sigla BAE (Buque de la Armada del Ecuador) precediendo al nombre de cada buque. (Monteverde Granados, 1990).

Para **1951** muchas presiones afectan al futuro de la Armada, ejercidas por todos los sectores, tanto del Gobierno como de la prensa y aún de particulares, bastará señalar que, en el mes de agosto de 1951, se encontraban en aguas del Archipiélago de Colón el BAE “Esmeraldas” y el BAE “Calderón” vigilando las actividades de buques pesqueros extranjeros, en tanto que en aguas continentales estaba con igual propósito el BAE “Manabí”. Igualmente se debe tomar en cuenta para evitar equívocos, que el comandante general de Marina, en la época que se está tratando, era el mismo oficial naval que siete años antes y a continuación en los que siguieron fue el comandante de la Escuadrilla, que planificó y ejecutó intensamente el entrenamiento táctico y la preparación en general de la fuerza para su finalidad básica pero que después en la nueva situación tenía que aceptar posponer la continuación de tal preparación. (Monteverde Granados, 1990).

En **1955**, Ecuador enfrentó problemas con Estados Unidos para la adquisición de nuevos buques, por lo que optó por Inglaterra, donde la Escuadra recibió dos destructores



de la clase Hunt: el HMS “Quantock” y el HMS “Maynell”, que posteriormente fueron renombrados como “Presidente Alfaro” y “Presidente Velasco”, respectivamente. (Monteverde Granados, 1990).



BAE “Guayas” ex PF-56 USS “Covington”, (1947-1967) Tipo fragata y primer buque de guerra al servicio de la Armada del Ecuador. Construido en 1943 en Wisconsin Estados Unidos de América. Arriba a Guayaquil el 30 de diciembre de 1947 conformando la Escuadrilla Naval con el número B-1 como primer buque insignia de la Armada del Ecuador.
Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/1b778862b1c80055f50a0085513215cb.jpg>

Antes de la llegada de estos buques, la Escuadra, compuesta en su mayoría por embarcaciones con escasas capacidades y limitaciones para alejarse de la costa, era apenas un nombre simbólico. A excepción del “Guayas”, los demás buques carecían de un armamento adecuado (Monteverde, 1990).



BAE “Presidente Velasco” ex HMS “Meynell”, (1956-1975) Buque tipo destructor, construido en Inglaterra y permanece en la Armada del Ecuador desde 1956 hasta 1975 que es dado de baja por obsoleto. Junto al BAE “Presidente Alfaro” (ex HMS Quantok), Conformó el Escuadrón de destructores de la Escuadra Naval.
Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/36141ba187ff47b23cc81ee9d41492cf.jpg>

No obstante, la incorporación de los destructores “Presidente Alfaro” y “Presidente Velasco” marcó un hito significativo en la modernización de la Armada del Ecuador. Estos buques de guerra, contruidos con tecnología avanzada para la época, no sólo fortalecieron nuestras capacidades navales, sino que también ampliaron el alcance de nuestras operaciones en el mar. Equipados con sofisticados sistemas de artillería y navegación, permitieron a la Armada responder de manera más efectiva ante amenazas marítimas y participar en misiones de defensa y seguridad nacional. Esta modernización fue esencial para la disuasión, el mantenimiento de la soberanía sobre nuestras aguas territoriales y la proyección de poder naval en el Pacífico sur.

Además, la llegada de los destructores “Presidente Alfaro” y “Presidente Velasco” simboliza un compromiso renovado con la integración y la cooperación internacional en cuestiones de defensa. Estos buques no solo eran parte del equipamiento militar, sino que también sirvieron como plataformas para la formación y capacitación de nuestro personal naval, brindando la oportunidad de mejorar nuestras tácticas y procedimientos operativos.

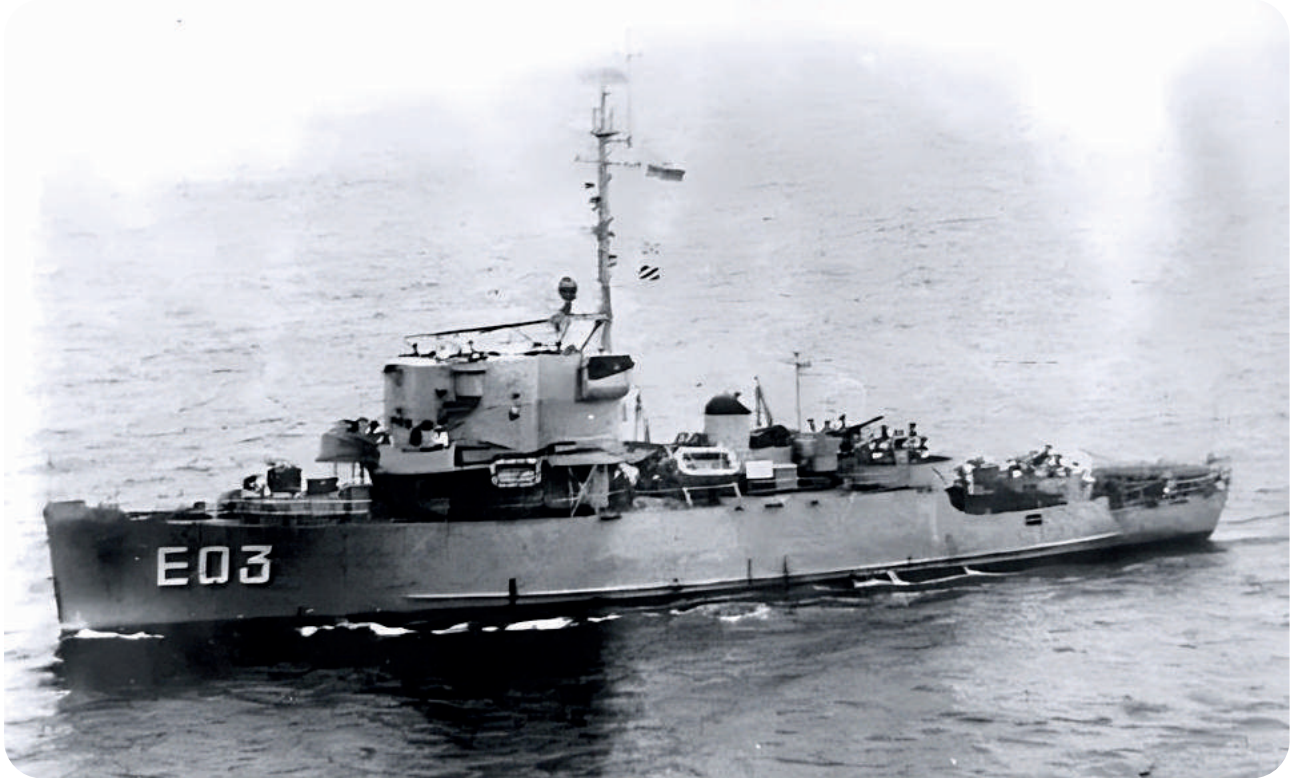
Poco tiempo teníamos desde el ferviente combate naval en julio de 1941, se sentía civismo y patriotismo en la retina de todos los ecuatorianos, y allí donde se vio la imperiosa necesidad de dotar no solo a la Armada sino a toda las Fuerzas Armadas, de material necesario para la defensa (Sanchez, 2022), y es así como entre los años 1958 a 1961 vinieron más buques y se tiene la incorporación de:

- Transportes “Tarqui” y “Jambelí”
- Remolcador “Los Ríos”
- Remolcador “Cayambe”
- Patrulleros “Esmeraldas” y “Manabí”

Ya con esto se procedió a establecer una organización de la Escuadra por divisiones: Destructores, Escoltas y Auxiliares.



BAE “Esmeraldas”. Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA



BAE “Manabí” ex USS “Pascagoula”, (1960-1974) Buque tipo PCE, durante la II Guerra Mundial se lo utilizó como buques antisubmarinos en costas de América del Sur. Perteneció a la Armada de los Estados Unidos de América y fue traspasado a la Armada del Ecuador, estando en servicio entre 1960 y 1974.

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/3b636efbe4b4d9eae0e942edeee00bc1.jpg>

La importancia de una Escuadra.

Ecuador ha sido pionero en la defensa de su soberanía marítima. Desde la fundación de la República en 1830, estableció una soberanía de 500 millas náuticas, así como su soberanía sobre las Islas Galápagos. Posteriormente, en el Tratado del Pacífico, conocido como la Declaración de Santiago de 1952, firmado con Perú y Chile, proclamó su soberanía territorial sobre las 200 millas marinas. Las fronteras marítimas fueron definidas a través de conflictos, y entre 1969 y 1971 se llevó a cabo la Guerra del Atún. Durante este conflicto, la Armada del Ecuador retuvo barcos con bandera estadounidense, amparándose en el Tratado del Pacífico, y logró una victoria en la aplicación de estas normas y el respeto a su soberanía marítima.

El Gobierno confió a la Marina ecuatoriana la tarea de vigilancia y control del área marítima para protegerla de la pesca ilegal, dado que flotas extranjeras de pesqueros de atún estaban operando frente a las costas ecuatorianas. Para cumplir con esta misión, la Armada empleó buques de superficie y aeronaves de la incipiente Aviación Naval.

En **1967**, se adquirió el APD 66 ex-USS “Enright”, que, al llegar a nuestras aguas territoriales, fue nombrado destructor “25 de Julio”, convirtiéndose en el buque insignia de la Armada del Ecuador y reemplazando al viejo “Guayas”. Posteriormente, entre 1977 y 1980, arribaron al país el BAE “Hualcopo”, el BAE “Chimborazo” y el destructor “Presidente Alfaro”. (Sanchez, 2022).

Tradicionalmente, un buque insignia representa el corazón de una fuerza operativa en la mar. Desde la antigüedad es el navío empleado por el comandante en jefe de una



Escuadra o Flota, donde se enarbola su insignia y se dan órdenes tácticas para el combate. El B.A.E. “25 de Julio” (DD-02) por decreto supremo (carácter de ley) pasó a ser buque insignia en reemplazo de la “Guayas”, que ya había cumplido su misión por 20 años, este buque en 1974 cambia su nombre por B.A.E. “Moran Valverde”



BAE 25 de Julio ex USS Enrigh, después BAE Morán Valverde, (1967-1988) Buque tipo APD traspasado de la Armada de los Estados Unidos de América a la Armada del Ecuador, conformando el Escuadrón de Destruyores de la Escuadra Naval. Fue buque insignia de la Escuadra Naval.

Fuente: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/71171171b52461f8d665ba5fd9af4b02.jpg>

En **1975** el Gobierno del Ecuador inicia negociaciones para adquirir dos remolcadores de altura, lo que se concreta el **01 de octubre de 1977** cuando se incorpora a la Armada del Ecuador bajo la designación de remolcador de altura RA-70 BAE “Chimborazo”, bautizado con el nombre de la elevación más alta de nuestro territorio, así como de la provincia que fuese tierra de la aguerrida nación Puruha. (Gabriel, 2014).

Conocido inicialmente como USS “Chowanoc”, clasificado como un remolcador de alta mar y designado como ATF-100, este remolcador prestó sus servicios en la Armada Norteamericana participando en numerosos actos bélicos en la Segunda Guerra Mundial, así como también en las guerras de Corea y Vietnam. (Gabriel, 2014).

Por sus méritos de combate recibió cuatro “Estrellas de Batalla” en la Segunda Guerra Mundial y una adicional por su participación en la Guerra de Vietnam. (Gabriel, 2014).



El remolcador de Altura Clase Abnaki USS "Chowanoc" fue comisionado el 21 de febrero de 1944 y estuvo en servicio activo en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, durante la Guerra de Corea y durante la Guerra de Vietnam, dado de baja en la década de 1970 y vendido a Ecuador el 1 de octubre de 1977.

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/37908073@N04/9008418324/in/photostream/>



B.A.E. "Chimborazo" realizando crucero de instrucción de guardiamarinas en las islas Galápagos (2023)

El inicio de la modernización, la era del misil.



Lancha misilera "Tulcán", lanzamiento de misil Gabriel
Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo – INHIMA

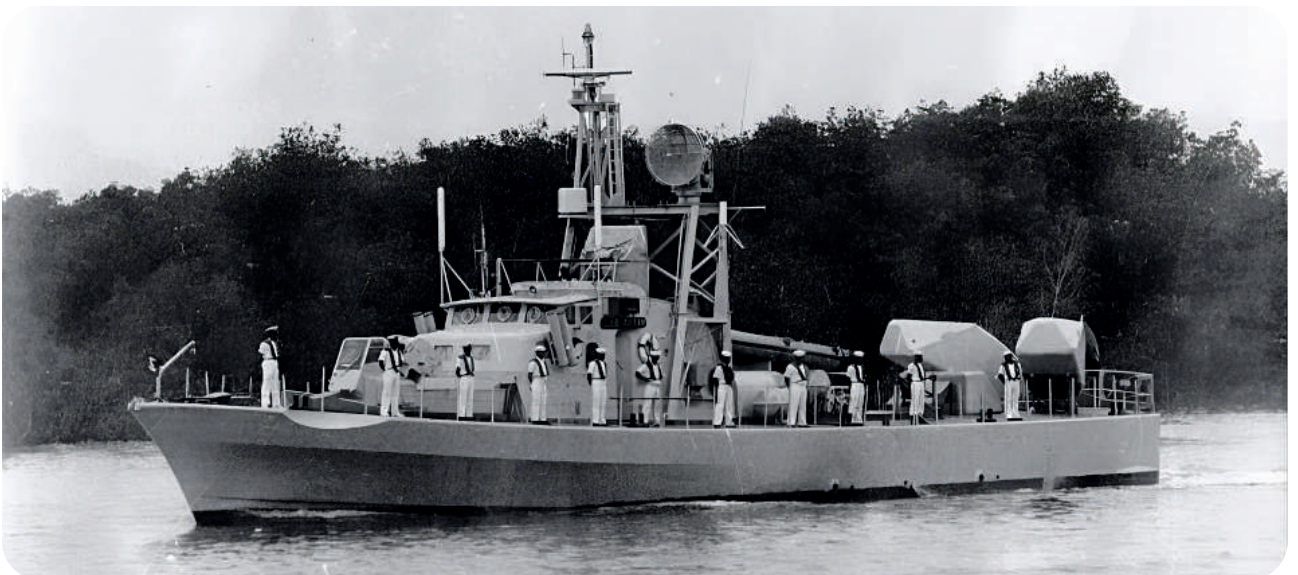
En **1970**, Ecuador firmó el contrato para la construcción de tres lanchas torpederas y con la llegada de estas unidades, se creó la División de Torpederas, conocida por sus siglas como DIVTOR. Entre 1971 y 1980, estas lanchas, equipadas con torpedos y lanzacohetes, marcaron un avance significativo en la capacidad de la Armada. (Gabriel, 2014).

Las lanchas fueron incorporadas en **julio de 1971** durante una ceremonia en la rada de Salinas, a bordo del ex BAE "25 de Julio" (entonces buque insignia de la Armada), con la presencia del entonces presidente de la República, Dr. José María Velasco Ibarra. (Gabriel, 2014).

Estas lanchas, de la clase Manta y del tipo TNC-36 (Top Speed Navy Craft), fueron construidas en los astilleros alemanes Fr. Lürssen Werft, en Bremen Vegesack, y se denominaron LAE "Manta", "Tulcán" y "Nuevo Rocafuerte", clasificándose como LT-31, LT-33 y LT-34, respectivamente. Construidas en 1970, sus principales características incluían una eslora de 36 metros, un desplazamiento de 140 toneladas, tres motores MTU, dos generadores Mercedes Benz de 60 kW y una velocidad máxima de 37 nudos. Su capacidad de combate inicial consistía en dos torpedos alemanes GTc y un lanzador de cohetes de 80 mm. (Gabriel, 2014).



Lancha misilera "Nuevo Rocafuerte". Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA



Lancha misilera "Tulcán". Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA



Lancha misilera "Manta". Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA



Sin embargo, el avance vertiginoso de la tecnología motivó a la Armada a adquirir nuevas unidades un año después, las mismas que cuenten misiles. No obstante, las lanchas clase Manta representaron el inicio de una nueva era de modernización para nuestra Marina de Guerra, y la organización de DIVTOR sirvió de base para la futura conformación del Escuadrón de Lanchas Misileras.

En **1978**, se lanzó el Proyecto Cobra, mediante el cual las lanchas clase Manta fueron modificadas en los Astilleros Navales Ecuatorianos, con asesoría israelí, transformándose en misileras. Se reemplazó su armamento original por cuatro misiles Gabriel MK-1 y su respectivo sistema de armas y guerra electrónica, basado en el radar ORION-10A. Conscientes de la necesidad de mantener un equilibrio del poder bélico con los países vecinos, las autoridades navales decidieron modernizar la Escuadra con unidades que fortalecieron su capacidad de combate. (Gabriel, 2014).

En **1974**, en el mismo astillero alemán, comenzó la construcción de tres lanchas clase Quito, tipo TNC-45, de 45 metros de eslora y 268 toneladas de desplazamiento. Estas embarcaciones, propulsadas por cuatro motores MTU de 3500 HP y tres generadores MWM de 18 kW, alcanzaban una velocidad máxima de 40 nudos. Equipadas con el sistema Vega para labores de vigilancia de superficie y aérea, dirección de tiro y asignación de blancos, contaban además con un detector de radar en las bandas X, C y S, un radar secundario IFF para la identificación de unidades aéreas amigas y enemigas, y miras ópticas para designación de emergencia. Su armamento incluía un sistema ITS con cuatro misiles MM-38 Exocet, un cañón automático de doble propósito OTOMELARA de 76/62 mm y una ametralladora antiaérea doble OERLIKON tipo GDM-A de 35 mm. (Gabriel, 2014).

El **25 de agosto de 1976**, arribó la primera unidad a Puerto Nuevo, traída por el buque Happy Raider desde Bremen, Alemania: la LAE “Quito”, a las 15:50 hrs. Allí se izó por primera vez la bandera nacional en aguas ecuatorianas. Posteriormente, en **febrero y agosto de 1977**, llegaron las lanchas “Guayaquil” y “Cuenca”, respectivamente. Con la incorporación de estas unidades, la DIVTOR cambió su nombre al Comando del Escuadrón de Lanchas Rápidas (COELAR), y más tarde se denominó Escuadrón de Lanchas Rápidas (ESCLAR). Estas nuevas unidades fueron clasificadas como LM-31, LM-32 y LM-33. El primer comandante del Escuadrón fue el capitán de fragata Marco Guerra Veintimilla, y los comandantes de las lanchas fueron el entonces capitán de fragata Thelmo Delgado Alvear (de la LAE Quito), el capitán de fragata Marco Guerra (de la LAE Guayaquil) y el capitán de fragata Carlos Gálvez Cortez (de la LAE Cuenca), quienes dejaron un legado de gloria y profesionalismo a las dotaciones subsiguientes.

Con la incorporación de las lanchas ex- torpederas a la Escuadra en 1982, la Armada contó con seis lanchas equipadas con misiles, y se renombró como Escuadrón de Lanchas Misileras (ESCLAM), clasificando las unidades como LM-21, LM-23 y LM-24 para la clase Quito y LM-25, LM-26 y LM-27 para la clase Manta. (Gabriel, 2014).



Lancha misilera "Quito" en astilleros de LURSEN-Alemania. Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA

Lancha misilera "Quito" en astilleros de LURSEN - Alemania. Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA



Lancha misilera "Quito" en astilleros de LURSEN -Alemania. Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA

Lancha misilera "Cuenca" en fondeadero de guerra. Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Lanchas Misileras

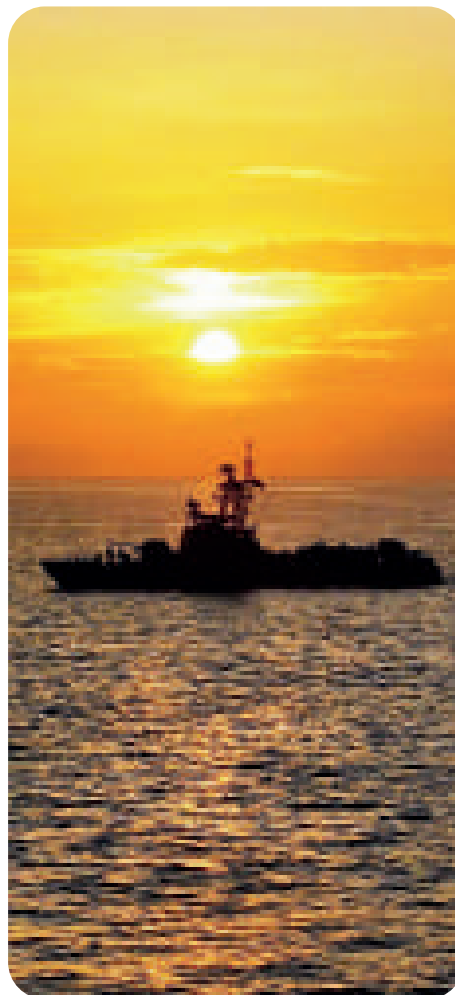


La década de los 80 representa un período fundamental para la Armada del Ecuador, ya que en ese tiempo se materializa su más anhelado objetivo: la modernización de sus unidades navales. En ese entonces, la Armada contaba con una fuerza de superficie limitada, destacándose los vetustos destructores “Presidente Alfaro” y “Morán Valverde”, además del Escuadrón de Lanchas Misileras, que eran las unidades más modernas de la época. (Gabriel, 2014).

Consciente de la importancia de mantener el poder naval como pilar esencial para la seguridad de nuestra soberanía marítima, el mando naval, tras un estudio realizado por el Estado Mayor de la Armada y considerando la capacidad económica del país, decidió adquirir seis unidades de superficie multipropósito. Estas nuevas embarcaciones están destinadas a enfrentar amenazas de superficie, aéreas y submarinas. (Gabriel, 2014).

Así, se inicia la construcción de seis corbetas de la clase Esmeraldas en los Astilleros Cantieri Navali Reuniti, en Italia. Después de aproximadamente doce meses, el **25 de septiembre de 1982**, se incorpora a la Armada la primera unidad, el BAE “Esmeraldas”. El **21 de junio de 1983**, se suma el BAE “Manabí”, seguido del BAE “Los Ríos” el 16 de diciembre. Posteriormente, el **9 de febrero de 1984**, se incorpora el BAE “El Oro”, y finalmente, el **3 de agosto de 1984**, se suman el BAE “Galápagos” y el BAE “Loja”.

Se vio entonces la necesidad de crear un órgano de línea subordinado a la Comandancia de la Escuadra, que se encargaría del manejo administrativo y operativo de las nuevas unidades, de manera que el 26 de mayo de 1984 se crea oficialmente el Escuadrón de Corbetas (ESCORB). (Gabriel, 2014).



Lancha misilera “Cuenca” foto tomada durante ejercicios militares en 2022.

Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Lanchas Misileras



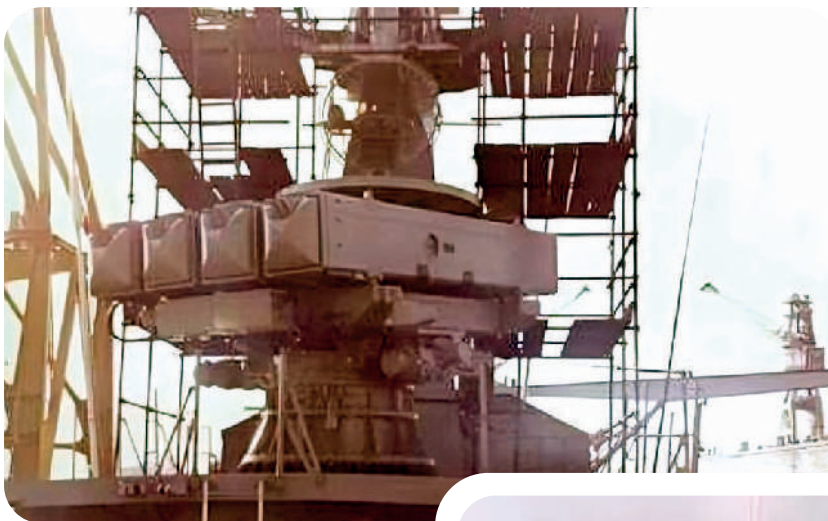
Corbeta misilera “Esmeraldas” en astilleros de Fincantieri-Italia durante su construcción.

Fuente: Fotos archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas



Construcción de las corbetas misileras en astillero Fincantieri-Italia
Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas.

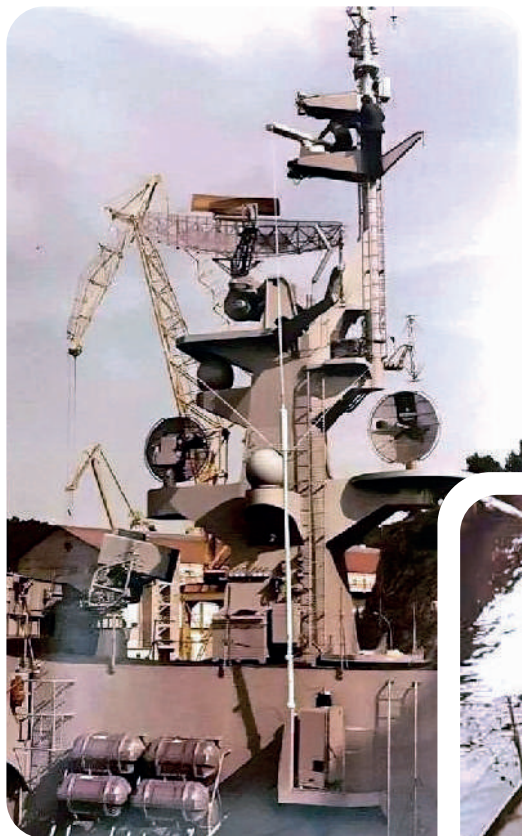
Popa de la corbeta “Los Ríos” durante la construcción en astillero Fincantieri-Italia
Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas.



Lanzador de misiles “Aspide” durante la construcción en astillero Fincantieri-Italia
Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas.

Corbeta misilera “Esmeraldas” en astilleros de Fincantieri-Italia durante su construcción
Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas.





Construcción del mástil de las corbetas misileras en astilleros de Fincantieri-Italia. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas



Proa de la corbeta misilera "Esmeraldas" en astilleros de Fincantieri-Italia durante su construcción. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas



Puente de las corbetas misileras en astilleros de Fincantieri-Italia durante su construcción. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas

Popa de la corbeta "Esmeraldas" durante la construcción en astillero Fincantieri-Italia. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Corbetas





Escuadrón de Corbetas Misileras en puerto base. Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Corbetas

Desde **1991**, el Escuadrón de Fragatas Misileras (ESFRAM) de la Armada del Ecuador ha sido fundamental para la defensa marítima del país. Su creación se enmarca en un proceso de modernización de las fuerzas navales ecuatorianas, que incluyó la adquisición de dos fragatas clase Leander de la Royal Navy. Estas embarcaciones, anteriormente en servicio en la Marina del Reino Unido, fueron incorporadas a la flota ecuatoriana con los nombres de BAE “Presidente Alfaro” y BAE “Morán Valverde”, en honor a destacadas figuras históricas del país. (Gabriel, 2014).

En 1991, Ecuador decidió fortalecer su capacidad naval mediante la compra de estas dos fragatas. Construidas en la década de 1960, las naves fueron sometidas a un proceso de modernización antes de su integración en la Armada ecuatoriana.



Fragata clase Leander BAE “Presidente Alfaro” antiguo HMS Penélope, en servicio con la Armada ecuatoriana desde 1991 hasta 2008. Fuente: Archivo fotográfico Armada del Ecuador

El BAE “Presidente Alfaro” (ex-HMS Penelope), construida en 1962, fue equipada con sistemas modernos de guerra electrónica, misiles Exocet MM-38, radares avanzados y un sistema de defensa antiaérea mejorado. BAE “Morán Valverde” (ex-HMS Danae), botada en 1965, recibió actualizaciones similares, incluidos nuevos sistemas de misiles y equipos electrónicos. Ambas unidades fueron asignadas oficialmente al Escuadrón de Fragatas Misileras (ESFRAM) el 30 de agosto de 1991. (Gabriel, 2014).



Fragata misilera "Moran Valverde" durante navegación en territorio nacional. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Fragatas

Fragata misilera "Morán Valverde" y corbetas misileras "Manabí" y "Los Ríos" durante operación. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Fragatas



Fragata misilera "Presidente Alfaro" durante entrenamiento de personal a bordo. Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA

Fragata misilera "Morán Valverde". Fuente: Fondo Documental Fotográfico Histórico Marítimo - INHIMA





Tras más de una década de servicio, en **2008** Ecuador decidió modernizar su flota con la adquisición de dos fragatas tipo 23 de la Armada de Chile. Estas unidades, construidas en la década de 1990, representaban un avance tecnológico significativo respecto a las fragatas Leander.

- Ex-Almirante Condell - Renombrada como BAE “Presidente Alfaro”
- Ex-Almirante Lynch - Renombrada como BAE “Morán Valverde”

Las nuevas fragatas fueron dotadas de sistemas de defensa más avanzados, incluyendo misiles de largo alcance, radares de última generación y capacidades mejoradas para la guerra antisubmarina. Su incorporación fortaleció estratégicamente a la Armada del Ecuador, dotando de plataformas de mando y control con la suficiente permanencia para ejercer soberanía en el mar territorial y disuasión para la defensa. (Gabriel, 2014).

Desde su creación, el Escuadrón de Fragatas Misileras ha sido un componente esencial en la defensa marítima del Ecuador, desempeñando roles cruciales como:

- Defensa del territorio marítimo: Protegiendo las aguas jurisdiccionales y garantizando la soberanía en el océano Pacífico.
- Participación en operaciones de cooperación internacional: Fortaleciendo relaciones con armadas de otros países y mejorando la capacidad de respuesta conjunta ante amenazas regionales.
- Protección de recursos marítimos: Luchando contra actividades ilícitas como el narcotráfico y la pesca ilegal no declarada y no reglamentada en la zona económica exclusiva.

Con la modernización de su flota, Ecuador ha logrado mantener una capacidad naval efectiva, asegurando que su Armada esté preparada para los desafíos de la seguridad marítima en el siglo XXI. (Armada, 2020).



Las fragatas misileras, buques de la Armada ecuatoriana, Clase Leander con una eslora de 113mts, plataforma porta helicópteros y una dotación de 250 tripulantes representan la evolución del Poder Naval Ecuatoriano. Fuente: Archivo fotográfico Armada del Ecuador



Fragata misilera "Morán Valverde" durante operaciones con helicópteros. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Fragatas



Fragata misilera "Morán Valverde" durante operaciones con helicópteros. Fuente: Archivo de las unidades del Escuadrón de Fragatas

Fortalecimiento del Escuadrón de Auxiliares durante el desarrollo tecnológico de la Armada.

La segunda unidad con el nombre "Calicuchima", fue diseñado y construido en los astilleros de Cieands en Inglaterra, en el año de 1977. Nombrado originalmente Rmas Throsk A 379 (RMAS = Royal Maritime Auxiliary Service), y realizándose su botadura en enero de 1981. El 29 de noviembre de 1991 viaja a Inglaterra la misión que recibiría el "RMAS Throsk", y el 02 de enero de 1992 arribó a Southampton, la primera dotación de la Armada del Ecuador al mando del capitán de corbeta-SU Adán Velasteguí Macías. (Gabriel, 2014).

La ceremonia de cambio de bandera y nombre se realizó el 17 de enero de 1992, enarbolando el glorioso tricolor ecuatoriano y bautizándose con el nombre de B.A.E. "Calicuchima", en memoria del valeroso general Shyri que defendió al Reino de Quito de la invasión incaica (Gabriel, 2014); aguerrido general que junto a Atahualpa y Quisquís tienen un alto sitio entre los forjadores de nuestra ecuatorianidad.

Arriba a nuestro país el 29 de marzo de 1992, y pasa a incorporarse a la Armada del Ecuador el 8 de mayo de 1992, como parte del Escuadrón de Auxiliares de la Escuadra Naval, con el número de identificación TR-62.



BAE "Calicuchima" durante operación de abastecimiento a las islas Galápagos año 2018. Fuente: Fotografía cortesía del CPCB-SU Christian Ortiz Acosta

Incorporación del BAE "ATAHUALPA".

El primer buque que recibió el nombre "Atahualpa" fue el aviso, construido en los astilleros de Durán e incorporado a la Armada en 1927, fue utilizado en el servicio de faros y boyas, posteriormente se le instalaron a bordo dos cañones Breda pertenecientes al Ejército, para poder cumplir con la misión de custodiar las costas de la provincia de El Oro durante el conflicto de 1941, en donde escribiría una página gloriosa en la historia de nuestra Armada, la gesta heroica que ocurrió el 24 de Julio de 1941 al mando del alférez de fragata Víctor Naranjo Fiallos, cuando la unidad sufrió ataques por parte de la aviación peruana desde los primeros días de la guerra, y cuya tripulación supo repeler con ejemplar patriotismo la incursión de la aviación peruana en los cielos de Puerto Bolívar, provincia de El Oro. (Gabriel, 2014).

El segundo buque que recibió el nombre de "Atahualpa" fue el buque "YW-131" el cual había sido transferido a la Armada ecuatoriana con fecha 5 de febrero de 1963, el 15 de julio arribó a Guayaquil y desde aquella fecha prestó servicio a nuestra Armada durante 46 años convirtiéndose en el buque más antiguo de nuestra Escuadra Naval desempeñándose como buque logístico proveyendo del líquido vital a la Segunda Zona Naval y luego al Comando de Operaciones Insular, a la 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. (Gabriel, 2014).

El tercer BAE "Atahualpa" fue construido en Italia por los astilleros Cantieri Navali INMA de La Spezia en el año de 1970, su botadura se realizó en el año de 1971 y pasó a formar parte de la Marina Militar italiana con el nombre de "Nave Basento" hasta el 31 de octubre de 2008 cuando el Gobierno italiano junto con el Gobierno de Ecuador empezó su traspaso incorporándose a la Escuadra Naval el **7 de diciembre del 2009**. (Gabriel, 2014).



B.A.E. "Atahualpa" junto al León Dormido-Islas Galápagos. Fuente: Fotografía cortesía del CPCB-SU Víctor Castro

Por convenios institucionales e internacionales de la Armada del Ecuador con la Marina Militar italiana, con el Decreto Ley Número 209, Artículo 3, Literal 19 Misiones Internacionales de las Fuerzas Armadas y Policía, publicado en la Gaceta Oficial del Gobierno italiano con fecha 30 de diciembre de 2008 y con la Resolución Ministerial Número 034 del 20 de abril de 2009 se dispone el traspaso de la nave "Basento" a título gratuito a la Armada del Ecuador, acordándose que las reparaciones, repotenciaciones y recuperación de los sistemas, equipos y maquinarias se realicen en la Base Naval de Augusta, Italia a fin de emprender la navegación hacia el Ecuador, donde el 7 de diciembre de 2009 pasa a integrarse a la Escuadra Naval. (Vargas Molina, 2014).



B.A.E. "Atahualpa" 27 de junio del 2024 durante el ejercicio multinacional GALAPEX III. Fuente: Fotografía cortesía del CPCB-SU Christian Ortiz



Modernización de las lanchas misileras.

Con la incorporación de las lanchas misileras "Quito", "Guayaquil" y "Cuenca" en 1976, la Escuadra Naval ingresó en la era de la alta tecnología y la guerra electrónica, marcando un hito con la llegada del misil como un nuevo sistema de armamento.

El Escuadrón de Lanchas Misileras representa un componente fundamental en la defensa y seguridad marítima del Ecuador, desempeñando un papel clave en la protección de las aguas jurisdiccionales, la disuasión de amenazas y la respuesta ante eventuales agresiones o actividades ilícitas en el mar. Sin embargo, la obsolescencia logística y tecnológica de sus sistemas y equipos ha limitado su capacidad operativa, comprometiendo su efectividad en un entorno estratégico cada vez más complejo. (ECUADOR, 2011).

Frente a este desafío, se ha puesto en marcha un proyecto de recuperación de capacidades, con el objetivo de modernizar estas unidades y devolverles su plena capacidad de combate, patrullaje y vigilancia. Mantener operativas estas lanchas es esencial para garantizar la soberanía marítima del país, reforzar la presencia naval en zonas de alto interés y asegurar la capacidad de respuesta ante amenazas asimétricas como el narcotráfico, la pesca ilegal y otras actividades ilícitas que afectan la seguridad regional. (ECUADOR, 2011).

La actualización de los sistemas de combate, propulsión y comunicaciones del Escuadrón permitirá a la Armada del Ecuador fortalecer su postura estratégica, asegurando que estas unidades continúen siendo un pilar fundamental en la protección del territorio marítimo nacional.

Sin embargo, transcurrieron 35 años desde entonces, periodo en el cual estas unidades operan con sistemas que tenían entre 25 y 30 años de ciclo de vida, volviéndose obsoletos desde el punto de vista técnico y logístico. El mantenimiento de dichos sistemas se tornó complejo y costoso, mientras que sus funcionalidades se encontraban altamente degradadas, lo que hizo imperativa una modernización integral del sistema de combate de estas unidades. (ECUADOR, 2011)



Lancha misilera "Quito" y "Guayaquil" durante su periodo en varadero. Fuente: Revista de Marina Octubre 2011 <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/aaf7fbS8838c5574772febd84f8ceS88.pdf>

“El Proyecto de Modernización del Sistema de Combate de las Lanchas Misileras” comenzó en 2006, cuando se elaboraron las especificaciones técnicas y se llevó a cabo todo el proceso precontractual. Se tomó la decisión de ejecutar el proyecto a través de los Astilleros Navales Ecuatorianos (ASTINAVE). Para facilitar esta ejecución, los astilleros necesitaban un socio estratégico que pudiera asumir tareas que excedieran su capacidad. Por ello, se preparó un proceso de selección con especificaciones técnicas que permitieran evaluar a los interesados en participar. (ECUADOR, 2011).

Se llevó a cabo un concurso en el que participaron aproximadamente seis empresas fabricantes de sistemas de defensa a nivel mundial, resultando ganador la empresa israelí Israel Aerospace Industries (IAI). Uno de los aspectos más destacados de este proyecto ha sido la transferencia de tecnología en todas sus etapas de desarrollo. Este acuerdo permitió que ingenieros eléctricos, electrónicos y de software, anteriormente vinculados a la Dirección de Investigación y Desarrollo (DINDES), se integrarán en todas las fases del proyecto.



Puesta del radar de control de tiro durante el proyecto. Fuente: Revista de Marina, octubre 2011
<https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/aaf7fbS8838c5574772febd84f8ceS88.pdf>

“El Proyecto de Modernización del Sistema de Combate de las Lanchas Misileras” consistió en la instalación de un nuevo radar de vigilancia con tecnología digital avanzada. Además, se modernizó el radar de control de tiro, que incluyó nuevas consolas de operación y un director electroóptico equipado con una cámara de televisión, una cámara infrarroja, un telémetro láser y la integración de estos sistemas con todos los sistemas de la unidad. Este proyecto formó parte de un programa integral de modernización de las unidades, en el que se incluyeron nuevos sensores de navegación. Se realizaron revisiones exhaustivas de todos los sistemas eléctricos, mecánicos y electrónicos. Asimismo, se modernizó el cañón de popa para facilitar el lanzamiento de munición antimisil y se actualizaron las comunicaciones internas y externas. Como resultado, se obtuvieron unidades con sistemas de combate nuevos, amplias capacidades operativas y, por supuesto, con sistemas que garantizan un ciclo de vida de 10 a 15 años (ECUADOR, 2011).



Lancha misilera "Cuenca" navegando durante operaciones militares.
Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Lanchas Misileras



Lancha misilera "Quito" realizando lanzamiento de misil MM-38 en operaciones militares año 2015.
Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Lanchas Misileras



Dotación de la lancha misilera "Cuenca" una vez cumplida todas las operaciones año 2022, siendo comandante de la unidad capitán de corbeta-SU Erik Muñoz López. Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Lanchas Misileras

El BAE “HUALCOPO” es adherido a la Escuadra Naval (2017-2018).

El domingo 13 de agosto de 2017, en aguas de la Reserva Marina de las Galápagos (RMG), la Dirección Regional de los Espacios Acuáticos y Guardacostas Insular, en coordinación con el Parque Nacional Galápagos, llevó a cabo la retención del buque FU YUAN YU LENG 999, de bandera china. Esta acción se realizó amparada en los siguientes instrumentos legales: la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de las Galápagos, el Código de Policía Marítima, el Decreto Ejecutivo 1111 del 27 de mayo de 2008 y el Decreto Ejecutivo 723 del 9 de julio de 2015. El buque estaba navegando dentro de la Reserva Marina de Galápagos sin contar con los permisos de las autoridades competentes y transportando especies protegidas.



FU YUAN YU LENG 999 en su retención en Aguas de la Reserva Marina de las Islas Galápagos.

Fuente: <https://eluniverso-el-universo-prod.cdn.arcpublishing.com/noticias/2015/05/21/nota/7340S18/ratifican-pago-c1-millones-favor-parque-nacional-galapagos-caso/>

El **14 de agosto de 2017**, en el proceso judicial N.º 2017-00179, la Ab. Alexandra Arroyo León, Jueza Multicompetente de San Cristóbal, dictó medidas cautelares en la audiencia de flagrancia relacionada con el delito ambiental cometido por el buque chino FU YUAN YU LENG 999. En su resolución, la jueza manifestó textualmente: “... De conformidad con los artículos 551, 556 y 557 del COIP, ordenó de manera especial la incautación del buque FU YUAN YU LENG 999, y su entrega a la autoridad competente, el Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público (INMOBILIAR), hasta que se emita una decisión judicial definitiva. Hasta entonces, la custodia, resguardo y conservación temporal serán responsabilidad de la Armada del Ecuador, que deberá trasladar y entregar el buque a INMOBILIAR de manera inmediata en el muelle de Manta, previa realización de las pericias necesarias...”.

Con base en estos antecedentes, INMOBILIAR entregó en convenio de préstamo de uso la embarcación “FU YUAN YU LENG 999” a la Armada del Ecuador, bajo el nombre de Transportador “Hualcopo” (TR-61). En el puerto de Manta el 24 de julio de 2020 se realizó la incorporación de este buque a la Armada del Ecuador, presidida por el señor ministro de Defensa GRAD (SP) Oswaldo Jarrín Román, quien entregó el pabellón de combate al comandante.



