



BIOGRAFIA DEL TENIENTE DE FRAGATA MANUEL ALOMÍA GUERRA

Licenciada Aída Rodríguez Salvatierra
Instituto de Historia Marítima

El teniente de fragata Manuel Alomía Guerra, es reconocido como uno de los oficiales navales dedicados a la defensa de la existencia de nuestra Marina de Guerra Ecuatoriana, cumpliendo así con un acto histórico para esta noble Institución.

Nació en la capital, Quito, en el año de 1909, fueron sus padres el señor Marcial Alomía y la señora Luisa Guerra de Alomía. Ingresó a la Escuela Naval en el año de 1928, fue becado para estudiar en la Escuela Naval de Valparaíso – Chile, “Arturo Prat”, junto con otros jóvenes como: José Alberto Sánchez López; Ernesto Moscoso Iturralde; Jorge Gálvez; Ulpiano Páez y Enrique Coloma Silva.

De ellos, los tres últimos regresaron al país sin culminar sus estudios. Manuel Alomía recibió en la Escuela Naval de Chile, las bases y conocimientos que formaron en él, al oficial naval, disciplinado y emprendedor, ocupó siempre la primera antigüedad y como extranjero rompió con un paradigma. Ostentó el cargo de brigadier en la mencionada escuela, allí hizo prácticas de submarinismo y recorrió los mares del sur, embarcado en el año de 1931, en el buque – escuela “General Baquedano”. Unidad que realizaba su 28ava travesía de instrucción, cumpliendo un recorrido desde Valparaíso; Isla de Pascua; Tahití; Samoa, Fidji; Sydney (Australia); Auckland (Nueva Zelanda) y de regreso a Valparaíso, crucero que duró 180 días. Posteriormente se especializó como submarinista, siendo el primer oficial ecuatoriano con esta especialidad, a pesar de que en nuestro país no existían unidades de ese tipo.

En la década de los años 30, a la Armada le tocó pasar difíciles situaciones. Pese a todos los esfuerzos, el abandono de la Fuerza Naval es completo. Se habló en su momento de renovar el material, de comprar unidades modernas para vigilar nuestras costas y defender nuestros derechos en caso de conflicto, pero la situación económica de la nación y la falta de conciencia marítima, dejaba en el papel todos los proyectos, pero, en la conciencia de algunos hombres se seguía trabajando por una Marina verdadera, alimentándose con la sagrada misión que la patria así les había encomendado, siendo guardianes de la soberanía.

Lastimosamente muy poco se podía hacer con semejantes medios, pues resulta admirable la solicitud de ciertos hombres de seguir preparándose, como si existiera una Armada, y de seguir luchando para cambiar la mentalidad de la nación.

Manuel Alomía Guerra regresó al Ecuador en 1934, juntos con sus compañeros, César Puente Godoy, Sánchez y Moscoso, y la primera impresión de la Armada después de tantos sueños, fue realmente deprimente teniendo la inmediata reacción de “abandonar el barco” y buscar mejores oportunidades, pero, la calidad de ciertos hombres se demuestra no en los tiempos de prosperidad, sino en los tiempos difíciles; no en el camino llano, sino en la lucha contra la corriente.

Es así como Manuel Alomía se dedicó a estructurar una verdadera ideología de la Marina, para presentarla a la nación. Poseía una multiplicidad de cualidades pero sobre todo una verdadera fuerza de su personalidad y de sus convicciones, tenía tres propósitos fundamentales en su trabajo, los cuales siempre fueron: motivar a sus alumnos, forjar una ideología de la Armada en la vida nacional y convencer a los dirigentes de la nación de la importancia de la Marina.

La motivación de sus alumnos lo hizo siempre que pudo, sin embargo, como profesor de la Escuela Militar, consiguió que un grupo de cadetes del Ejército que estaba para graduarse, ingresaran como fundadores de la nueva Escuela Naval, aportando así con una valiosa adquisición. Fue un hombre de cálido trato y don de gente, no perdía oportunidad para transmitir sus ideas y propósitos a cuantos se ponían a su alcance. Hombres como el Dr. Velasco Ibarra en su primera presidencia le propuso la cartera de Educación, pero éste no aceptó por sentirse muy joven.

Logró transmitir su pensamiento a los presidentes que le sucedieron, como es el Dr. Antonio Pons y por último al Ing. Federico Páez, quien acogió la iniciativa de crear la Escuela Naval, para la formación permanente de los oficiales de la Marina.

El teniente de fragata Manuel Alomía Guerra, contrajo matrimonio con la distinguida señorita María Pesantes García, hija del general Alcides Pesantes Villacis, excelente oficial de nuestro Ejército.

Gracias al empeño, entusiasmo, trabajo y capacidad de Alomía la escuela fue posible, no fue el único que pudo hacer realidad esta empresa, pero le tocó a él, ser el alma mater de la fundación.

El pensamiento de este oficial naval, que representó el sentir de los hombres de su tiempo, que lo unía al profundo anhelo y la esperanza de ver una Armada digna y fuerte para cumplir su misión, se pudo apreciar en la conferencia dictada 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 ésta conferencia estaba en la estructura de su pensamiento, el mismo