Incorporación de B.A.E. “Hualcopo” a la Escuadra Naval.
Fuente: Archivo fotográfico de la Embajada de Ecuador en Perú



Realizando maniobra de reabastecimiento en la mar, fondeados en la Isla Flamencos en la bahía de Balboa-Panamá 2023

Incorporación del BAE “IMBABURA” a la Escuadra Naval.

Mediante la Resolución N.º COGMAR-CDO-001-R-2023, del 3 de enero de 2023, el comandante general de la Armada, vicealmirante John Merlo León, resolvió lo siguiente: "Incorporar a la Armada del Ecuador el buque de Flota ATF 'Lautaro', al que se le asigna el nombre de Buque Armada del Ecuador BAE 'Imbabura' RA-72 REMIMB".

El 4 de julio de 2023, se llevó a cabo la ceremonia militar de cambio de bandera del ATF ex “Lautaro” al BAE “Imbabura”, durante la cual se izó por primera vez la bandera nacional del Ecuador, convirtiendo al buque en una unidad oficial de la Armada del Ecuador.



Primera prueba de máquinas del B.A.E. "Imbabura". Fuente: Archivo fotográfico Remolcador Imbabura

El **13 de mayo de 2024**, el remolcador "Imbabura" llegó a su puerto base, la Base Naval de Guayaquil, marcando así la incorporación de una nueva unidad operativa a la Comandancia de Escuadra.

Desde su arribo, esta unidad ha sido seleccionada para llevar a cabo varias operaciones importantes, destacándose por su intervención exitosa.

Remolcador "Imbabura" navegando rumbo a Puerto Base. Fuente: Archivo fotográfico remolcador "Imbabura".



Creación del Escuadrón Hidrográfico-Oceanográfico (ESCHIO) y adhesión a la Escuadra Naval.

A pesar de que el ESCHIO fue oficialmente creado el 5 de febrero de 2019 mediante la Resolución COGMAR-CDO-002-O-19, desde su adquisición, el BAE "Orión" ha desempeñado un papel crucial en la reafirmación de la soberanía del Ecuador. Su participación en la definición de los límites marítimos y en la ejecución de actividades de investigación científica marina es esencial para la gestión de recursos.

A través de sus levantamientos hidrográficos y oceanográficos, este buque ha contribuido significativamente a los esfuerzos del país para ejercer sus derechos bajo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y el Tratado Antártico.

En 1932, Ecuador dio un paso decisivo al fundar el Instituto Oceanográfico en Guayaquil, reconociendo la imperiosa necesidad de elaborar la cartografía náutica oficial del país. Con este propósito se adquirió el primer BAE "Orión" (ex USS "Mulberry"), un buque de la Armada de los Estados Unidos y veterano de la Guerra de Corea, se incorporó



a la flota en la década de 1960. Durante casi dos décadas, esta embarcación llevó a cabo invaluable misión de investigación oceanográfica, hidrográfica y de balizamiento hasta que fue dado de baja en 1979.

Con la necesidad de contar con una plataforma más moderna y capaz, se construyó el BAE “Orión” actual en los astilleros Ishikawajima Harima Heavy Industries en Japón, y se integró oficialmente el 10 de diciembre de 1981. Este moderno buque fue diseñado específicamente para realizar investigaciones hidrográficas y oceanográficas complejas, equipándose con tecnología de punta que permite a Ecuador ampliar su alcance y precisión en los estudios marinos.



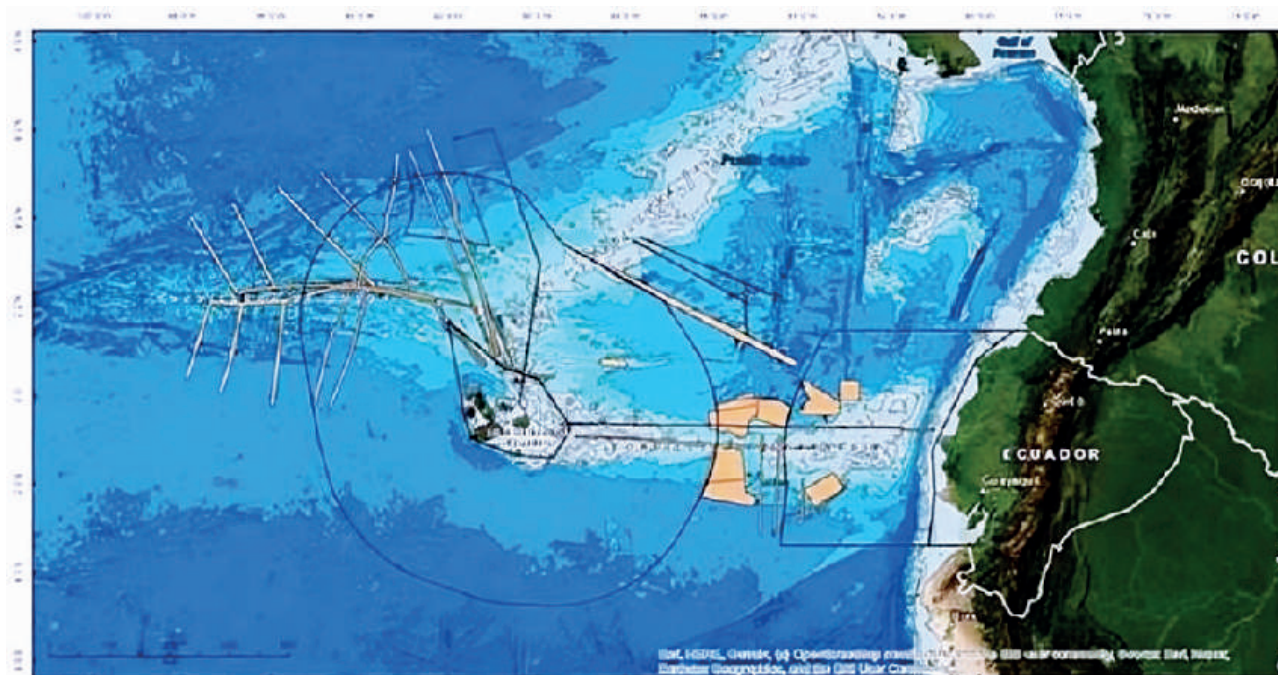
Fotografía del BAE “Orión” durante uno de sus cruceros en la región Insular.
Fuente: Archivo fotográfico Orión

Posteriormente, el papel del BAE “Orión” se expandió más allá de las aguas ecuatorianas cuando, en 1987, zarpó hacia la Antártida en una misión histórica que posicionó a Ecuador en el escenario internacional. Esta expedición no sólo consolidó la presencia de Ecuador en la Antártida, sino que también contribuyó a establecer bases científicas y a fortalecer las reivindicaciones y compromisos internacionales, incluyendo la adhesión al Tratado Antártico.



Fotografía del BAE “Orión” durante uno de sus cruceros en la región antártica.
Fuente: Archivo fotográfico Orión

En 2012, Ecuador ratificó su adhesión a la CONVEMAR como un instrumento multilateral de ámbito global, destinado a regular los espacios sobre los cuales los estados ejercen soberanía y derechos de soberanía. A raíz de este acontecimiento, ha llevado a cabo múltiples campañas de levantamiento batimétrico multihaz para recopilar información que respalde el proceso de extensión de la plataforma continental que el país está realizando. La información recolectada ha permitido desarrollar estudios técnicos y científicos que resultaron en la presentación de dos informes parciales ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas. A continuación, se presenta un mapa que sintetiza las áreas sobre las cordilleras submarinas en las que el BAE “Orión” ha recolectado información batimétrica:



Mapa de levantamientos multihaz del BAE “Orión” ejecutados sobre las cordilleras submarinas de Carnegie, Colón y del Coco.

En la actualidad, el BAE “Orión” sigue siendo un instrumento crucial en la estrategia marítima del Ecuador. Las campañas de mapeo realizadas por el buque han proporcionado datos esenciales para el proceso de extensión de la plataforma continental ecuatoriana, de acuerdo con el artículo 76 de la CONVEMAR.

Además, ha desempeñado un papel fundamental como plataforma avanzada de investigación, promoviendo la capacitación científica y el desarrollo profesional en áreas como la navegación, oceanografía y geoinformación. Este buque no sólo cumple funciones científicas, sino que también fomenta una mayor conciencia marítima entre la población, destacando la importancia del mar para el desarrollo económico y ambiental del país.

Modernización de las corbetas misileras.

La Armada del Ecuador reconoció la necesidad de recuperar toda su fuerza naval, de acuerdo con los diferentes planes estratégicos de fortalecimiento institucional. Así, se iniciaron proyectos de modernización en sus unidades tipo corbeta, comenzando con la corbeta “Esmeraldas”. Este proyecto se convirtió en un desafío para ASTINAVE, que, en colaboración con la Armada del Ecuador, perfeccionó sus técnicas y abordó nuevos retos. Posteriormente, se implementó la recuperación de tres corbetas de manera simultánea en un proyecto denominado Júpiter, donde las corbetas “Los Ríos”, “Manabí” y “Loja”



pasaron por un mantenimiento integral de su movilidad, sistemas y sensores. En la actualidad, estas corbetas tienen la responsabilidad de proteger y velar por la soberanía del territorio marítimo ecuatoriano.

Luego de rigurosas pruebas en todas las etapas del proyecto, las corbetas fueron entregadas al Ministerio de Defensa Nacional en 2018. El Proyecto Júpiter asegura que la Armada del Ecuador cuente con tres unidades navales de línea, capaces de brindar seguridad en nuestros espacios marítimos por un periodo adicional de 15 años, a partir de su entrega. Este proceso contribuye al fortalecimiento de nuestra presencia y soberanía en los espacios marítimos del país, lo que, a su vez, respalda su desarrollo como estado marítimo por tradición, vocación, historia y geopolítica (Astinave, 2015).

Tras culminar el Proyecto Júpiter y verificar los resultados sobresalientes, la Armada del Ecuador obtuvo la autorización del Estado para continuar con la recuperación de sus tres corbetas, con la meta de contar en un futuro cercano con una marina mediana con capacidad oceánica, capaz de hacer frente a diversas situaciones en nuestro territorio nacional.



Centro de Información de Combate de la corbeta misilera "Manabí" teniendo el panorama táctico en las consolas del sistema "Orión".

Así, en **2023** se lanzó un nuevo proyecto, el Proyecto Zeus, que forma parte de un megaproyecto denominado CAPOCE (Recuperación y fortalecimiento de las capacidades oceánicas de la Armada). Este esfuerzo pone de manifiesto el impulso de la Armada del Ecuador hacia el desarrollo tecnológico y el fortalecimiento de la industria naval del país, siendo pionera en la recuperación de unidades.

El Proyecto Zeus consiste en la recuperación integral de tres corbetas misileras: la "Galápagos", la "El Oro" y, nuevamente, la corbeta "Esmeraldas", con la que comenzó esta década de desafíos. Uno de los aspectos más innovadores de esta modernización ha sido la incorporación del sistema C3 Orión, diseñado y desarrollado por ASTINAVE EP. Este sistema permite una integración completa de las operaciones de comando, control y comunicaciones, brindando a la tripulación una mayor capacidad para coordinar acciones



y responder de manera efectiva a diversas situaciones operativas. El C3 Orión representa un logro significativo en la autonomía tecnológica de la Armada del Ecuador, al ser un sistema de diseño local adaptado a las especificaciones y necesidades de las unidades navales ecuatorianas (Vanegas, 2023).



Fotografía de la corbeta misilera “Manabí” y “Loja”, lancha misilera “Cuenca” y tanquero “Atahualpa” durante Photoex. Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Corbetas Misileras



Fotografía de la corbeta misilera “Manabí” durante ejercicio de disparo de cañón Otomelara. Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Corbetas Misileras



BAE "Esmeraldas", comandada por el capitán de fragata-EM Álvaro Genovese Cevallos, durante la entrega de la unidad a ASTINAVE EP el 27 de marzo de 2025 para el inicio de su modernización con el Proyecto "Zeus". Fuente: Fotografía cortesía del alférez de Fragata-SU Jackson Guaranga.

BAE "El Oro", durante trabajos de modernización de la unidad en ASTINAVE EP año 2025. Fuente: Fotografía cortesía del capitán de fragata-EM Andrés Astudillo Ávila.



Corbeta misilera "Manabí" y "Los Ríos" durante maniobra de transferencia de carga ligera. Fuente: Archivo fotográfico Escuadrón de Corbetas Misileras.



BAE "Galápagos", durante trabajos de modernización de la unidad en ASTINAVE EP año 2025. Fuente: Fotografía cortesía del capitán de fragata-EM Andrés Astudillo Ávila

El BAE “Jambelí” buque con visión de fortalecer a los medios de superficie.

La Armada del Ecuador avanza en los trabajos finales de reacondicionamiento del buque guardacostas BAE “Jambelí” donado por Corea del Sur. Luego de haber sido sometido a mantenimiento en dique seco, la embarcación se encuentra en la fase final de preparación para su traslado al país.

Se trata de la unidad más antigua de la clase Tae Pyung Yang que tenía hasta ahora en operación la Guardia Costera de Corea del Sur, construida en 1994 con matrícula KGC 3001.

Esta incorporación forma parte del compromiso de la institución con el fortalecimiento de sus medios de superficie, garantizando la operatividad y eficiencia en la defensa y seguridad marítima de Ecuador. Para su travesía desde Mokpo, Corea del Sur, hasta el Ecuador, la Armada ecuatoriana abrió un proceso de contratación por \$ 2.075.924,00 USD, el contrato contempla escalas en Guam, Pearl Harbor y San Diego. La empresa contratada será responsable del abastecimiento de combustible, suministro de agua potable, disposición de residuos, gestión de tasas portuarias y otros servicios logísticos esenciales.



Lancha misilera “Quito” y “Guayaquil” durante su periodo en varadero. Fuente: Revista de Marina Octubre 2011
<https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/aaf7fbS8838c5574772febd84f8ceS88.pdf>

Con 104,5 metros de eslora, 15 metros de manga y un desplazamiento de 4.000 toneladas, el guardacostas fue oficialmente incorporado a la flota ecuatoriana el 27 de mayo de 2024 y bautizado como BAE Jambelí MP-56. Su dotación estará conformada por 65 tripulantes y sus misiones estarán enfocadas en patrullajes marítimos, con especial énfasis en la lucha contra el tráfico de drogas, una problemática que ha aumentado en las aguas territoriales ecuatorianas y en la región de las Galápagos.



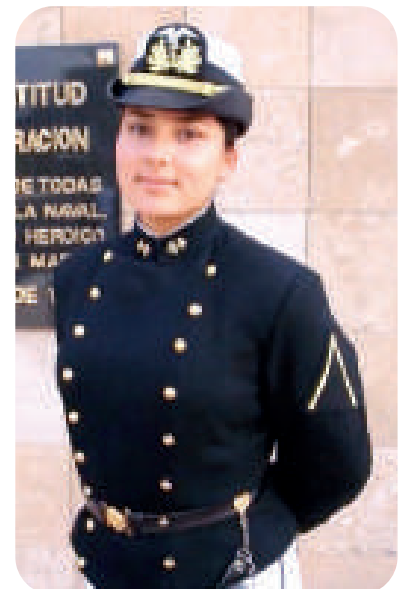
El rol de la mujer en la especialidad de superficie.

María Augusta Álvarez Zapata se destacó como una oficial ejemplar de la Armada del Ecuador, siendo la primera mujer en alcanzar el grado de oficial de arma. Este hito marcó un precedente significativo en la historia naval del país y abrió el camino para la inclusión de mujeres en roles operativos dentro de las Fuerzas Armadas.

En 2006, logró el grado de alférez de fragata, posteriormente optó por la especialización de superficie, consolidando así un avance crucial para la participación femenina en funciones que tradicionalmente habían estado reservadas para hombres. Su dedicación y habilidades profesionales no solo desafiaron las normas de género, sino que también promovieron un ambiente más inclusivo en las Fuerzas Armadas ecuatorianas.

Trágicamente, el 17 de septiembre de 2010, María Augusta sufrió un accidente fatal en su primer salto durante un curso de paracaidismo deportivo en Valparaíso, Chile, debido a una falla en la apertura de su paracaídas. Este acontecimiento conmocionó a su familia, amigos y compañeros, quienes la recordaron como una pionera y una líder valiente.

En reconocimiento a su trayectoria y compromiso, la Armada del Ecuador le otorgó un ascenso póstumo. Su legado continúa siendo un símbolo de la lucha por la igualdad de género en el ámbito militar y sigue inspirando a mujeres que desean unirse a las Fuerzas Armadas del país. María Augusta no solo es recordada por sus logros, sino también por su inquebrantable determinación y su dedicación a servir a la patria.





TÍTULO II



La especialidad de Infantería de Marina





A partir del año **1941** se inició el proceso para reestructurar la Armada, buscando mejorar la capacidad de nuestra institución, con el objetivo de mantener la integridad del mar territorial, mediante un proceso dinámico y mejorable en el que entrenamiento era un factor imprescindible para alcanzar dicho objetivo; es así que los comienzos del Cuerpo de Infantería de Marina datan de 1950, por la necesidad de la Armada de crear un organismo que cumpliera eficientemente las funciones que hasta entonces cumplía el “Batallón de Desembarco”, considerado el órgano operativo en tierra de la Escuadra Naval.

De acuerdo con el CPGF (SP) Mariano Sánchez el Batallón de Desembarco “estaba conformado por los oficiales y tripulantes de los buques de guerra, pero estas agrupaciones se limitaban a los conflictos de convulsión interna y no la guerra internacional, porque esto disminuiría las dotaciones.”³¹ El no contar con personal adicional para estas tareas fue una de las razones para que señores almirantes y oficiales superiores apoyaran en el desarrollo del Cuerpo de Infantería de Marina.

Al producirse, el 28 de mayo de **1944**, en Guayaquil y otras ciudades del país, la insurrección de batallones del Ejército y civiles contra el gobierno del doctor Carlos Alberto Arroyo del Río, la Armada no intervino en los enfrentamientos entre ecuatorianos los buques de la Escuadrilla, que en esos días se encontraban fondeados en el río frente a Guayaquil, se retiraron del puerto, hasta cuando se restableció la calma, aunque listos con su artillería y con los batallones de desembarco, pero eran momentos difíciles que ameritaban una reflexión acertada.



Capitán de fragata Manuel Nieto Cadena, comandante general de Marina Tomada de: Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granado.

El 1 de septiembre de **1952**, él CPGF Manuel Nieto Cadena fue nombrado comandante general de Marina, entre sus planes consideró la creación del Batallón de Infantería de Marina para cumplir con las tareas de desembarco y la defensa de costas. En 1953, se creó una de las tres compañías propuestas, se dotó de suficiente armamento y munición, y la organización y capacitación de este contingente fue exclusiva de un oficial del Ejército.

Entre **1953 y 1954** se asignó personal a las plazas del Batallón de Infantería de Marina, que no contaba con instalaciones, ningún miembro del batallón había sido especializado como Infante de Marina y además no había sido concretado como reparto naval.

El 15 de diciembre de **1955**, el capitán Nieto cesa su gestión como comandante general de Marina, y en adelante se dejó de ejecutar a el proyecto de creación del Batallón de Infantería de Marina, aunque el orgánico de este batallón seguía vigente de tal manera que aún se cumplían trasbordos.³²

³¹Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm. Carlos Monteverde Granados.

³²Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y Memorias gráficas. - CPGF_SP Mariano Sánchez Bravo. - Instituto de Historia Marítima. - año 2007.- Págs. 117-125

El 1 de septiembre de **1952**, el CPFG Manuel Nieto Cadena fue nombrado comandante general de Marina, entre sus planes consideró la creación del Batallón de Infantería de Marina para cumplir con las tareas de desembarco y la defensa de costas. En **1953**, se creó una de las tres compañías propuestas, se dotó de suficiente armamento y munición, y la organización y capacitación de este contingente fue exclusiva de un oficial del Ejército.³³

Entre **1953 y 1954** se asignó personal a las plazas del Batallón de Infantería de Marina, que no contaba con instalaciones, ningún miembro del batallón había sido especializado como Infante de Marina y además no había sido concretado como reparto naval.

El 15 de diciembre de **1955**, el capitán Nieto cesa su gestión como comandante general de Marina, y en adelante se dejó de ejecutar el proyecto de creación del Batallón de Infantería de Marina, aunque el orgánico de este batallón seguía vigente de tal manera que aún se cumplían trasbordos.

En **1955**, con motivo de la visita al Ecuador del general Rojas Pinilla, presidente de Colombia, se publicó un pequeño panfleto describiendo fuerzas que rendían honores al distinguido visitante; entre ellas, constó por primera vez la Infantería de Marina, que desfiló con otras fuerzas.

En **1958**, el jefe de Estado Mayor de la Armada CPNV Carlos Monteverde Granados acertadamente retoma el proyecto para la creación de la Infantería de Marina, tomando como ejemplo la organización y el esquema del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos de Norteamérica.

Este proyecto no prosperó pese a la real necesidad de nuestra Armada de contar con Batallón de Infantería de Marina (en esa época), Guayaquil estaba convulsionada por desórdenes políticos y era la Armada del Ecuador, a través del Batallón de Infantería de Marina que salía a restablecer el orden y dar seguridad en la ciudad de Guayaquil. En el año 1959 la Armada envió a cinco tripulantes a Fort Gulick, Panamá a realizar un curso de policía militar e investigaciones, de los cuales uno se graduó con la primera antigüedad (el entonces cabo Julio Benítez Proaño) con base en el conocimiento adquirido de este personal se adoptó la conformación de un batallón con sus compañías, pelotones y escuadras con las funciones que cumplirían cada uno de los conformantes de este grupo especial.

A finales de la década de **1960**, la Infantería de Marina de Ecuador continuaba con el reforzamiento de su capacidad operativa a través de la formación de sus integrantes en especialidades que potenciarán sus habilidades y destrezas tácticas.



Capitán de navío - EM Carlos Monteverde Granados, jefe de Estado Mayor de la Armada. Tomada de: Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

³³Ibidem



Suboficial Primero Bénitez (izquierda) junto al personal de tripulación acompañando al CPNV – EM Valdivieso. Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

En el año de **1962**, la Armada crea en su Orgánico un nuevo reparto naval y con ello, se publican pases de tripulantes desde distintos repartos navales al Batallón de Infantería de Marina, desde entonces quienes pasaban a formar parte de este nuevo reparto naval, se los mencionaba con la especialidad de infantes de Marina. Este personal que era de abordaje y sumado a otro grupo de grumetes recién graduados pertenecientes a la XIII promoción, son los hombres que pasarían a formar parte de la historia, siendo los precursores de lo que hoy es el Cuerpo de Infantería de Marina. El capitán de corbeta –Único Napoleón Cabezas Montalvo fue el primer comandante del BATIN, esto es desde junio de 1962 hasta 1963.

Para el año de **1963**, el alférez de navío Hugo Armando Unda Aguirre, fue el primer oficial infante de Marina, luego de haber sido seleccionado para realizar el curso básico de oficiales de infantería de Marina en la Base Naval de Quántico - Estados Unidos de Norteamérica. Un año más tarde, se asignan a su mando 40 tripulantes en las diversas jerarquías de suboficiales, sargentos, cabos y 40 marineros recién graduados para conformar el primer contingente de personal en ser entrenado y capacitado como infantes de Marina, quienes pasarían a la historia como los fundadores de la especialidad de infante de Marina.



Alm. Hugo Unda Aguirre, pionero de la Infantería de Marina. Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

PLOEI BATÍN se estableció en la Escuela de Especialidades de la Armada donde funcionaba la Comandancia de la Primera Zona Naval y posteriormente se lo trasladó a uno de los pisos superiores del Arsenal Naval, donde desarrolló sus actividades por muy poco tiempo, ya que una vez más fue trasladado a la Escuela de Especialidades.³⁴

El mando naval al observar el espíritu de superación, la visión estratégica y capacidad de planificación del contingente de infantes de marina, decide sembrar los cimientos de lo que más tarde sería el Cuerpo de Infantería de Marina, que desde entonces desarrollaría un sin número de operaciones y misiones que contribuirían de manera contundente sobre la seguridad y soberanía del estado ecuatoriano.



Primera promoción de paracaidistas de la Infantería de Marina en curso del ejército (1963).
Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

Una vez que la Infantería de Marina toma posesión de las instalaciones abandonadas por la aduana, continúa la preparación técnico profesional de su personal a través de diferentes cursos realizados al mando de instructores del ejército ecuatoriano y así como también instructores norteamericanos en Quántico, Estados Unidos.

Alférez de navío Unda junto a instructor de Judo e infantes de Marina, 1963 Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.



³⁴Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y Memorias gráficas. - CPFG_SP Mariano Sánchez Bravo. - Instituto de Historia Marítima. - año 2007.



El Batallón de Infantería de Marina había adquirido relevancia de tal manera que el señor contralmirante Ramón Castro Jijón, presidente de Junta Militar de Gobierno, ordeno que un grupo de infantes preste servicios en el Palacio Presidencial en calidad de escoltas. Gracias a los aportes tanto del entonces ALFG-IM Hugo Unda Aguirre y junto a señores tripulantes que se capacitaron en el país y en el extranjero, se hicieron valiosos aportes e innovaciones de fondo y forma (organización militar, doctrina, uniformes, evoluciones militares, etc.) que más adelante serian aplicadas en todas las instituciones militares del país.



Batallón de Infantería de Marina en Milagro, 1966. Tomada de: Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

En el mes de marzo de **1963**, el personal de la banda de músicos que pertenecía a la Primera Zona Naval, pasó a constituir las filas del Batallón de Infantería quienes hasta el día de hoy acompañan a los contingentes, armados siempre con la mística y el valor que caracteriza a esta fuerza.



Banda de músicos de la Armada, con el presidente Jaime Roldós Aguilera. Tomada de: Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

En **1964** la Armada hace un llamamiento a los jóvenes de edad militar, para que realicen a conscripción en este reparto naval. La concurrencia fue masiva, la mayoría de los conscriptos pertenecían a las mejores familias de Guayaquil, y además eran universitarios.³⁵

Para el 9 de julio de **1965**, Guayaquil estaba envuelta en disturbios y manifestaciones contra la Junta Militar de Gobierno, las fuerzas militares y policiales salieron a la calle a controlar el orden público. La participación de los infantes de marina demostró su capacidad para manejar situaciones de crisis.

En **1966**, se hace un llamado al servicio militar, afortunadamente para esta fecha ya se contaba con instalaciones amplias y funcionales, así como también personal con sólidos conocimientos en el manejo y entrenamiento de personal por lo que luego de la rigurosa selección se acuartelaron impresionantemente 200 conscriptos que más tarde recibirían una exigente preparación en lectura de cartas, patrullaje, tácticas de infantería de marina, evasión y escape, supervivencia, demoliciones y operaciones psicológica.

La Infantería de Marina desde sus inicios fue conocida por su famosa participación en tareas de emergencias, rescate y salvataje marítimo, así como la defensa y control de áreas en tierra asignadas a la Armada. En consecuencia, se volvió indispensable para la Fuerza Naval, “el 18 de abril de 1966, siendo comandante general de Marina el señor contralmirante Carlos Monteverde Granados, se recomienda determinar con claridad el orgánico de debía dársele a la Infantería de Marina, su misión, especialidad y entrenamiento” (Rodríguez, 2004).



Formación de la primera promoción de infantes de Marina del Ecuador en 1966
Tomada de: *Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.*

Finalmente, la materialización del nacimiento oficial del Cuerpo de la Infantería de Marina del Ecuador tuvo lugar oficialmente el 12 de noviembre de **1966**. A través del decreto No. 10, emitido por el presidente interino de la República del Ecuador, Dr. Clemente Yerovi Indaburu. Se ordenó la creación del Cuerpo de Infantería de Marina (CUINMA), denominándose inicialmente como Batallón de Infantería de Marina y con un objetivo inicial claro dictaminado a través de la Comandancia: desempeñar funciones de seguridad y defensa en la estratégica plaza de Guayaquil, el principal puerto del país.

La asesoría dada por el Comando General de la Armada al señor presidente de la república, con base a la capacidad profesional y mística de este grupo de soldados del país, hizo posible que se satisfaga una necesidad en nuestra Armada, que lograba tener una mejor capacidad para la defensa de la soberanía marítima, así como la ejecución de acciones de control interno en el país.

³⁵Ibidem



De esta manera en **1968** un selecto grupo de cuatro oficiales y cinco tripulantes fueron enviados para participar en un curso de operaciones anfibias. El personal enviado regresó con la insignia de “pulpo” en su pecho, símbolo del curso que un año después sería adaptado para realizar el primer curso de “hombres rana” y adicionalmente durante ese año el de paracaidista en la Escuela de Fuerzas Especiales.

A lo largo de su trayectoria, el CUINMA ha desarrollado capacidades especializadas en áreas críticas para la defensa y seguridad del país, incluyendo guerra anfibia, que le permite proyectar poder desde el mar hacia la tierra; operaciones ribereñas, esenciales para el control de los ríos y zonas costeras; control de puertos y costas, garantizando la seguridad de las principales entradas y salidas marítimas del país; seguridad marítima, combatiendo actividades ilícitas en el mar; y ayuda humanitaria y respuesta a desastres, brindando apoyo a la población en momentos de crisis.

La presencia constante y efectiva del Cuerpo de Infantería de Marina en los grandes hitos de la historia ha forjado su reputación como una unidad de élite dentro de la Armada. Esta reputación se basa en su férrea disciplina, su incansable preparación y su inquebrantable lealtad a la patria, demostrada en innumerables ejercicios y operaciones donde evidencian su capacidad de actuar en defensa de la nación en situaciones extremas. La disciplina, preparación, lealtad y espíritu indomable han convertido a este comando en un pilar fundamental de la historia y la seguridad del Ecuador.

El 10 de abril de **1970**, el contralmirante Jorge Cruz Polanco, comandante general de la Marina, informó que la Escuela Politécnica del Litoral estaba solicitando al Honorable Congreso Nacional la recuperación de las instalaciones ocupadas por el Quinto Guayas y el Cuerpo de Infantería de Marina. En relación con este último, comentó que dicha recuperación se llevaría a cabo una vez que la Armada reciba una porción del terreno que pertenece a la Politécnica en Puerto Nuevo, adyacente a la Base Naval de Guayaquil. Además, mencionó que el plazo para llevar a cabo esta entrega oscila entre seis y doce meses.

Por su parte, el comandante del Cuerpo de Infantería de Marina pidió, a través del comandante de la Primera Zona Naval, la compra de los terrenos e instalaciones que había utilizado el consorcio italiano durante la construcción del puente sobre los ríos Daule y Babahoyo, que se encontraban en la margen derecha del río Daule, junto a ese puente. El almirante Cruz Polanco presentó esta situación al ministro de Defensa, quien autorizó a la Comandancia General de la Marina, para que iniciara los procedimientos necesarios para adquirir esos terrenos.



Archivo: Escudo de la Infantería de Marina.



Patio de formación del CUINMA en Base Naval Norte.

Tomada de: Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm. Carlos Monteverde Granados.

El 7 de julio de **1970**, el jefe naval emitió directrices al respecto, subrayando la importancia de la Base, ya que el Cuerpo de Infantería de Marina había crecido considerablemente, tal como lo deseaba el Gobierno Nacional.

El 19 de octubre de **1970**, el presidente de la República promulgó el Decreto Supremo No. 589-A, que se publicó en la Orden General No. 193, el mismo que establecía que el Gobierno, a través del Ministerio de Finanzas, asumirá la financiación para la compra de terrenos y la construcción de las instalaciones de la Escuela Naval, en el marco del traslado de esta desde Salinas, así como para el nuevo Liceo Naval en proceso de creación.

En consecuencia, el nuevo comandante general de la Marina, contralmirante Ángel Benavides Chávez, solicitó el 1 de diciembre al ministro de Finanzas que se realizarán los procedimientos necesarios para adjudicar a la Armada Nacional los terrenos cercanos al cerro San Eduardo, frente a la isla San José, que abarcan aproximadamente 60 hectáreas.

Es importante señalar que tanto los terrenos de San Eduardo como los adyacentes a la ciudadela del Banco de la Vivienda, en la hacienda Atarazana y el puente de la Unidad Nacional, eran propiedad de la Honorable Junta de Beneficencia, por lo que debían ser comprados a un precio previamente acordado. Ese mismo día, el almirante Benavides indicó que, de acuerdo con una resolución del Senado (documento No. 13 del 17 de abril de 1970 y resolución No. 70-22 publicada en el Registro Oficial No. 418 el 24 de abril de ese año), la Armada tenía que devolver a la Politécnica del Litoral, en un plazo no superior a seis meses, las instalaciones ocupadas por el Cuerpo de Infantería de Marina. La única forma de cumplir con esta disposición dentro del tiempo estipulado era ocupando las instalaciones utilizadas por la compañía constructora italiana del puente sobre el río Guayas.



Actuales instalaciones del Cuerpo de Infantería de Marina tomada de: Archivos de Comando CUINMA



Una vez delimitados los centros de instrucción y adoctrinamiento, inicia la consolidación de la Infantería de Marina, las transformaciones logradas fueron profundas en la implementación de los procesos, el desarrollo de la infraestructura y la organización de batallones.

Sin embargo, el mando naval determinó que tanto el CUINMA como la Escuela Naval y el Liceo Naval se ubicarían en los terrenos cercanos al puente de la Unidad Nacional, por lo que se inició la construcción de sus respectivas instalaciones, así como de áreas adicionales para la instrucción y el entrenamiento. En 1972 el Cuerpo de Infantería de Marina dejó el "BATÍN" de la Politécnica y se trasladó a lo que se convertiría en la Base Naval Norte, mientras que un año más tarde seguiría la Escuela Naval y el Liceo Naval.



Ingreso del Pabellón nacional en antiguas instalaciones del BATIN

Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

En cuanto a los terrenos de San Eduardo, se establecieron allí refugios para la munición de los buques y un polígono de tiro. Posteriormente, estos espacios fueron asignados para las instalaciones del CUINMA, finalmente el sábado 22 de junio de 1985, el presidente de la República, Ing. León Febres Cordero, llevó a cabo la ceremonia de entrega de las instalaciones del Cuerpo de Infantería de Marina en la Base Naval de San Eduardo.



Operaciones Ribereñas, 1973

Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

La rigurosa preparación de los "Hombres Rana" de la Infantería de Marina fue fundamental para participar en el rescate de las víctimas fallecidas y sobrevivientes del naufragio de la motonave de transporte "Jambelí", ocurrido el 25 de diciembre de 1973.

En la primera jornada, los hombres rana, a pesar de las difíciles condiciones, lograron localizar la motonave en el fondo marino donde la embarcación yacía a 23 metros de profundidad y comenzaron a realizar el arduo trabajo de recuperación. Con destreza y valentía, los rescatistas consiguieron recuperar los primeros 106 cuerpos sin vida de las víctimas. En la segunda jornada, las labores fueron más intensas, y se logró completar la búsqueda, recuperando todos los cuerpos de los pasajeros que habían perdido la vida en el naufragio.

A pesar del lamentable suceso, se evidenció que, por efecto de la rápida y eficiente respuesta del Cuerpo de Infantería de Marina, sus hombres rana y el BAE "Cotopaxi", quienes, con un alto nivel de preparación y predisposición incansable, lograron exitosamente la recuperación de los cuerpos y víctimas.



Nafragio de la motonave Jambelí frente a las cosas de la Isla Puná
Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.



Nafragio de la motonave Jambelí frente a las cosas de la Isla Puná
Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

Eventos como esto sirvieron como catalizador para mejorar la seguridad marítima en el país y consolidar la reputación del CUINMA como una fuerza de élite comprometida con el servicio a la comunidad.³⁶ De esta manera continua la preparación exhaustiva del personal de la infantería, es así que en 1974, los alféreces Luis Chacón y Rodrigo Corral, efectuaron los cursos de: comando anfibio, de entrenadores y de armas de operaciones anfibias en Brasil.

La Infantería de Marina ha participado en operación internacional UNITAS desde 1972, manteniendo siempre un destacado y profesional desempeño.

Dos años más tarde se realizó el primer curso de Comando cuyo director de curso fue uno de los alféreces mencionados y con instructores que habían realizado este curso en otros países. Durante este mismo año, se realizó el primer curso de Salto libre militar logrando que la Infantería de Marina sea cada vez más versátil para operaciones militares.



Infante de marina en ejecución de salto libre Tomada de: *Redes sociales Armada del Ecuador*

³⁶Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.



Tercera promoción de Infantes de Marina, 1978

Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

La valiosa experiencia adquirida en cada curso realizado por el personal de infantes de marina permitió la creación de unidades, como el Batallón de Operaciones Especiales en 1980, con misiones como la de ejecutar incursiones anfibias y operaciones ofensivas excepcionales. El personal militar se encontraba altamente calificado y fue de gran valor militar para el Conflicto de Paquisha de 1981, donde se combatió en la Cordillera del Cóndor en los sectores de Paquisha, Mayaicu y Machinaza, de esta manera incluso el entonces presidente constitucional de la República, Dr. Jaime Roldós Aguilera, calificó como positiva y de merecido reconocimiento el accionar del Cuerpo de Infantería de Marina durante el conflicto de Paquisha, razón por lo cual impuso personalmente la condecoración al estandarte del Cuerpo de Infantería de Marina en la ceremonia del 24 de mayo de 1981.



Insignia a combatientes de la Cordillera del Cóndor.
Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.



Luego del conflicto la Infantería de Marina mantiene su organización constituida por una fuerza operativa, una fuerza de apoyo y una fuerza de seguridad; para cubrir las necesidades fue necesario incrementar el número de efectivos, por lo que, en efecto de la disposición del Comando General, en 1983 se incrementa una vez más el personal. Dos años más tarde, 1985 oficialmente son entregadas las instalaciones de San Eduardo al Cuerpo de Infantería de Marina con el nombre actual de Batallón de Infantería de Marina N. 23 San Eduardo el cual sigue vigente hasta la presente fecha.

Imagen Satelital de instalaciones del Cuerpo de Infantería de Marina
Tomada de: Google Maps

Una década más tarde se desarrollan acciones militares para expulsar a las fuerzas peruanas de la cabecera del río Cenepa. Bajo el mando del capitán de navío EMC Manuel Zapater Ramos la fuerza de Infantería de Marina procedió a movilizarse a un área táctica asignada que le permitió cubrir un frente angosto a lo largo del límite político internacional con el Perú, en la provincia del Oro, contribuyendo también, a proteger el flanco expuesto al mar al cual no tenían acceso defensivo las fuerzas terrestres del ejército.

Los primeros en desplazarse fueron los batallones de Operaciones Especiales y de Reserva táctica, se desarrollaron una serie de actividades operativas en el área de responsabilidad, los mismos fueron conducidos eficiente y eficazmente para el cumplimiento del deber; defender la soberanía nacional del Ecuador.



Posición defensiva y estratégica en las fronteras

Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.



Patrullajes continuos en los esteros y riberas

Tomada de: Sánchez, M. (2007). *Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

El conflicto limítrofe fue finalmente resuelto con la firma del Acuerdo de Paz de Brasilia en 1998, el cual consolidó la paz entre Ecuador y Perú, la Infantería de Marina continuó contribuyendo a la defensa de la seguridad e integridad territorial del Ecuador en dicho sector, estableciendo una unidad tipo batallón. Con la demarcación definitiva de las fronteras de Perú y Ecuador marcó el inicio de un periodo de paz y cooperación entre ambos países.



Habilidad y destreza para la guerra desde el aire, mar y tierra Infante de Marina. Archivos Fotográficos CUINMA

Adicionalmente en términos de doctrina, equipamiento y capacidades tácticas, adaptándose a las amenazas modernas como el narcotráfico, la pesca ilegal y la delincuencia organizada transnacional, la Infantería de Marina nunca ha dejado de evolucionar.

Durante la primera década del siglo XXI, la Infantería de Marina del Ecuador consolidó su rol dentro de la Armada y participó en importantes iniciativas de cooperación internacional. En agosto de 2007, Ecuador fue sede del Ejercicio Combinado de Puesto de Mando de Operaciones para el Mantenimiento de la Paz (OMP Sur 2007). Este evento, realizado en Quito, contó con la participación de fuerzas militares de once países; Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú, Uruguay, Nicaragua, El Salvador y Canadá. Además, contó con la participación de representantes de organismos internacionales como las Naciones Unidas (ONU), la Cruz Roja Internacional, la Organización de Estados Americanos (OEA) y la Conferencia de las Fuerzas Armadas Centroamericanas (CFAC).

El objetivo principal de este ejercicio fue fortalecer la cooperación y el entrenamiento conjunto en operaciones de paz y seguridad internacional bajo los estándares de la ONU. Se realizaron simulaciones de conflictos, entrenamientos en gestión de crisis y misiones de estabilización en zonas de conflicto.

Por el hecho de limitar al norte con la hermana república de Colombia, estuvimos y estamos expuestos a las consecuencias de todas las actividades ilegales relacionadas con el narcotráfico y terrorismo, llevadas a efecto por los grupos narcoterroristas, que intensificaron sus acciones replegándose de sus locaciones iniciales hacia el sur de Colombia, aprovechando la permeabilidad de la frontera para utilizar de manera clandestina nuestro territorio como zona de descanso, aprovisionamiento logístico y/o corredores de tránsito de sustancia sujeta a fiscalización para salir al mar con destino a Estados Unidos de Norteamérica; la Armada del Ecuador con concordante con la decisión política al más alto nivel, construyó un destacamento naval en Mataje e incremento el número de personal de Infantes de Marina en el Batallón de Infantería de Marina San Lorenzo, para ejercer un mejor control en los estuarios, ríos y áreas estratégicas fronterizas, evitando el tráfico de sustancias sujeta a fiscalización, el contrabando de armas, explosivos, municiones, contrabando de combustible y la movilidad de narcoterroristas hacia el territorio ecuatoriano. Posteriormente por disposición del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas se mantuvo un Comando Operacional con miembros de las 3 Fuerzas Armadas, con el propósito principal de controlar los corredores de movilidad y neutralizar a las organizaciones delictivas dedicadas a las actividades ilícitas antes mencionadas.



Operaciones de ámbito de control interno Archivos Fotográficos CUIINMA



Despliegue de personal Infantes de Marina

Tomado de: Saumeth, E. (2022, febrero 26). Ecuador despliega a infantes de marina en la frontera con Colombia.

La presencia de las fuerzas militares en Mataje no pasó desapercibida para los grupos criminales que operaban en la región. Durante las operaciones, se registraron múltiples enfrentamientos armados entre la Infantería de Marina y bandas delictivas que intentaban evitar las interdicciones militares.

Estos enfrentamientos pusieron de manifiesto la capacidad de fuego y resistencia de los criminales, que empleaban armamento sofisticado y tácticas de guerrilla para intentar repeler a las fuerzas ecuatorianas. En algunos casos, las organizaciones criminales recurrieron a emboscadas y explosivos improvisados, similares a los utilizados por grupos armados en Colombia.



Este tipo de intervenciones se ha intensificado en los últimos años, especialmente en zonas costeras y fronterizas, donde el narcotráfico ha incrementado su actividad debido a la creciente demanda internacional de drogas y la utilización del territorio ecuatoriano como ruta de tránsito.

Las operaciones de la Infantería de Marina en Mataje forman parte de un esfuerzo más amplio del Estado ecuatoriano para recuperar el control de zonas estratégicas y reducir la influencia del crimen organizado en el país. Estas misiones han permitido:

- Reducir la capacidad operativa de los grupos narcotraficantes en la frontera norte.
- Desarticular redes de tráfico de armas y municiones.
- Aumentar la presencia militar en regiones vulnerables para disuadir nuevas incursiones criminales.
- Proteger a la población local de la violencia generada por las organizaciones delictivas.



A pesar de estos avances, el desafío sigue siendo grande, ya que los grupos criminales continúan adaptando sus tácticas y buscando nuevas rutas para el tráfico de drogas y armas. En este sentido, la Infantería de Marina, junto con otras fuerzas de seguridad del Ecuador, mantiene un compromiso constante en la lucha contra el crimen organizado en la región.

La participación de la Infantería de Marina en el conflicto armado interno que vive el Ecuador declarado, mediante decreto ejecutivo 111 el 9 de enero de 2024 por parte del señor presidente de la república Daniel Noboa Azín, ha sido fundamental por su capacidad para operar en sus entorno acuáticos y terrestres, mostrando el elevado sentido patriótico y profesionalismo de esta fuerza elite.

Los acuerdos de cooperación entre el Ecuador y Estados Unidos de Norteamérica han hecho posible que se reciba material, equipos especializados y herramientas que coadyuve en el combate del crimen organizado y actividades narcoterroristas para beneficios de ambos países.

Reforzando los operativos en puertos de Ecuador Tomada de: Rfi.fr. Recuperado el 3 de abril de 2025, de <https://www.rfi.fr/es/m%C3%A1s-noticias/20250206-militares-refuerzan-los-operativos-en-puertos-de-ecuador-por-las-elecciones>

Rol de la mujer en la Infantería de Marina.

El rol de la mujer en la Infantería de Marina del Ecuador ha experimentado una evolución notable en las últimas dos décadas, reflejo de los cambios sociales, legislativos y culturales que promueven la equidad de género en las Fuerzas Armadas. Aunque históricamente la Infantería de Marina, al igual que muchas unidades militares especializadas, ha sido un entorno predominantemente masculino, la presencia femenina se ha ido consolidando de manera progresiva y significativa.

La primera mujer en integrar la Infantería de Marina del Ecuador fue Paola Judith Ochoa Velastegui, quien se graduó en el año 2007, su incorporación marcó un hito en la historia de las Fuerzas Armadas ecuatorianas, al abrir camino para la participación femenina en roles tradicionalmente ocupados por hombres.

El ejemplo de mencionada oficial fue clave para abrir las puertas a más mujeres en las Fuerzas Armadas, específicamente en la Infantería de Marina, una rama históricamente dominada por hombres. Su ejemplo rompió barreras y se convirtió en un referente para las futuras generaciones de mujeres interesadas en ingresar a las fuerzas armadas. La tendencia apunta hacia una mayor inclusión y protagonismo de las mujeres en todos los niveles de la Armada. El desarrollo de una cultura institucional más equitativa, unido al fortalecimiento de políticas de formación y promoción, garantiza que las mujeres continúen consolidando su presencia como agentes clave en la defensa, seguridad y paz del Ecuador.

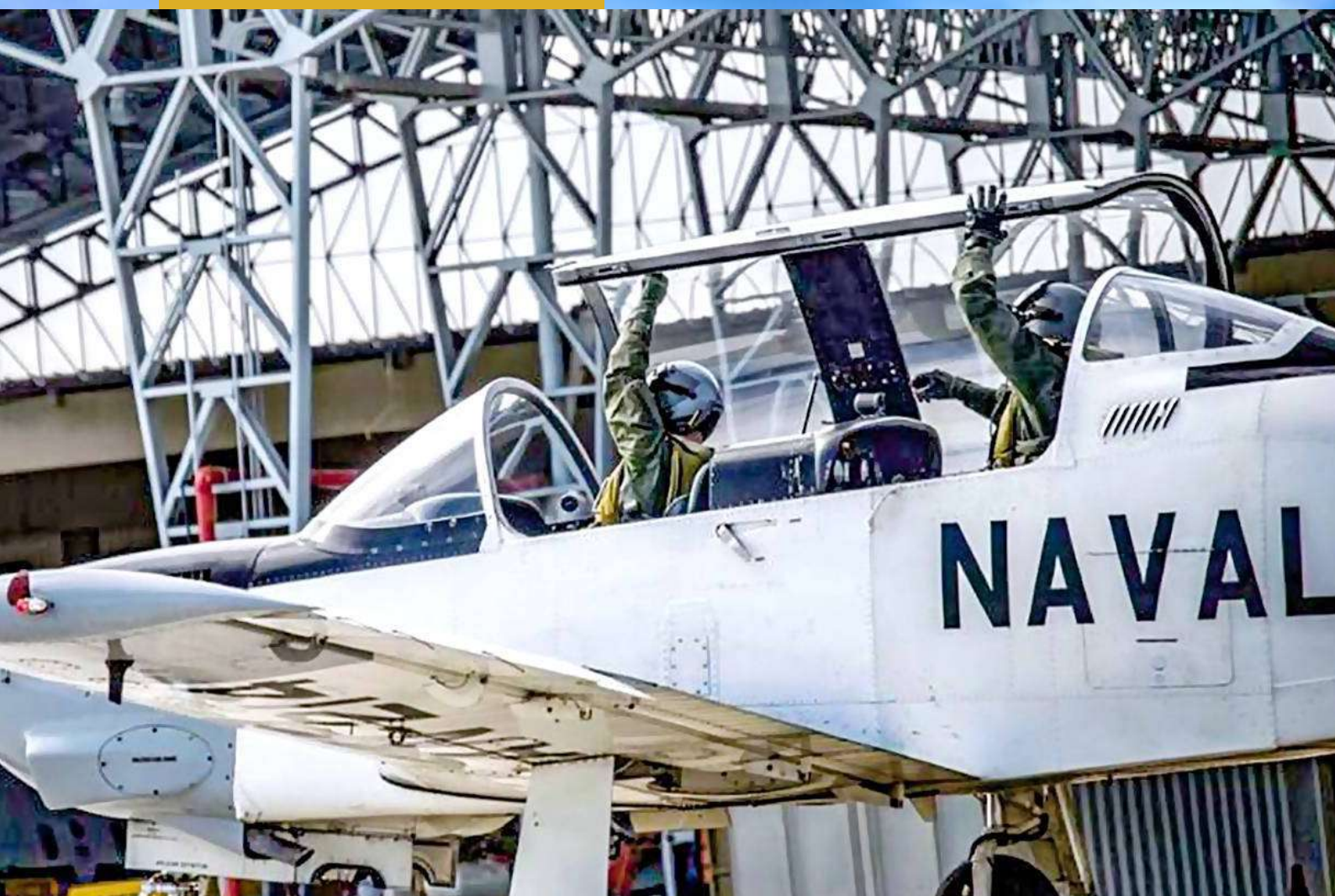
Las oficiales que actualmente forman parte del Cuerpo de Infantería de Marina son símbolo de esfuerzo, valentía y transformación institucional. Su presencia impulsa el fortalecimiento de una Armada más diversa y eficiente, donde el mérito y la capacidad son los verdaderos criterios de avance profesional.

Con su ejemplo, inspiran a futuras aspirantes, demostrando que las mujeres pueden desempeñarse de excelente manera en el servicio naval militar y formar parte activa en la defensa de la soberanía nacional.



Ceremonia de graduación de la promoción de infantes de Marina Popeyes 2007 Tomada de: Redaccion, R. (2010, mayo 15). Una mujer infante de marina. El Universo.
<https://www.eluniverso.com/2010/05/15/1/1445/paola-ochoa-primera-mujer- infanteria.html/>

TÍTULO III



*La especialidad de
Aviación Naval*





Desde sus inicios, la Armada jugó un papel clave en el desarrollo aeronáutico del Ecuador. Fueron muchos los oficiales que, con determinación y valentía, apostaron por la aviación como una herramienta fundamental para la defensa y la seguridad nacional. El liderazgo del capitán de navío Juan Francisco Anda y Maldonado fue vital en este proceso, logrando potenciar los patrullajes aeromarítimos con los recursos disponibles en la época, principalmente hidroaviones.

Estos primeros pasos marcaron el inicio de una historia de esfuerzo, innovación y compromiso, donde la aviación se convirtió en una pieza esencial para la protección y soberanía del país.

El punto de inflexión llegó en 1952 con la Declaración de Santiago, que proclamó la jurisdicción de 200 millas marítimas, haciendo prioritaria la vigilancia y protección del territorio ecuatoriano (Aimone, 2023). La Armada retomó la idea de contar con medios aéreos y adquirió dos hidroaviones PBY Catalina en 1954, con el objetivo de patrullar el litoral y formar pilotos. Sin embargo, problemas políticos y presupuestarios llevaron a que estas aeronaves fueron entregadas a la Fuerza Aérea ecuatoriana, retrasando nuevamente la creación de la Aviación Naval.



PBY Catalina, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

La Aviación Naval ecuatoriana surgió del compromiso y visión de quienes entendieron su papel fundamental en la defensa del mar. Desde sus primeras aspiraciones, enfrentar obstáculos fue una constante, pero la convicción de establecer una fuerza aeronaval propia permitió su desarrollo y consolidación.

A pesar de este revés, la vocación por la aviación persistió en muchos oficiales de la Armada. Uno de los primeros en dar el paso fue Enrique García Abad, quien en 1954 fue enviado a la Escuela Naval de Annapolis, EE. UU., y posteriormente entrenado en Pensacola, Florida. En 1955, tras 16 meses de esfuerzo recibió sus alas doradas, convirtiéndose en el primer piloto naval del Ecuador.

En la década de los 60, la combinación de esfuerzo humano y el contexto institucional permitió que el sueño aeronaval volviera a tomar forma. Germánico Olmedo y Jaime

Puente Rigo, motivados por su pasión y el ejemplo de García Abad, se capacitaron como pilotos civiles en el Aero Club de Guayaquil. Su empeño y persistencia lograron reavivar el interés del Mando Naval en la necesidad de contar con medios aéreos propios.

*ALFN Enrique García**TNNV-IG Germánico Olmedo**TNFG-IG Jaime Puente*

Tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Finalmente, la Armada adquirió su primera aeronave, un Cessna Sky Knight 320 (AN-101), que fue incorporado en una ceremonia presidida por el comandante general de Marina, Gonzalo Calderón, un **19 de junio de 1967**. Este momento marcó el inicio oficial de la Aviación Naval ecuatoriana, estableciendo un derrotero claro para futuras generaciones de pilotos y tripulantes.

Esta recepción constituye, en sí, el **día clásico de la Aviación Naval**, dejando sentado el derrotero por el cual se encaminarían las futuras generaciones de oficiales, tripulantes y empleados civiles que de una u otra forma aportaron moral, intelectual y físicamente para la cristalización de este reparto de la Armada del Ecuador.



A pesar de la falta de infraestructura y presupuesto, la Aviación Naval comenzó a consolidarse con la incorporación de sus primeros oficiales y tripulantes.

Ceremonia de incorporación del AN-101, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



En 1968, la Armada patrocinó el primer curso de formación de pilotos en el Aero Club de Guayaquil, con graduados como Patricio Larrea, Rómulo Donoso, Yesid Jaramillo y Jaime Páez. Ese mismo año, el mando naval formalizó su estructura organizativa y designó como su primer comandante a Germánico Olmedo, bajo la dependencia de la Primera Zona Naval.

Sentados Izq. a derecha: CPCB Jaime Puente, CPCB Germánico Olmedo y ALNV Rómulo Donoso. De pie izq. a derecha: ALNV Yezid Jaramillo, ALNV Jaime Páez y ALFG Patricio Larrea, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



El 1 de mayo de 1969, con el primer relevo del jefe de la Aviación Naval, se consolidó su personal orgánico. En 1970, comenzó a operar en las instalaciones del Servicio Aéreo del Ejército y, el 22 de enero de 1973, cambió su denominación a Grupo Aeronaval, marcando su consolidación definitiva. Desde entonces, ha mantenido un crecimiento progresivo, adaptándose a las necesidades estratégicas del país y fortaleciendo sus capacidades operativas, centrado en la protección y promoción de sus intereses marítimos, integrando aspectos de seguridad, desarrollo sostenible y cooperación internacional, como parte integral de la estrategia marítima nacional.

Para la época se vivía la “Guerra del Atún”, que consistió en el seguimiento y aprehensión de buques de bandera extranjera que se encontraban en actividades de pesca sin los permisos necesarios para ejercer esta actividad (Vásquez, 2020).³⁷ La Armada del Ecuador, usando los medios disponibles de la época, hizo una férrea defensa del mar territorial ante las pretensiones pesqueras extranjeras, como fue la participación de la Aviación Naval con las aeronaves CESSNA SKYKNIGHT 320, AN-101 y CESSNA 177, AN-202, con los cuales se patrulló el mar territorial ayudando a la detención de 90 barcos estadounidenses, 13 japoneses, 5 canadienses y 3 panameños.



Figura 7. Pilotos del AN-101

Tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Las millonarias multas a los pesqueros extranjeros, producto de las detenciones realizadas por la Armada del Ecuador originaron represalias por parte de las potencias extranjeras, motivo por el cual el gobierno del Ecuador decidió convocar a reunión de consulta de cancilleres con carácter de urgente para condenar estas medidas coercitivas que afectaban las relaciones interamericanas, así como condenar el uso de medidas que socavaban la soberanía de los Estados y la tranquilidad de los países. Con ello, el 31 de enero de 1971, por una resolución del Consejo Permanente de la OEA, Ecuador resultó victorioso de la disputa con el apoyo de los países latinoamericanos.



Figura 8. Artículo del Chicago Tribune de 1967 y 1971 Tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

³⁷Vásquez, B. (Diciembre de 2020). Revista de Marina. Obtenido de Revista de Marina: <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/-original/b4620faf03131a2731a72cc642a6bffd.pdf>

Las aeronaves de la Aviación Naval para la guerra del Atún, no solo realizaban vuelos de exploración aeromarítima, también ejecutaron vuelos como parte del control de ingreso y tareas de pesca de unidades en el Golfo de Guayaquil, durante estos patrullajes, el 14 de febrero de 1970, ocurrió el lamentable accidente en el que perdieron la vida el CPCB Jaime Puente Rigo Rigui y el TNFG Rómulo Donoso mientras cumplían una operación de control de pesca cerca del Golfo de Guayaquil, a bordo del avión AN-201, hecho que enlutó a la Armada Nacional y al país.

La actuación del poder naval en este pasaje de la historia ecuatoriana demostró la valía de la Armada del Ecuador como instrumento político en tiempo de paz, señalando la importancia de contar con una Aviación Naval modernizada, que cuente con los medios necesarios para el cuidado del mar territorial y poder hacer frente a cualquier amenaza extranjera que intente violar nuevamente la riqueza de los espacios marítimos ecuatorianos.

A partir del 7 de noviembre de 1973, las tareas del mando naval aumentaban, para una Aviación Naval ya consolidada como un reparto de la Armada del Ecuador, es así que, recibe de la compañía ECUAVIA un helicóptero utilitario de 2 asientos modelo Bell 47-GA matriculado como ANE-351, convirtiéndose en la primera aeronave de ala rotatoria de este nuevo reparto operacional.



Primera aeronave de ala rotatoria, tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

El 29 de junio de 1973 se realizó el contrato con la compañía Aerospatiale para la construcción de 2 helicópteros Alouette, incorporando el ANE 301 y ANE 303 el 24 de julio de 1974. Con la llegada de estas aeronaves la Aviación Naval ampliaba sus horizontes y se abría campo para integrarse a la Escuadra Naval, y realizar operaciones coordinadas con las otras Fuerzas.



Primer apontamiento de un helicóptero a bordo de BAE Morán Valverde,
tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



Helicópteros Alouette en operación con las unidades de la Escuadra Naval, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

En 1975, a la Armada se incorporan dos aviones ARAVA tipo 201 versión de transporte militar con capacidad para 24 soldados totalmente equipados, 16 paracaidistas y dos contenedores de carga; aeronaves que ingresan a línea de vuelo de la Aviación Naval el primero “AN-232” en 1975 y el segundo “AN-234” en 1977; instante en el cual inician múltiples tareas de transporte de tropas, operaciones de saltos de paracaidistas, apoyo logístico, así como participación en las Maniobras UNITAS en 1977 con vuelos de Exploración Aeromarítima y operaciones de búsqueda y rescate a nivel nacional tanto de embarcaciones como aeronaves civiles accidentadas.



Aviones ARAVÁ 201 en operaciones logísticas, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

En 1980, se adquieren 03 aeronaves T-34C cabina tándem con turbina Pratt & Withney PT6A- 25, “AN-221”, “AN-223” y “AN-225” destinadas para la exploración marítima costera, operaciones con la Escuadra Naval y formación de nuevos aviadores navales.



Incorporación de las aeronaves T-34 C Turbo Mentor, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



T 34C aeronaves en formación de aviadores navales, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

También en ese año se adquiere un Súper King Air 200 (AN-231) que cumpliría las tareas en apoyo al Instituto Oceanográfico de la Armada y a la Dirección de la Marina Mercante, en el transporte de personal y material, monitoreo para trabajos de faros y boyas, Control de la contaminación de Balao y la Libertad, así como tareas de exploración aeromarítima visual y apoyo logístico a la Segunda Zona Naval en las islas Galápagos.



Super King Air AN-231, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

En la década de los 90, ya bajo el mando del Comando de Operaciones Navales, la Aviación Naval incrementa sus unidades aeronavales y el personal de soporte, como respuesta del aumento de tareas relacionadas con el servicio de vuelo, sin embargo, las instalaciones en Guayaquil llegan a ser insuficientes para albergar y operar todas estas aeronaves (03 HELOS Bell 206, 03 SKA, 01 CESSNA CITATION, 01 CASA CN235). Por esta razón fue necesario planificar una nueva base de operación considerando una ubicación estratégica, que permitiera llegar al teatro de operaciones marítimo de manera eficiente y oportuna.



Incorporación de avión CASA CN235, tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Es así como en 1990 se dan los primeros pasos para la creación de la Estación Aeronaval de Manta, con un comodato de terreno con la Dirección de Aviación Civil que no llega a concretarse. Posteriormente en 1993, la Armada del Ecuador tramita ante la Dirección de Aviación Civil la posibilidad de construir un helipuerto en la Base Naval de Jaramijó, pero tampoco llega a ser factible por la interferencia que ocasionaría al encontrarse dentro del área de aproximación instrumental y visual del aeropuerto de Manta.

En el mes de junio del mismo año, luego de la incorporación de 06 helicópteros (Bell 206/TH- 57), ya con 14 aeronaves, la Aviación Naval solicita al Comando de Operaciones Navales analizar y tramitar un proyecto de desarrollo de la base aeronaval en Manta, a fin de que sea incluido en la planificación del año 1994.



Incorporación de helicópteros Bell 206/TH57 a la Aviación Naval, tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Dentro de las lecciones aprendidas del conflicto del Alto Cenepa, para el cumplimiento de su misión, el Comando de Operaciones Navales comprende la necesidad de tener una Aviación Naval con capacidad de ampliar el radio de vigilancia de la fuerza de superficie. Luego de una serie de estudios realizados se decide por el Helicóptero Bell 230 MISIÓN RELAY. El 23 de enero de 1996 se incorporan las aeronaves “HN 401” y “HN 403”, destinadas a cumplir tareas de guerra antisuperficie y lanzamiento transhorizonte embarcadas a bordo de unidades de superficie y un año más tarde se incorporaron las aeronaves Super King Air 200 CATPASS, con matrículas “AN-233”, “AN-234” los mismos que fueron modificados para tener una mayor autonomía y usados principalmente para exploración aeromarítima y vigilancia electrónica con las unidades de la Escuadra Naval y Cuerpo de Guardacostas.



Helicóptero Bell 206 en operaciones con las corbetas misileras, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



Apontamiento de helicóptero Bell 230 en la fragata misilera “Morán Valverde”, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



Aeronaves de ala fija y ala rotatoria en plataforma de vuelo de ESANGU, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Con el pasar de los años, la Aviación Naval tuvo un gran incremento de tareas que implicó la incorporación de aeronaves y personal, razón por la cual el 3 de abril del año 2000 se crearon oficialmente los Escuadrones Aeronavales 100, 200 y 300 subordinados al Comando de la Aviación Naval, siendo los Escuadrones 100 y 200 los operativos y el Escuadrón 300 el ente de mantenimiento de aeronaves, con su propio comandante y tareas específicas a fin de cumplir eficientemente las misiones encomendadas por la superioridad Naval, entre estas tareas:

1. Vigilancia y patrullaje en general en el mar territorial.
2. Rescate y evacuación.
3. Transporte de personal.
4. Apoyo logístico a las unidades de la Armada.
5. Control de actividades de contrabando a lo largo del litoral ecuatoriano.
6. Control de actividades pesqueras en el mar territorial.
7. Observación contra guerrillas, que operan en áreas de jurisdicción de la Armada.
8. Ejercicio táctico con unidades de superficie.
9. Observación y rebusca antisubmarina.
10. Remolque de blancos aéreos.
11. Espoteo de tiro de artillería de superficie.

Es así como, bajo esta necesidad de cumplir las nuevas tareas asignadas por el Comando de Operaciones Navales, en el año 2001 se incorporan dos aeronaves, el Super King Air 350 con matrícula "AN-235", empleadas principalmente para transporte, vuelos VIP y realizar exploración marítima de forma visual, y el Super King Air 200 con matrícula "AN-236" equipado para realizar exploración aeromarítima en la región insular. Para el año 2002 surge el requerimiento de una aeronave entrenadora que reemplace al T-34C Turbo Mentor, el mismo que llevaba más de 20 años como aeronave de instrucción, siendo adquiridos cuatro aviones T-35B Pillán con matrículas "AN-211", "AN-212", "AN-213" y "AN- 214" a la Empresa Nacional Aeronáutica de Chile (ENAE), con el propósito de

cumplir el rol de entrenador de vuelo para el curso básico de aviadores navales. Es de mencionar que con la adquisición de estas aeronaves se marca un hito tanto para la parte operacional y de instrucción, como para el área de mantenimiento, ya que estas aeronaves tienen motores recíprocos, y no turbinas por lo que se envió a Chile un contingente de oficiales y tripulantes para su preparación en el área de Mantenimiento, y otro grupo de oficiales para un curso inicial de Instructores de vuelo, TNNV-AV Carlos Nivelá, TNNV-AV Eduardo Martínez, TNNV-AV Segundo Izurieta y TNNV-AV Marcelo Sáenz quienes se convirtieron en los primeros instructores de vuelo del nuevo Pillán, y serían los formadores de las nuevas generaciones de pilotos en esta aeronave.



AN-211 T-35B Pillán, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

En el año 2003 se retoma el proyecto de expansión de la Aviación Naval, considerando su desconcentración era un requerimiento emergente por seguridad, en función del empleo futuro que tendrían los medios aeronavales, es así que, el 03 de junio de 2003 una comisión conformada por miembros de la Armada y de la Dirección de Aviación Civil, se trasladaron a las instalaciones del aeropuerto de Manta para verificar en el sitio, las ventajas y desventajas de los terrenos requeridos para desarrollar la Estación Aeronaval de Manta.

El 26 de junio de 2003, el comandante general de Marina contralmirante Víctor Hugo Rosero Barba, dirige el Oficio No. ARE-COGMAR-JUR-2023-134-O al Director General de Aviación Civil, coronel en servicio pasivo Rafael Dávila Fierro, solicitando se ceda en comodato el terreno de 49.300 m² en el aeropuerto de Manta, donde operará parte del Escuadrón 100 de la Aviación Naval. Posteriormente, el 30 de junio de 2003, el presidente constitucional de la República, Lucio Gutiérrez Borbúa, con Decreto No 547 autoriza al director general de Aviación Civil se entregue este Comodato.



Instalaciones de la Estación Aeronaval de Manta, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



Entre abril a julio del 2005 se procedió con el traslado de las aeronaves Super King Air, CN 235 CASA, T-34C y T-35B Pillán; así como la primera dotación de oficiales y tripulantes. El miércoles 20 de julio de 2005 a las 12:00, en Manta se realizó la ceremonia de Inauguración de la Estación Aeronaval de Manta y la incorporación del “AN-204” la misma que contó con la presencia del comandante general de Marina, autoridades civiles y militares de la provincia de Manabí.



Traslado de aeronaves hacia la Estación Aeronaval de Manta, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Es así como, a partir del año 2005, el antiguo escuadrón 100 y la escuela de Aviación Naval establecen como centro de sus operaciones la Estación Aeronaval de Manta, logrando cristalizar un proyecto de desarrollo de la Aviación Naval, que facilita las misiones específicas de vigilancia del mar territorial con menor desgaste del personal y material; así como también la escuela de Aviación Naval opere con mayor seguridad durante las etapas de formación y entrenamiento.

Radares posicionados en tierra a lo largo del perfil costanero del Ecuador, bases flotantes, embarcaciones destinadas a la patrulla e interdicción, fueron, entre otros, los proyectos planteados al Gobierno en el año 2007 con el único fin de preservar la soberanía marítima, complementándose entre sí y cubriendo el espacio acuático jurisdiccional. Estos medios actualizaban el cuadro de situación de las embarcaciones dedicadas a las actividades comerciales, discerniendo aquellas que se encontraban en actividades sospechosas y sobre las cuales se podía realizar una interdicción marítima.

Motivados por esta problemática, el 20 de mayo del 2007, el Gobierno expidió la autorización legal para la compra de un nuevo “Sistema de Vigilancia Aeromarítima” a través del decreto ejecutivo No. 1100; dando paso a la creación del escuadrón de aeronaves no tripulados (UAV), como parte del Sistema de Vigilancia Marítimo para la Armada. Su diseño operacional se basó en la complementariedad de las capacidades con las aeronaves tripuladas disponibles por lo que su ubicación en Manta responde a que esta zona, al encontrarse en la mitad del litoral continental, permite un óptimo empleo de cobertura tanto a la zona norte y sur del país, sectores considerados de importancia para el control de los espacios acuáticos.

El 12 de noviembre de 2008, se traslada a Israel el primer grupo conformado por oficiales y tripulantes para capacitación sobre el manejo, operación y mantenimiento de estas unidades aéreas; realizando los siguientes cursos: Mission Comander, Observadores, Técnico Mecánico, Técnico Electrónico y Operador Radar MPR y para el 11 de mayo de 2009 el Estado Mayor de la Armada dispone el registro de las aeronaves UAV de la siguiente manera:

- HERON UAV: “AN-241” y “AN-242”.
- SEARCHER UAV: “AN-251”, “AN-252”, “AN-253” y “AN-254”.



Aeronave no tripulada AN-242, tomado de

<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

La necesidad de contar con un sistema de vigilancia se fortaleció con la salida de la base militar norteamericana ubicada en Manta, ya que el gobierno de turno anunció que no se renovarían el contrato y la prohibición de la presencia de bases extranjeras en el país fue incluida en el articulado de la nueva Constitución que fue aprobada en el año 2008, la función del Puesto de Operaciones Avanzadas (FOL, por sus siglas en inglés) de Manta era detectar, controlar y rastrear aeronaves que realizaban actividades ilegales vinculadas al narcotráfico (Benassi, 2009).³⁸



Tripulaciones de vuelo de la Fuerza Aérea americana en la base aérea de la FOL, tomado de

<https://www.eldiario.ec/cuantos-anos-han-pasado-de-la-salida-de-estados-unidos-de-la-base-de-manta/>

El escuadrón UAV, ha ejecutado una cantidad importante de misiones de vigilancia en los espacios acuáticos habiendo sobrepasando las cinco mil horas de operación, dentro de las cuales se incluyen misiones de búsqueda y rescate, en coordinación con los repartos operativos subordinados al COOPNA y a la DIRNEA, existiendo una constante evolución de los medios asignados y el contar con aeronaves no tripuladas, ha tenido un efecto multiplicador en las capacidades de vigilancia de los espacios acuáticos al proveer información de inteligencia para la oportuna toma de decisiones ya sea en desastres naturales, como también, para el combate a las actividades ilícitas en el mar.

³⁸Benassi, R. (18 de Septiembre de 2009). BBC NEWS MUNDO. Obtenido de BBC NEWS MUNDO: https://www.bbc.com/mundo/america_latina/2009/09/090917_0238_ecuador_manta_rb



Aeronave no tripulada tipo HERON, tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

En el año 2010, se adquirieron 02 helicópteros Bell-430, matriculados como “HN-405” y “HN- 407”; aeronaves con mejor performance en desempeño de vuelo y en capacidad de carga, en comparación con los helicópteros Bell-230. Aunque se incorporaron como helicópteros utilitarios, en la actualidad se encuentran equipados para cumplir con el rol de exploración aeromarítima.

En septiembre del año 2014, producto del convenio entre el Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Salud Pública, a través del proyecto “Mi Emergencia”, arribaron al país tres aeronaves modificadas para realizar operaciones de transporte sanitario aéreo (TSA)³⁹ y búsqueda y salvamento (SAR), para contribuir al desarrollo social en la provincia de Galápagos que, debido a su situación geográfica y a la dependencia de las comunicaciones marítimas, mantiene un deficiente sistema de salud, para atender las necesidades más complejas que los hospitales locales no puedan responder.



Llegada de AN-237 a la provincia de Galápagos, tomado de Escuadrón Aeronaval Insular

³⁹Operaciones TSA, misiones realizadas por aeronaves de ala fija y rotatoria en donde conlleva el transporte de personal con urgencias médicas desde un centro de salud a otro especializado.



Aterrizaje de HN-409 en el aeropuerto de San Cristóbal, tomado de Escuadrón Aeronaval Insular

Las gestiones incansables de los comandantes que lideraron cada período en la historia de la Aviación Naval lograron que, para el año 2016 se incorpore el helicóptero Bell-206 de matrícula “HN-321” con el equipamiento necesario para operar a bordo de las unidades de superficie, y en ese mismo año se adquirieron dos avionetas tipo CESSNA 172, con matrículas “AN-262” y “AN-264”, con sistemas de aviónica GARMIN G1000 de tecnología Glass Cockpit, que integra los elementos y funcionalidad del control de vuelo en dos pantallas de alta resolución, disminuyendo la carga de vuelo del piloto y permitiendo que la toma de decisiones del vuelo sea ágil y eficaz.



Incorporación de aeronaves Bell 206 y CESSNA, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Si bien es cierto, las operaciones aeronaves en la región insular datan desde el año 2012 con la llegada del helicóptero Bell 430 de matrícula “HN-407”, que contribuyó a diferentes operaciones de evacuaciones aeromédicas, búsqueda y salvamento y apoyo a otras instituciones del Estado, bajo la conducción de la Dirección Regional de los Espacios Acuáticos y Guardacostas Insular (DIRGIN), es el 5 de febrero de 2019 que, mediante la Resolución COGMAR-CDO-002-0-2019, se estableció el Escuadrón Aeronaval Insular (ESCAIN) como un reparto subordinado al Comando de Operaciones Insular (COOPIN), consolidando su rol en la seguridad marítima nacional.

El impacto del Escuadrón en la región ha sido significativo. Desde 2012 hasta la actualidad, ha ejecutado más de 942 evacuaciones aeromédicas, (Escuadrón Aeronaval Insular, 2025)⁴⁰ trasladando pacientes en estado crítico desde Galápagos hacia centros hospitalarios especializados.

⁴⁰Escuadrón Aeronaval Insular. (2025). Archivo estadístico.

Además, su presencia ha sido fundamental en la interdicción de actividades ilícitas en la Zona Económica Exclusiva Insular, permitiendo la detección de semisumergibles y embarcaciones rápidas utilizadas para el tráfico de sustancias ilícitas y armamento.



Evacuación aeromédica interislas, archivo de Escuadrón Aeronaval Insular



Evacuación aeromédica al continente, archivo de Escuadrón Aeronaval Insular

Casos emblemáticos como la captura del buque pesquero Jack Mar (2015), que resultó en la incautación de 2 toneladas de droga, y la intercepción del buque chino Fu Yuan Yu Leng (2017) con 300 toneladas de pesca ilegal (El Comercio, 2017)⁴¹, reflejan la efectividad del Escuadrón en la protección de los recursos marítimos. Además, en el ámbito humanitario, el escuadrón ha recibido múltiples reconocimientos, incluyendo una condecoración del Ministerio de Salud Pública y del ECU-911 en 2022, resaltando su compromiso con la comunidad insular.

⁴¹El Comercio. (14 de agosto de 2017). Diario El Comercio. Obtenido de Diario el Comercio: <https://www.elcomercio.com/tendencias/ambiente/captura-galapagos-buque-china-faunamarina.html>



Operaciones de exploración aeromarítima AN-237, archivo de Escuadrón Aeronaval Insular



Operaciones de exploración aeromarítima para actualizar el cuadro de situación de la flota extranjera, tomado de https://www.lapatilla.com/2019/10/30/la-ue-saca-tarjeta-amarilla-a-ecuador-por-pesca-ilegal/#google_vignette

Uno de los rescates más complejos y de alto perfil realizados por ESCAIN fue la evacuación de Jeff Bezos en 2013. La tripulación del helicóptero “HN-409” ejecutó una maniobra de extracción en alta mar, trasladando al empresario estadounidense desde su yate hasta Baltra para recibir atención médica (Rodríguez, 2014)⁴². Como consecuencia de este rescate, años después la fundación Bezos Earth Fund donó la embarcación Centinela, diseñada para patrullaje y control en la Reserva Marina de Galápagos, fortaleciendo los esfuerzos de conservación y seguridad en la región.

⁴²Rodríguez, T. (6 de enero de 2014). El Diario Ec. Obtenido de El Diario Ec: <https://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador-/299806-destacan-apoyo-de-marina-en-evacuacin/>



Lancha Centinela en navegación, tomado de
<https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/jeff-bezos-embarcacion-donacion-galapagos.html>

El Escuadrón Aeronaval Insular se ha consolidado como un elemento clave en la seguridad de la Región Insular, combinando misiones de rescate, vigilancia y protección del ecosistema marino. Su crecimiento constante y los planes de modernización reflejan el compromiso de la Armada del Ecuador en garantizar la soberanía marítima del país. Bajo su lema "salvando vidas donde nadie más llega", ESCAIN reafirma su papel esencial en la defensa de los recursos y la seguridad de la población insular.

La evolución de los medios aeronavales ha ido de la mano con la tecnología y la constante capacitación del personal, teniendo como premisa, cumplir las misiones con seguridad compenetrando la tecnología con el conocimiento; es así que las aeronaves cuentan con radares de exploración aeromarítima, guerra electrónica, electro ópticos, visores nocturnos, grúas de rescate, racks de carga externa y lanzamiento de cargas de profundidad, lanzamiento de balsas salvavidas entre otras, capaces de ejecutar varias tareas, siendo su principal función la exploración aeromarítima y salvaguardar la vida humana en el mar. Toda esta evolución en la Aviación Naval ha permitido desarrollar nuevas capacidades que la han convertido hoy en día, en un elemento indispensable para la ejecución de las operaciones navales.



Aeronaves con capacidad para exploración aeromarítima, tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

El 8 de junio de 2023, mediante la resolución COGMAR-CDO-2023-012, el señor contralmirante Jaime Vela Erazo, en ejercicio de las facultades delegadas y de las atribuciones conferidas en el artículo 32, literal a), de la Ley Orgánica de la Defensa Nacional, dispone la creación del Escuadrón Aeronaval Norte (ESCNOR) como unidad subordinada al Comando de la Aviación Naval (COAVNA), con base en la ciudad de Esmeraldas, provincia de Esmeraldas.

La Aviación Naval, en cumplimiento de su misión y en apoyo a las operaciones de la Armada del Ecuador, ha mantenido el despliegue sostenido de medios aeronavales en el sector norte del país, con el propósito de reforzar las operaciones del Comando de Operaciones Norte (COOPNO), el Subcomando de Guardacostas Norte (SUBNOR) y las unidades de Infantería de Marina de Esmeraldas (BIMESM) y San Lorenzo (BIMLOR).



Primera dotación del Escuadrón Aeronaval Norte, tomado de Escuadrón Aeronaval Norte

Desde 2019, se ha identificado la necesidad estratégica de establecer un Escuadrón Aeronaval en Esmeraldas, con la finalidad de incrementar la capacidad operativa de la Armada del Ecuador en el área de responsabilidad. Inicialmente, el escuadrón operará con aeronaves de ala rotatoria, con la proyección de integrar medios de ala fija y rotatoria de manera conjunta, a fin de fortalecer la vigilancia, el control y la defensa de los espacios marítimos jurisdiccionales, así como brindar apoyo en operaciones de interés nacional.

En la actualidad el Comando de Aviación Naval es un órgano de línea subordinado al Comando de Operaciones Navales, el mismo que se encuentra constituido por un Estado Mayor, Escuadrones operativos y Estaciones Aeronavales con medios y personal especializado idóneo para cumplir tareas que permitan el alistamiento y empleo de las aeronaves que integran el Poder Naval.

A fin de cumplir la función básica del Comando de la Aviación Naval y hacer frente a las nuevas amenazas que atentan contra la soberanía del país, a través del tiempo se han creado nuevos Escuadrones y Estaciones con el mismo personal y medios disponibles en otras regiones del Ecuador, siendo la actual organización del COAVNA:

- Escuadrón de Exploración Aeromarítima (ESCEAM).
- Escuadrón de Helicópteros (ESCHEL).
- Escuadrón Aeronaval Insular (ESCAIN).
- Escuadrón de Aeronaves no Tripuladas (ESCUAV).
- Escuadrón Aeronaval Norte (ESCNOR).



- Escuadrón Aeronaval de Apoyo (ESCANA).
- Estación Aeronaval de Guayaquil (ESANGU).
- Estación Aeronaval de Manta (ESANMA).
- Escuela de Aviación Naval (ESDEAV).



Escudo del COAVNA y repartos subordinados, tomado de manual de escudos y heráldicas de la Armada del Ecuador

La Aviación Naval, a través de las operaciones aeronavales juega un papel determinante en la protección de los intereses marítimos del Ecuador, contribuyendo así a la seguridad interna y externa del país. Su capacidad para operar desde plataformas navales y bases terrestres le permite extender la vigilancia y exploración aeromarítima, fortaleciendo el control sobre la ZEE.

Las elevadas ganancias que generan las actividades ilícitas desarrolladas en el mar, permiten que los delincuentes cuenten con sofisticados medios para movilizarse, lo que en relación con el tamaño de las aguas jurisdiccionales ecuatorianas de 1'111.818 Km², obligan a contar con medios navales capaces de neutralizar estas amenazas. El medio aéreo por sus características de alta movilidad y gran versatilidad de operación, pueden cubrir eficientemente esta área de operación. En este sentido, la Aviación Naval ha cumplido una destacada labor desde hace cincuenta años, convirtiéndose en el vigía adelantado de la Armada del Ecuador, al detectar e identificar el cometimiento de ilícitos, dirigiendo la información hacia los medios de superficie para la captura de las embarcaciones sospechosas.

Los aviones de ala fija son los encargados de realizar la exploración aeromarítima de las aguas jurisdiccionales, irradiando con radares de largo alcance, e identificando los contactos sospechosos con cámaras electro-ópticas, distinguiendo las actividades que se efectúan en el mar.

Empleo de equipo electro-óptico para seguimiento de embarcación sospechosa, tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



Operaciones con helicópteros embarcados en las unidades de la Escuadra, archivo de Escuadrón de Helicópteros

Los helicópteros embarcados y aquellos con base en tierra constituyen el elemento versátil durante las OCTI, ejecutando operaciones de: exploración aerotáctica, seguimiento a contactos sospechosos y seguridad cercana a las partidas de abordaje que se destaquen desde las unidades de superficie.

Los aviones no tripulados ejecutan exploración aeromarítima de las aguas jurisdiccionales con un alto grado de sigilo y gran autonomía, pudiendo efectuar el seguimiento de contactos sospechosos durante extensos periodos sin evidenciar su presencia. De igual manera, pueden ingresar en áreas de alto riesgo, sin el peligro de perder vidas humanas durante la operación.



Empleo de sistema UAV en modo relay tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



Rol de la mujer piloto en la Aviación Naval.



Primera mujer piloto en las Fuerzas Armadas CPCB-AV Rosy Granja Benítez, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

La Armada del Ecuador fue la primera institución militar en abrir sus puertas al género femenino para militares especialistas en 1977, rompiendo paradigmas y esquemas en el ámbito militar donde se excluía a la mujer por su género, adaptándose a las nuevas políticas públicas y fortaleciendo sus filas con mujeres en la carrera militar.

En el año 2002 se incorporan las primeras mujeres oficiales de arma y servicios, marcando un hecho histórico para la igualdad de género en las filas militares de la Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde”, es así que en el año 2006 se gradúa la primera oficial de arma, la Srta. TNFG- SU María Augusta Álvarez Zapata (+).

Un año después, se gradúan como parte de la sexagésima tercera promoción de oficiales de arma las señoritas alféreces de fragata Paola Judith Ochoa Velasteguí y Rosy Katherine Granja Benites quienes se convierten posteriormente al aprobar los respectivos cursos de especialidad en las primeras mujeres infante de marina y aviador naval respectivamente.

La ALFG-ARM Rosy Granja Benites ingresa a la Escuela de Aviación Naval como parte del XVIII Curso Básico de Aviadores Navales (CBAN) y culmina exitosamente el mismo en el año 2010 obteniendo sus alas doradas y convirtiéndose en la primera mujer piloto militar de las Fuerzas Armadas del Ecuador. En la actualidad la señora oficial ostenta el grado de capitán de corbeta y se desempeña como piloto operativo en los helicópteros BELL- 206/TH-57, piloto de los helicópteros BELL-430 e instructora de vuelo.

En la actualidad existen más representantes de la mujer en la Aviación Naval, la señora

teniente de navío Lourdes Valverde y la señorita teniente de navío Andrea Añazco con experticia de ala fija y aeronaves no tripuladas respectivamente, son el ejemplo de la constancia, dedicación y coraje de la mujer en Fuerzas Armadas.

La profesionalización de la mujer en la Armada del Ecuador desde sus inicios fue un duro proceso de cambio que debió romper paradigmas y esquemas tradicionales comunes hasta ese entonces dentro del estamento militar, y que con el paso de los años han mostrado resultados que reconocen la valía y el significativo aporte de la mujer dentro de la institución armada en sus diversos ámbitos de desempeño (Aviación Naval, 2017)⁴³.



Figura 42. Apuntamiento en fragata misilera de un helicóptero Bell 230, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



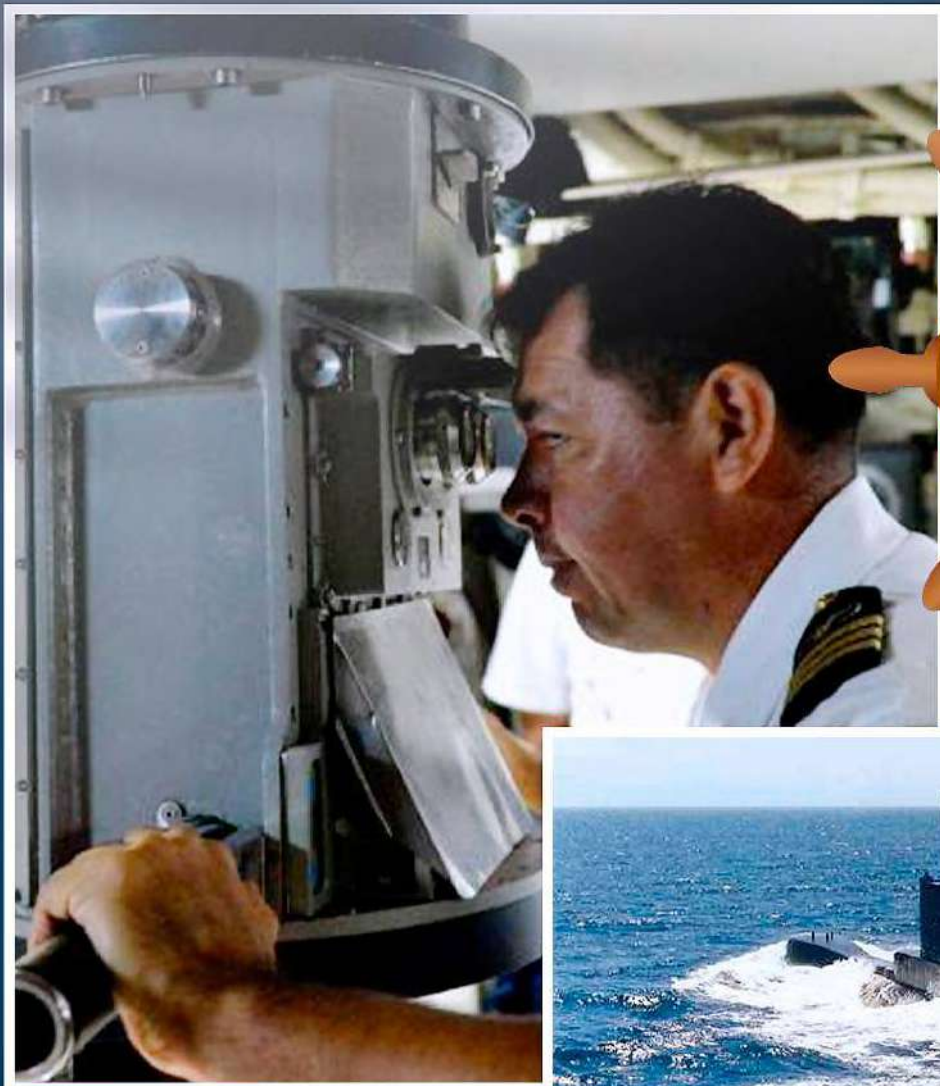
Operaciones de salto libre en avión CASA, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

⁴³Aviación Naval. (2017). Memorial Aviación Naval. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

TÍTULO IV



***La especialidad
de Submarinista***





Han transcurrido casi cinco décadas desde que por primera vez, se izó el pabellón ecuatoriano en un submarino; sin embargo, es importante mencionar que el proceso histórico de la navegación en inmersión en nuestro país inicia antes, específicamente el 18 de septiembre de 1838, cuando el ex cursante de la Escuela Náutica, don José Rodríguez Labandera realizó en la ciudad de Guayaquil, las pruebas de su sumergible “Hipopótamo”, que representa el primer intento de navegación submarina en Latinoamérica.

A inicios del siglo XX, en la Armada de Chile, se gradúa como submarinista Manuel Alomía Guerra quien cursó estudios en la Escuela Naval chilena desde 1928 hasta 1934, obteniendo el grado de alférez de fragata en ese país; este oficial regresó a Ecuador y trascendió por su aporte a la perspectiva marítima nacional al impulsar una visión marítima estatal. Es conocida su conferencia en el Círculo Militar de Quito el 28 de septiembre de 1934, ante el presidente de la República Dr. José María Velasco Ibarra, ministros, legisladores, alto mando militar y ciudadanos en general, sobre el tema: “La importancia de la Marina en la vida nacional”; el mérito de mencionada conferencia radica en la estructura de su pensamiento, el mismo que sirvió de guía para posteriores ponencias y ganar voluntades para la causa marítima del país, cabe mencionar al respecto al ministro de Relaciones Exteriores, don Manuel Sotomayor y Luna, que se convirtió en un convencido propulsor de la creación de la Escuela Naval y del fortalecimiento de la Armada⁴⁴.

Asimismo, en los registros de la Escuela de Submarinos de Chile “Almirante Allard” en la placa de las dotaciones de cursos de submarinistas correspondiente al año de 1941, consta el alférez de fragata Guillermo Ordóñez Gómez, quien realizó el curso en dicho año⁴⁵, utilizando también en su uniforme la piocha submarinista chilena. Este oficial llegaría a ser comandante general de nuestra Armada entre diciembre de 1955 y marzo de 1958.

Desde una perspectiva geopolítica, acorde a la situación regional e internacional, y en un momento coyuntural beneficioso para la institución y el país, la Armada del Ecuador tuvo la oportunidad de fortalecer su poder naval con el fin de proteger sus intereses marítimos. El mando naval en la década de 1970 del siglo anterior consideró oportuna la compra de unidades submarinas por los siguientes factores:

- Impedir bloqueos efectuados por parte de la Marina de Guerra del Perú en el Golfo de Guayaquil, siendo el último en el año de 1941; dicha Armada participó en ese año con al menos cuatro unidades de superficie y tres submarinos clase “Romeo”.⁴⁶
- Defender la soberanía marítima evitando la explotación y facilitando la conservación de las riquezas ubicadas dentro de las 200 millas náuticas, en el marco de lo establecido en el año 1952 con la Declaración de Santiago.
- Mantener el equilibrio bélico con los países vecinos, quienes, a inicios del siglo XX, potenciaron su poder naval con la adquisición de unidades submarinas, como se indica a continuación:

Perú (1911): Adquirió dos submarinos de la clase Ferre en EE.UU. (Ferre y Palacios), siendo uno de los primeros países de la región en operar submarinos.

Brasil (1914): Adquirió tres unidades de la clase Foca de origen italiano (F1, F3 y F5).

Chile (1917): Incorporó sus primeros submarinos de la clase Holland adquiridos en EE.UU. (H-1 a H-6).

⁴⁴Licenciada Aida Rodríguez Salvatierra. (2015). Biografía del teniente de fragata Manuel Alomía Guerra. Instituto de Historia Marítima.

⁴⁵Información proporcionada por el señor Vicealmirante Brúmmel Vázquez Bermúdez, en el libro Comando de Submarino 40 años navegando en las profundidades. Pág. 47

⁴⁶Vicealmirante Marco Salinas Haro. (2020). ESTRATEGIA NAVAL ECUATORIANA EN EL CONFLICTO DEL CENEPa DE 1995 VALM MARCO SALINAS HARO, REVISTA DE MARINA ARMADA DEL ECUADOR.



Argentina (1933): Compró tres submarinos de la clase Santa Fe a Italia, iniciando su flota submarina.

Colombia (1975): Incorporó sus primeros submarinos de la clase Type 209/1200, también de fabricación alemana.

Venezuela (1976): Adquirió dos submarinos de la clase Type 209 construidos en Alemania.

De esta forma, el señor comandante general de Marina, contralmirante Aurelio Maldonado Miño, efectuó las gestiones pertinentes para que, en 1971 se contrate la construcción de submarinos en Inglaterra, aunque este proyecto no se concretó, marca el inicio de un esfuerzo institucional que, desde su origen, está directamente vinculado con la soberanía y cuidado de los intereses marítimos nacionales.

Al año siguiente, en 1972, siendo comandante general de la Armada el señor vicealmirante Sergio Vásquez Pacheco, se remitió al presidente de la Honorable Junta de Defensa Nacional un ejemplar del estudio del Estado Mayor para la adquisición de unidades submarinas, solicitando que dicha Honorable Junta concediera la respectiva autorización para la contratación de dos submarinos de 1.000 toneladas, con los fondos asignados a la Armada dentro del Plan de Mínima. De esta manera, se inició un concurso internacional en el que presentaron propuestas las siguientes empresas: Ferrostaal de Alemania, Dubigeon Normandie de Francia, Rheinstahl de Alemania, Bazán de España, Vickers de Inglaterra, Italcantieri y Merex-Cosmos de Italia, y Kockums de Suecia⁴⁷.

El 4 de enero de 1974, el comandante general de Marina comunicó al vicepresidente encargado de la Presidencia de la Honorable Junta de Defensa Nacional que la Armada había decidido la compra de dos submarinos de 1.000/1.200 toneladas, a ser construidos por la empresa Ferrostaal HDW de Alemania. En dicha comunicación se insistía en que se aprobara la adquisición de estas unidades, por ser las que mejor se adaptaban a los requerimientos de nuestra Marina. Además, se destacaba que dicha empresa había construido ya 21 unidades, contando con una experiencia considerable en la fabricación de este tipo de naves⁴⁸.

El Ecuador, como nación marítima, no podía permanecer al margen del contexto internacional en materia de defensa. Con el objetivo de mantener el equilibrio del poder bélico con los países vecinos y de estructurar un poder naval materializado en las unidades de la Armada del Ecuador para la defensa de los intereses marítimos —como pilar fundamental del poder marítimo y, por ende, de la soberanía marítima nacional— se consideró, entre otras adquisiciones navales, la construcción de dos submarinos tipo U-209 en el astillero Howaldtswerke Deutsche Werft (HDW) de la ciudad de Kiel, en la entonces República Federal de Alemania, mediante la firma del respectivo contrato fechado el 18 de marzo de 1974.

Mientras se construían los dos submarinos, las dotaciones asignadas a dichas unidades realizaban los cursos de capacitación correspondientes. Estos entrenamientos se iniciaron en la Escuela de Armas de la Marina alemana (Marinewaffenschule) en Eckernförde, en la Escuela de Submarinos en Neustadt, a bordo de submarinos tipo U-206 de la Armada de Alemania, y en las diferentes empresas fabricantes de los sistemas y equipos tanto electrónicos como de ingeniería instalados en las unidades en construcción.

⁴⁷Archivo Histórico del Instituto de Historia Marítima. Tomo 7-0099, anexo “K”.

⁴⁸Comando de Submarinos. (2017). Comando de Submarinos 40 años surcando las profundidades. CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo, Pág. 37.



Finalmente, se llevó a cabo el curso en la empresa HDW (Baubelehrung), que consistía en la operación integral del submarino tipo U-209⁴⁹.

El 8 de octubre de 1976 se efectuó en el astillero de Kiel la botadura del casco del primer submarino, BAU 91. Ese mismo año, el 5 de noviembre, la unidad fue renombrada como S-11 Shyri, una vez concluido el proceso de construcción y pruebas. El comando fue asumido por el señor capitán de fragata Raúl Toledo Echeverría y, en un acto de profundo simbolismo institucional, se izó por primera vez el pabellón ecuatoriano en un submarino, marcando el inicio de la operación nacional de este tipo de unidades.

Posteriormente, el S-11 Shyri zarpó desde Kiel el 16 de enero de 1978, ingresando a aguas ecuatorianas el 8 de marzo del mismo año. Esta fecha se constituyó como el aniversario del Comando de Submarinos, declarado oficialmente mediante la Resolución COGMAR-CDO-002-90 del 30 de octubre de 1990, bajo el mando del Comando de Operaciones Navales.

BAE "Shyri" en los Astilleros de Kiel, previo a bautizo.



Submarino "Shyri" en pruebas en Alemania.

Dotación del BAE "Huancavilca" en el día del bautizo.



⁴⁹CPFG-EM Brúmmel Vázquez Bermúdez. - "Escuadrón de Submarinos". - Episodios históricos imágenes de la Armada. - Instituto de Historia Marítima, 2006.- Pág. 171.

El BAU-92 tuvo un proceso de construcción similar, siendo su casco botado el 23 de marzo de 1977, como parte del cronograma establecido en el astillero HDW.

Previo al cambio de bandera, se realizaron exigentes pruebas de mar con un grupo especialmente designado y con el equipo de entrenamiento de dotaciones de la empresa HDW. El 16 de marzo de 1978 se llevó a cabo la ceremonia de cambio de bandera, flameando por primera vez el pabellón nacional en ese submarino, que recibió el nombre de S-12 Huancavilca. El comando de la unidad fue asumido por el capitán de fragata Marcelo Sola Salvador.

Después del cambio de bandera del submarino Huancavilca, se iniciaron una serie de ejercicios destinados a optimizar la preparación de la dotación. Los primeros se realizaron en el mar Báltico, cuya característica principal es su escasa profundidad entre 25 y 30 metros, lo que en ciertos momentos permitía asentar el submarino en el fondo como parte de los ejercicios de control. El 31 de mayo de 1978, luego de exigentes pruebas de fábrica, en puerto y en la mar, zarparon de Kiel, arribando a la Base Naval de Guayaquil el 24 de julio del mismo año.



Unidad submarina en pruebas en la mar.

Estas unidades, desde su construcción hasta la presente fecha, han permanecido subordinadas al Comando de Operaciones Navales, cumpliendo funciones esenciales en el marco del empleo del poder naval, particularmente en tareas relacionadas con la defensa de los espacios marítimos, la vigilancia de áreas estratégicas y el fortalecimiento de la presencia disuasiva en el mar, en resguardo de los intereses marítimos nacionales, como se detalla a continuación:

- **Conciencia marítima:** La capacidad submarina fortalece el sentido de presencia y vigilancia permanente del Estado en el mar, proyectando soberanía no solo mediante el control físico de las aguas jurisdiccionales, sino también mediante el fortalecimiento simbólico de la defensa marítima. Esta visibilidad disuasiva contribuye al desarrollo de una cultura nacional orientada hacia el mar como espacio de identidad, responsabilidad y proyección geopolítica.
- **Complejo geomarítimo:** Los submarinos permiten operar con sigilo en zonas oceánicas de alto valor estratégico, facilitando el monitoreo constante de actividades en superficie y bajo ella. Esto contribuye directamente a la protección de rutas marítimas, áreas de reserva, zonas económicas exclusivas y regiones sensibles del espacio oceánico, incluyendo el conocimiento y resguardo de los fondos marinos, cuya relevancia en biodiversidad y potencial energético es creciente.
- **Sistema de la marina mercante:** Al operar como plataforma de vigilancia avanzada, los submarinos respaldan indirectamente la libertad de navegación y la seguridad de las líneas de comunicaciones marítimas. Esto garantiza condiciones mínimas de estabilidad para el comercio exterior y el tránsito de embarcaciones nacionales y extranjeras en aguas jurisdiccionales ecuatorianas.



- **Economía marítima:** La existencia de una fuerza submarina operativa establece condiciones de seguridad que incentivan inversiones sostenibles en pesca industrial, exploración de hidrocarburos, biotecnología marina, turismo y transporte. Al reducir los riesgos de amenazas y proyectar capacidad de respuesta creíble, se genera confianza estratégica en los sectores productivos vinculados al mar.
- **Infraestructura científica y tecnológica:** El mantenimiento y operación de submarinos impulsa el desarrollo de infraestructura técnica especializada, incluyendo el diseño y la integración de simuladores de entrenamiento, fundamentales para la preparación continua de las dotaciones en tierra. A su vez, estas capacidades se articulan con la investigación oceanográfica, la exploración de ambientes submarinos profundos y la innovación en sensores, materiales y navegación de precisión.
- **Organismos, tratados y convenios marítimos internacionales:** La capacidad de operar submarinos coloca al Ecuador en una posición más sólida para participar activamente en foros y acuerdos multilaterales sobre seguridad marítima, lucha contra actividades ilícitas, conservación marina y cooperación hemisférica. Estos medios permiten cumplir compromisos operativos reales y no solo declarativos, reforzando la legitimidad internacional del país como actor marítimo responsable.

La protección y el fortalecimiento de los intereses marítimos nacionales por parte de las unidades submarinas se concretan mediante la ejecución de diversas operaciones marítimas, tales como: operaciones navales, operaciones de seguridad y protección marítima, operaciones de apoyo a la acción del Estado y operaciones de cooperación internacional⁵⁰. Estas operaciones se han materializado a través de acciones específicas, que se detallan a continuación de manera cronológica:

- Conflicto bélico “Paquisha” en 1981.
- Conflicto bélico “Cenepa” en 1995.
- Participación en operaciones multinacionales para la protección de los intereses marítimos.
- Participación con personal en el Terremoto del año 2016.
- Operaciones en contra de la Pesca Ilícita, No Declarada y no Reglamentada (INDNR).
- Participación con personal en el COVID-19.
- Participación con personal en las Operaciones de Ámbito Interno (OMAI).



Unidades submarinas en las costas ecuatorianas custodiando los intereses marítimos.

⁵⁰Dirección General de Educación y Doctrina. (2020). Doctrina Básica de la Armada del Ecuador. Guayaquil, Ecuador.



En el plano internacional, diversas experiencias históricas han evidenciado el alto valor disuasivo de los submarinos, capaces de influir en decisiones operacionales estratégicas sin necesidad de empleo directo de la fuerza. Estas lecciones doctrinales han sido observadas con atención por marinas de todo el mundo, incluido el Ecuador, cuyo enfoque ha evolucionado de forma constante para adaptarse al entorno geopolítico y operativo contemporáneo.

En este contexto, las unidades submarinas ecuatorianas han sostenido un entrenamiento riguroso y una activa participación en operaciones orientadas a la protección de los intereses marítimos del Estado. Han ejecutado misiones de control de área marítima, contribuyendo a la seguridad de las líneas de comunicación marítimas, así como operaciones especiales y otras tareas dispuestas por el Comando de Operaciones Navales.

Este desempeño operativo ha sido posible gracias a un proceso sistemático de profesionalización técnica, iniciado con la institucionalización de la formación submarinista a nivel nacional e internacional.

La Escuela de Submarinos.

Paralelamente, los procesos de especialización, capacitación y entrenamiento del personal tanto de oficiales como de tripulantes submarinistas se consolidaron tras la incorporación de las unidades, mediante la creación del Centro de Instrucción y Entrenamiento de Submarinos. Esta unidad dependía administrativamente de la Dirección General de Educación y militarmente del Escuadrón de Submarinos. Su primer director fue el capitán de fragata Andrés Arrata Meneses, y el subdirector, el teniente de navío Diógenes Fernández Zuñiga⁵¹.

Entre los hitos más relevantes en la evolución del Centro y posterior Escuela de Submarinos se destacan avances tanto en infraestructura como en doctrina de instrucción. El 11 de agosto de 1979 se inició formalmente la formación de nuevos oficiales submarinistas, y el 26 de agosto de 1980, la de tripulantes. En 1992, bajo la dirección del capitán de navío Timoshenko Guerrero, se acondicionaron el laboratorio de sonar y la sala de ataque, fortaleciendo las capacidades técnicas de entrenamiento. En 1997, durante la gestión del capitán de navío Jorge Villacís Granja, se amplió el área de biblioteca, mejorando los recursos académicos del centro. En 1998, mediante orden de Comando del Escuadrón de Submarinos, la unidad adoptó el nombre de Escuela de Submarinos. Finalmente, en el año 2003, se le asignó la denominación SGOS-EL Carlos Pérez Vélez, en homenaje al submarinista que ofrendó su vida durante el incendio del submarino Shyri en el año 2003.

Como parte del esfuerzo continuo por fortalecer las capacidades de entrenamiento y modernización tecnológica del arma submarina, desde el año 2018 oficiales submarinistas impulsaron el diseño y desarrollo progresivo de un simulador de ataque. Inicialmente esta herramienta fue adaptada y empleada como simulador táctico con consolas multifunción idénticas a las instaladas en las unidades operativas. A lo largo de los años siguientes se llevaron a cabo ejercicios de simulación como los SIMTEX previos a UNITAS 2020 y el desarrollo de múltiples prototipos con software libre, incluso integrando un periscopio funcional diseñado en la Escuela Superior Naval como proyecto de investigación. En 2022, toda esta experiencia fue sistematizada y entregada para sustentar el proyecto presentado al denominado “concurso de ingenios”, que resultó ganador y permitió su consolidación como iniciativa institucional.

⁵¹Dirección General de Educación de la Armada. (2007). Memorial de la Educación de la Armada del Ecuador. Pág. 165



El proyecto, actualmente bajo la responsabilidad de la Dirección de Investigación y Desarrollo de la Armada (DINDES), avanza en 2025 con la implementación de un simulador de ataque de última generación, capaz de recrear escenarios operacionales complejos e incrementar la preparación en vigilancia táctica, control de área marítima, toma de decisiones y operaciones combinadas. Este esfuerzo no solo responde a las exigencias operativas de la defensa marítima, sino que se alinea con el impulso de la ciencia, tecnología y desarrollo nacional, reafirmando que el conocimiento aplicado al ámbito submarino constituye también un componente estratégico de los intereses marítimos del Ecuador.

A la par de estos avances tecnológicos, el proceso de formación se ha mantenido firmemente vinculado a la práctica operativa directa. La infraestructura utilizada para los procesos académicos del Centro y de la Escuela de Submarinos ha estado conformada, desde sus inicios, por las propias unidades submarinas y por las aulas del edificio administrativo del



Capacitación en la Escuela de Submarinos.

actual Comando de Submarinos. La instrucción ha estado a cargo de oficiales y tripulantes submarinistas en servicio activo y pasivo, quienes transmiten sus conocimientos técnicos y vivencias tácticas al nuevo talento humano, garantizando una formación vinculada directamente a la realidad operativa y a la mística submarinista.



Capacitación en el laboratorio de Sonar de la Escuela de Submarinos.

Hasta la presente fecha, la Escuela de Submarinos ha graduado 17 promociones de oficiales y 20 promociones de tripulantes. Además, ha impartido cursos de especialización en diversas áreas técnicas, tales como ploteos, operación de máquinas diésel, gestión de las baterías de propulsión, sistema de combate, análisis acústico, entre otros contenidos fundamentales para el desempeño operativo en unidades submarinas.

Mantenimientos mayores y sostenimiento operativo de las unidades submarinas.

La capacitación y especialización impartidas en la Escuela de Submarinos han permitido contar con talento humano altamente calificado, con los conocimientos y la experiencia necesarios para contribuir a la protección de los intereses marítimos del Estado mediante el despliegue efectivo de sus unidades.



Este despliegue requiere, además, la ejecución sistemática de mantenimientos mayores, indispensables para preservar el estado óptimo de los equipos y sistemas a bordo, en consonancia con los avances tecnológicos actuales. Entre los mantenimientos mayores más significativos realizados hasta la fecha se incluyen:

- Primer mantenimiento (Alemania, 1983–1984): Se llevó a cabo en los astilleros Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), ubicados en la bahía de la ciudad de Kiel, en la entonces República Federal de Alemania.;
- Segundo mantenimiento (Ecuador, 1990–1994): Realizado en los muelles y diques de los Astilleros Navales Ecuatorianos (ASTINAVE), con participación de maestranzas de motores y torpedos, taller integrado, talleres especializados de la Dirección de Electrónica, Comunicaciones y Armamento, el Escuadrón de Submarinos y talleres externos en Guayaquil. Se ejecutó mediante los proyectos Tigre y Orca.
BAE Shyri: septiembre de 1990 y julio de 1991.
BAE Huancavilca: junio de 1992 y septiembre de 1994.
- Proyecto “Shyri” (2003–2005): Proceso de recuperación total del submarino Shyri, tras el siniestro ocurrido en 2003. Los trabajos fueron efectuados íntegramente en el país e incluyeron pruebas en puerto y en la mar. Entre ellas destacó la prueba de reflotamiento desde el exterior con asistencia de la corbeta misilera Los Ríos frente a las costas de la provincia de Manabí, realizada exitosamente a finales del año 2005. Este ejercicio se ejecutó por primera vez en el Ecuador.
- Proyecto de recorrido y modernización (Chile, 2008–2014): Denominado oficialmente “Proyecto de recorrido y modernización de las Unidades Submarinas”, incluyó la renovación de equipos y sistemas tecnológicos. Se desarrolló en Chile desde el 5 de septiembre de 2008 hasta el 25 de septiembre de 2014.

La ejecución de mantenimientos mayores en las unidades submarinas ha sido fundamental para preservar sus características operativas esenciales, asegurando un desempeño óptimo en el cumplimiento de las tareas asignadas por el Comando de Operaciones Navales. Estas características, definidas en el Manual ETAC de las unidades submarinas de la Armada del Ecuador, constituyen los parámetros técnicos que garantizan la eficacia, seguridad y capacidad táctica de estos medios. A continuación, se detallan dichas características:

- Maniobrabilidad: Capacidad para evolucionar en la mar, incluyendo la facilidad con que cambia de profundidad, y la rapidez con que reacciona a los cambios de rumbo y de velocidad.
- Ubicuidad u ocultamiento: Característica determinada por su operación en inmersión, su capacidad para escoger la profundidad más apropiada, el bajo nivel de ruido que genera, y los sistemas a bordo que le permiten llegar a áreas críticas y operar en ellas sin ser detectado. Esta condición le permite aproximarse a zonas donde podrían desarrollarse actividades ilícitas sin alertar a la amenaza, obteniendo inteligencia operativa y, a su vez, evidencia de acciones fuera del marco legal.
- Movilidad: Relativa a la capacidad del submarino para trasladarse hacia áreas de operaciones distantes, la libertad de acción que posee y la flexibilidad en su empleo táctico.
- Permanencia: Habilidad para mantener patrullas prolongadas en la mar, con un grado significativo de independencia del apoyo logístico inmediato salvo en casos de fuerza mayor, lo que le permite ampliar su área de vigilancia mediante sensores como sonares y sistemas electro-ópticos.



Gracias a los mantenimientos mayores ejecutados en las distintas etapas de su ciclo de vida, y al sostenimiento continuo de sus características operativas fundamentales, las unidades submarinas de la Armada del Ecuador mantienen su capacidad doctrinaria para ejecutar una amplia gama de operaciones navales. Entre estas se incluyen: operaciones contra buques de superficie, operaciones antisubmarinas, de minado, de reconocimiento, de inserción y extracción de incursores o nadadores de combate, misiones de búsqueda y rescate, así como operaciones coordinadas con medios aéreos.

Adicionalmente, su perfil de sigilo, autonomía y persistencia las convierte en plataformas idóneas para enfrentar junto a unidades de superficie y aéreas las nuevas amenazas del entorno marítimo, como el tráfico ilícito de sustancias, la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR), y otras actividades transnacionales que requieren vigilancia discreta, obtención de inteligencia operativa y presencia estratégica en áreas sensibles del espacio marítimo nacional.

Un ejemplo concreto de las operaciones ejecutadas por las unidades submarinas es su empleo disuasivo frente a la presencia de flotas pesqueras extranjeras en la Zona Económica Exclusiva y dentro de la Reserva Marina de Galápagos, las cuales representan una amenaza directa a la biodiversidad marina y a la soberanía marítima del Estado. Como se indicó anteriormente, la utilización de submarinos en este tipo de misiones permite detectar, identificar y monitorear embarcaciones sospechosas sin ser descubiertos, lo que facilita una respuesta oportuna mediante la coordinación con unidades de superficie y medios aeronavales, fortaleciendo la protección del espacio marítimo nacional en escenarios de alto valor estratégico.

En este contexto, resulta relevante destacar que en el año 2017 las unidades de superficie, submarinas y aeronavales de la Armada del Ecuador ejecutaron operaciones para enfrentar la amenaza representada por la pesca Ilícita, No Declarada y No Reglamentada (INDNR). Esta respuesta integrada permitió una acción efectiva ante la presencia de flotas pesqueras extranjeras en las cercanías de la Zona Económica Exclusiva y la Reserva Marina de Galápagos. Como prueba de su eficacia, una unidad guardacostas ecuatoriana detuvo al buque carguero de bandera extranjera Fu Yuan Leng 999, que transportaba aproximadamente 300 toneladas de pesca, incluyendo especies protegidas, en aguas de la reserva. Esta acción evidenció la capacidad del poder naval nacional para actuar de forma coordinada en defensa de los intereses marítimos y ambientales del país.

En esta perspectiva, destaca la participación del submarino Huancavilca en la operación “Despliegue Insular I”, ejecutada en agosto de 2017, como parte de una fuerza de tarea conformada por unidades de superficie, medios aeronavales, infantería de marina, guardacostas y submarinos. La unidad permaneció catorce días en vigilancia activa en el límite sur de la Zona Económica Exclusiva Insular, contribuyendo a la disuasión frente a posibles actividades pesqueras



Unidades submarinas en el cumplimiento de operaciones de Control de Área Marítima.

ilegales por parte de buques de bandera extranjera. Este tipo de operaciones demuestra la capacidad de los submarinos de integrarse a acciones interplataforma, generando inteligencia operativa y presencia estratégica en áreas de alto valor para la soberanía y la biodiversidad marina del país.

En el ámbito sudamericano, el análisis comparado evidencia que diversas Armadas como las de Brasil, Perú y Chile están desarrollando proyectos de mantenimiento mayor y adquisición de nuevos submarinos, con el objetivo de preservar su capacidad disuasiva, defender su soberanía y garantizar la protección efectiva de sus intereses marítimos. Estas iniciativas reflejan una comprensión estratégica común en la región: el arma submarina sigue siendo un componente esencial del poder naval, tanto por su valor operativo como por su función geopolítica.



Sigilo de las unidades submarinas, característica que permite explotar la sorpresa y obtener información.

En ese mismo sentido, otras Armadas sudamericanas han desarrollado planes sostenidos de fortalecimiento de sus capacidades submarinas. La Marina de Brasil, por ejemplo, impulsa desde 2008 el Programa de Desarrollo de Submarinos (PROSUB), en cooperación con Francia, que contempla la construcción de cuatro submarinos convencionales y el desarrollo de su primer submarino de propulsión nuclear. La Marina de Guerra del Perú lleva adelante un programa de modernización de sus submarinos tipo 209/1200, clase Angamos, con el objetivo de extender su vida útil y potenciar su desempeño frente a desafíos marítimos contemporáneos. Por su parte, la Armada de Chile ha orientado sus esfuerzos tanto a la actualización tecnológica de sus unidades existentes como a la planificación para la incorporación de nuevos submarinos, asegurando así la continuidad de su capacidad disuasiva en el ámbito marítimo regional.

Reflexión Final: La continuidad del poder submarino como decisión estratégica.

La permanencia operativa del arma submarina constituye una decisión estratégica del Estado, orientada a sostener una capacidad que proyecta soberanía, genera disuasión efectiva y garantiza la protección de los intereses marítimos nacionales en un entorno regional y global dinámico. Su continuidad requiere planificación a largo plazo, sostenimiento logístico, formación especializada y evolución tecnológica constante. Asegurar la vigencia de esta capacidad en las próximas décadas es, por tanto, una responsabilidad compartida entre las Fuerzas Armadas y los órganos de planificación del Estado, con el propósito superior de proteger uno de los bienes más valiosos del Ecuador: su espacio marítimo.

En este contexto, mediante el Oficio No. ARE-COOPNA-PLD-2021-0174-O del 19 de junio de 2021, la Armada del Ecuador concibió el “Programa Inmersión 2050”, una iniciativa estratégica de largo plazo orientada a garantizar la continuidad y vigencia del arma submarina ecuatoriana con proyección al año 2050. Este programa contempla



proyectos clave, entre ellos: la participación en operaciones multinacionales, el recorrido de las unidades actualmente en servicio, la renovación de la flota mediante la incorporación de nuevas plataformas, así como otros componentes complementarios. Se prevé extender la vida útil de las unidades operativas mediante mantenimientos mayores hasta su eventual reemplazo. Esta planificación responde a una visión integral que articula sostenimiento tecnológico, proyección geopolítica y defensa permanente de los intereses marítimos nacionales.

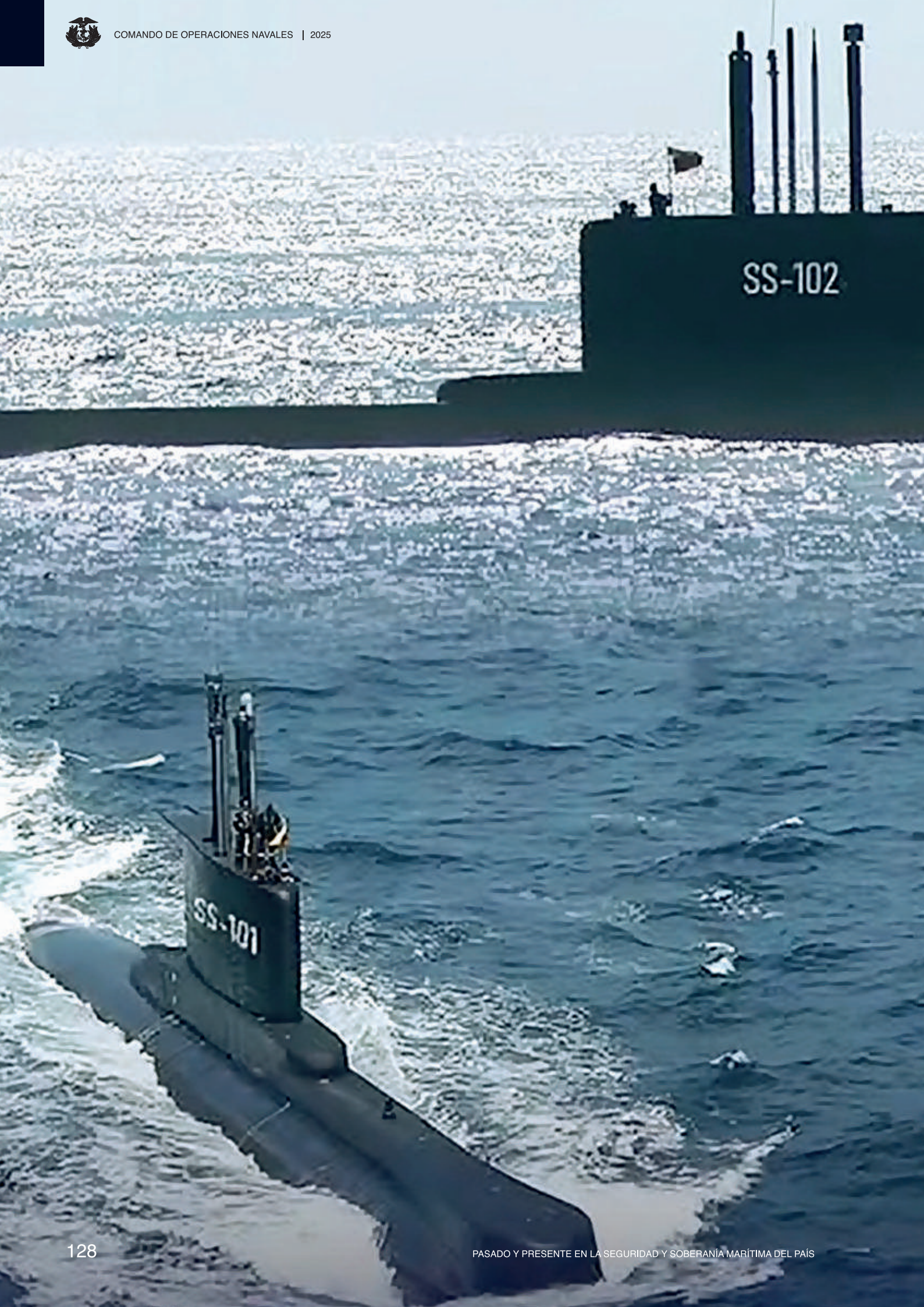
El Programa Inmersión 2050 contempla una planificación escalonada en tres fases: la primera, orientada al recorrido y alistamiento de las unidades actuales; la segunda, enfocada en su sostenimiento operativo hasta su reemplazo; y la tercera, centrada en la adquisición de nuevas plataformas submarinas. Este diseño busca asegurar la continuidad del arma submarina durante el proceso de transición, garantizando capacidades logísticas, tecnológicas y de formación necesarias para enfrentar los desafíos marítimos de las próximas décadas. La permanencia operativa de estas unidades permitirá continuar con la vigilancia de los espacios marítimos jurisdiccionales y apoyar el despliegue táctico conforme al modelo de respuesta basado en inteligencia, detección e interceptación⁵².

En definitiva, la planificación contenida en el Programa Inmersión 2050, gestionada formalmente desde el año 2025 por la Oficina de Gestión del Programa (PMO Inmersión 2050), no solo busca asegurar la continuidad operativa de las unidades submarinas de la Armada del Ecuador, sino que también expresa una comprensión institucional madura y prospectiva sobre el valor estratégico de esta capacidad. Esta iniciativa refleja una visión de largo plazo que articula sostenimiento logístico, evolución tecnológica y fortalecimiento del talento humano, con miras a garantizar la presencia efectiva y disuasiva del arma submarina en los espacios marítimos de interés nacional.

Las unidades submarinas de la Armada del Ecuador constituyen un componente esencial del poder naval nacional, cuya evolución ha estado estrechamente ligada a la necesidad de proteger y proyectar los intereses marítimos del Estado. Desde sus orígenes históricos y la adquisición de las primeras plataformas en la década de 1970, el arma submarina ha demostrado su valor estratégico en escenarios de conflicto, operaciones de seguridad marítima y participación en misiones multinacionales.

La formación especializada de sus tripulaciones, el desarrollo de infraestructura técnica, la ejecución de mantenimientos mayores y la planificación institucional para su renovación evidencian un compromiso sostenido del país con la continuidad y modernización de esta capacidad. En un entorno regional y global marcado por amenazas no convencionales, la presencia submarina se configura como uno de los medios más flexibles y eficaces para garantizar respuestas oportunas ante dichas amenazas, fortalecer la disuasión estratégica y asegurar la protección de los espacios marítimos, sus recursos y la soberanía nacional.

⁵²Perfil de Proyecto Plan de Inmersión 2050, Comando de Submarinos, 2023.



TÍTULO V



***La importancia del
Buque Escuela Guayas
en la formación del
marino de guerra***





Buque Escuela Guayas navegando ruta Puerto Cayo – Jaramijó 2025
Fuente: Archivos personales TNNV-SU Moreno J.



Buque Escuela Guayas navegando ruta Puerto Cayo – Jaramijó 2025
Fuente: Archivos personales TNNV-SU Moreno J.

En las vastas extensiones del océano Pacífico, donde el horizonte se funde con el cielo, surca el Buque Escuela “Guayas”, emblema flotante de la Armada del Ecuador. Este velero no solo representa la tradición naval ecuatoriana, sino que también personifica el espíritu aventurero y la conexión histórica de una nación con el mar. A lo largo de sus décadas de servicio, el Buque Escuela “Guayas” ha tejido una narrativa rica en exploración, diplomacia y formación, consolidándose como un verdadero embajador itinerante del país.

La visión de un buque-escuela despierta la imaginación y nos remonta hacia un pasado ya lejano cuando hacerse a la mar era una aventura de final imprevisible. El Guayas, buque escuela encargado por la Armada del Ecuador a los Astilleros de Celaya y botado en 1977 es un claro exponente de todo ello, al igual que sus tres “hermanos”: Gloria (1968-Colombia), Simón Bolívar (1980-Venezuela), y Cuauhtémoc (1982-México);

cuatro Bricbarcas de tres palos a los que se sumó en 1988 el Corwith Cramer, un bergantín goleta de dos palos encargado por una asociación de Massachusetts (Estados Unidos).

A lo largo de sus más de cuatro décadas de servicio, ha formado a cientos de oficiales y marinos, inculcándoles valores de disciplina, liderazgo y amor por el mar. Cada guardiamarina que ha tenido el honor de surcar los mares a bordo del Buque Escuela “Guayas” lleva consigo una parte de su historia, convirtiéndose en embajador de su país y portador de su gloriosa tradición naval. Ha participado en múltiples encuentros internacionales, consolidándose como un referente en la comunidad naval. Su presencia en regatas y festivales de veleros ha permitido al Ecuador fortalecer sus vínculos con otras naciones y proyectar su capacidad marítima en el ámbito global.

Génesis de un sueño marítimo.

La construcción de un velero escuela para la Armada del Ecuador respondió a una aspiración largamente anhelada por muchos oficiales, enamorados del viento y del mar, aficionados a la práctica de la navegación a vela, pero sobre todo convencidos de que este tipo de buque sería un medio idóneo para forjar el carácter y la mística naval de los futuros oficiales y tripulantes de la Armada del Ecuador. Esta aspiración empezó a cristalizarse en el año de 1974 siendo el comandante general de Marina, el VALM. Sergio Vásquez Pacheco quien, motivó su decisión en dos aspectos muy determinantes:

La necesidad imprescindible de que las dotaciones de la Marina de Guerra del Ecuador mantuvieran un estrecho contacto con el mar; contribuyendo así en la formación moral, intelectual y física, que exigía la profesión naval. Dicho contacto que por razones inexplicables poco a poco había ido disminuyendo.

La conveniencia de que los guardiamarinas pudieran poner en práctica los conocimientos adquiridos en la Escuela Naval a través de cruceros de instrucción y entrenamiento y para ello era necesario un buque capaz de representar dignamente a la Armada del Ecuador.

Conseguir este tipo de buque, sólo era posible si se construía un velero apropiado. Así pues, el comandante general de Marina ordenó al IV Departamento del Estado Mayor de la Armada elaborar el correspondiente proyecto. Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 250, se autorizó la adquisición de un velero de tres palos para el uso de la Armada Nacional, el cual fue firmado por el señor presidente de la República, general de División Guillermo Rodríguez Lara, el 01 de marzo de 1974, en el patio de Armas de la Escuela Superior Naval, como parte de la ceremonia de graduación de oficiales.



GRAL. Guillermo Rodríguez Lara firmando Decreto Ejecutivo N° 250
Fuente: (Noritz Romero, s. f.)



Para la asignación del nombre del buque escuela, se invitó a todos los sectores y niveles de la Armada, entre los nombres sugeridos destacaron entre otros: "Alcance", "Guayas", "Pichincha", "Rumiñahui", "Atahualpa", "Comandante Rafael Morán Valverde", "Amazonas", "Galápagos", etc. Luego de una serie de análisis, de carácter histórico, tradicional y geográfico, se decidió por el nombre de ALCANCE, en honor a la goleta "Alcance", primer buque que tuvo la Armada del Ecuador. Este nombre fue bien acogido en el Astillero. Sonaba a buque antiguo e invitaba a recordar aquel verso místico: ... "volé tan alto, tan alto, que le di a la caza alcance" ... Más tarde, reconsiderado el nombre se determinó que el más idóneo fuese GUAYAS por los siguientes factores:

- "GUAYAS" fue el nombre del cacique huancavilca, tribu de nativos asentada a orillas del río del mismo nombre, que es el principal de la costa ecuatoriana y el más grande de la costa del Pacífico.
- El inmenso valor geo-histórico del Río "GUAYAS", un factor decisivo en el desarrollo socio económico, político y cultural del Ecuador. En tributo a la ciudad de Guayaquil, baluarte y principal astillero de la colonia y en la actualidad puerto principal del Ecuador y de la Marina de Guerra, en las orillas del río "GUAYAS".
- El nombre de "GUAYAS" honra la memoria del primer buque a vapor construido en América del sur en los astilleros de Guayaquil, que se encuentra en el escudo de armas del Ecuador, en donde se forjaron valerosos marinos que nos dejaron una estela de heroísmo y nos señalaron una ruta de inmortalidad.
- En la memoria de la FRAGATA "GUAYAS" que prestó tantos servicios desde su adquisición en 1945, en el desarrollo de la nueva Armada y en la formación de oficiales, guardiamarinas y tripulantes.

Es así que el 22 de mayo de 1974, en el Ministerio de Defensa Nacional en Quito, tuvo lugar la firma del contrato de construcción del buque escuela a vela, tipo Bric-Barca con Astilleros y Talleres Celaya, S.A de Bilbao-España. Firmaron el general Marco Almeida Játiva, como ministro de Defensa Nacional, y por el Astillero su representante Eduardo García Muriño. Fue testigo de honor el embajador de España Jorge Taberna Latasa. El buque sería la construcción número 157 del Astillero.



Placa de construcción Astilleros Celaya S.A
Fuente: Archivos BESGUA



Construcción del Buque Escuela "Guayas" en los astilleros Celaya, Bilbao-España 1977
Fuente: Archivo fotográfico del Buque Escuela Guayas

La construcción del Buque Escuela "Guayas" avanzó con celeridad y precisión, la puesta de quilla se realizó el 1 de junio de 1976 y la botadura el 22 de octubre de 1976, a las 03:00 horas, momento en donde el buque flotó por primera vez en las aguas del río Nervión, quedando atracado en los muelles del astillero. Este acontecimiento marcó el inicio de una nueva era para la Armada ecuatoriana.

Se montaron las arboladuras y jarcias utilizando altas y potentes grúas, iniciando posteriormente las pruebas de mar, las pruebas de uso del velamen tuvieron bastante éxito, pues se contó con buenos vientos, con lo que se verificaron las previsiones del magnífico comportamiento del buque.



*Construcción del Buque Escuela "Guayas" en los astilleros Celaya, Bilbao-España 1977
Fuente: (Astilleros y Talleres Celaya, 2007)*

*Pintura del mascarón de proa, el cóndor andino
Fuente: (Verástegui, 2009)*



El 23 de julio de 1977 se realizó la ceremonia de cambio de bandera en España, marcando oficialmente la entrega del buque a la Armada del Ecuador, momento en el cual el pabellón nacional del Ecuador ondeó orgullosamente en el mástil principal del velero. La bendición del buque fue oficiada por el padre Eusebio Goiricelaya y la madrina fue Alicia Pizzimbono de Poveda. (Verástegui, 2009).

Su primer comandante fue el señor capitán de navío Aníbal Carrillo Páez, quien dirigió estas palabras en la botadura del buque: "Que Dios nos ayude para que cuando llegue el día de arriar este gallardete, lo hagamos con el mismo honor con el que hoy lo izamos". (Verástegui, 2009).

La primera dotación de oficiales, liderada por el capitán de navío Aníbal Carrillo Páez, recibió instrucción en España y en el Buque Escuela Galatea. Su primer programa de entrenamiento fue en julio de 1977, en la Escuela Naval Militar de España y en el buque Escuela Galatea, por un lapso de 6 meses, curso que sirvió para que el personal de la dotación se fuera familiarizando con el material, obtuviera mayor agilidad, desenvolvimiento y comprobará las reacciones de la embarcación a las diferentes maniobras. (Sánchez, 2025).



*Primera dotación de oficiales del Buque Escuela Guayas
Fuente: Archivo fotográfico del Buque Escuela Guayas*

*Fotografía de la primera dotación año 1977
Fuente: Archivos personales CALM-SP Gonzalo Vega Valdiviezo*



*Vista del puente de gobierno durante pruebas de mar
Fuente: (Verástegui, 2009)*

El Buque Escuela “Guayas” zarpó de Bilbao el 28 de julio de 1977, visitó puertos como Marín, Cádiz y Las Palmas, y realizó su primera virada por avante el 19 de agosto. Fondeó en Puerto Colón el 15 de septiembre y, tras cruzar el canal de Panamá, inició su primer viaje en aguas del Pacífico.



Buque Escuela “Guayas” en su primera navegación en aguas vascas. Fuente: (Astilleros y Talleres Celaya, 2007)



Buque Escuela “Guayas” en su primera navegación en aguas vascas. Fuente: (Astilleros y Talleres Celaya, 2007)



Buque Escuela “Guayas” en su primera navegación Fuente: Archivo fotográfico del Buque Escuela Guayas

El 1 de octubre de 1977, el Buque Escuela Guayas llegó a Guayaquil, escoltado por embarcaciones y recibido con salvas, honores y la presencia de autoridades nacionales. Se oficializó su incorporación a la Armada mediante una ceremonia solemne con bendición y discursos protocolares. Fue un gran acontecimiento presidido por el señor vicealmirante Alfredo Poveda Burbano, presidente del Consejo Supremo de Gobierno. (Verástegui, 2009).



Arribo del Buque Escuela “Guayas” a Guayaquil el 01 de octubre de 1977 Fuente: Archivos del buque.



Después de su arribo a Ecuador, el Buque Escuela “Guayas” emprendió su primera travesía de instrucción, visitando varios puertos en América Latina y el Caribe. Estas expediciones iniciales sirvieron no solo para familiarizar a la tripulación con el buque, sino también para demostrar la capacidad del Ecuador de operar una embarcación de estas características en aguas internacionales.



*Primeras maniobras a bordo, agosto 1977
Fuente: Archivos del buque*

Características Técnicas y Diseño.

El Buque Escuela “Guayas” es un bricbarca de 78,40 metros de eslora total, incluyendo el bauprés, y 10,6 metros de manga. Su estructura alberga 23 velas que, desplegadas, cubren una superficie de 1.611,29 metros cuadrados, permitiendo alcanzar una velocidad máxima de 12 nudos. Con una capacidad de alojamiento para 150 personas y una autonomía de 30 días, el Buque Escuela “Guayas” está diseñado para largas travesías oceánicas, facilitando la formación práctica de los cadetes en navegación tradicional. (Astilleros Celaya, 2024). El diseño del Buque Escuela “Guayas” guarda similitudes con los veleros de la clase Gorch Fock, contruidos en la década de 1930 por el astillero alemán Blohm & Voss, lo que le confiere una estética clásica y elegante.



*Vista desde el timón ubicado en la toldilla del Buque Escuela “Guayas” 2025
Fuente: Archivos del buque*



Desde sus primeros días, el buque fue concebido como un símbolo de la tradición marítima del Ecuador. Su figura, con sus tres mástiles y velas desplegadas, no solo representaba la destreza en la navegación a vela, sino que también se convirtió en una embajada flotante del país, promoviendo la identidad ecuatoriana en cada puerto que visitaba. Desde entonces, el Buque Escuela Guayas ha sido Embajador Itinerante del Ecuador, representando al país en 34 cruceros internacionales.

El Buque Escuela Guayas pronto se convirtió en una pieza clave en la formación de los futuros Oficiales de Marina, quienes aprendieron a dominar la navegación astronómica, las maniobras a vela y la disciplina marinera tradicional. Más allá de su función académica, su presencia en los mares reforzó la importancia del Ecuador como una nación marítima, en un contexto donde el entrenamiento en la mar era fundamental.

El Buque Escuela “Guayas” ante un ciclón en la mar⁵³.

EVENTO: Ciclón Cilla
LUGAR: Océano Pacífico
FECHA: Miércoles 02 y jueves 03 de marzo de 1988
POSICIÓN: Latitud 35° 42.89' S; Longitud 151° 23.01' W

En el crucero internacional ejecutado entre 1987 y 1988, específicamente el 29 de febrero de 1988, mientras el Buque Escuela Guayas navegaba en la ruta de Nueva Zelanda a Isla de Pascua, se recibió un reporte que advertía sobre la presencia de un ciclón en su trayectoria. El señor comandante CPFG-EM Fernando Donoso Morán, tras evaluar las condiciones climáticas adversas y la limitada velocidad del buque, decidió cambiar el rumbo hacia el oeste para evitar el fenómeno, modificando la ruta hacia Tahití. Sin embargo, el ciclón denominado “Cilla” alteró repentinamente su curso y comenzó a dirigirse directamente hacia ellos, forzando a la tripulación a prepararse para enfrentar una tempestad inminente con todas las medidas de seguridad disponibles.

Durante la jornada del 2 de marzo, el ciclón Cilla alcanzó a la nave con vientos de hasta 70 nudos y olas superiores a los 12 metros. En medio del caos, el Buque Escuela “Guayas” sufrió múltiples emergencias: pérdida de gobierno, averías en las velas, fallos en el sistema eléctrico y una peligrosa inundación en la sala de máquinas.

A continuación se extrae información relevante de aquel suceso, obtenida del Relatorio del Buque Escuela “Guayas”, libro histórico en donde se recopilan los eventos más importantes sucedidos a lo largo del tiempo:

“Más tarde, como a las 21:00H a pesar de que las velas fueron aferradas y doblemente aseguradas, comenzó a romperse los tomadores y drizas en el Palo Trinquete y las velas empiezan a desaferarse poniendo de esta manera en peligro la integridad de las vergas por efecto de la enorme fuerza del viento que azotaba al buque. Dicha fuerza hacía que las olas ingresen bruscamente hacia la cubierta del Alcázar cubriéndola totalmente, atentando la estanquidad, pero gracias a la Falucheras el agua era nuevamente desalojada. El Personal en decidida y valiente acción sube por alto a tratar de aferrar las velas, lo que fue imposible, porque a más del viento reinante, la escora y la fuerte lluvia los enceguecía impidiendo maniobrar en las vergas; decidiéndose por acuchillar las velas para que consecuentemente éstas se rifen, en esta operación se perdieron en el Palo Trinquete: Sobrejuanete, Juanete, Velacho bajo y la Trinquete

⁵³Relatorio del Buque Escuela Guayas



parcialmente”, “...a las 23:00 horas cuando el generador que estaba en servicio dejó de funcionar perdiéndose el poder general en el buque. No había gobierno. Algo realmente escalofriante a la medianoche, por gritos se ordena que todo el mundo salga a cubierta...”, “...desde la toldilla se consigue gobernar manualmente hasta que entre en funcionamiento el generador de emergencia restringiéndose el poder eléctrico a bordo. Todo parecía funcionar sincronizadamente, pero, no habrían pasado ni quince-15-minutos cuando empezó a ingresar agua al departamento de Ingeniería a través de las descargas de los dos generadores principales que ese momento estaban fuera de servicio, inundando el cuarto de máquinas, la bomba de achique no podía desalojar toda esta agua, poniéndose en servicio la bomba sumergible por la puerta estanca de babor en la cubierta 100 y el nivel de agua en el departamento empieza a bajar, acción salvadora que llega tras cerca de dos -2- horas de incertidumbre y a tiempo, porque en unos minutos más, si el agua alcanzaba los tableros eléctricos las consecuencias hubieran sido fatales para este velero, gracias a Dios continuábamos en la lucha”.

“En momentos en que se presumía que el ojo del Ciclón había pasado ya a una distancia mínima por nuestros estribos, desatando toda su furia sobre nosotros, se produce una falla en máquinas y esta vez el buque queda al garete, comenzando a atravesarse a las olas, siendo esta la situación más crítica que se vivió; maniobra general una vez más para tratar de dar el mínimo aparejo de cuchillo con el fin de alcanzar algo de velocidad y así poder maniobrar al buque. Los guardiamarinas y el personal en gran esfuerzo y valentía derrochan sus últimas energías y consiguen dar dicho aparejo aguantando un poco más el temporal. Los hombres del Departamento de Ingeniería descubren que: la caída del atril sobre la válvula de corte rápido de combustible produjo esta emergencia; su solución es inmediata y se pone nuevamente en marcha el motor obteniendo el total control de la Unidad.”

De esta manera la tripulación, actuando con valentía y profesionalismo, logró maniobrar el buque manualmente, controlar la entrada de agua, y restablecer parcialmente los sistemas, evitando así una tragedia inminente.

Finalmente, la madrugada del 3 de marzo trajo una ligera mejoría del clima. Aunque nuevas fallas pusieron a prueba a la dotación, estas fueron rápidamente contenidas. Después de 18 horas de combate contra la furia del mar, el buque y su tripulación sobrevivieron intactos gracias a la experiencia, el temple y, como muchos lo sintieron, la intervención divina. A bordo, renació la fe: en el Creador, en el compañerismo y en la vida misma, ahora valorada como un milagro suspendido por una vela, una driza o el motor de un velero decidido a seguir navegando hacia cualquier puerto... siempre que se llegue con vida.



Atardecer navegando, 2015 Fuente: Archivos del buque

Proyecto de modernización.

La Superioridad Naval consciente de todo este esfuerzo desplegado por nuestro sublime velero, y luego de las recomendaciones e informes preliminares de los organismos técnicos, reconoció la imperiosa necesidad de realizar un recorrido general a razón de que la mayoría de sistemas y equipos se encontraban al final de su vida útil. Es así como el Comando de Operaciones Navales, dispuso a la Dirección General del Material la elaboración del Proyecto Guayas para la recuperación integral del buque, para su respectiva aprobación y financiamiento, el mismo que integrada por un equipo técnico completo, inició sus trabajos el 28 de septiembre del año 2003.

Es muy importante recalcar en este proyecto el gran despliegue de recursos humanos y materiales, la trascendente participación del Astillero Naval, con más de cien hombres desplegados en las cubiertas del buque, la participación de casi treinta empresas nacionales con un promedio de trescientos hombres que tuvieron labor en dos años que duró el proyecto.

Una vez finalizados todos los trabajos del proyecto "Guayas" la unidad fue reincorporada al Comando de Operaciones Navales, el 22 de julio de 2005.



Buque Escuela Guayas arribando a Guayaquil 2005
Fuente: Archivos del buque



El Buque Escuela “Guayas” como embajador flotante y su rol en la diplomacia marítima.

A lo largo de los años, el Buque Escuela “Guayas” consolidó su rol como embajada flotante del Ecuador, participando en numerosos eventos internacionales como regatas, desfiles navales y encuentros de veleros escuela. En cada puerto, el buque se convirtió en un punto de encuentro para la diplomacia ecuatoriana, fortaleciendo lazos de cooperación con otras armadas y promoviendo la cultura y la historia del país.



Buque Escuela “Guayas” y León Dormido – San Cristóbal 2025
Fuente: Archivos del buque

A lo largo de los años, el Buque Escuela Guayas ha participado en múltiples regatas y encuentros de grandes veleros, destacándose por su imponente presencia y la destreza de su tripulación. Su impacto en la diplomacia marítima fue notable, ya que permitió al Ecuador proyectarse como un actor relevante en foros internacionales. Su participación en eventos como la Regata Bicentenario y el evento regional Velas Latinoamérica evidenció el compromiso ecuatoriano con la navegación a vela y la formación de marinos altamente capacitados.

Cruceros realizados.

Desde su incorporación a la Armada el Buque Escuela “Guayas”, reparto operativo subordinado al Comando de Operaciones Navales y próximo a cumplir 48 años de vida, ha estado ejecutando funciones de Embajador Itinerante del Ecuador por los mares del mundo y contribuyendo a la formación de los futuros oficiales y tripulantes de la Armada del Ecuador. En esta doble misión ha navegado más de 400 000 millas náuticas, cumpliendo con 34 cruceros internacionales, que se indican a continuación:



AÑO	DENOMINACIÓN	MILLAS
1977	VIAJE DE INCORPORACIÓN	6.536,00
1978	1 CRUCERO INTERNACIONAL 1978	14.600,00
1980	2 CRUCERO INTERNACIONAL 1980	16.505,00
1981	3 CRUCERO INTERNACIONAL 1981	12.094,00
1982	4 CRUCERO INTERNACIONAL 1982	13.420,00
1983	5 CRUCERO INTERNACIONAL 1983	4.958,62
1984	6 CRUCERO INTERNACIONAL 1984	12.254,20
1985	7 CRUCERO INTERNACIONAL 1985	9.245,11
1986	8 CRUCERO INTERNACIONAL "OPSAIL 86"	7.857,62
1987- 1988	9 Y 10 CRUCERO INTERNACIONAL "TALL SHIPS AUSTRALIA 1988"	25.622,20
1989	11 CRUCERO INTERNACIONAL "CARIBE 89"	7.139,20
1991	12 CRUCERO INTERNACIONAL "GOLFO MÉXICO 91"	2.459,90
1992	13 CRUCERO INTERNACIONAL "REGATA COLON 92"	13.500,00
1994	14 CRUCERO INTERNACIONAL "CARIBE 94"	5.274,60
1995	15 CRUCERO INTERNACIONAL "CARIBE 95"	4.031,10
1996	16 CRUCERO INTERNACIONAL "CARIBE 96"	5.569,20
1998	17 CRUCERO INTERNACIONAL "CARIBE 98"	20.000,00
1999	18 CRUCERO INTERNACIONAL "ESTADOS UNIDOS - MÉXICO" 1999	8012,00
2000	19 CRUCERO INTERNACIONAL "OPSAIL 2000"	8.170,20
2001	20 CRUCERO INTERNACIONAL "CARIBE 2001"	6.793,00
2002	21 CRUCERO INTERNACIONAL "PACIFICO 2002"	10.325,00
2005	22 CRUCERO INTERNACIONAL "PACIFICO NORTE 2005"	10.758,80
2006	23 CRUCERO INTERNACIONAL "SUDAMÉRICA 2006"	14.242,00
2007	24 CRUCERO INTERNACIONAL "MEDITERRANEO 2007"	16.528,00
2008	25 CRUCERO INTERNACIONAL "ASIA 2008"	25.635,00
2010	26 CRUCERO INTERNACIONAL "VELAS SUDAMÉRICA 2010"	21.413,39
2012	27 CRUCERO INTERNACIONAL "ATLÁNTICO 2012"	20.896,00
2014	28 CRUCERO INTERNACIONAL "VELAS LATINOAMÉRICA 2014"	13.572,00
2015- 2016	29 CRUCERO INTERNACIONAL "VUELTA AL MUNDO 2015-2016"	33.980,00
2017	30 CRUCERO INTERNACIONAL "ATLÁNTICO NORTE 2017"	11.463,00
2018	31 CRUCERO INTERNACIONAL "VELAS LATINOAMÉRICA 2018"	14.120,00
2021	32 CRUCERO INTERNACIONAL "PACIFICO 2021"	6.003,00
2021 2022	33 CRUCERO INTERNACIONAL "VELAS LATINOAMÉRICA 2022"	7.363,00
2024	34 CRUCERO INTERNACIONAL "MAR BÁLTICO 2024"	16.871,00



Unidad navegando el canal de Beagle – Argentina 2010 Regata Velas Sudamérica 2010
Fuente: Archivos del buque

Como parte de este compromiso, el Buque Escuela “Guayas” ha participado en eventos internacionales como Velas Sudamérica, eventos Opsail en la costa este de Estados Unidos, Regatas Tall Ship Races realizadas en Europa y navegaciones a puertos de varios continentes, realizando una circunnavegación en su crucero “Vuelta al Mundo” realizado en el año 2015.

La Vuelta al mundo 2015-2016.

Uno de los hitos más destacados en la historia del Buque Escuela “Guayas” fue su crucero de circunnavegación realizado entre 2015 y 2016. Esta travesía, que abarcó aproximadamente 33.000 millas náuticas, llevó al buque a 23 puertos internacionales, incluyendo ciudades como La Habana, Nueva York, Belfast, Ámsterdam, Lisboa, Cartagena, Alejandría, Yeda, Kuala Lumpur, Yakarta, Perth, Sydney, Wellington, Valparaíso y Callao.

Durante esta expedición, el Buque Escuela “Guayas” demostró no solo su capacidad de navegación en mares abiertos, sino también su rol diplomático y cultural. En cada puerto, la tripulación realizó exhibiciones de la música, danzas y tradiciones ecuatorianas, consolidando la imagen del país como un destino rico en cultura y hospitalidad. Además, este viaje fortaleció la proyección marítima del Ecuador, reafirmando su compromiso con la presencia naval en el ámbito internacional y el desarrollo de estrategias de cooperación marítima con otras naciones.



Buque Escuela “Guayas” navegando en el canal de Corinto-Grecia 2015
Fuente: Archivos del buque



Buque Escuela “Guayas” navegando en el Mar del Norte ruta Kristiansand (Noruega) – Aalborg (Dinamarca) 2015



Buque Escuela “Guayas” navegando en el canal de Kristiansand -Noruega 2015
Fuente: Archivos del buque



Arribo del Buque Escuela "Guayas" en Sidney "Australia", 8 de enero de 2016



Buque Escuela "Guayas" en Helsinki, Finlandia, Crucero Internacional "Mar Báltico 2024" Fuente: Archivos del buque



Buque Escuela "Guayas" en Turku, Finlandia, Crucero Internacional "Mar Báltico 2024" Fuente: Archivos del buque

ESCANÉAME



BUQUE ESCUELA "GUAYAS"



Buque Escuela "Guayas" en Szczecin, Polonia, Crucero Internacional "Mar Báltico 2024" Fuente: Romanski Kris, 2015



Premios y/o distinciones obtenidos en Eventos Internacionales.

AL BUQUE ESCUELA “GUAYAS”

Por haber demostrado el mejor espíritu marinero en el OPSAIL 1980.

Amsterdam, Agosto 1980



FRIENDSHIP TROPHY

Este premio es entregado por la organización internacional “Tall Ship Races”, al velero cuya tripulación haya contribuido de la mejor manera, a promover y fortalecer los lazos de amistad y entendimiento, entre las demás organizaciones y veleros participantes, a través de su espíritu marinero, participativo y de colaboración, y cuyos nombres permanecerán grabados en el trofeo para las futuras generaciones.

Históricamente, el Buque Escuela “Guayas” ha participado en seis regatas internacionales, habiendo recibido el premio “Friendship Trophy” en dos ocasiones:

1980, al participar en aguas del océano atlántico y del mar báltico, en la regata “Cutty Sark”, y su placa se encuentra a bordo del Buque Escuela “Guayas”.

2007, al participar en aguas del océano atlántico y regata “Mediterráneo 2007”, y se encuentra materializado en esta réplica del trofeo original.

THE TALL SHIP’S RACE TROPHY

Premio recibido por la dotación del BESGUA durante el crucero de instrucción del año 2007, en su navegación por el mediterráneo por ser el buque más participativo en las actividades realizadas en el puerto de Alicante - España.



THE TALL SHIP'S RACE TROPHY

Premio recibido por la dotación del BESGUA durante el crucero de instrucción del año 2007, en su navegación por el mediterráneo por ser el buque más participativo en las actividades realizadas en el puerto de Genova – Italia.



PREMIO REGATA RÍO DE JANEIRO–MAR DEL PLATA

Plato entregado como premio por la comisión de la Regata Velas Sudamérica 2010, por haber obtenido el segundo lugar en la categoría de veleros clase A, una vez finalizada la regata Rio De Janeiro – Mar Del Plata.



THE TALL SHIP RACES 2015

Otorgado al buque mejor presentado.



THE TALL SHIP RACES 2015

Premio entregado a la tripulación mejor presentada.



VESSEL FURTHEST FROM HOME THE TALL SHIP RACES 2024

Buque más lejos de casa

FAR AWAY FROM HOME

Entregado por el comité organizador de Tall Ship Races en la ciudad Szczecin el 3 agosto 2024 al buque que ha recorrido mayor distancia.

Premio "Lejos de casa"



LLAVE DE LA CIUDAD DEL AYUNTAMIENTO DE VERACRUZ

Participación del B.A.E. GUAYAS en Regata Bicentenario México 2010.



DESIGNACIÓN MIEMBRO DE HONOR

Fundación Carlos III - España
Durante la ejecución de Crucero Internacional de Instrucción "Mar Báltico 2024".

DESIGNACIONES OFICIALES A NIVEL NACIONAL

Reconociendo su rol en la promoción de la cultura y el turismo ecuatoriano, en abril de 2018, el Ministerio de Turismo declaró al Buque Escuela "Guayas" como "Embajador Turístico Itinerante". Este nombramiento formalizó la labor que el buque venía realizando desde su botadura, llevando la riqueza cultural, gastronómica y turística del Ecuador a los puertos que visitaba alrededor del mundo.

EMBAJADOR TURÍSTICO ITINERANTE DEL ECUADOR

Reconocimiento al valioso aporte en la promoción de la imagen del Ecuador en el exterior al posicionar a nuestro país como el mejor destino turístico.



EMBAJADOR DEL CACAO Y DEL CHOCOLATE DEL ECUADOR

Distinción otorgada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana para promover al Ecuador como el país productor del mejor y más fino chocolate del mundo, fortaleciendo la posición internacional del cacao ecuatoriano. Emitido en Quito, 18 de abril de 2024.

Desafíos, modernización y su relevancia estratégica.

Mantener operativa una embarcación como el Buque Escuela “Guayas” durante décadas ha representado un desafío constante. A lo largo de su historia, ha sido sometido a procesos de mantenimiento y modernización para garantizar su operatividad. Se han renovado sus sistemas de navegación, mejorado sus condiciones estructurales y optimizado sus espacios internos para asegurar la seguridad y comodidad de la tripulación.

Estos esfuerzos reflejan el compromiso del Ecuador con su desarrollo marítimo y la continuidad de su programa de formación naval. En la actualidad las tecnologías de navegación avanzan rápidamente, el Buque Escuela “Guayas” como ente operativo del Comando de Operaciones Navales sigue representando la combinación entre tradición y modernidad, asegurando que los futuros oficiales y tripulantes de la Armada del Ecuador, adquieran conocimientos esenciales sobre la navegación y otras asignaturas que se ven teóricamente en la Escuela Superior Naval y Escuela de Grumetes.



*Personal de la unidad en entrenamiento en el
puente de gobierno
Fuente: Archivos del Buque*



*Guardiamarinas embarcados,
I Crucero Nacional 2025
Fuente: Archivos del Buque*

*Grumete en Instrucción, II Crucero Nacional 2023
Fuente: Archivos del Buque*



*Guardiamarinas recibiendo instrucción de
primeros auxilios, I Crucero Nacional 2025
Fuente: Archivos del Buque*



*Guardiamarinas recibiendo instrucción en
sala de máquinas, I Crucero Nacional 2025
Fuente: Archivos del Buque*

En un mundo donde el poder marítimo es crucial para la seguridad y el comercio internacional, la modernización del Buque Escuela “Guayas” se ha convertido en una prioridad estratégica. A pesar de los retos que supone mantener en operación un buque de vela en el siglo XXI, el Buque Escuela “Guayas” sigue siendo un pilar fundamental en la formación de los guardiamarinas y grumetes, proporcionando una instrucción rigurosa basada en la navegación a vela y astronómica y la disciplina marinera tradicional, elementos esenciales en la protección de los intereses marítimos ecuatorianos.

El Legado del Buque Escuela “Guayas” y su Rol.



Buque Escuela “Guayas” navegando cerca de la formación rocosa León dormido, San Cristóbal 2025
Fuente: Archivos del buque

El Buque Escuela “Guayas” no es solo una nave, sino un símbolo de la identidad marítima del Ecuador y un instrumento clave en la consolidación de la nación como una potencia marítima emergente. Su legado se extiende más allá de sus travesías y cruceros de instrucción; representa el compromiso del país con la formación naval, la diplomacia y la preservación de la navegación a vela como un arte y una tradición.

A lo largo de sus más de cuatro décadas de servicio, ha formado a cientos de oficiales y marinos, inculcándoles valores de disciplina, liderazgo y amor por el mar. Cada guardiamarina que ha tenido el honor de surcar los mares a bordo del Buque Escuela “Guayas” lleva consigo una parte de su historia, convirtiéndose en embajador de su país y portador de su gloriosa tradición naval. Más aún, la presencia del Buque Escuela “Guayas” como representante del Comando de Operaciones Navales en aguas internacionales, contribuye a fortalecer la soberanía ecuatoriana en el ámbito marítimo, promoviendo la cooperación en seguridad y la sostenibilidad de los recursos oceánicos.



Un Faro para el futuro Marítimo del Ecuador.



Buque Escuela "Guayas" navegando cerca de la formación rocosa León dormido, San Cristóbal 2025
Fuente: Archivos del buque

Desde su primer crucero internacional en el año de 1978, el Buque Escuela "Guayas" ha participado en múltiples encuentros internacionales, consolidándose como un referente en la comunidad naval. Su presencia en regatas y festivales de veleros ha permitido al Ecuador fortalecer sus vínculos con otras naciones y proyectar su capacidad marítima en el ámbito global.

Cada uno de estos eventos ha representado una oportunidad para destacar la importancia del mar en el desarrollo nacional. La participación del Buque Escuela "Guayas" en estos encuentros no solo ha sido un ejercicio de diplomacia naval, sino también una reafirmación del compromiso ecuatoriano con la exploración y preservación de sus espacios oceánicos.

El Buque Escuela "Guayas" como órgano ejecutor de las operaciones planificadas por el Comando de Operaciones Navales sigue navegando, llevando consigo el orgullo de una nación y la pasión por la navegación. Su estampa, con las velas desplegadas y la bandera tricolor ondeando en lo alto, sigue inspirando a generaciones presentes y futuras, recordándonos que el mar no solo es una frontera, sino un camino hacia el conocimiento, la hermandad y la grandeza. En un mundo globalizado, el Buque Escuela "Guayas" reafirma el papel del Ecuador como un actor relevante en que impulsa el desarrollo de una conciencia marítima, promoviendo el respeto y aprovechamiento sostenible de sus espacios marítimos.



**Buque Escuela “Guayas”, Crucero
Internacional “Mar Báltico 2024”**



Capítulo III

Creación del Comando de Operaciones Navales





Como hemos visto en el transcurso de la historia marítima ecuatoriana, se evidencia la evolución de la Estrategia Naval con el pasar de los años; el poder naval del Ecuador está marcada por la creación de la Escuela Náutica de Guayaquil, la adquisición de buques, la creación de la Aviación Naval, la creación de la Infantería de Marina y la adquisición de submarinos.

Una de las obras más recientes sobre estrategia marítima creada por Richard Hill en su libro “Estrategia marítima para potencias medianas” señala: ***“El poder marítimo de una nación es la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para un estado: en términos económicos, a través del comercio y la explotación de recursos, y en términos militares a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o la amenaza de la fuerza contra sus oponentes”.***

Así también Roskill, Stephen W. en su libro “La estrategia del Poder Marítimo, su desarrollo y aplicación” en donde da un concepto exacto del Poder Marítimo “La función del Poder Marítimo es obtener y conservar el control de los mares para el uso propio y negar tal control a los adversarios”

De esta aseveración se puede establecer que el uso del mar tiene que ser protegido, ya sea para utilizarlo en beneficio propio, o para evitar que otros los utilicen. Por ello, las Armada Ecuatoriana ha diseñado en el transcurso de su historia operaciones ofensivas y defensivas.

¿Ahora bien, estas operaciones pueden contrarrestar amenazas diferentes a las que comúnmente ha estado preparada como el narcotráfico y el crimen organizado? En teoría sí, ya que Solis Oyarzún emitió una frase hace varias décadas que decía: ***Una Armada que está preparada para la guerra, podrá combatir cualquier otra amenaza;*** y es en este capítulo donde el Comando de Operaciones Navales demostrará su participación en los hechos más sobresalientes y que han dejado huellas en la Historia del Ecuador.

En la actualidad, la Armada del Ecuador está combatiendo a uno de los enemigos más grandes que ha tenido la historia ecuatoriana, el narcotráfico, todos sus medios, su personal y su tecnología está encaminada a combatir esta amenaza que se ha vuelto regional y mundial, liderando en conjunto con otros países esta lucha desigual, pero con grandes resultados, siendo el 2024 el año en la cual solo a través de sus medios y con el control operacional de las unidades del Comando de Guardacostas, ha logrado capturar 63 toneladas, más las 65 toneladas que en coordinación con otros países se han incautado en el puerto de arribo.

El Comando de Operaciones Navales a través de sus repartos subordinados ha participado activamente en la historia marítima ecuatoriana, desde su evolución del poder naval, su participación en las guerras, así como también en las operaciones subsidiarias. Su participación dejará huellas imborrables en la historia y un recuerdo emocionante y de orgullo a un Marino de guerra del Ecuador.

Las Armadas de todos los países deben estar preparadas para realizar Operaciones Subsidiarias, que no son más que aquellas que tienen como objetivo restablecer las condiciones de vida preexistentes a un conflicto armado, catástrofe natural o situación de vulnerabilidad, y aunque la Armada del Ecuador ha realizado operaciones subsidiarias en el transcurso de su historia, en el presente libro veremos las dos más importantes en las cuales se evidenció el trabajo e importancia de las Armadas para atender las necesidades más importantes del ser humano.

TÍTULO I

A photograph of a submarine moving through the ocean, viewed from an elevated angle. The submarine is dark and sleek, with its conning tower and various antennas visible. It is moving from the top right towards the bottom left, leaving a large, white, turbulent wake behind it. The water is dark blue with white foam from the wake. The sky is a clear, bright blue. The overall image has a high-contrast, somewhat grainy quality.

Importancia de la creación del Comando de Operaciones Navales



Corría el año de 1945 y su segundo periodo como presidente el Abg. José María Velasco Ibarra, cuando se vio la necesidad de dinamizar la administración y operatividad de la Fuerza Naval, luego de los infaustos acontecimientos de 1941, año y que también nos llenamos de gloria con la gesta heroica del Combate Naval de Jambelí, del 25 de Julio del mismo año, se expide el Decreto No. 53 del 18 de enero de 1945 el “Reglamento Orgánico para formación de paz para las Fuerzas Armadas”, creando el Primer Distrito Naval del Guayas con sede en Guayaquil, en una propiedad que le fue confiscada al expresidente Dr. Carlos Alberto Arroyo del Río, ubicado en las calles Tomás Martínez y Panamá, luego de la Revolución del 28 de mayo de 1944.

Se estima que el capitán de navío Francisco Fernández Madrid, ascendido a este grado el 5 de marzo de 1945, fue el primer jefe. Al inicio del año 1949, se designa al primer jefe del Estado Mayor del Distrito Naval del Guayas, el mismo que entre otras funciones le correspondía legalizar las Órdenes Generales. El 25 de junio de ese mismo año, la Comandancia General de Marina, dispone en vez de jefatura se lo denomine Comandancia del Primer Distrito Naval.

A la Comandancia del Primer Distrito Naval del Guayas estaban subordinadas las siguientes unidades a flote, constituidas por la Escuadrilla Naval y las instalaciones terrestres que a la época se había desarrollado:

- Buque Escuela “Presidente Alfaro”.
- Cañonero “Calderón”.
- Aviso “Atahualpa”.
- Patrullera “9 de Octubre”.
- Transporte Armado “5 de Junio”.
- Patrullera “10 de Agosto”.
- Servicio Hidrográfico.
- Inspección General de Máquinas.
- Servicios de faros y planta generadora de gas.
- Escuela de Aspirantes a Oficiales.
- Arsenal de Marina.
- Almacén de Consumos.
- Estación Mareológica de Manta.
- Destacamento de Punta de Piedra.
- Destacamento de Marina del Archipiélago de Colón.
- Capitanías de Guayaquil, Puerto Bolívar, La Libertad (Salinas), Manta, Bahía de Caráquez y Esmeraldas.
- Escuela de Especialidades.
- División del Batallón de Infantería de Marina.

Ejercieron el Comando del Primer Distrito Naval, los más destacados oficiales que a la época constituían al alto mando de la Armada, quienes con gran capacidad emprendieron en la difícil tarea de organizar y dirigir esta gran unidad que agrupaba prácticamente los medios humanos y navales de que disponía la Armada en el Litoral continental e Insular, luego de la separación de la entonces IV Zona Militar a la que todo lo que era Marina de Guerra estaba subordinada.

La Comandancia del Primer Distrito Naval constituyó el embrión de lo que luego sería la Jefatura de la Primera Zona Naval, la Jefatura de Operaciones Navales y el Comando de Operaciones Navales con todos los comandos del sector operativo.



La Jefatura de Operaciones Navales.

Mediante Acuerdo Ministerial No. 030 expedido el 16 de enero de 1976, se creó la Jefatura de Operaciones Navales con sede en Guayaquil, coordinando las acciones de los diferentes repartos de la Armada con el Comando General. El señor ALM Renán Olmedo González fue el primer comandante de esta Jefatura y tuvo como primera dotación de oficiales, tripulantes y empleados civiles a las siguientes personas:

- CPNV-EM Jaime Guerrero Hidalgo Jefe del IV Departamento
- CPNV-EM Ramón Apolo Herrera Jefe del III Departamento
- TNCB-AB Manuel Martínez Montesdeoca Pagador
- SGOS-AD Joel Pincay Salvatierra Amanuense
- CBOS-CH Jorge Barzola López Chofer
- ECC. SUBP-RT Luis Cervantes Gudiño Secretario
- ECC. Ruth Borja Aspiazu Secretaria
- ECC. Sonia Campoverde Palacios Telefonista/Recepcionista

La Jefatura de Operaciones Navales ejercía el control operativo sobre la Comandancia de la Escuadra y sus unidades a flote, la Aviación Naval y la Infantería de Marina, así como la jurisdicción militar sobre todo los repartos navales en la ciudad de Guayaquil.

Para enero de 1976 ya se había incorporado a la Comandancia de la Escuadra, y por tanto a la Jefatura de Operaciones Navales, el BAE “Hualcopo”, BAE “Chimborazo”, LAE “Quito”, LAE “Guayaquil” y LAE “Cuenca”.

Sin embargo, tomó tiempo que la Armada del Ecuador se adapte a la nueva organización, esto debido a como se había organizado tradicionalmente la I Zona Naval y la Comandancia de la Escuadra. A esto se tiene que resaltar que la Jefatura de la I Zona Naval continuaba ejecutando, pero limitada a los asuntos netamente jurisdiccionales en el ámbito naval.

Ya el 22 de agosto de 1979, la Comandancia General de Marina dispone que las funciones del jefe de Operaciones Navales y de la I Zona Naval sean desempeñadas por el oficial más antiguo de la ciudad de Guayaquil y de litoral, es decir, el jefe de Operaciones Navales. de esta manera se centralizó en un solo jefe la responsabilidad operativa y militar de las unidades de superficie conducidas por la Comandancia de la Escuadra, Comando de Submarinos, Cuerpo de Infantería de Marina, Comando de Aviación Naval y el BAE “Guayas”; al igual que la responsabilidad de jurisdiccional sobre el personal naval de las provincias de Guayas, Manabí, Los Ríos, El Oro, Cañar, Azuay y Azuay, integrándose un solo Estado Mayor.



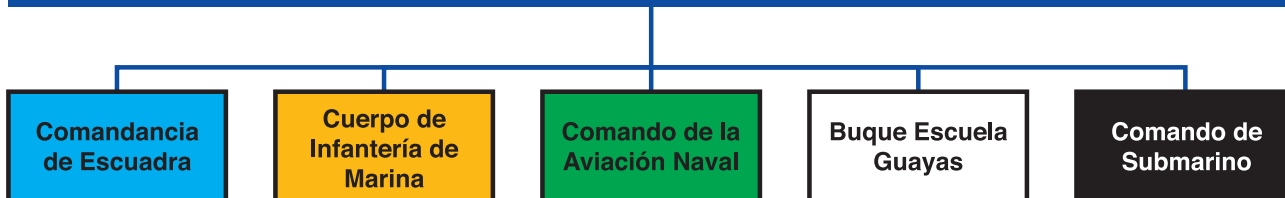
El Comando de Operaciones Navales.

En julio de 1983 la Comandancia General de Marina dispone que se adopte la denominación de Comando de Operaciones Navales y de la I Zona Naval, manteniendo las mismas tareas atribuidas a la Jefatura de Operaciones Navales. Paralelamente la jurisdicción de la I Zona Naval para efectos de asuntos penal militar comprende las provincias del Guayas, Manabí, Los Ríos, El Oro, Cañar, Azuay, Loja, Morona Santiago, Zamora Chinchipe.

Para facilitar la administración de este Comando se separaron los Estados Mayores, tanto del Comando de Operaciones Navales como de la I Zona Naval.

La organización del Comando de Operaciones Navales constaba de cinco repartos subordinados, que son la Comandancia de la Escuadra, el Cuerpo de Infantería de Marina, el Comando de la Aviación Naval, el Buque Escuela Guayas y el Comando de Submarinos.

Comando de Operaciones Navales



TÍTULO II



Comando de Operaciones Navales en el conflicto armado de Paquisha



La Escuadra Naval en el conflicto de Paquisha.

Entre el 22 y el 28 de enero de 1981, tres destacamentos de la Fuerza Terrestre ecuatoriana "Mayaycu, Paquisha y Machinaza" fueron atacados por fuerzas del Ejército del Perú. Estos destacamentos estaban localizados en la cordillera del Cóndor, una zona fronteriza en disputa entre ambos países, lo que complicaba la aplicación del Protocolo de Río de Janeiro de 1942 en esa área. Durante el enfrentamiento, el teniente del Ejército, Hugo Valencia, resultó gravemente herido, lo que llevó a la declaración del estado de emergencia nacional y a la activación del Plan Militar de Guerra de las Fuerzas Armadas. Todo el personal fue concentrado en sus respectivas bases y se actualizaron los planes de campaña de las fuerzas.

El comandante general de la Marina, vicealmirante Raúl Sorroza Encalada, miembro del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, ordenó al comandante de Operaciones Navales, vicealmirante Mario Jaramillo del Castillo, que actualizará y pusiera en vigencia el Plan de Campaña de la Fuerza Naval. A su vez, el almirante Jaramillo instruyó al contralmirante Marco Arturo León Dueñas, comandante en jefe de la Escuadra Naval, para que formara su Estado Mayor y presentará su orden de operación derivada del Plan de Campaña en un plazo de 24 horas (Sánchez - Canelos, 2014).

De igual manera, como Comandante del Escuadrón de Submarinos estaba el Capitán de Fragata Andrés Arrata Meneses, como Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina el Capitán de Corbeta Julio Buitrón Erazo y como Comandante de la Aviación Naval el Capitán de Corbeta José Rosero Barba.

Al amanecer del lunes 26 de enero, se inició el despliegue de la Fuerza de Superficie, compuesta por el Escuadrón de Destruidores, en el que se encontraba el BAE "Alfaro", al mando del capitán de navío Arnoldo Naranjo Aguirre, y el BAE "Morán Valverde", comandado por el capitán de corbeta Víctor Emilio Garcés Rodríguez. También participó el Escuadrón de Lanchas Misileras, bajo el mando del capitán de corbeta Carlos Gálvez Cortés, que incluía las lanchas "Quito", "Guayaquil" y "Cuenca", y el Escuadrón de Auxiliares, comandado por el capitán de fragata Vicente Jaramillo Valdivieso, que operaba con los buques "Hualcopo", "Chimborazo", "Cayambe", "Atahualpa" y "Cotopaxi". De esta manera, las unidades del Escuadrón de Destruidores se dirigieron a sus áreas de operaciones, mientras que las embarcaciones de los escuadrones de lanchas misileras y auxiliares se posicionaron en los fondeaderos de guerra establecidos a lo largo del litoral (Sánchez-Canelos, 2014).

En el mar, las fuerzas de superficie debían estar alertas ante posibles ataques de submarinos, aunque las distintas áreas fueron controladas de manera eficaz (Sánchez-Canelos, 2014). A pesar de haberse declarado un alto al fuego y de haber comenzado el repliegue de las fuerzas, la Fuerza de Superficie continuó con su patrullaje hasta abril de 1981, cuando regresó a la Base Naval de Guayaquil (Sánchez-Canelos, 2014).

La Fuerza de Superficie defendió la soberanía y la integridad territorial de nuestra nación, que es la razón de su existencia, quienes tuvieron el honor de tripular las gloriosas unidades de la Escuadra Naval, preparados con coraje y decisión los planes de acción y alistaron debidamente las unidades para cumplir con el sagrado juramento que un día realizaron: "entregar la vida si fuera necesario en defensa de la patria y sus instituciones". Siempre fieles también a la letra del Juramento a la Bandera, que hasta hoy coreamos en las ceremonias a las que asistimos:



“Por Dios juro sagrada bandera, en el aire, en el mar y en la tierra, en la paz y en la horrisona guerra, defenderte hasta airoso morir... Si extranjera ambición algún día ultrajarte pretende atrevida, perderemos gustosos la vida para hacerte lucir con honor.” (Sánchez- Canelos, 2014).



Lancha misilera “Guayaquil” patrullando por el mar territorial ecuatoriano Fuente: Archivo histórico Lanchas Misileras



Lancha misilera “Quito” patrullando por el mar territorial ecuatoriano Fuente: Archivo histórico Lanchas Misileras

Comando de la Aviación Naval en el conflicto de Paquisha.

Era un 22 de enero de 1981 y el país vivió un nuevo problema territorial, el conflicto de Paquisha, en donde la Aviación Naval ecuatoriana, de esforzada trayectoria, tuvo una destacada participación en este conflicto internacional, que llevó a la movilización nacional para resguardar la integridad territorial, en este sentido se dispuso el equipamiento de todas las unidades aeronavales, en su máxima capacidad bélica.

La Fuerza Aeronaval, con las aeronaves de ala fija continuó realizando patrullajes a lo largo y ancho del Teatro de Operaciones Marítimas, especialmente sobre el límite fronterizo con el Perú, manteniendo en alerta los sensores que permitiera prevenir a la Fuerza de Superficie, sobre cualquier unidad naval enemiga que ingresara en nuestro mar territorial. Además, se realizó el despliegue de dotaciones y unidades aeronavales conformando grupos de tarea en Guayaquil, Manta y Salinas, para el cumplimiento de planes de vuelo y de diferentes patrones de búsqueda; estas operaciones fueron cumplidas con una estadística de cero incidentes o accidentes.

Los helicópteros navales con la admirable pericia de sus pilotos navales volaban mar adentro para embarcarse en las unidades de superficie como el buque insignia BAE “ALFARO”, que navegaba vigilante en un lugar predeterminado; volando en silencio de radio, sin ninguna ayuda a la navegación, empleando únicamente la estima realizada por el piloto (Aviación Naval, 2017)⁵⁴.



Helicóptero Naval en operación con las unidades de superficie, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

La Aviación Naval cumplió con todas las exigencias que demandó el estado de emergencia y movilización nacional, dentro del cual las dotaciones y medios que se disponía fueron alistados al máximo ante el llamado de la patria. Es así como en una noche se tuvo que cambiar el color de las aeronaves para no confundir con las aeronaves enemigas. La misión asignada era de mantener alerta a las aeronaves para la detección de unidades enemigas y control del mar cerca de la LPI SUR.



Aviadores Navales planificando estrategias para la vigilancia, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

⁵⁴Aviación Naval. (2017). Memorial Aviación Naval. Guayaquil, Guayas, Ecuador.



La abnegada tarea llevada a cabo, con gran profesionalismo, fue reconocida por el Gobierno Nacional, al ser condecorado el Pabellón Nacional de la Aviación Naval, con la GRAN CRUZ al mérito de guerra, por su valor y servicios entregados. Esta distinción, no solo, es una recompensa al esfuerzo, sino también el reflejo de una Fuerza Aeronaval lista y eficaz, dispuesta a cumplir con las misiones y tareas asignadas, en el momento que la patria, así lo requiera, conforme lo hizo notar el comandante de la Aviación Naval, una vez que fuera levantado el estado de Emergencia, por parte del presidente de la República Jaime Roldós Aguilera, el 05 de febrero de 1981, y cuyo mensaje dice:

"El pueblo puede librar su propia batalla y conquistar su propio destino; pero esto exige el esfuerzo de todos; un gran esfuerzo, porque nada, absolutamente nada se puede alcanzar sin sacrificio, y en este contexto las FF.AA, se deben a todos. Su misión es defender la soberanía y participar en el desarrollo del país. Es necesario reiterar el juramento de nuestros héroes, de luchar hasta las últimas consecuencias para que nuestra patria sea en el concierto de las naciones de América y del mundo, una nación libre y soberana."



Ceremonia de reconocimiento del SPCRE a FFAA, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Así mismo mediante resolución del Consejo y por Decreto Ejecutivo N°140, el presidente Oswaldo Hurtado otorgó la condecoración al Mérito Naval "Comandante Morán Valverde" en el grado de "Gran Cruz" el 16 de julio de 1981.

El Cuerpo de Infantería de Marina en el conflicto de Paquisha.

El 22 de enero de 1981, la tensión latente entre Ecuador y Perú escaló abruptamente cuando un helicóptero artillado de la Fuerza Aérea del Perú invadió el territorio ecuatoriano, atacando el destacamento ecuatoriano en Paquisha, un puesto fronterizo ubicado en la región amazónica del país. Este acto de agresión, considerado una violación flagrante de la soberanía ecuatoriana, generó una ola de indignación, preocupación y movilización en todo el Ecuador. El país, unido por un profundo sentimiento patriótico, comenzó a organizarse rápidamente para la defensa de su integridad territorial. La noticia del ataque provocó manifestaciones masivas de apoyo a las Fuerzas Armadas y un llamado a la unidad nacional.

Ante este escenario de crisis, el 1 de febrero de 1981, el alto mando de las Fuerzas Armadas del Ecuador ordenó el despliegue de personal especializado hacia la zona del conflicto. En una operación estratégica, cinco oficiales y 120 tripulantes del Cuerpo de Infantería de Marina fueron trasladados a la región amazónica para reforzar la seguridad y contribuir a la defensa del territorio nacional. Este contingente formó parte del agrupamiento táctico “Cóndor”, una fuerza de élite que reunía a fuerzas especiales de las tres ramas de las Fuerzas Armadas del Ecuador: el Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada. Estas fuerzas combinadas opusieron una férrea resistencia ante los ataques de las fuerzas peruanas en la zona de la Cordillera del Cóndor, un área geográfica de difícil acceso y condiciones climáticas extremas.

La participación del Cuerpo de Infantería de Marina fue crucial en el desarrollo del conflicto internacional de modo que, para el cumplimiento de los planes de guerra, se organizó en tres compañías:

- Operativa
- Apoyo Logístico
- Retén

Su entrenamiento especializado en combate en terrenos difíciles, como la selva ecuatoriana, les permitió desenvolverse con eficacia en un entorno hostil y desafiante. El entrenamiento y preparación del armamento fue constante durante el desarrollo del conflicto, atentos a cualquier eventualidad que podría suceder en Paquisha.

La Tercera Compañía (Retén) compuesta de 5 oficiales y 156 tripulantes se desplazaron hacia el Batallón de Infantería 103 “Zamora” para incorporarse al grupo de fuerzas especiales que iba desde Quito, quienes relevarían al Comando de Selva 21 “Cóndor”, en defensa de los destacamentos avanzados de Paquisha Mayaycu y Machinaza.



Infantes de Marina de la Tercera Compañía, combatientes en la cordillera del “Cóndor”, 1981 Tomada de: (CPFG SP Mariano Sanchez, 2007). La Armada en el Conflicto de Paquisha. Recuperado el 7 de abril de 2025, de <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/187eb6e4a1656cbe5f9ed450c10eae6d.pdf>



La tercera compañía de Infantes de Marina conformó así el Agrupamiento Táctico “Condor” en conjunto con fuerzas especiales del Ejército, quienes no habían tenido experiencia en trabajar juntos como una sola Fuerza de Tarea. Sin embargo, fue evidente el rápido y continuo acoplamiento para cumplir el mismo objetivo; defender a la patria. El Agrupamiento Táctico “Córdor” realizaba operaciones de patrullas conjuntas en helicópteros hacia Paquisha, Mayaycu y Machinaza donde entre las acciones emprendidas estaban;

- Reconocimiento del terreno
- Puntos de observación del enemigo
- Puntos de defensa y repliegue ante ataques enemigos
- Puntos de reencuentro
- Códigos de comunicación entre patrullas y puesto de mando
- Repeler ataques inminentes



Combatientes Infantes de Marina junto a helicóptero, listos para ser transportados a zona de Combate Tomada de: (CPFG SP Mariano Sanchez, 2007). La Armada en el Conflicto de Paquisha. Recuperado el 7 de abril de 2025, de <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/187eb6e4a1656cbe5f9ed450c10eae6d.pdf>

El 19 de febrero Machinaza es atacado por fuerzas peruanas con cinco helicópteros M18 y M16, se dispararon cohetes a las posiciones del agrupamiento Táctico Córdor, quienes inmediatamente adoptan posiciones defensivas y repelen el ataque. La superioridad peruana era muy grande y logran desembarcar personal para avanzar por tierra y consolidar su objetivo. Por otro lado, las patrullas ecuatorianas son reorganizadas y proceden al contraataque, también se reporta el ataque peruano al Estado Mayor y empiezan a ser trasladadas las patrullas que se encontraban en el puesto de mando por lo que para la noche del mismo día ya se encontraban reforzados Paquisha, Mayaycu y Machinaza.

Luego de más de un día de enfrentamiento, por primera vez en la historia de las confrontaciones peruanas – ecuatorianas se luchó con éxito en la Amazonía, ante un superior en número, armamento, tecnología, pero no en coraje, valor y disciplina.

En la Guerra de Paquisha, las unidades de la Infantería de Marina destacaron por su valentía, disciplina y por las acciones audaces que llevaron a cabo para repeler a las fuerzas peruanas, a pesar de los desafíos del terreno selvático, las difíciles condiciones climáticas y las complejidades logísticas. Su conocimiento del terreno y su capacidad para operar en condiciones extremas fueron factores determinantes en el éxito de las operaciones defensivas.

Las acciones de combate indispensables están; el mantener la posición inicial, causar bajas materiales y humanas al enemigo y obligarlos a retirarse de nuestro territorio, esto no hubiera sido posible sin el Agrupamiento Táctico Cóndor conformado por Infantes de Marina y personal del Ejército ecuatoriano quienes fueron subestimados por los peruanos, de modo tal que nunca lograron consolidar su objetivo.



Combatientes Infantes de Marina junto a helicóptero, listos para ser transportados a zona de Combate Tomada de: (CPFG SP Mariano Sanchez, 2007). La Armada en el Conflicto de Paquisha. Recuperado el 7 de abril de 2025, de <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/187eb6e4a1656cbe5f9ed450c10eae6d.pdf>

El 24 de mayo de 1981, en un acto solemne que tuvo un profundo significado para la nación ecuatoriana, el presidente Constitucional de la República del Ecuador, Dr. Jaime Roldós Aguilera, impuso la condecoración al pabellón del Cuerpo de Infantería de Marina. Este reconocimiento fue un tributo a su heroica actuación durante el conflicto de Paquisha, donde demostraron un valor y una dedicación excepcionales en la defensa de la patria. Este gesto simboliza no solo el reconocimiento del valor y la dedicación de los hombres y mujeres del Cuerpo de Infantería de Marina, sino también el espíritu de unidad y de defensa de la patria que caracteriza al pueblo ecuatoriano. La condecoración se convirtió en un símbolo del orgullo nacional y un recordatorio del sacrificio y la valentía de los infantes de marina en la defensa de la soberanía del Ecuador.



Infantes de Marina durante el Conflicto de Paquisha 1981 Tomada de: Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

Comando de Submarinos en el Conflicto de Paquisha.

Para el conflicto bélico de Paquisha, la Armada del Ecuador contaba con las dos unidades submarinas “Shyri” y “Huancavilca”, con pocos años de construcción y con equipos con alta tecnología para la época; éstos se encontraban comandados el primero por el señor capitán de fragata Jaime Guerra Melo y el segundo por el señor capitán de corbeta Bayardo Coronel Herrera; y el comandante de Escuadrón de Submarinos era el señor capitán de fragata Andrés Arrata Meneses.

Las unidades submarinas en el mes de enero de 1981 fueron informadas del agravamiento de la situación terrestre fronteriza con el vecino país del sur; donde unidades peruanas habían atacado destacamentos militares en la zona de Paquisha, Mayaico y Machinaza, sector no delimitado en la cordillera del Cóndor.

Por lo que, el señor vicealmirante Mario Jaramillo del Castillo, comandante de Operaciones Navales de la época, en la noche del 23 de enero de 1981 dispone al Escuadrón de Submarinos con sus unidades “Shyri” y “Huancavilca”, aprovisionarse de víveres y agua; y zarpen de Salinas antes del amanecer, en dirección al área de patrullaje cercana al límite marítimo con el Perú, la que fue asignada en la respectiva orden de operación, con la siguiente misión impedir el tránsito del enemigo al Teatro de Operaciones Marítimo ecuatoriano y dar alerta a la Fuerza de Superficie⁵⁵.

Durante tres meses las unidades de la Fuerza Naval operaron en extensas jornadas de vigilancia, por la constante y real amenaza de la fuerza submarina adversaria, pues algunas de nuestras unidades de superficie tuvieron contacto positivo de sonar en

⁵⁵Capitán de Fragata (sp) Mariano Sánchez Bravo, & Capitán de Fragata (sp) Vicente Canelos Andrade. (2014).

algunos sectores de nuestro mar territorial, extremando las medidas de seguridad y empleando nuestras unidades submarinas en el teatro de operaciones marítimas;⁵⁶ manteniendo el control del mar durante el espectro del conflicto conforme la esencia de la estrategia naval.

En los días de patrullaje, el entrenamiento se convirtió en lo más importante para estar preparados para un posible enfrentamiento bélico en el teatro de operaciones marítimas, al poder escalar en cualquier momento las tensiones en el teatro de operaciones terrestres donde se llevaban a cabo los enfrentamientos.

El personal de las unidades “Shyri” y “Huancavilca”; para el presente conflicto bélico, contaba con personal de oficiales y tripulantes capacitados en diferentes países como se indica a continuación: en Brasil, la fase teórica en la Escuela de Submarinos de Brasil, y la fase práctica en los submarinos tipo Guppy, SS-10 “Guanábara”, SS-11 “Rio Grande do Sul” y SS-12 “Bahía”; en Chile, la fase práctica en los submarinos tipo Fleet, SS-21 “Simpson” y SS-20 “Thompson”; y en Alemania efectuaron el curso básico de submarinos y de ingenieros.

Sumada a la capacitación que tenía el personal y características propias de las unidades submarinas como la ubicuidad, sigilo, mando y control, y sorpresa, les permite obtener una posición ventajosa con otro tipo de unidad que se encuentre sobre la superficie del mar; y con sus sensores pasivos les permitía identificar, detectar y clasificar plataformas de interés que se encontraban en el área de operaciones asignada por el mando naval que era el Límite Político Internacional (LPI); y entregar esta valiosa información a las unidades de superficie de la Armada del Ecuador, con el fin último de proteger los intereses marítimos del Ecuador.

Como anécdota es necesario mencionar que la Orden de Operación al submarino “Shyri” fue entregada en el mar días después del paso por la rada de Salinas, a través de una valija mediante la grúa del helicóptero Allouette II de la Aviación Naval siendo el piloto el señor teniente de fragata Ramiro Molina Usbeck.⁵⁷



Oficiales submarinistas antes del conflicto. Desde la izquierda: teniente de navío Timoshenko Guerrero, capitanes de corbeta Jaime Guerra y Bayardo Coronel y tenientes de navío Miguel Saona y Diógenes Fernández.

⁵⁶Capitán de fragata (sp) Mariano Sánchez Bravo, & Capitán de fragata (sp) Vicente Canelos Andrade. (2014). La Armada en el conflicto de Paquisha.

⁵⁷Capitán de fragata (sp) Mariano Sánchez Bravo, & Capitán de fragata (sp) Vicente Canelos Andrade. (2014). La Armada en el conflicto de Paquisha. Pág. 111



A continuación el señor comandante del “Shyri” relata una anécdota vividas durante la ejecución del conflicto de Paquisha:

“Una de las situaciones vividas con mayor sentimiento fue en situación de “zafarrancho real de combate”. Localizado en un área adelantada de patrullaje operativo, como elemento de nuestra Fuerza Naval, el “Shyri” se encontraba una tarde de febrero, aproximadamente en el sector de la LPI marítima en el golfo de Guayaquil. Velocidad de unos cuatro nudos. Rumbos básicos 270-090 grados dentro de un patrón random. El sonarista alerta de contactos lejanos de hélices de posibles buques, en dirección general provenientes del sur. Se incrementa el estado de alistamiento y se procede a zafarrancho general de combate. Navegación silenciosa. Pasan los minutos.”⁵⁸

Los sonidos provenientes de la unidad de superficie se acercan y cambian de rumbo hacia el este. La identificación positiva del sonar determina su velocidad en unos once nudos, y por sus cambios sistemáticos de rumbo se descarta la posibilidad de ser un mercante en tránsito, ¿podría ser un pesquero? igualmente dependemos de los oídos de los sonaristas. Aparentemente, no. La observación visual por periscopio no distingue embarcación alguna en su pequeño horizonte.

El tiempo pasa lento. Después de un momento, el sonarista nos da inquietantes reportes: los contactos lejanos de emisiones de sonar activo, misma dirección general, difusos. Y poco a poco, los contactos se pierden. Seguimos expectantes por minutos, y conforme pasan, va disminuyendo la tensión. Repasamos el cuadro de situación. Hubo contacto positivo de buque, con emisiones activas al parecer tras el buque, posiblemente adelantado y en patrullaje paralelo a la línea de frontera marítima. No hay tráfico mercante y no tienen características de pesqueros. Debemos extremar las precauciones de la navegación normal, el patrullaje continúa y toma rumbo base al este. Se acerca el ocaso. Para los submarinistas más que un espectáculo visual es una idea horaria. Han pasado unas tres horas, el sonar nuevamente detecta contacto de superficie. Seguía pasando el tiempo, los contactos se alejaban y volvían a acercarse. Nuestro andar lento, sinuoso, hacía pesadala jornada. ¿Qué se decía en nuestra orden de operación? Lógicamente: “Ataque si es atacado”.

El hecho que una unidad de superficie no posea sonar activo no descarta la posibilidad de que tenga capacidad antisubmarina, con cargas de profundidad u otros artificios. Y cuando un buque de guerra señala su curso como para interceptar el nuestro, debemos estar preparados.

La patrulla de guerra que llevaron a cabo ambas unidades submarinas fue de más de 60 días, haciendo merecedoras a sus tripulaciones de la estrella plateada que fue otorgada por el Comando General a través de un acuerdo, publicado en orden general.

⁵⁸Capitán de navío (sp) Jaime Guerra Melo, comandante del submarino “Shyri” durante el conflicto de Paquisha.- Quito, septiembre de 2017.- Relato inédito

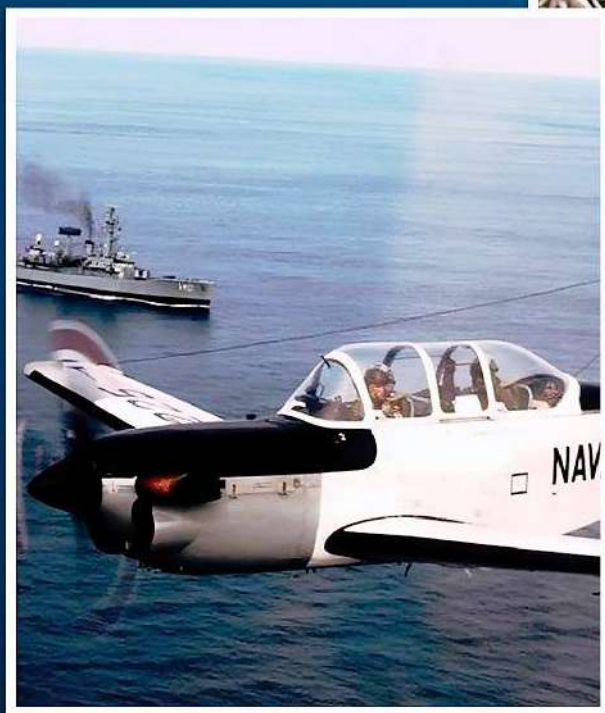
Unidades submarinas participaron en el Conflicto Bélico de “Paquisha”.



TÍTULO III



Comando de Operaciones Navales en el conflicto armado del Cenepa





La Escuadra Naval en el conflicto del Cenepa.

La maniobra operacional del comandante del Teatro de Operaciones Marítimo COTOM ecuatoriano, de manera general consistió en lo siguiente: Desde el 14 de diciembre de 1994 hasta el 27 de enero de 1995, se preparó y alistó las unidades, concluyendo el despliegue operativo mediante la conformación de la fuerza organizada y la fuerza secundaria, la que estaba compuesta por las unidades de superficie, submarinas, aéreas, infantería de marina y auxiliares. Esas unidades fueron organizadas, acorde a las tareas a cumplir.



Lancha misilera “Nuevo Rocafuerte” patrullando por el mar territorial ecuatoriano
Fuente: Archivo histórico lanchas misileras

A la Fuerza Naval le correspondía mantener el control del mar, negando su uso al enemigo y garantizando la protección del comercio marítimo propio para las exportaciones e importaciones, así como para el tráfico de cabotaje y el sostenimiento logístico a las Islas Galápagos; por tal motivo, la maniobra conjunta debía ser conducida sincronizadamente junto al Ejército y Fuerza Aérea, para alcanzar los respectivos objetivos.

El COTOM, vicealmirante Hugo Cañarte Jalón, consideró en su planeamiento, el objetivo político de la guerra, la misión del superior, el objetivo estratégico militar final de las Fuerzas Armadas y otros factores; llegando a establecer sus tareas de la siguiente manera:

“Mantener la soberanía del Ecuador, dentro de los límites políticos internacionales, garantizar el libre tráfico marítimo y proteger los objetivos estratégicos a lo largo de la

costa ecuatoriana” (Sánchez, 2020, pág. 3). Se reconoce que las mismas estuvieron bien establecidas conforme el planeamiento naval correspondiente y al estado final deseado. La cronología de las operaciones navales con sus objetivos naturales daba prioridad al control a las líneas de comunicaciones marítimas propias, y cuando las condiciones se presentasen favorables, la fuerza organizada debía efectuar operaciones de disputa del control del mar, sin descuidar las operaciones de protección a los objetivos estratégicos propios y las operaciones de proyección táctica, con orden.

La Fuerza de Superficie pasó a llamarse FT 30, comandada por el contralmirante Carlos Gálvez Cortés y quedó constituida por los siguientes grupos de tarea -GT-: GT 30.1 comandado por el capitán de navío Mario Pinto Ricaurte, con las unidades: FM “presidente Alfaro”; CM “Manabí” y CM “El Oro”; El GT 30.2 comandado por el capitán de navío Samuel Franco Castro, con las unidades: FM “Morán Valverde”; CM “Esmeraldas”; CM “Galápagos” y CM “Loja”. El GT 30.3 comandado por el capitán de fragata Víctor Meza Aulestia, con las unidades: LM “Quito”; LM “Cuenca”; LM “Manta”; LM “Tulcán” y LM “Nuevo Rocafuerte”. No constan 1 CM y 1 LM, que debían incorporarse cuando concluyan las respectivas reparaciones (Sánchez, 2020).

En los meses de enero y febrero, se presentaron en el teatro de operaciones marítimo, casos muy particulares e interesantes en el nivel táctico, como el 19 de febrero de 1995, en los momentos de más alta tensión la exploración aeromarítima informó la localización de un GT compuesto por tres buques de guerra, aproximadamente a 180 millas al Oeste de la puntilla de Santa Elena, con una velocidad de 22 nudos y de acuerdo con su rumbo, estaría en pocas horas frente a la costa de Esmeraldas. En principio se asumió se trataba de buques enemigos.

Por lo tanto, el CFT 30 contralmirante Carlos Gálvez decidió, con los tres GT efectuar un contra ataque coordinado en tiempo y espacio, para enfrentar al GT en mención. Durante la fase de aproximación para el enfrentamiento, un avión de EAM ecuatoriano que mantenía el traqueo permanente, identificó al GT como unidades de guerra francesas con rumbo a Panamá. Posteriormente, las mismas fueron escoltadas durante su paso por aguas ecuatorianas (Gálvez, s.f.).

Este evento demostró, la voluntad táctica-operacional de la fuerza organizada, para cumplir con la misión y el alto grado de profesionalismo de la exploración aeromarítima -EAM-, en el cumplimiento de protocolos para la identificación de blancos desconocidos.

El control del mar en el teatro de operaciones marítimo fue mantenido durante el espectro del conflicto, lo que permitió que las líneas de comunicaciones marítimas ecuatorianas continúen fluyendo, en beneficio de la economía del país y del sostenimiento del esfuerzo del conflicto. (Salinas, 2020).



Lancha misilera “Quito” mimetizando la Unidad lista para el combate Fuente: Archivo histórico lanchas misileras



Dotación de la Lancha misilera "Cuenca" 1995
 Fuente: Archivo histórico lanchas misileras

Comando de la Aviación Naval en el conflicto del Cenepa.

La tensión en la frontera con el Perú no tardaría en resurgir. A pesar de los esfuerzos diplomáticos y de los acuerdos previos, la disputa territorial entre Ecuador y Perú continuó latente, especialmente en la región amazónica. Catorce años después del conflicto de Paquisha, en enero de 1995, la historia volvía a repetirse con un nuevo episodio de enfrentamiento, el conflicto del Alto Cenepa.

Esta vez, el teatro de operaciones no solo sería la selva impenetrable y sus ríos sinuosos, sino también el aire, donde la aviación de combate desempeñaría un papel sin igual en las misiones de reconocimiento y apoyo a las tropas en combate. Las Fuerzas Armadas del Ecuador, conscientes de la importancia estratégica del área en disputa, habían fortalecido su presencia en la zona, enfrentándose a una agresiva ofensiva del ejército peruano.

Para aquella época, por disposición del Comando de Operaciones Navales, la Escuadra Naval tenía la tarea de mantener el control del mar territorial, siendo necesario mantener el cuadro de superficie actualizado en todo momento, es así como, los "ojos de la Escuadra Naval", la Aviación Naval recibe la disposición de informar sobre la presencia de cualquier buque o embarcación que ingresaba en el Teatro de Operaciones Marítimo. Según Gálvez (1995)⁵⁹ quien cumplía funciones de comandante en jefe de la Escuadra, mencionó que:

Nuestras acciones aéreo-marítimas no desmayaron en ningún momento. El concepto táctico de que ninguna fuerza de superficie o unidad dentro de nuestra área de

⁵⁹Aviación Naval. (2017). Memorial Aviación Naval. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

responsabilidad no podía ser desconocida, fue cabalmente ejecutado. El control de las comunicaciones marítimas y la presencia de buques mercantes y pesqueros fue cuidadosamente manejado y controlado, de forma tal, que el suministro de combustible para mantener la industria nacional, el transporte de carreteras y ciudades en forma normal, fue garantizada con las diferentes unidades de los grupos de tarea que convoyaban en forma profesional e inteligente a todos los petroleros de cabotaje, que fueron necesarios movilizar durante los meses de enero a mayo de 1995.



Unidad con helicóptero embarcado en salida del canal, archivo de Comando de la Aviación Naval

Esta silenciosa y eficiente operación permitió que en ningún momento el país estuviese desabastecido de combustible en sus plantas generadoras y en su parque industrial. Aparentemente parece una función sencilla y rutinaria pero una vez decretada la movilización del país, esta tiene que ser ordenada y prioritariamente dirigida hacia aquellas áreas que el mando decida abastecer.

Es necesario mencionar que la aviación embarcada contaba, en todas y cada una de las plataformas de la Escuadra, con el suficiente combustible que garantizaba muchas horas de operación en el mar sin necesidad de reabastecimiento terrestre. Los sistemas de abordaje totalmente probados en tiempos de entrenamiento demostraron su eficiencia y garantizaron el abastecimiento de combustible a los helicópteros en forma oportuna y en cualquier parte del Teatro de Operaciones Marítimo. La aviación embarcada es el brazo táctico adelantado que nos permitía controlar aquellas embarcaciones menores que por una u otra razón no habían sido reportadas por la Aviación Naval en su esfuerzo continuo de la exploración aéreo- marítima, además de ser factor muy importante en el campo de enfrentamiento táctico.

La Aviación Naval bajo el comando del capitán de fragata-EM Marcelo Salvador Acosta, vivía la alerta amarilla desde la primera semana de enero de 1995, en que se ejecutaron los planes de guerra y se emplearon las aeronaves de ala fija en vuelos de exploración aeromarítima, desde la Base Aeronaval de Guayaquil el avión CASA, Cessna Citation y Aerocomander; desde la plataforma de la FAE en Manta los aviones SKA; desde el Aeropuerto de Salinas operaban los aviones T34C para vigilancia del límite político internacional sur. Por otro lado, los helicópteros navales fueron agregados a las unidades de superficie de la Escuadra Naval. Este dispositivo conformaba la Fuerza de Tarea 50:



COMANDANTE DE LA FT 50: CPFG-EM Marcelo Salvador Acosta		
CN-235	1P	2P
AN-202	CPCB-UN X. REA CPCB-UN R. GONZALEZ	TNNV-UN E. GARCÍA TNNV-UN J. ORDOÑEZ
B-200	1P	2P
AN-231	CPFG-EM T. HEREDIA TNNV-UN J. NOVILLO TNNV-UN M. PALACIOS	TNNV-UN M. CUVI TNFG-UN M. ROCAFUERTE
B-300	1P	2P
AN-232	CPFG-EM E. VILLAMARIN TNNV-UN D. JARRIN	TNNV-UN G. CARVAJAL CPCB-UN P. RICAURTE
C-500	1P	2P
AN-201	CPCB-UN C. PASTORELLY TNNV-UN J. YANEZ	TNNV-UN E. BENITEZ CPCB-UN P. RICAURTE
T-34C	1P	2P
AN-221	CPCB-UN F. SILVA	

AN-223	CPCB-UN A. CHAVEZ TNNV-UN M. CANELOS TNNV-UN H. GARCIA	
--------	--	--

AN-225	TNFG-UN J. VASQUEZ TNCB-UN P. RIVAS	
HELOS B-206	1P	BUQUE ASIGNADO
HN-301	CPFG-EM O. ENRIQUEZ	FRAPAL
HN-305	TNNV-UN E. TERAN	FRAMOR
HN-307	TNFG-UN C. SILVA	CORORO
HN-309	TNNV-UN A. CUVI	CORESM
HN-311	TNNV-UN P. VÉLEZ	AVINAV / CUINMA/FT80
HN-313	TNNV-UN P. SAMANIEGO	AVINAV / CUINMA/FT80
HN-315	CPFG-EM M. SALVADOR	AVINAV / CUINMA/FT80
HN-317		AVINAV / CUINMA/FT80

*Dotación de guerra de ala rotatoria para el conflicto del Cenepa, tomado de
<https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>*



Operaciones aeronavales en el conflicto del Cenepa, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Estas aeronaves estaban equipadas con: radar de exploración aeromarítima, radar meteorológico y vigías experimentados para efectuar la identificación de los contactos de superficie. En lo que respecta a los pilotos de las aeronaves, se contaba con 26 aviadores navales, es decir, menos de una dotación por aeronave, por lo que se procedió a reincorporar y recalificar a oficiales aviadores navales que se encontraban en otros repartos y a siete Oficiales retirados, completando con ellos las dotaciones de combate.



Dotaciones de vuelo de ala rotatoria para el conflicto del Cenepa, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>



Traslado de altos mandos navales hacia puestos de mando y control, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

De entre los cientos de misiones exitosas cumplidas durante el conflicto, resalta la misión de vuelo cumplida el 19 de febrero por el avión de exploración aeromarítima AN-202, en que las tensiones estaban en el punto más álgido luego del bombardeo de la fuerza aérea peruana el 14 de febrero a las posiciones ecuatorianas. A pesar de las limitaciones en sus sensores se detecta la formación de tres buques de guerra navegando desde territorio peruano hacia aguas ecuatorianas, correlacionado inicialmente a este grupo como parte de la fuerza de superficie enemiga, transmitiendo su posición a la propia Fuerza, quienes efectuaron las maniobras respectivas para realizar acciones ofensivas contra el enemigo.

Mientras tanto la aeronave mantenía el traqueo a este grupo de unidades buscando el momento propicio para lograr la identificación positiva, lo cual se pudo conseguir al acercarse a distancia de disparo de las armas anti-aéreas, y confirmar que se trataba de barcos de guerra franceses en tránsito hacia Panamá. Las limitaciones del equipo no impidieron que la tenacidad de las dotaciones de vuelo mantenga el permanente traqueo de los buques actualizando permanentemente el cuadro de superficie a la Escuadra Naval, lo que permitió realizar una evaluación adecuada de la amenaza hasta lograr su identificación como buques de un país neutral.

Al final del conflicto la Aviación Naval no registró ningún accidente ni incidente a pesar de haber cumplido más de 4000 horas de vuelo, como consecuencia de un entrenamiento operativo adecuado y de respeto a los procedimientos de seguridad. Al concluir las operaciones militares en el alto Cenepa, con la intervención de los países amigos, Ecuador y Perú se comprometieron a desmovilizar sus tropas. El 15 de mayo la Fuerza Naval dispone a sus comandos operativos el retornó a puerto base.



Escuadrilla tiburón en operaciones de vigilancia y reconocimiento, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

El Cuerpo de Infantería de Marina en el conflicto del Cenepa.

El 11 de enero de 1995, tras meses de creciente tensión en la frontera, el Ejército Ecuatoriano dio inicio a las acciones militares con el objetivo de expulsar a las fuerzas peruanas que habían establecido un puesto militar en la cabecera del río Cenepa, en una zona de territorio disputado. Este hecho desencadenó el conflicto del Cenepa, una confrontación bélica que pondría a prueba la capacidad de defensa y la unidad nacional del Ecuador. Ante la magnitud del conflicto y la necesidad de asegurar la frontera sur, el Cuerpo de Infantería de Marina se movilizó rápidamente hacia el área de responsabilidad táctica asignada.

En una demostración de eficiencia y capacidad de despliegue, el Cuerpo de Infantería de Marina conformó un dispositivo que permitía cubrir un frente angosto pero estratégico a lo largo del límite político internacional con el Perú, específicamente en la provincia de El Oro. Esta operación no sólo reforzó la defensa de la frontera, sino que también contribuyó a proteger el flanco expuesto al mar del dispositivo defensivo terrestre de las Fuerzas Armadas ecuatorianas, previniendo posibles incursiones o desembarcos por parte de fuerzas enemigas.

La fuerza desplegada fue organizada como una brigada de Infantería de Marina, demostrando la capacidad de adaptación y organización del cuerpo. Desde el inicio, se movilizaron los batallones de Operaciones Especiales y de Reserva Táctica, unidades de élite altamente entrenadas y equipadas. Para complementar sus capacidades y asegurar una defensa integral, se contó con la intervención de otros órganos principales y de apoyo, como unidades de inteligencia, logística y comunicaciones.



Patrullajes en esteros y riberas Tomada de: **Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas.** Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.



A lo largo del conflicto, la Infantería de Marina desarrolló una amplia gama de acciones para cumplir con su misión. Estas incluyeron misiones de reconocimiento para obtener información precisa sobre las posiciones y movimientos del enemigo; patrullajes diurnos y nocturnos para mantener una presencia constante en la zona y disuadir cualquier intento de infiltración; la siembra de campos minados en áreas estratégicas para dificultar el avance de las fuerzas peruanas; y la coordinación para el empleo de unidades de defensa antiaérea, protegiendo a las tropas terrestres de posibles ataques aéreos.

LaY aunque la guerra no declarada se centró en la zona del Alto Cenepa, más al interior de la selva, la Infantería de Marina se mantuvo plenamente preparada para enfrentar al oponente en su área de responsabilidad. Los infantes de marina demostraron una alta moral y una firme determinación de luchar con honor y dignidad por la soberanía y la integridad de la patria, defendiendo cada metro de territorio ecuatoriano con valentía y profesionalismo. Su presencia y preparación en la provincia de El Oro y Esmeraldas fueron fundamentales para evitar una escalada del conflicto en la zona costera y garantizar la seguridad de la población civil.



Infantes de Marina en su área de responsabilidad durante el conflicto del Cenepa. Tomada de: Sánchez, M. (2007). Cuerpo de Infantería de Marina: Relatos y memorias gráficas. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima Calm Carlos Monteverde Granados.

La Infantería de Marina de Ecuador demostró ser un componente crucial de la estrategia militar nacional durante el conflicto del Cenepa. Sus acciones no solo aseguraron la defensa de áreas clave, sino que también promovieron la coordinación entre fuerzas y mantuvieron la integridad territorial en un momento crítico de tensiones en la frontera con Perú.



Comando de Submarinos en el conflicto del Cenepa.

La orden de operación “Inmersión” para la Fuerza de Submarinos, fue puesta en vigencia el día 12 de enero de 1995 a las 14h00 horas, mediante radiograma dispuesto por el vicealmirante Hugo Cañarte Jalón, comandante de Operaciones Navales. Poco después a las 14h40 horas se activaba la “ruta de tránsito” para los submarinos y era difundida a los buques de la Escuadra y a la Aviación Naval.

El 13 de enero de 1995 el BAE “Shyri” zarpó con rumbo al puerto de Manta atracando en la Autoridad Portuaria de mencionado puerto el 15 de enero; día en el que iniciaron la maniobra de embarque de 14 torpedos de combate, tanto SST4 para el ataque contra blancos de superficie; así como los MK-37 contra otros submarinos; siendo la capacidad máxima de este tipo de armamento que puede llevar una unidad submarina y probablemente la primera vez que se llevaría esa cantidad de torpedos a bordo.[8] Luego de la maniobra de embarque de torpedos, las unidades submarinas se dirigieron a sus respectivas áreas de operaciones, en algún sector del océano.

El lunes 30 de enero de 1995, la inteligencia militar, venía realizando interceptaciones de las comunicaciones peruanas y cotejando las mismas con otras informaciones, detectó un probable submarino del Perú frente a las costas del Ecuador. El 8 de febrero se indica que unidades antisubmarinas investigan la presencia de submarino peruano, localizado al oeste de la isla Salango.

El 2 de marzo los aviones del escuadrón MK 89 fueron armados e instruidos para el ataque a submarinos peruanos que pudieran ser detectados por la Aviación Naval, como en efecto sucedió siete días más tarde, el jueves 9 de marzo, en que el avión AN 232 al mando del teniente de navío aviador naval Darwin Jarrín Cisneros detectó e identificó un submarino aparentemente peruano, que inicialmente estaba a profundidad de snorkel, el mismo que lo mantenía izado y en rutina de periscopio. El piloto constató que nuestros submarinos se encontraban en otras posiciones e inmediatamente reportó el hallazgo a la superioridad naval, pero luego de aproximadamente 20 minutos dicho submarino se sumergió y desapareció.

El martes 14 de marzo, a las 10h00 horas una unidad antisubmarina tuvo contacto positivo de sonar, aproximadamente 12 millas al noroeste de la puntilla de Santa Elena, perdiendo el contacto 10 minutos después. Al respecto se refiere el jefe de Escuadra como el único incidente de detección a un posible submarino peruano, y que una de las corbetas en su área de operación frente a Salinas localizó dicho submarino, el mismo que empleó maniobras evasivas, que hizo perder el contacto. Estas acciones trataban de obligar a la fuerza submarina peruana a no exponerse con este tipo de incursiones, pues de lo contrario había la decisión de una respuesta contundente, que quizás habría provocado la generalización del conflicto.



Unidades submarinas participaron en el conflicto bélico del Cenepa

Nuestros submarinos continuaron con sus “patrullas de guerra”, en inmersión, hasta el final del conflicto, que duró hasta el mes de mayo de 1995, y se constituyeron en una amenaza latente para el adversario, a todo lo largo de aquel episodio, ejerciendo, sin lugar a dudas, un gran poder disuasivo.

El 15 de mayo, a excepción de un grupo de tarea, la Fuerza Naval retornó a puerto. Después del conflicto, el Mando Naval resolvió, con fecha 20 de septiembre de 1995, autorizar el uso de la Estrella Plateada sobre el casco de la insignia de submarinista, por su participación durante la patrulla de guerra a los oficiales y tripulantes embarcados.



Unidades submarinas participaron en conflicto bélico “Cenepa” en el año 1995



Buque Escuela Guayas en el conflicto del Cenepa⁶⁰.

Para los primeros días del mes de enero de 1995, el Buque Escuela “Guayas” se encontraba cumpliendo el crucero de instrucción internacional No. XV, con 36 guardiamarinas de cuarto año, al mando del señor capitán de navío Jorge Cruz Game. Se encontraba navegando en la ruta Cumaná (Venezuela) a Santo Domingo (República Dominicana), en el marco del Bicentenario del Mariscal Antonio José de Sucre.

El 5 de febrero de 1995, recibió vía comunicación oficial de la Comandancia General de Marina, mientras navegaba de Cumaná a Santo Domingo, la orden de suspender el itinerario previsto y retornar de inmediato a puerto base. El relatorio del buque menciona textualmente: “rápidamente es dado a conocer al señor comandante, el cual se informa y dio a conocer a toda la dotación. La cara de algunos de la dotación, muy triste ya que desaparecía la ilusión de conocer otros países, pero a la vez el coraje de un soldado de mar, apurándose a llegar lo más pronto y así defender nuestra integridad nacional, por lo que rápidamente tuvimos que cambiar de rumbo y dirigirnos a nuestro país. Desde ese día en adelante, toda la dotación estaba pendiente de las noticias en sus radios para saber cómo estaba la situación, pero transcurrían los días y habían cambios. Más bien se ponía más tensa la situación en aquella zona de conflicto, es por este motivo que a partir de la situación del 08 de febrero, comenzamos a vivir la patria y con marcha y canciones a revitalizar el espíritu patriótico y convertirnos en cada uno de nosotros en guerreros. Se comenzó a trabajar para transformar el Buque Escuela “Guayas” en buque hospital para así atender a nuestros hermanos que están defendiendo nuestra patria en el “Ecuador”.

Una vez que arribó a aguas ecuatorianas, se integró en forma inmediata a la fuerza de tarea logística, con funciones de buque hospital.

En este contexto, el Buque Escuela “Guayas” cumpliendo disposiciones superiores asumió la responsabilidad de defender la soberanía e integridad territorial del Ecuador. Aunque su función principal es la formación de guardiamarinas y grumetes, en momentos de crisis como el conflicto del Cenepa, su rol se transformó de manera significativa, pasando a cumplir tareas de apoyo, evacuación, asistencia sanitaria marítima, como buque hospital.

Los roles específicos del Buque Escuela “Guayas” durante el conflicto fueron:

- **Evacuación médica:** Funcionó como punto de apoyo flotante para la atención del personal militar que necesitaba ser trasladado a hospitales de mayor capacidad o recibir atención médica de emergencia.
- **Atención médica a bordo:** Contó con una pequeña unidad médica equipada para brindar atención primaria y estabilizar a los heridos hasta su traslado a hospitales terrestres especializados.
- **Asistencia humanitaria:** Brindó apoyo a civiles afectados por el conflicto, proporcionando atención médica.
- **Soporte logístico:** Coordinó el traslado de suministros médicos, medicamentos y equipos.
- **Presencia moral y de apoyo:** Representó un apoyo moral fundamental, mostrando el compromiso de la Armada del Ecuador.

Aunque no concebido originalmente como buque hospital, el Buque Escuela Guayas desempeñó un papel crucial como centro flotante de atención médica y evacuación.

⁶⁰Tomado de Relatorio del Buque Escuela Guayas

TÍTULO IV



***Comando de Operaciones
Navales en las operaciones
navales multinacionales***





Las Operaciones Navales Multinacionales son actividades militares coordinadas por múltiples naciones, diseñadas para enfrentar amenazas transnacionales y fortalecer la cooperación internacional. Estas operaciones se enfocan en objetivos comunes como la seguridad marítima, la respuesta a desastres, la lucha contra la piratería y la interdicción de drogas.

Objetivos y Beneficios

Seguridad Marítima:

Las Operaciones Navales Multinacionales contribuyen a la seguridad de las rutas marítimas, protegiendo el tráfico comercial y reduciendo la amenaza de ataques piráticos (CNTM).

Interoperabilidad:

Estas operaciones permiten a las fuerzas navales de diferentes países practicar la cooperación, mejorando su capacidad para actuar operando juntas en futuras misiones.

Prevención de Conflictos:

Al fortalecer la comunicación y la confianza entre naciones, las Operaciones Navales Multinacionales pueden ayudar a prevenir conflictos y a resolver disputas de manera pacífica.

Asistencia Humanitaria:

Las Operaciones Navales Multinacionales pueden ser utilizadas para responder a desastres naturales, proporcionando ayuda a las poblaciones afectadas.

El Comando de Operaciones Navales ha realizado junto con sus unidades subordinadas varias de las siguientes operaciones navales multinacionales:

UNITAS:

Ejercicio anual que involucra a fuerzas navales de múltiples países liderada por Estados Unidos, que practica operaciones en el mar y operaciones anfibia. Se enfoca en la seguridad marítima hemisférica, promueve la interoperabilidad con otras Armadas y fomenta la cooperación y respeto mutuo, mediante operaciones conjuntas y combinadas entre los países de la región.

RIMPAC:

El ejercicio naval más grande del mundo, que reúne a fuerzas navales de varios países del Pacífico y otros del mundo para practicar una amplia gama de capacidades militares, incluyendo la guerra antisubmarina y la interdicción marítima y se la ejecuta cada dos años.

Panamax:

Es un ejercicio militar multinacional que se realiza cada dos años que se enfoca en la seguridad y la defensa del Canal de Panamá y sus alrededores. Este ejercicio, organizado por el Comando Sur de Estados Unidos, busca fortalecer las capacidades y la cooperación entre las fuerzas militares de Panamá, Estados Unidos y otros países de la región.



Galapex:

Un ejercicio naval multinacional que se lleva a cabo en las aguas del Océano Pacífico cerca de las islas Galápagos, organizado por la Armada del Ecuador y participan de otros países de varias partes del mundo, para fortalecer la seguridad marítima y combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en las aguas del Pacífico Sur y delitos conexos.

Ejercicio SOLIDAREX:

Es un ejercicio multinacional naval de asistencia humanitaria y alivio respuesta a de desastres, organizado por la Armada de Perú y que involucra a varias naciones de la región. Su objetivo principal es mejorar la interoperabilidad entre las fuerzas navales participantes, capacitar en técnicas de atención a desastres y responder de manera rápida y coordinada ante eventos de gran magnitud.

Campaña ORIÓN:

Es un ejercicio liderada por Colombia con un plan integral y sistemático multinacional en contra del narcotráfico y delitos conexos. Desarrollado mediante la coordinación de operaciones de fuerza, conjuntas, combinadas a través de la acción unificada nacional y multinacional, con el propósito de debilitar el accionar delictivo de las Redes de Crimen Organizado Transnacional (R-COT), contribuir con la caracterización de los delitos transnacionales en sus diferentes fases y fortalecer la cooperación internacional, estrechar lazos de confianza, seguridad marítima, la estabilidad y la paz global.

BELL BOUY

Participación de la Escuadra Naval en Operaciones Multinacionales.

La Armada del Ecuador ha participado activamente en diversos ejercicios multinacionales, fortaleciendo la cooperación y la interoperabilidad con otras fuerzas navales. En las operaciones multinacionales que la escuadra ha participado dejando en alto el nombre del Ecuador se tiene entre ellas las operaciones UNITAS, PANAMAX, SOLIDAREX, GALAPEX, RIMPAC y ORION; adicionalmente realiza ejercicios PASSEX con unidades navales extranjeras durante el tránsito en aguas jurisdiccionales.



*Corbeta misilera ejerciendo presencia y disuasión para el normal desenvolvimiento de las actividades marítimas durante el desarrollo de la Copa "Galápagos" en el año 2014.
Fuente: Fotografía cortesía del capitán de fragata-EM Álvaro Genovese Cevallos.*

ESCANÉAME



GALAPEX 2024



Corbeta misilera “Manabí” durante ejercicio Passex en el año 2023 con las unidades de la Marina de Guerra del Perú BAP “Aguirre” y BAP “Pisco”. Fuente: https://x.com/armada_ecuador/status/1c77323735072755718

En todas estas operaciones, se ha mantenido una excelente participación de las distintas dotaciones que han formado parte de las cubiertas de los buques de la escuadra naval. Destacan eventos como UNITAS 38-97, donde la corbeta misilera “Manabí” realizó su primer disparo de misil antiaéreo, logrando un HIT contra un dron de ejercicio.

En la operación UNITAS 98, la corbeta misilera “Loja” disparó un torpedo MK46 durante su participación.



Restos del dron impactado por misil ASPIDE, lanzado por CORMAN

Lanzamiento de torpedo de ejercicio desde la corbeta Manabí 2023.





En UNITAS 2000, la corbeta misilera “Manabí” repitió su éxito al realizar un HIT con el misil antiaéreo Aspide contra un dron en las costas peruanas, resultando en su abatimiento.



PHOTOEX UNITAS 2023 Colombia



BAE “Manabí” y BAE “Hualcopo” durante ejercicio multinacional UNITAS en el 2023 en Cartagena-Colombia. Fuente: https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/15f2k0e/bae_manabi_cm12_and_bae_hualcopo_trc1_of_the/?tl=es-es&rdt=3c11S



PANAMAX 2011



Así, nuestros buques han contribuido significativamente en numerosas operaciones, elevando el nombre del país. Tras el terremoto de 2016, surgió la necesidad de realizar operaciones de ayuda humanitaria y alivio a desastres. En respuesta, Ecuador, junto con Colombia y Perú, se convirtió en pionero de la Operación Multinacional SOLIDAREX, donde hemos tenido una destacada participación y hemos compartido conocimientos con otras armadas de Latinoamérica que se suman cada año a esta iniciativa.



Ejercicio SOLIDAREX 2019 Jaramijó Ecuador

Asimismo, en el año 2018, tras la iniciativa del Comandante Operaciones Navales en la Conferencia Naval Interamericana, presentó la propuesta de recomendación para realizar un ejercicio contra la pesca ilegal en el área circundante a Galápagos, la misma que se llevó de manera virtual en el año 2019 y la segunda de manera presencial en el año 2023. En su última edición en el 2024, participaron 14 países y 2 organizaciones internacionales, como Canadá, Colombia, Corea del Sur, Costa Rica, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Panamá, Perú, Reino Unido, República Dominicana, Uruguay, la Unión Europea (Sistema IORIS) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. La Armada del Ecuador contribuyó con seis buques: BAE Loja, BAE Hualcopo, BAE Atahualpa, BAE Imbabura, y las lanchas guardacostas Isla Isabela e Isla San Cristóbal. Además, contaron con la participación de tres buques extranjeros de Estados Unidos, Colombia y Perú, junto con dos aeronaves de la Aviación Naval ecuatoriana.



Fotografía oficial de la inauguración del ejercicio Galapex III-2024 desarrollado del 23 de junio al 9 de julio, ceremonia presidida por el Contralmirante Ricardo Unda Serrano, Director Nacional de los Espacios Acuáticos. Fuente: <https://www.facebook.com/armadaecuatoriana/posts/inauguraci%C3%B3n-ejercicio-multinacional-galapex-iii-2024-en-la-ciudad-de-salinas-se/84c5S35S7515S15/>



Fuerza multinacional durante ejercicio Galapex en el año 2024. La Armada del Ecuador participó con las siguientes unidades de superficie: BAE “Loja”, BAE “Hualcopo”, BAE “Atahualpa”, BAE “Imbabura”, así como las Lanchas Guardacostas “Isla Isabela”, e “Isla San Cristóbal”, de parte de Colombia participó el ARC “Punta Ardita”, de los Estados Unidos participó el USCGC “Benjamin Bottoms” y de Perú el B.A.P. “Río Locumba”, con un aproximado de 500 marinos empleados.
Fuente: <https://www.instagram.com/p/C3-pWUUr-QY/?igsh=MWs4a3l0MGV4Y2R0>





Participación de la Infantería de Marina en operaciones multinacionales.

La Infantería de Marina ha participado activamente en operaciones internacionales a lo largo de los años, con un enfoque particular en el mantenimiento de la paz y la seguridad en diversas regiones. El mando siempre ha considerado su compromiso con la seguridad global, diplomacia militar y fortalecimiento de capacidades conjuntas con otras fuerzas a nivel internacional.

La participación de la Infantería de Marina se desarrolla en el marco de misiones de paz, ejercicios multinacionales como UNITAS y cooperaciones en la seguridad regional. Desde el 2000, la participación del Ecuador en misiones de paz de la ONU ha sido evidente;

- **MINUSTAH (Haití, 2004–2017)**

Personal de la Infantería de Marina integró los contingentes ecuatorianos enviados a Haití. Realizaron tareas de patrullaje, control de disturbios y asistencia humanitaria durante el proceso de estabilización tras el conflicto y posterior al terremoto de 2010.



Armadas de diferentes países en ejercicios de búsqueda y rescate luego del terremoto de Haití
 Tomado de: *El mundo entero se moviliza para ayudar a Haití, tras el terremoto.* (2025, marzo 7). *Rtve.es.*
<https://www.rtve.es/fotogalerias/el-mundo-entero-se-moviliza-para-ayudar-a-haiti-tras-el-terremoto/44072/colom-se-solidariza-haiti-anuncia-envio-equipo-militar-rescate/11/>

- **MONUSCO (República Democrática del Congo)** oficiales de la Infantería de Marina también han sido parte de misiones de observadores militares o asesores logísticos, participando en misiones de estabilización en África.



Patrullas en la calle, República Democrática del Congo. Tomado de: (AFP). *France24.com.* Recuperado el 7 de abril de 2025, de <https://www.france24.com/es/%C3%A1frica/20250222-rep%C3%BAblica-democr%C3%A1tica-del-congo-el-consejo-de-seguridad-de-la-onu-condena-a-ruanda-y-al-m23>

- **UNIFIL (Líbano)**

Personal del Ejército e Infantes de Marina han participado en tareas de apoyo logístico y seguridad en áreas costeras.

Con respecto a los ejercicios multinacionales y cooperaciones en la seguridad regional, como parte del programa de interoperabilidad y entrenamiento combinado la Infantería de Marina ha participado en;

- **OMP – SUR 2007**

Quito fue sede del Ejercicio Combinado de Puesto de Mando de Operaciones para el Mantenimiento de la Paz OMP-Sur, con participación de fuerzas armadas de once países de Sudamérica. Aquí se colaboró en el desarrollo del ejercicio, centrado en la creación de un escenario de operación multinacional ficticia para entrenar comandos en la planificación de misiones de paz.

- **UNITAS**

Al tratarse de operaciones combinadas que se realizan en escenarios marítimos y costeros, la Infantería de Marina participa regularmente para prácticas de combate anfibio, interdicción marítima, guerra antinarcóticos, contraterrorismo y misiones humanitarias.



UNITAS, Anfibios 2019

Tomado de: *Unitas “anfibios 2019”. (2020, septiembre 30). Issuu.*

https://issuu.com/maryvillarraga/docs/boletim_50_final/s/11073334

- **PANAMAX**

Fortalecer la cooperación internacional, permitiendo a las fuerzas ecuatorianas compartir y adquirir nuevas tácticas, técnicas y procedimientos operativos. Ecuador a través de la Infantería de Marina contribuye a la seguridad en la región del Canal de Panamá, una ruta estratégica para el comercio mundial al mismo tiempo que fortalece sus capacidades con la participación en estas maniobras, entrenando en escenarios de combate realista y desarrollando habilidades en logística, operaciones anfibias y coordinación Inter agencial.



La Infantería de Marina no solo ha jugado un papel fundamental en la defensa nacional, sino que también ha contribuido significativamente en el ámbito internacional, participando en operaciones importantes que refuerzan su preparación y mejoran las capacidades operativas del país. Su involucramiento en estas actividades promueve la seguridad regional y fortalece las relaciones diplomáticas con otras naciones.



PANAMAX, 2024 Tomado de: *Redes sociales Armada del Ecuador*

Participación de la Aviación Naval en Operaciones Multinacionales.

La Aviación Naval, a través de las operaciones aeronavales juega un papel determinante en la protección de los intereses marítimos del Ecuador, contribuyendo así a la seguridad interna y externa del país. Su capacidad para operar desde plataformas navales y bases terrestres le permite extender la vigilancia y exploración aeromarítima, fortaleciendo el control sobre la ZEE.

Gracias a las capacidades de sus medios y al personal altamente entrenado, la Aviación Naval ha participado en varios ejercicios multinacionales, tales como GALAPEX, SOLIDAREX, UNITAS, PANAMAX y entre otros, en ese contexto el Ecuador, desde el 2018, mediante participaciones virtuales y con medios físicos, ha realizado el Ejercicio Multinacional GALAPEX, el cual tiene como objetivo llevar a cabo ejercicios de protección marítima para la neutralización de la Pesca Ilegal No Declarada No Reglamentada (Pesca INDNR) y sus actividades ilícitas conexas, con la finalidad de alcanzar la interoperabilidad de las armadas y los servicios de guardacostas de los países participantes, a través de la conformación de una Fuerza de Tarea Multinacional, siendo este el único ejercicio a nivel regional que se centra en combatir esta actividad que tanto perjudica a la población (Armada del Ecuador, 2024)⁶¹.

Los Escuadrones operativos de la Aviación Naval, para este tipo de operaciones, han desarrollado misiones de interdicción de embarcaciones sospechosas, vigilancia, reconocimiento y respuestas inmediatas a amenazas en alta mar, colaborando con unidades de superficie para garantizar la seguridad en las rutas marítimas.

⁶¹Armada del Ecuador. (20 de junio de 2024). Armada del Ecuador. Obtenido de Armada del Ecuador: <https://www.armada.mil.ec/blog/intereses-maritimos-4/ejercicio-multinacional-galapex-iii-2024-1536>

Es necesario mencionar que, este tipo de ejercicios busca realizar entrenamientos que permitan afianzar la interoperabilidad entre fuerzas multinacionales, incluidos asuntos relacionados con la preparación del personal, la doctrina de seguridad marítima, logística, comunicaciones y otros asuntos de interés que permitan neutralizar las actividades conexas a la pesca ilegal no declarada no reglamentada.



Helicóptero Bell 430 en operaciones GALAPEX, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Como una lección aprendida de los siniestros ocurridos en el terremoto del 16 de abril del año 2016, la Armada del Ecuador integra parte del ejercicio multinacional SOLIDAREX, que tienen su génesis desde el año 2019 en la ciudad de Manta y conllevan a la conformación de una Fuerza de Tarea Multinacional que tiene como misión fundamental la creación de un comando que lidere las operaciones de búsqueda y rescate, evacuación de población civil, proporcionar seguridad al personal que brinda asistencia, entrega de alimentos, agua, asistencia médica y medicinas, establecimiento de albergues, provisión de seguridad en las operaciones de ayuda humanitaria y demás necesidades básicas. Todas estas acciones encaminadas a brindar una respuesta inmediata ante la ocurrencia de un desastre natural o antrópico mediante la ejecución de operaciones navales de superficie, aeronavales y de desembarco, con el fin de mitigar los efectos devastadores y estar preparados para actuar con la prontitud que el caso amerite, las operaciones SOLIDAREX.



Helicóptero Bell 430 en operaciones SOLIDAREX en el cantón Jaramijó (2019), fuente: Fotografía cortesía del capitán de fragata-EM Álvaro Genovese Cevallos



Apontamiento de un Helicóptero Bell 430, siendo su comandante el CPCB-AV Wilson Bohórquez Andrade, sobre el BAP "Pisco" en operaciones SOLIDAREX en la rada de Jaramijó (2019), fuente: Fotografía cortesía del capitán de fragata-EM Álvaro Genovese Cevallos

A fin de mejorar la interacción y coordinación de operaciones con otras Armadas de la región, las maniobras UNITAS (acrónimo de United States Naval Exercises) aparecen como una serie de ejercicios navales multinacionales organizados anualmente por la Armada de los Estados Unidos a través del Comando Sur (SOUTHCOM)⁶². Su origen se remonta a 1959, con el objetivo de mejorar la interoperabilidad, cooperación y preparación de las armadas de los países participantes en el hemisferio occidental. Estos ejercicios incluyen operaciones en distintos entornos, como guerra antisubmarina, defensa aérea, interdicción marítima, búsqueda y rescate, así como ejercicios de guerra anfibia. UNITAS se ha convertido en el ejercicio marítimo multinacional más antiguo del mundo, promoviendo el fortalecimiento de alianzas estratégicas y el entrenamiento conjunto de las marinas latinoamericanas con las fuerzas navales de Estados Unidos y otras naciones aliadas.

Ecuador ha participado activamente en UNITAS desde sus primeras ediciones, como parte de su compromiso con la seguridad marítima regional y la cooperación internacional. La Armada del Ecuador ha desplegado unidades de superficie, aeronaves y personal especializado para formar parte de las maniobras, contribuyendo con sus capacidades en operaciones de interdicción marítima, lucha contra el narcotráfico y misiones de búsqueda y rescate.



Maniobras Unitas LX año 2019 Chile, tomado de <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4995050/ejercicio-unitas-chile-2024-concluye-180-operaciones-navales-terrestres-aereas/>

⁶²El Comercio. (23 de Octubre de 2020). El Comercio. Obtenido de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/ministro-defensa-paises-maniobras-unitas.html>



Maniobras Unitas LXI año 2020 Colombia, tomado de <https://dialogo-amicas.com/es/articulos/exito-en-el-mar-unitas-lxi-mejora-interoperabilidad-entre-fuerzas/>

La participación de la Aviación Naval en este tipo de operaciones multinacionales no solo permite mejorar la capacitación y entrenamiento de su personal, sino que también refuerza la integración con pilotos con diferentes experticias, facilitando el intercambio de experiencias y el desarrollo de procedimientos comunes para enfrentar amenazas transnacionales. La presencia de aeronaves de exploración aeromarítima, así como unidades de superficie con helicópteros embarcados, instan a consolidar la presencia de la Armada del Ecuador en el ámbito marítimo regional y fortalece su capacidad de respuesta ante desafíos en los espacios acuáticos jurisdiccionales.



Maniobras Unitas LXII año 2021 Perú - helicóptero naval embarcado Archivo de Comando de la Aviación Naval



Maniobras Unidas LXII año 2021 Perú - AN 236 en Base Aeronaval del Callao Archivo de Comando de la Aviación Naval

Al igual que las Maniobras Unidas, las Operaciones Panamax son ejercicios militares multinacionales liderados por el Comando Sur de los Estados Unidos, cuyo propósito principal es garantizar la seguridad y defensa del Canal de Panamá frente a amenazas como el terrorismo, el crimen organizado y otras actividades ilícitas. Estas operaciones han sido realizadas anualmente desde el 2003 y cuentan con la participación de diversas fuerzas navales, aéreas y terrestres de países aliados, principalmente de América Latina y el Caribe.



Operaciones Panamax 2008 P-3ACH de la Aviación Naval chilena, tomado de <https://www.armada.cl/galeria-de-fotos/panamax-2008-cagvp>

La Armada del Ecuador ha intervenido en estas operaciones a través de sus unidades de superficie con helicópteros embarcados, aeronaves de ala fija de la Aviación Naval y personal de oficiales y tripulantes como parte del equipo de planificadores. Para la Armada, el participar tiene como objetivo fortalecer su capacidad operativa en defensa marítima, seguridad regional y cooperación internacional (Ommanti, 2022)⁶³. Dentro de su participación generalmente incluyen las siguientes tareas:

1. Despliegue de unidades navales para tareas de vigilancia y control marítimo.
2. Participación de personal en el MOC (Maritime Operations Center), colaborando en la planificación y ejecución de estrategias conjuntas.
3. Operaciones de interdicción marítima para evitar el tráfico ilícito de sustancias y mercancías en las rutas cercanas al Canal de Panamá.
4. Coordinación de patrullas aéreas y marítimas con otras armadas para detectar y neutralizar posibles amenazas.
5. Ejercicios de simulación con buques de guerra y helicópteros para responder ante ataques simulados o escenarios de crisis.

⁶³Ommati, M. (22 de Agosto de 2022). Diálogo Américas. Obtenido de Diálogo Américas: <https://dialogo-americas.com/es/articulos/ecuador-ve-muchos-beneficios-al-participar-en-ejercicio-multinacional-panamax/>



Figura 53. Grupo planificador de operaciones Unitas 2024 Archivo Comando de la Aviación Naval

La participación de la Armada del Ecuador en PANAMAX le permite mejorar su capacidad de respuesta ante amenazas en la región, fortalecer su cooperación con otras fuerzas navales y modernizar sus tácticas en operaciones multinacionales.

Participación de las unidades Submarinas en operaciones multinacionales.

Las unidades submarinas en la década de los ochenta, noventa y en los primeros años del presente siglo han participado exitosamente en diferentes operaciones navales con la Escuadra Naval, Infantería de Marina y Aviación Naval; así como también han ejecutado ejercicios multinacionales como las denominadas maniobras UNITAS.

De las varias participaciones de los submarinos en estas maniobras podemos presentar como referencia algunas importantes experiencias, como el embarque de oficiales ecuatorianos en unidades submarinas norteamericanas y los ejercicios navales realizados en espacios marítimos de países vecinos, siendo un ejemplo de estas operaciones combinadas las del año 2000 en Perú y 2001 en Colombia; estas maniobras han permitido a las dotaciones de las unidades elevar su nivel de entrenamiento, intercambiar experiencias e incrementar las relaciones con las Armadas de países amigos estrechando los lazos de camaradería y amistad entre sus tripulaciones, teniendo como fin último ganar experiencia en estos tipos de entrenamientos para la protección de los intereses marítimos del Estado ecuatoriano.

Con respecto al intercambio de dotaciones, tenemos como ejemplo que durante las maniobras UNITAS del año 1992 realizadas frente a las costas de nuestro país, se cumplió con el embarque en el submarino Shyri de un oficial submarinista norteamericano en el grado de teniente de fragata (lieutenant junior grade) para así ejecutar una de las actividades profesionales establecidas en el plan de eventos, esto es el intercambio de tripulaciones (ship rider).



En las maniobras UNITAS efectuadas en aguas ecuatorianas en noviembre de 1996, se embarcaron dos oficiales ecuatorianos en el submarino USS Narwhal de la Armada de los Estados Unidos, ellos fueron el teniente de fragata Guillermo Donoso Cabezas y el alférez de fragata Juan Liger Estévez, quienes tuvieron la oportunidad de observar los procedimientos y la operación de equipos y sistemas durante la navegación cumplida en el citado submarino nuclear.

Unitas XLI, fase Pacífico 2000 en Perú.

La costa del Pacífico peruano fue el escenario de las maniobras UNITAS XLI, fase Pacífico con unidades de superficie, submarinas y aeronavales de las siguientes Armadas: Perú, Estados Unidos, Colombia, Ecuador y Chile. El submarino Huancavilca, comandado por el capitán de fragata Patricio Flores Ruano, participó en esta operación, del 20 de agosto al 07 de septiembre del 2000.

Esta operación constituye un evento histórico para la Armada del Ecuador, por ser la primera vez que un submarino, dos corbetas y un avión de exploración aeromarítimo, operen con unidades aéreas, superficie y submarinas de la Armada del Perú, siendo la oportunidad para cumplir con esta responsabilidad en operaciones multinacionales en aguas peruanas.

La ejecución de esta operación multinacional, básicamente comprendió tres fases: la primera correspondió a los ejercicios submarinos; la segunda ejercicios antisubmarinos ejecutados durante el tránsito hacia el puerto del Callao, y el tercero, el control del área marítima y juego de guerra.



Dotación del Huancavilca en el puerto del Callao. En la parte posterior se aprecian las Corbetas Misileras Manabí y Los Ríos.



Unitas XLII, Pacífico 2001, Colombia.

Las costas del Pacífico colombiano y ecuatoriano fueron escenarios de los ejercicios navales conjuntos en donde participaron las Armadas de: Colombia, Chile, Perú, Estados Unidos de Norteamérica y Ecuador, siendo el submarino Huancavilca, comandado por el capitán de fragata Roberto Yáñez Morales, quien formó parte de esta operación combinada UNITAS XLII, Fase Pacífico, desde el 26 de julio al 17 de agosto del 2001; zarpando la unidad desde la base naval de Guayaquil llegando a Málaga el 1 de agosto del mismo año.

Los ejercicios efectuados durante esta operación fueron: rebusca y ataque a submarino, ofensiva antisubmarina coordinada, submarino vs submarino; detección, localización y ataque utilizando todos los sensores, perímetro de defensa de fuerzas protegidas y manejo de crisis.

El submarino Huancavilca retornó desde Colombia a Manta el 13 agosto del 2001, cumpliendo de manera satisfactoria esta operación dejando muy en alto a la fuerza submarina ecuatoriana, fue una oportunidad para mejorar la capacidad profesional de todos sus integrantes, poder calificar y entrenar a nuevas generaciones de camaradas submarinistas en todos los ámbitos de un submarino convencional, enfrentándose a unidades de superficie, aeronavales y submarino nuclear, habiendo adquirido destrezas que son el producto de la actitud de una dotación cuyo celo profesional generó los más altos reconocimientos en las conferencias finales así como el reconocimiento internacional de nuestra participación en estos ejercicios multinacionales.



TÍTULO V



***Comando de
Operaciones Navales
en el terremoto del 2016***

La Escuadra Naval en respuesta al terremoto del 2016.

El 16 de abril de 2016, Ecuador enfrentó uno de los desastres naturales más devastadores de su historia moderna. Un terremoto de magnitud 7.8 sacudió la costa ecuatoriana, afectando principalmente a las provincias de Manabí y Esmeraldas. En este contexto, la Armada del Ecuador se convirtió en un actor esencial en las labores de rescate y asistencia humanitaria, desplegando sus unidades logísticas para garantizar el suministro de agua, víveres y medicinas a las poblaciones afectadas.

El Gobierno declaró el estado de excepción y la movilización nacional en las provincias de Esmeraldas, Manabí, Santa Elena, Santo Domingo de los Tsáchilas, Los Ríos y Guayas, mediante Decreto Ejecutivo N° 1001, del 17 de abril de 2017.

Entre las acciones más destacadas por la fuerza de superficie, se encuentran las siguientes:

- B.A.E. Quisquis: Transportó 50.000 galones (189.260 litros) de agua potable a Pedernales, una de las localidades más golpeadas por el sismo.
- B.A.E. Orión: Zarpó desde la Base Naval Sur con destino a Manta, llevando 45.000 galones de agua potable, aproximadamente dos toneladas de víveres, ropa y donaciones de empresas privadas.
- B.A.E. Chimborazo: Realizó el transporte de pertrechos y de donaciones a la ciudad de Manta y Esmeraldas.

Además del despliegue de los buques de la Escuadra Naval, aproximadamente 800 marinos fueron enviados a las zonas devastadas de la Zona Especial de Defensa “Eloy Alfaro” para garantizar la seguridad y colaborar en la distribución de la ayuda humanitaria en los albergues oficiales dispuestos en la zona de desastre. La escuadra también coordinó el traslado de personal médico y de rescatistas hacia los lugares más críticos, asegurando una respuesta rápida y eficiente ante la emergencia (Armada del Ecuador, 2016).

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, en cumplimiento a la disposición gubernamental, el día 16 de abril del 2016, a las 20h00 ejecutó la movilización de los cuatro comandos operacionales (CO) a la zona afectada en las provincias de Manabí y Esmeraldas, estando al mando de la Fuerza Conjunta Litoral, el contralmirante Carlos Albuja Obregón y en el Comando Operacional N° 2 “Marítimo”, el CPNV-EMC Rafael Poveda Romero.

La labor de la Armada en esta catástrofe no solo representó una proeza logística, sino que dejó un legado de resiliencia, servicio y amor por la patria, fortaleciendo el vínculo entre la institución naval y el pueblo ecuatoriano.



Visita oficial durante el relevo del Comandante de la Fuerza de Tarea Conjunta “Litoral”, entre los contralmirantes Carlos Albuja Obregón (entrante) y Carlos Vallejo Game (saliente), al albergue oficial “Muisne 2” comandado por el capitán de corbeta José Abril Jiménez.



Vituallas recibidas en el muelle del Terminal Portuario de Manta (TPM) para los damnificados del terremoto, estas fueron transportadas por buques de países amigos: Colombia (ARC "Golfo de Tribugá") y Perú (BAP "Pisco", BAP "Callao" y BAP "Tacna").

Participación de la Aviación Naval en el terremoto del 16-abril-2016.

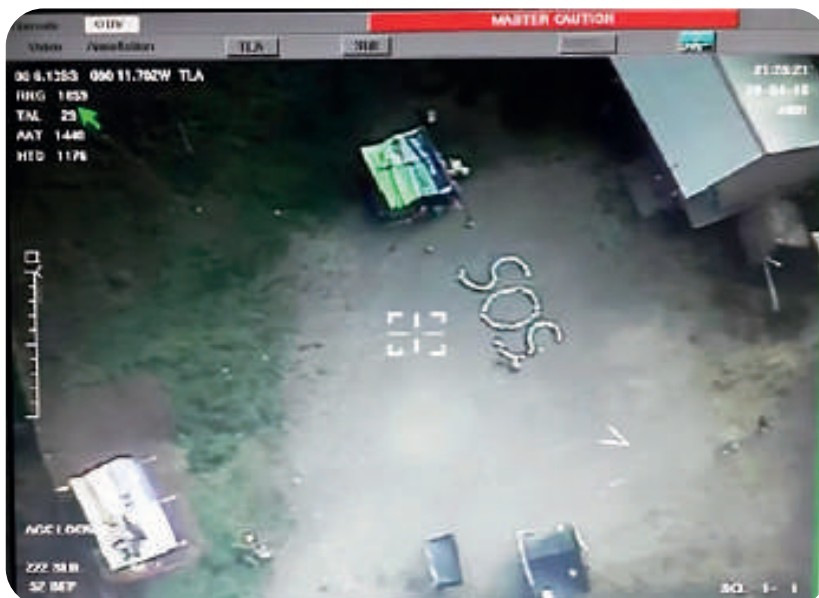
La noche del 16 de abril del año 2016, se produjo un movimiento telúrico de 7.8 grados en la escala de Richter, ubicándose el epicentro frente a las costas de Pedernales, afectando gravemente a la población e infraestructura de las provincias de Manabí y Esmeraldas, con gran parte de sus pobladores dejándolos en calidad de damnificados.

La actuación de las Fuerzas Armadas fue inmediata, estableciéndose 4 zonas de control de la afectación sísmica: Zona Especial de Defensa 1 "Pedernales", Zona Especial de Defensa 2 "Manta", Zona Especial de Defensa 3 "Chone" y Zona Especial de Defensa 4 "Portoviejo". La Aviación Naval y la Estación Aeronaval de Manta fueron subordinadas a la Zona Especial de Defensa 2 "Manta" (CO2 Marítimo), participando activamente en tareas de evacuación y protección de afectados, seguridad de instalaciones, distribución de víveres, despacho de suministros, transporte de médicos, vituallas y donaciones; administrando el Centro de Distribución del Cantón Jaramijó, repartiendo aproximadamente 4.384 kits de alimentos, 21.612 litros de agua y pertrechos a 452 familias ubicadas en los diferentes refugios y albergues.



Hangar de ESANMA en recolección y distribución de vituallas, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Como resultado de los vuelos de reconocimiento realizados por los aviones no tripulados (AN- 241 y AN-242) y helicópteros navales (HN-315, HN-319 y HN-407), se identificaron caseríos y poblados a los que no era posible distribuir víveres y vituallas por vía terrestre, por lo que se utilizaron estos medios aeronavales para las tareas de transporte y entrega de donaciones a poblados como: Cabuyal, Jama, Matal, San Isidro, entre otros.



Vuelos de reconocimiento del sistema UAV, señales de auxilio (SOS), tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

Durante varias semanas se asistió a más de 26 pueblos y comunidades aisladas por el terremoto, entregando víveres, medicinas, agua, vituallas, etc., donde el único medio para llegar y brindar auxilio era a través de helicópteros.



Transporte de insumos a lugares de difícil acceso a través de helicópteros navales, tomado de <https://www.armada.mil.ec/omeka/files/original/160317a49e46223ba33e7c7991769bb7.pdf>

El Cuerpo de Infantería de Marina en respuesta al terremoto del 2016.

El terremoto de 16 de abril, fue un devastador evento que ocurrió en abril del 2016 y causó una gran destrucción, especialmente en las provincias de Manabí y Esmeraldas. Hubo alrededor de 16600 heridos y 656 fallecidos, además de daños significativos en la infraestructura y la economía del país. Proporcionar ayuda humanitaria y establecer centros de atención y participación en remover escombros fue fundamental para hacer frente a la crisis. Se crearon Fuerzas de Tarea nacionales e internacionales que participaron en las operaciones de búsqueda y rescate.



Operaciones Conjuntas de Fuerzas Armadas durante el Terremoto del 2016

La eficiencia y preparación de la Infantería de Marina, en respuesta al terremoto, desempeñó un papel crucial en estas operaciones de rescate y asistencia las cuales y de esa manera contribuir a mitigar el impacto del desastre y apoyar a las comunidades afectadas, sobre todo en las provincias de Manabí y Esmeraldas. El despliegue de personal militar, recursos y equipos fue inmediato y requirió de una extensa coordinación para atender las necesidades urgentes de la población, considerando la evaluación de daños, la provisión de refugio y alimentos, control del orden público y la protección de personas y bienes.

A las tareas iniciales de rescate y seguridad, se sumaron la de implantación y administración de albergues y las de acopio, transporte y distribución de ayuda humanitaria a población urbana y rural. Sin embargo, la labor de la Infantería de Marina no se limitó a las tareas mencionadas sino también: se contribuyó a la remoción de escombros, evaluación de vías y puentes, transporte de petróleo, agua, víveres entre otros llevando al límite sus capacidades operativas y de personal.



Entrega de agua y víveres en zonas afectadas por el Terremoto del 2016

Durante más de un año, las Fuerzas Armadas, en particular la Infantería de Marina nuevamente superó sus propias limitaciones al ejecutar operaciones que coadyuvaron al bienestar de la población ecuatoriana;

- Evacuación de damnificados hacia áreas más seguras.
- Búsqueda y rescate en infraestructuras colapsadas.
- Protección a la población y bienes de lugares afectados.
- Seguridad a los sectores estratégicos e infraestructura crítica.

Sin lugar a dudas entre las reflexiones y lecciones aprendidas de este evento catastrófico está el nivel de alistamiento militar como un componente decisivo para actuar frente a situaciones de estas características. Una de las tareas fundamentales de las Fuerzas Armadas es ayudar a la población, la Armada a través de la Infantería de Marina ejecutó tareas que fueron vitales para devolver la calma y bienestar a la población ecuatoriana. La organización, disciplina, entrenamiento, equipamiento y medios disponibles de este contingente fue una de las bases para el éxito en las operaciones realizadas posterior al terremoto.



Militares y voluntarios uniendo esfuerzos para ayudar a damnificados

Participación del personal del Comando de Submarinos en terremoto del año 2016.

El 16 de abril de 2016, un devastador terremoto de magnitud 7.8 sacudió la costa ecuatoriana, afectando gravemente a la provincia de Manabí. Ante esta tragedia, el Comando de Submarinos desplegó a su personal para brindar apoyo inmediato en diferentes labores tales como asistencia humanitaria y soporte logístico; y sus unidades submarinas estuvieron en el mar custodiando las aguas jurisdiccionales.

Estas labores estuvieron lideradas por el señor capitán de navío Enrique Aristizábal Viteri, comandante del Comando de Submarinos, los comandantes de las unidades submarinas eran el señor capitán de fragata Mauro Cadena Barreno del submarino “Shyri” y el señor capitán de fragata Carlos Breilh Castro, comandante del submarino “Huancavilca”.

Durante el 2016 las unidades submarinas efectuaron ocho operaciones en la mar cuatro por cada unidad submarina, lo que permitió fortalecer la conciencia marítima en la ciudadanía y en las instituciones, contribuyendo al monitoreo de la seguridad marítima y la vigilancia de las rutas de transporte de ayuda humanitaria, asegurando el tránsito seguro de embarcaciones de asistencia y evitando actividades ilícitas en las aguas nacionales.



Además, el despliegue de la Armada permitió mantener la operatividad en el mar, garantizando el flujo de suministros y la conectividad entre las zonas afectadas.



Unidades submarinas y de superficie custodiando los intereses marítimos.

Por otro lado, el personal de oficiales y tripulantes submarinistas, entrenados para operar en condiciones extremas, demostraron disciplina y entrega en el auxilio de la población civil. Se movilizaron rápidamente hacia las zonas más afectadas, proporcionando víveres, agua y demás vituallas que requerían las zonas que se encontraban sin abastecimiento.



Personal del Comando de Submarinos armando kits de alimentos para población civil de Manabí.

El compromiso y profesionalismo del Comando de Submarinos durante la emergencia reafirmaron el rol de la Armada del Ecuador en la protección y apoyo a la ciudadanía en tiempos de crisis, demostrando que su labor va más allá del ámbito militar, siendo un pilar fundamental en la respuesta humanitaria del país.

Por la participación del personal del Comando de Submarinos obtuvo la condecoración “De Servicio a la Comandancia General de Marina” por su relevante participación en las tareas de apoyo, rescate y mitigación de los efectos del terremoto suscitado el 16 de abril del 2016 otorgada por la Comandancia General de la Armada.

Participación del Buque Escuela “Guayas” en el terremoto del 16 abril 2016.

El 16 de abril de 2016, el Ecuador vivió una de las tragedias naturales más devastadoras de su historia reciente: un terremoto de magnitud 7.8 en la escala de Richter. El epicentro se localizó en la ciudad de Pedernales, en la provincia de Manabí. Las poblaciones más afectadas incluyeron Pedernales, Manta, Portoviejo, Canoa, Jama, Bahía de Caráquez (Manabí), y los cantones Muisne y Atacames en la provincia de Esmeraldas.

Después de completar su primera vuelta al mundo (2015-2016), el Buque Escuela Guayas zarpó nuevamente desde el Malecón 2000 de Guayaquil, el 3 de mayo de 2016, esta vez con un propósito diferente: brindar apoyo humanitario y socorro a las zonas afectadas por el sismo, en cumplimiento a lo dispuesto por el Comando de Operaciones Navales.

Subordinado al Comando de Operaciones Navales, el buque desempeñó funciones logísticas y de asistencia humanitaria, entre las cuales se destacan:

- **Transporte de donaciones:** Transportó artículos esenciales como agua potable, víveres, colchones y otros suministros básicos.
- **Apoyo a la población:** La tripulación colaboró en la distribución de ayuda, traslado de heridos, primeros auxilios y remoción de escombros.
- **Adaptación operativa:** Operó como hospital temporal ante la escasez de infraestructura sanitaria.

Este acontecimiento evidenció que una unidad tradicionalmente enfocada a la instrucción puede transformarse en una herramienta eficaz de auxilio nacional.



TÍTULO VI



Comando de Operaciones Navales en el Covid 2020





La Escuadra Naval y su papel ante La Pandemia del COVID-19.

Cuatro años después del terremoto, Ecuador enfrentó un nuevo desafío: la pandemia de COVID-19. En marzo de 2020, cuando el virus comenzó a propagarse por el país, la Armada del Ecuador asumió un papel estratégico en la protección de la población y en la continuidad de la operatividad marítima.

Uno de los primeros episodios que puso a prueba la respuesta de la Armada fue la cuarentena del B.A.E. Chimborazo. El 5 de marzo de 2020, este buque fue puesto en aislamiento en la Base Naval Sur de Guayaquil, ya que uno de sus tripulantes había estado en contacto con un familiar de la primera persona diagnosticada con COVID-19 en el país. A pesar de que el marino resultó negativo para el virus, la Armada mantuvo estrictos protocolos sanitarios para evitar cualquier riesgo de contagio dentro de sus unidades operativas (Ecuavisa, 2020).

Además de la implementación de medidas de bioseguridad en sus instalaciones y buques, la Armada del Ecuador participó activamente en la distribución de insumos médicos y en el control del cumplimiento de las restricciones de movilidad en zonas costeras y fluviales. Su contribución en el patrullaje marítimo fue crucial para evitar el tráfico ilegal de personas y mercancías en un contexto donde el cierre de fronteras era una medida sanitaria primordial (Ecuavisa, 2020).

Durante la pandemia, algunos buques de la Escuadra Naval participaron directamente en el abastecimiento de recursos esenciales. Entre ellos el B.A.E. Calicuchima jugó un papel fundamental en la creación de un puente marítimo para garantizar el suministro de productos básicos en las Islas Galápagos. El B.A.E. Hualcopo entregó más de 3.000 cilindros de gas licuado de petróleo (GLP) a las islas Santa Cruz y San Cristóbal, mientras que el B.A.E. Calicuchima transportó más de 5.000 tanques de GLP en operaciones posteriores (Armada del Ecuador, 2020). Estas misiones aseguraron la estabilidad en la provincia insular y reafirmaron el compromiso de la Armada con las poblaciones más vulnerables.

Además, se formó la fuerza de tarea “Alfa”, integrada por el personal de la Escuadra, cuya misión principal era garantizar el control del toque de queda establecido por el gobierno nacional en la zona especial de seguridad (toda la provincia del Guayas) según el Decreto Ejecutivo 1019 del 22 de marzo de 2020, a fin de mitigar los riesgos de contagio, precautelar la salud y proteger a la población. Esta fuerza se encargó de patrullar las calles de Guayaquil, asegurando el cumplimiento de las normas y manteniendo el orden en un momento crítico para la ciudad.





Personal de la Escuadra en el control del cumplimiento de la restricción de la movilidad para evitar la propagación del CORONAVIRUS

Simultáneamente, se creó un grupo de apoyo al municipio de Guayaquil, compuesto por personal dedicado a la distribución de víveres en los barrios populares. Esta iniciativa tuvo como objetivo brindar asistencia a las comunidades más vulnerables, garantizando el acceso a alimentos y recursos básicos durante esta situación de emergencia.



Personal de la Escuadra en coordinación con el GAD Municipal de Guayaquil durante la entrega de alimentos para los barrios vulnerables durante la emergencia del COVID-19.

La Aviación Naval y su papel ante La Pandemia del COVID-19.

En el año 2020, el COVID-19 llegó a Ecuador a principios de marzo, cuando se confirmaron los primeros casos en el país. La rápida propagación del virus llevó al gobierno ecuatoriano a declarar el estado de emergencia sanitaria. Las ciudades más afectadas inicialmente fueron Guayaquil y Quito, con un aumento alarmante de casos y fallecimientos. La capacidad del sistema de salud se vio ampliamente superada, resultando en escenas desgarradoras de hospitales abrumados y cuerpos sin enterrar en Guayaquil. Las medidas de confinamiento y distanciamiento social fueron implementadas para contener el virus, aunque enfrentaron desafíos significativos en su aplicación y efectividad. A lo largo del año, Ecuador enfrentó una dura realidad con el COVID-19, adaptándose a nuevas formas de vida y lucha contra la pandemia.

Las Fuerzas Armadas del Ecuador, enfrentaron la pandemia de COVID-19 con una serie de estrategias y operaciones enfocadas en el control, apoyo logístico y asistencia humanitaria.



Misiones de transporte sanitario aéreo en apoyo al Ministerio de Salud Pública, archivo de Comando de la Aviación Naval

Estas acciones se enmarcaron dentro del Estado de Excepción decretado por el gobierno y se ejecutaron en coordinación con otras instituciones del Estado, es así que todas las disposiciones derivadas del Comando de Operaciones Navales fueron cumplidas con éxito manteniendo en todo momento las condiciones de bioseguridad. La Aviación Naval ejecutó varias tareas, entre estas:

- Control y seguridad, segregando personal militar para las operaciones de toques de queda y restricciones de movilidad para garantizar el cumplimiento de medidas sanitarias.
- Apoyo a la bioseguridad, entrega de equipos de bioseguridad al personal militar, así como también capacitaciones por parte del personal de sanidad para la prevención de contagios dentro de los repartos militares y en los hogares.



Misiones de transporte sanitario aéreo en la provincia de Galápagos, archivo de Comando de la Aviación Naval



Procedimientos de bioseguridad a las dotaciones de vuelo tomado de Comando de la Aviación Naval



TSA de paciente interislas mediante cápsula protectora del virus COVID-19, tomado de Comando de la Aviación Naval



Traspaso de paciente a unidad ambulatoria bajo medidas de bioseguridad, tomado de Comando de la Aviación Naval

En general, la Aviación Naval desempeñó un papel clave en la contención de la pandemia, combinando funciones de seguridad, asistencia humanitaria y logística. Su participación fue fundamental para mantener el orden y garantizar el cumplimiento de las medidas sanitarias en todo el territorio nacional.

El Cuerpo de Infantería de Marina y el rol desempeñado durante la Pandemia del COVID-19.

En febrero de 2020, Ecuador se encontraba en un periodo de preocupación creciente mientras el COVID-19 comenzaba a esparcirse por el mundo. La Organización Mundial de la Salud (OMS) había declarado la emergencia sanitaria, y el Ecuador se preparaba para lo que vendría.

El primer caso confirmado se registró el 29 de febrero en un paciente que había viajado desde España. Para marzo las cifras de contagios empezaron a aumentar vertiginosamente, y el gobierno tomó la decisión de declarar estado de emergencia. Los hospitales empezaron a colapsar, y la falta de insumos médicos y personal de salud se convirtió en una feroz batalla contra el virus. En medio de este caos, las Fuerzas Armadas del Ecuador volvieron a jugar un papel crucial, desplegándose en las calles y hospitales para proporcionar apoyo logístico y asistencia humanitaria. Las Fuerzas Armadas se unieron para ayudar en la distribución de ayuda médica y en el establecimiento de hospitales temporales, mientras la angustia y el temor se apoderaba de la población. Las imágenes de familias llorando por sus seres queridos se propagaron por las redes sociales, reflejando la grave realidad que se vivía.



*Equipo planificador 1
del CC.FF.AA COVID-19*

*Equipo planificador 2
del CC.FF.AA COVID-19*





El compromiso de la Infantería de Marina con la seguridad y bienestar de la población fue una vez más demostrada durante esta emergencia nacional. El despliegue de personal, especialmente en el Guayas para la distribución de ayuda humanitaria, colaboración en Hospitales, desinfección de espacios públicos, campañas de sensibilización, control y supervisión de medidas de bioseguridad, así como también el apoyo en la implementación de medidas para control de barrios y comunidades en cuarentena, fueron algunas de las actividades gestionadas por la Armada del Ecuador a través de la Infantería de Marina.

Desde el inicio de las operaciones el 13 de marzo del 2020, las Fuerzas Armadas, en particular la Infantería de Marina ejecutó incontables operaciones que coadyuvaron a mitigar las consecuencias de la crisis sanitaria sobre la población ecuatoriana;

- Vigilancia y protección de espacios estratégicos terrestres.
- Apoyo a operaciones de logística, sanidad y transporte.
- Seguridad en pasos migratorios autorizados y no autorizados.
- Fuerzas de reacción ante emergencias.
- Seguridad a los sectores estratégicos e infraestructura crítica.
- Transporte de cadáveres desde hospitales y clínicas.
- Instalación de carpas climatizadas en apoyo al MSP (Ministerio de Salud Pública).

El esfuerzo de este contingente fue fundamental para evitar la propagación del virus en proporciones mucho más grandes de las que conocemos, de esta manera a pesar de los numerosos fallecidos se logró garantizar el orden público durante la pandemia, el adaptarse rápidamente y la experiencia en la distribución de recursos sobre el territorio nacional, contribuyeron significativamente a la respuesta del Estado frente a esta crisis Sanitaria.

La Infantería de Marina del Ecuador se encuentra en constante preparación para salvaguardar la soberanía y la integridad territorial ante amenazas, ya sean internas o externas, que puedan poner en riesgo la seguridad del Estado. Esta preparación les permitió adaptarse ágilmente, dejando de lado sus armamentos para actuar con un genuino espíritu de servicio frente a un enemigo invisible que puso a prueba a nuestra nación.

Participación del Buque Escuela “Guayas” en la Pandemia del COVID-19.

Apesar de la crisis sanitaria global provocada por la pandemia de COVID-19, el Buque Escuela Guayas no detuvo su misión de formación y representación. Adaptó sus operaciones mediante rigurosos protocolos de bioseguridad.

Bajo el mando del señor capitán de navío Álvaro Cadena, se realizó un Crucero de Instrucción nacional de 60 días. Participaron 49 guardiamarinas de cuarto año, entre ellos ocho mujeres. (Archivos BESGUA, 2020).

Durante la travesía se visitaron puertos nacionales como Salinas, Manabí, Puerto Bolívar, Esmeraldas y Galápagos, sin desembarcar cumpliendo estrictos controles sanitarios y protocolos de desinfección.



La experiencia del crucero en medio de la pandemia permitió la continuidad de la instrucción práctica, integrando el manejo de bioseguridad como una competencia formativa adicional.

El caso del Buque Escuela “Guayas” durante el COVID-19 demuestra cómo la resiliencia y la tradición pueden coexistir sin afectar las tareas fundamentales de la unidad.



Guardiamarinas recibiendo instrucción en la estación Trinquete 2020



Guardiamarinas en maniobra General durante la época de pandemia 2020



Guardiamarinas durante la izada del pabellón nacional 2020

TÍTULO VII



Comando de Operaciones Navales en el conflicto armado interno





Participación de la Escuadra Naval en operaciones del ámbito interno.

La Escuadra Naval ha asumido un papel protagónico frente a las nuevas amenazas internas, especialmente en la lucha contra el narcotráfico, el crimen organizado y otros delitos que comprometen la seguridad nacional. En respuesta a estos desafíos, se han implementado diversas estrategias que abarcan múltiples ámbitos de acción.

Una de las principales acciones ha sido la ejecución de operaciones conjuntas con la Policía Nacional, con el objetivo de dismantlar organizaciones delictivas, reforzar el control en zonas fronterizas y asegurar puntos estratégicos como puertos, los cuales se han convertido en rutas clave para el tráfico de drogas. Gracias a estas intervenciones, se ha logrado decomisar más de 300 toneladas de estupefacientes y desarticular 120 bandas criminales. La frontera norte con Colombia, debido a su cercanía con zonas productoras de cocaína, ha recibido especial atención mediante el despliegue de unidades especializadas y tecnología avanzada como drones y sistemas de vigilancia satelital.



*Personal de la Escuadra Naval durante operaciones OMAI
Fuente: Fotografía cortesía CBOS-ET Gabriel Candelario Bajaña*



*Personal de la Escuadra Naval durante intervención en el Centro de Rehabilitación Social del Guayas
Fuente: Fotografía cortesía CBOS-ET Gabriel Candelario Bajaña*

En el ámbito penitenciario, ante la grave crisis carcelaria del país, las Fuerzas Armadas participan en el control de acceso a los centros de detención, mientras que la Policía Nacional gestiona el interior y responde a incidentes. Esta medida busca frenar la influencia de líderes criminales desde el interior de las prisiones, donde muchas veces continúa la coordinación de actividades delictivas. Sin embargo, esta intervención ha generado debates sobre el uso prolongado de fuerzas militares en tareas de seguridad interna.



Personal de la Escuadra Naval durante intervención en la cárcel
Fuente: Fotografía cortesía CBOS-ET Gabriel Candelario Bajaña

La cooperación internacional también ha sido clave. Ecuador ha fortalecido alianzas con otros países mediante convenios bilaterales y multilaterales, intercambios de información de inteligencia y ejercicios militares conjuntos. Estas alianzas permiten mejorar las capacidades operativas y técnicas de las fuerzas del orden. Entre los acuerdos más relevantes se encuentran los relacionados con la interceptación aérea, operaciones marítimas contra actividades ilícitas y una hoja de ruta de seguridad en colaboración con Estados Unidos.

En el sector energético, ante la crisis eléctrica de 2024, se dispuso el ingreso de militares a las principales centrales hidroeléctricas del país para garantizar su seguridad y operatividad, evitando posibles actos de sabotaje que pudieran agravar la situación energética nacional.



Personal de la Escuadra Naval operarán la central hidroeléctrica de Mazar junto con Coca Codo Sinclair para mejorar las capacidades operativas del Estado en en este sector estratégico. Fuente:
<https://www.lahora.com.ec/pais/efectivos-militares-reforzaran-operaciones-seguridad-sistema-hidroelectrico/>



**REFORZAMIENTO EN
LAS HIDROELÉCTRICAS**



En los puertos marítimos, la Armada del Ecuador ha reforzado su papel como autoridad de control, implementando operaciones de patrullaje y vigilancia para frenar el tráfico de drogas, armas y mercancías ilegales. Esta militarización de los puertos, dispuesta por el Ejecutivo a través de un decreto presidencial, busca proteger el comercio internacional y la infraestructura portuaria mediante una cooperación estrecha entre Fuerzas Armadas, autoridades portuarias y organismos de inteligencia.



ESCANÉAME



INFANTERÍA DE MARINA

Personal de la Escuadra Naval brindando apoyo a la seguridad en puertos

Asimismo, se ha militarizado la seguridad en ciertos hospitales públicos, especialmente tras hechos violentos en centros de salud como el Hospital Teodoro Maldonado Carbo. Esta estrategia busca proteger al personal médico, pacientes y usuarios, mediante la presencia de fuerzas militares y policiales en los accesos principales.



Personal de la Escuadra Naval brindando seguridad al Hospital Teodoro Maldonado Carbo para salvaguardar la seguridad de los pacientes, usuarios, personal sanitario y administrativo, siendo Comandante en Jefe de la Escuadra el capitán de navío-EMC Fidél Erazo Jácome. Fuente:

https://www.iess.gob.ec/es/sala-de-prensa/-/asset_publisher/4DHq/content/fuerzas-del-orden-brindan-seguridad-en-el-hospital-teodoro-maldonado-carbo/10174?redirect=https%3A%2F%2Fwww.iess.gob.ec%2Fes%2Fsala-de-prensa%3Fp_i-d%3D101_INSTANCE_4DHq%2cp_p_lifecycle%3D0%2cp_p_state%3Dnormal%2cp_p_mode%3Dview%2cp_p_col_id%3Dcolumn-1%2cp_p_col_pos%3D1%2cp_p_col_count%3D3?mostrarNoticia=1

En conjunto, estas acciones evidencian la creciente participación de las Fuerzas Armadas en la seguridad interna del país, adaptándose a un entorno en el que las amenazas no convencionales exigen respuestas integrales, coordinadas y sostenidas en el tiempo.

Participación de la Aviación Naval en operaciones militares de ámbito interno.

Bajo el Decreto Ejecutivo 111 del 9 de enero de 2024, el presidente Daniel Noboa reconoció la existencia de un conflicto armado interno. El decreto establece como causal adicional al estado de excepción, declarado mediante Decreto Ejecutivo 110 del 8 de enero de 2024, es así como, el presidente dispone la movilización e intervención de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en el territorio nacional para garantizar la soberanía e integridad territorial contra el crimen organizado transnacional, organizaciones terroristas y los actores no estatales beligerantes.



Helicópteros navales empleados en operaciones militares de ámbito interno, tomado de Escuadrón de Helicópteros

El Decreto ordena a las Fuerzas Armadas ejecutar operaciones militares, bajo el derecho internacional humanitario y respetando los derechos, para neutralizar a los grupos identificados en el mismo. Estas operaciones, distintas a las convencionales realizadas por la Aviación Naval, han demandado de una mayor exigencia tanto al personal como a los medios en cuanto a preparación, capacitación y mantenimiento, sin embargo, a la fecha con la cantidad de medios y personal disponibles se ha hecho frente a estas nuevas amenazas, teniendo como resultado la contribución al decomiso de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización (SCSF), equipos automotores, traslado de personas privadas de la libertad (PPL) y otras acciones en apoyo a otras instituciones del Estado como la Policía Nacional, SNAI y otras instituciones con orden del Comando de Operaciones Navales, participando activamente con todo su contingente de personal y medios aéreos en apoyo a las Fuerzas de Tarea.

Bajo esa premisa el aumento de patrullajes en los espacios marítimos jurisdiccionales, con unidades guardacostas aplicando la ley, exploración aeromarítima, interdicción e interceptación mediante el empleo de aeronaves de ala rotatoria, alineados al Plan Estratégico Institucional 2022–2033, Objetivo Institucional 1, “Incrementar la vigilancia y el control de los espacios marítimos nacionales” (DIRGPE, 2022)⁶⁴ ha reducido el ámbito de



acción de los narcotraficantes, tanto en las costas del continente como en la provincia de Galápagos, especialmente en el tránsito al sur de la Isla San Cristóbal. Como resultado, solo en el año 2023, se incautaron e interrumpieron en el mar 17.72 toneladas de SCSF (DIRGIN, 2023)⁶⁵. Durante los años 2023 y 2024, la Armada del Ecuador, mediante operaciones militares y en cooperación con otras instituciones e inteligencia, ha incautado 63.5 y 82.4 toneladas de SCSF respectivamente en todo el territorio ecuatoriano (CEFMAR, 2024)⁶⁶, con una tendencia de aumento anual



Estadísticas de incautaciones por parte de la Armada del Ecuador, tomado de informe de gestión del CEFMAR



Ejercicios de interceptación de embarcaciones sospechosas con unidades Guardacostas, archivo de Comando de la Aviación Naval

⁶⁴Plan Estratégico Institucional "Bicentenario 2022-2033". Quito: Dirección General de Planificación Estratégica, Torres & Cordero.

⁶⁵Informe de Gestión. San Cristóbal.

⁶⁶Informe de gestión. Guayaquil: Centro de Fusión Marítima.



Operación de helicóptero naval en coordinación con unidad guardacostas en el mar (2023), archivo de Comando de la Aviación Naval



Inspección y aprehensión de embarcación con SCSF a 150 MN al sur de San Cristóbal (2023), archivo de Comando de la Aviación Naval

En el presente, la Aviación Naval es una unidad clave dentro de la Armada del Ecuador, con un legado de más de 58 años, en los que ha demostrado su capacidad de adaptación y compromiso con la seguridad y los intereses marítimos nacionales.



Participación del Comando de Submarinos en operaciones militares del ámbito interno.

Tras la promulgación del conflicto armado no internacional por el presidente Daniel Noboa el 9 de enero de 2024, las Fuerzas Armadas, incluida la Armada del Ecuador y Comando de Submarinos, asumieron su rol táctico y operacional en la seguridad interna del país. Aunque los submarinos están diseñados principalmente para operaciones navales, su personal altamente entrenado ha sido clave en el apoyo a las operaciones militares en territorio nacional.

El personal de oficiales y tripulantes del Comando de Submarinos se han desempeñado desde el inicio de la CANI eficientemente en la Fuerza de Tarea 71 “Control Guayaquil” y en la Fuerza de Tarea 51 “Seguridad Marítima” junto a la Comandancia de la Escuadra, participando hasta la presente fecha con todo el personal asignado al Comando de Submarinos, contribuyendo a la estabilización de estos centros de rehabilitación en un contexto de alta conflictividad.

Como parte de la Fuerza de Tarea 71 “Control Guayaquil” el personal de las unidades submarinas se han desempeñado eficientemente en el Centro Penitenciario “Litoral”, CRS Masculino Guayas N°3 y el CRS Masculino Guayas N°4; y en la Fuerza de Tarea 51 “Seguridad Marítima” junto con la Comandancia de la Escuadra, han efectuado operativos de control de armas, municiones y explosivos (CAMEX) en la ciudad de Guayaquil, con el fin de contrarrestar las actividades ilícitas.

La participación del personal del Comando de Submarinos en este tipo de operaciones del ámbito interno reafirma el compromiso de la Armada del Ecuador con la seguridad nacional y demuestra que el personal submarinista, gracias a su rigurosa formación y disciplina, está capacitado para desempeñar misiones más allá del ámbito naval. Su integración en estas operaciones resalta la importancia de contar con una fuerza altamente entrenada y adaptable, capaz de responder a los desafíos de seguridad que enfrenta el país en la actualidad.

Participación del Cuerpo de Infantería de Marina en operaciones militares de ámbito interno.

Una vez establecido el decreto ejecutivo donde se establece el conflicto armado no internacional, las Fuerzas Armadas, en especial la infantería de marina asumió su papel crucial en la defensa y seguridad interna del país. La Infantería de Marina es la única especialidad que está tradicionalmente entrenada para operaciones con personal altamente capacitado en operaciones militares sobre el territorio nacional en contextos de alta conflictividad.

Desde el inicio del conflicto, los Infantes de Marina han participado activamente en el despliegue de fuerzas de tarea, realizando operaciones de control y vigilancia en zonas estratégicas. Su adaptabilidad y competencia en combate urbano y en el enfrentamiento de amenazas no convencionales han permitido a las Fuerzas Armadas responder de manera eficaz a los retos que enfrenta el país, contribuyendo de forma significativa a la estabilidad regional y la seguridad de la población.

En cuestión de fortalecimiento de seguridad marítima y protección ambiental, desde el 20 de enero de 2024, la Infantería de Marina del Ecuador, en el marco de sus

operaciones de control y vigilancia, lograron una importante intervención en el mar territorial y la Zona Económica Exclusiva. Como resultado de intensas labores de inteligencia y patrullaje marítimo, interceptaron un semi-sumergible a 32 millas náuticas (aproximadamente 59 kilómetros) de la costa de la provincia de Esmeraldas, una ruta conocida por su uso en el tráfico ilícito de sustancias. A bordo del vehículo, que navegaba sin identificación visible, se encontraban tres ciudadanos colombianos que no pudieron justificar su presencia en aguas ecuatorianas ni el origen de la carga que transportaban. Durante la inspección realizada por personal especializado de la Armada, se descubrieron 162 paquetes envueltos en material impermeable, presumiblemente conteniendo clorhidrato de cocaína. Este hallazgo fue el resultado de un exitoso operativo dirigido a combatir el narcotráfico y otras actividades ilícitas que amenazan la seguridad nacional.



Personas aprehendidas a bordo del semisumergible

Asimismo, en la madrugada del 15 de junio de 2024, la Infantería de Marina, en coordinación con la Policía Nacional, llevó a cabo un operativo de control en la Reserva Marina de Galápagos, una de las áreas naturales más importantes del país. La intervención se centró en el sector sureste de la isla Isabela, donde se logró la detención de individuos que operaban un campamento clandestino dedicado a la pesca ilegal de pepinos de mar (*Holothuria* spp.) y langostas (*Panulirus* spp.). Estas especies, cuya captura se encuentra regulada por la legislación ecuatoriana, estaban bajo veda, lo que convierte la actividad de los detenidos en una grave violación de las normativas ambientales.

La rápida acción del Cuerpo de Infantería de Marina en colaboración con la Policía Nacional en ambos operativos destaca su compromiso con la seguridad nacional y la protección de la biodiversidad del país. Estos esfuerzos subrayan la importancia de una fuerza altamente entrenada y adaptable, capaz de responder a los desafíos del narcotráfico y la conservación del entorno marino, reafirmando el papel fundamental de las instituciones ecuatorianas en la defensa de su soberanía y recursos naturales.



Infantes de Marina realizando operativo de control en la Reserva Marina de Galápagos

El 7 de febrero de 2025, en respuesta a la creciente preocupación por la seguridad en la frontera sur del país y ante la latente amenaza de posibles infiltraciones y actividades de grupos irregulares, la Armada del Ecuador, a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) y con el apoyo coordinado de sus repartos acantonados en la provincia de El Oro, desplegó una serie de operaciones militares de control y vigilancia intensificada. El objetivo principal de estas operaciones fue prevenir, disuadir y neutralizar cualquier intento de incursión o acto terrorista que pudiera afectar la seguridad y la estabilidad de la zona fronteriza.

En estas operaciones de gran envergadura, participaron activamente diversas unidades operativas de la Armada, incluyendo buques de Superficie (corbetas, lanchas misileras y patrulleras), unidades élite de Infantería de Marina, personal especializado de Guardacostas y efectivos de las capitanías de Puerto de la jurisdicción, quienes realizaron un despliegue estratégico en sectores clave y puntos críticos considerados vulnerables, tales como el archipiélago de Jambelí, Puerto Bolívar, el complejo sistema de esteros del Huayla y la estratégica Isla Puná, que ofrece acceso tanto al Golfo de Guayaquil como a la zona marítima adyacente a la frontera.

Los resultados obtenidos durante estas operaciones fueron altamente positivos y significativos en la lucha contra el crimen organizado, el narcotráfico y otras amenazas que acechan la seguridad en la zona fronteriza. Entre los hallazgos más relevantes y los golpes más contundentes asestados a la delincuencia, se reportaron cuatro personas aprehendidas en diferentes incidentes, quienes al momento de su detención se encontraban en posesión de armamento de alto calibre (fusiles de asalto, ametralladoras y pistolas), una considerable cantidad de municiones de diverso calibre, varias embarcaciones presumiblemente utilizadas para el transporte ilícito de personas y mercancías, sofisticados equipos de comunicación (radios satelitales y teléfonos encriptados) y un vehículo terrestre que se presume era empleado para facilitar la logística y el movimiento de los delincuentes en asuntos ilícitos relacionados con el tráfico de drogas, el contrabando y otras actividades ilegales.



Con estos resultados concretos, la Armada del Ecuador reafirma su firme compromiso y su entrega profesional en la ejecución de tareas de control y seguridad en los espacios acuáticos del país, demostrando una vez más su capacidad para neutralizar actos ilícitos, proteger los intereses nacionales y garantizar la seguridad y la vida humana en el mar, así como en las zonas costeras y fluviales del territorio ecuatoriano.



Decomiso de Armamento realizado por el Cuerpo de Infantería de Marina





Buque Escuela Guayas en la protección de la Soberanía Marítima.

El Buque Escuela “Guayas” realizó la interdicción a una embarcación de bajo perfil (LPV).

El 22 de octubre de 2021, se dio un hecho relevante en el mundo naval contemporáneo, despertando gran interés nacional e internacional, cuando el Buque Escuela Guayas capturó en alta mar una embarcación de bajo perfil (LPV) dedicada al narcotráfico y contrabando de combustible. El Buque Escuela Guayas se encontraba en un crucero internacional de instrucción con guardiamarinas de la Escuela Superior Naval, y cumplía el rol diplomático con visitas oficiales a países amigos. El Buque Escuela Guayas siendo un buque propulsado a vela tuvo éxito en aprehender a una LPV gracias a la aplicación un fuerte liderazgo y decisión en todos los niveles. (Salinas, 2021).



Fotografía de la interdicción de la embarcación de bajo perfil

La interdicción del BESGUA a la LPV se realizó con éxito, evidenciando que el liderazgo y decisión en los diferentes niveles de conducción de la operación asimétrica, con voluntad estratégica, operacional y táctica, para cumplir la misión, fue posible, reportando lo acontecido al Comando de Operaciones Navales.

El narcotráfico corresponde a la guerra asimétrica, cuya naturaleza es muy compleja, por lo que se necesita de la cooperación internacional, a través de fuerzas multinacionales, para el control del mar. En la lucha contra el narcotráfico la acción militar es importante, pero no es la única, se requiere el compromiso de todos los instrumentos del poder nacional, como por ejemplo el tema legal, y el accionar de las instituciones del Estado, para actuar efectivamente sobre la amenaza (Salinas, 2021).



TÍTULO VIII



***Comando de Operaciones
Navales en la protección
de la soberanía marítima***



Lanzamiento Coordinado de Misiles Exocet MM40: Un Paso de Gigantes para la Armada del Ecuador.

En una demostración sin precedentes en la historia marítima del país, la Armada del Ecuador realizó el 30 de noviembre de 2024 un ejercicio de lanzamiento coordinado de misiles Exocet MM40 desde tres de sus corbetas más modernas: BAE “Esmeraldas” (CORESM), BAE “Manabí” (CORMAN) y BAE “Loja” (CORLOJ). Este evento no solo marcó un hito en la defensa naval nacional, sino que también refleja el compromiso de la institución con la modernización y el fortalecimiento de su capacidad operativa.

El año 2024 inició con una planificación estratégica del Comando de Operaciones Navales, que definió el empleo de medios de superficie para garantizar la seguridad marítima, la protección de los espacios marítimos y el respeto por la soberanía nacional. Como parte de ese esfuerzo, se diseñó un programa anual de entrenamiento para mantener en óptimas condiciones las unidades navales y prepararlas para misiones de defensa externa, en un esquema organizado por tareas y con una visión de fuerza de tarea.

Siguiendo esta línea, mediante la Orden de Alistamiento CODESC-OPE-0016-NOV-2024-P, el comandante en jefe de la Escuadra, el CPNV-EMC Carlos López Olivares, ordenó la movilización del CORESM, CORMAN y CORLOJ, unidades del Escuadrón de Corbetas, para participar en la operación de entrenamiento III “CARONTE”. La finalidad, perfeccionar habilidades y validar sistemas en escenarios reales.

El 25 de noviembre de 2024, bajo la dirección de la Orden de Operación CODESC-OPE-014-2024-P, el comandante en jefe de la Escuadra, dispuso la participación de los buques BAE “Esmeraldas”, BAE “Manabí” y BAE “Loja” para llevar a cabo la tan ansiada operación “CARONTE”, que se extendería hasta el 3 de diciembre en la zona centro-sur del país. La misión: poner a prueba la capacidad de las unidades y reforzar su preparación en un escenario de combate real.

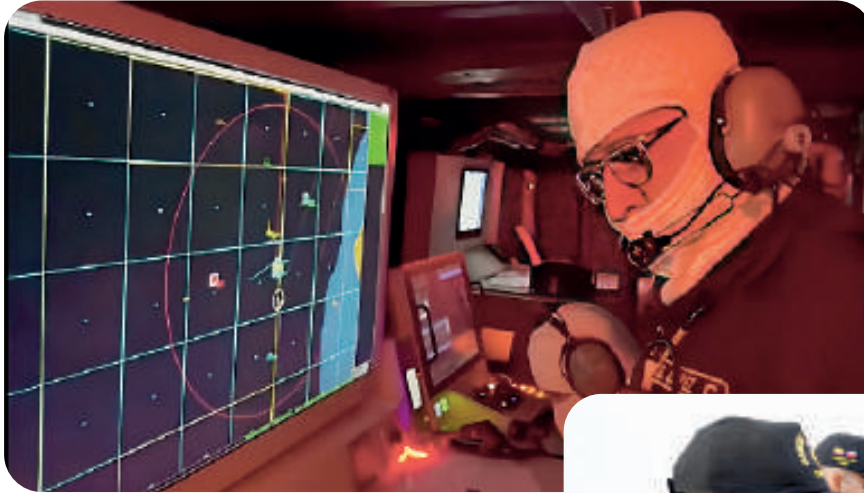
Pero sin duda, la gran noticia ocurrió el 30 de noviembre: la Armada ecuatoriana llevó a cabo un ejercicio de lanzamiento coordinado de misiles Exocet MM40 desde esas tres corbetas. Se trata del primer evento de su tipo en la historia del país y la región, y un paso gigante en la modernización de su fuerza naval. La operación sirvió no solo para validar los sistemas de lanzamiento ITL, sino también para evaluar la respuesta del personal y la integración de estos sistemas con el núcleo de combate ORIÓN, desarrollado en colaboración con los Astilleros Navales del Ecuador (ASTINAVE-EP) y la Dirección de Mantenimiento y Recuperación de Unidades Navales (DIMARE) tanto en el 2009 con CORESM y en el 2018 con CORMAN y CORLOJ, lo cual sirvió como lección aprendida durante el proceso de recuperación de las corbetas misileras “El Oro”, “Galápagos” y “Esmeraldas” que se encuentran dentro del proyecto “ZEUS”.

Este éxito rotundo se logró tras dividir el proceso en tres fases clave: evaluación de daños, recuperación y validación de los sistemas ITL, y finalmente, las pruebas de lanzamiento de los misiles. Con esta estructura, las unidades demostraron estar a la altura de los más altos estándares internacionales.

El lanzamiento de los misiles Exocet MM40 no solo confirma la operatividad y eficacia de los sistemas de armas de la Armada, sino que también refleja la seriedad con la que Ecuador invierte en su defensa marítima. Además, estos ejercicios fortalecen la capacidad táctica y disuasoria de la fuerza naval, enviando un mensaje claro a potenciales amenazas: la Armada del Ecuador está lista, moderna y bien coordinada.



En un escenario geopolítico donde la seguridad marítima es clave para la estabilidad regional y la protección de recursos oceánicos, estos avances representan un paso firme hacia la modernización y el fortalecimiento de las fuerzas navales del país. La integración exitosa de estos sistemas de armas forma parte del compromiso de Ecuador por mantener su soberanía y garantizar la protección de su patrimonio marítimo.



El CPNV-EMC Carlos López Olivares, Comandante en Jefe de la Escuadra Naval, desde el Centro de Operaciones de Combate (COC) de la Corbeta Misilera "Loja", planificó y autorizó como Oficial de Comando Táctico (OCT) las acciones y procedimientos para el lanzamiento coordinado de 03 misiles exocet MM-40 durante la operación "Caronte" en noviembre del 2024, garantizando el éxito en la ejecución y el cumplimiento de los protocolos de seguridad y puntería. Tras confirmar batería Exocet sin novedad en las tres unidades de superficie, felicitó a las dotaciones y agradeció su profesionalismo y disciplina, esenciales para el éxito de la misión.



Fotografía de la corbeta misilera "Manabí" durante el lanzamiento de misiles noviembre-2024. Fuente: Archivo fotográfico Corbeta Misilera Manabí

ESCANÉAME



*Ataque coordinado de misiles
Armada del Ecuador Noviembre-2024*

Fotografía de la dotación de la corbeta misilera "Manabí" con disparo exitoso y validación de sistemas ITL. Fuente: Archivo fotográfico Corbeta Misilera Manabí





Bibliografía

- Ecuador reactiva algunos proyectos de seguridad con apoyo de la Oficina de Antinarcóticos de Estados Unidos. (2025, marzo 26). Primicias.
https://www.primicias.ec/seguridad/proyectos-seguridad-cooperacion-internacional-apoyo-estados-unidos-antinarcoticos-ecuador-92619/?utm_source=chatgpt.com
- (CPFG SP Mariano Sánchez). La Armada en el Conflicto de Paquisha. Recuperado el 7 de abril de 2025, de
<https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/187eb6e4a1656cbe5f9ed450c10eae6d.pdf>
- ECUADOR, A. D. (2011). Proyecto de Modernización del Sistema de Gestión de Combate ARGOS. REVISTA DE MARINA, 7-8.
- Gabriel, 2. (2014). Historia Resumida de la Armada del Ecuador. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima.
- Monteverde Granados, C. (1990). Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima.
- OpinionAdmin. (13 de Febrero de 2020). Galápagos, historia de una ocupación militar. Obtenido de La palabrabierta:
<https://www.lapalabrabierta.com/2020/02/13/galapagos-historia-una-ocupacion-militar/>
- Sanchez, M. (2022). Evolución histórica de la Escuadra Naval. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima.
- Vargas Molina, J. (2014). Historia Resumida de la Armada del Ecuador. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima.





COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

GALERÍA DE COMANDANTES



CALM. FERNANDO ALFARO E.
(20 AGO-84 AL 13-NOV-85)



VALM RAUL CAÑIZARES R.
(13-NOV-85 AL 11-SEP-87)



VALM. HUGO UNDA A.
(11-SEP-87 AL 19-AGO-88)



VALM RUBEN LANDAZURI Z.
(19-AGO-88 AL 29-ENE-90)



VALM. MARCOS GUERRA V.
(29-ENE-90 AL 17-ABR-90)



VALM. RAÚL TOLEDO ECHEVERRÍA
(17-ABR-90 AL 15-SEP-90)



VALM. THELMO DELGADO A.
(15-SEP-90 AL 16-ENE-91)



VALM. THOMAS LEROUX M.
(17-ENE-91 AL 01-ABR-92)



CALM. YEZID JARAMILLO S.
(01-ABR-92 AL 18-AGO-92)



CALM. JORGE DONOSO M.
(18-AGO-92 AL 18-MAY-93)



CALM. HUGO CAÑARTE J.
(18-MAY-93 AL 16-MAY-95)



CALM. CRISTOBAL MONCAYO M.
(18-MAY-95 AL 16-AGO-96)



CALM. ENRIQUE MONTEVERDE N.
(16-AGO-96 AL 05-MAR-98)



VALM. MIGUEL SAONA ROCA
(05-MAR-98 AL 17-AGO-98)



VALM. FERNANDO DONOSO MORÁN
(17-AGO-98 AL 15-MAY-2000)



VALM. BULMARO RODRÍGUEZ C.
(15-MAY-2000 AL 20-DIC-2001)



CALM. JORGE DE LA TORRE C.
(20-DIC-2001 AL 04-MAR-2002)



VALM. JORGE CRUZ GAME
(05-MAR-2002 AL 18-ENE-2003)



VALM. MANUEL ZAPATER RAMOS
(19-ENE-2003 AL 18-AGO-2004)



VALM. HÉCTOR COBA TERÁN
(19-AGO-2004 AL 26-ABR-2005)



CALM. GALO MONCAYO N.
(27-ABR-2005 AL 07-DIC-2005)



VALM. HOMERO ARELLANO L.
(07-DIC-2005 AL 19-ENE-2007)



VALM. JOHNNY ESTUPIÑAN
(19-ENE-2007 AL 22-ENE-2008)



CALM. MILTÓN LALAMA F
(25-ENE-08 AL 14-ENE-09)



VALM. JORGE GROSS ALBORNOZ
(22-DIC-2008 AL 30-DIC-2010)



VALM. LUIS JARAMILLO ARIAS
(30-DIC-2010 AL 28-DIC-2012)



CALM. MARCO SALINAS HARO
(28-DIC-2012 AL 23-ABR-2014)



VALM. LUIS SANTIAGO CHÁVEZ
(23-ABR-2014 AL 05-ENE-2015)



CALM. CARLOS ALBUJA OBREGÓN
(05-ENE-2015 AL 29-MAR-2015)



VALM. ÁNGEL SARSOZA AGUIRRE
(29-MAR-2015 AL 13-FEB-2016)



VALM. CARLOS ALBUJA OBREGÓN
(13-FEB-2016 AL 17-JUN-2016)



VALM. ROBERTO GONZÁLEZ Q.
(17-JUN-2016 AL 06-JUL-2016)



CALM. FREDDY GARCÍA CALLE
(06-JUL-2016 AL 12-DIC-2016)



CALM. DARWIN JARRÍN CISNEROS
(28-DIC-2016 AL 06-DIC-2018)



CALM. AMÍLCAR VILLAVICENCIO P.
(13-DIC-2018 AL 31-OCT-2019)



CALM. DANIEL GÍNEZ VILLACÍS
(01-NOV-2019 AL 21-DIC-2020)



CALM. ALEJANDRO VILLACÍS A.
(29-DIC-2020 AL 29-MAY-2021)



CALM. JOHN MERLO LEÓN
(27-MAY-2021 AL 05-SEP-2022)



CALM. JAIME VELA ERAZO
(05-SEP-2022 AL 16-ENE-2023)



CALM. OSCAR NOBOA ESTRELLA
(16-ENE-2023 AL 30-NOV-2023)



CALM. ENRIQUE ARISTIZÁBAL V.
(06-DIC-2023 AL 12-AGO-2024)



CALM. RICARDO UNDA SERRANO
(14-AGO-2024 AL 07-MAYO-2025)



CALM. EDGAR ANDRADE VALLEJO
(08-MAYO-2025)









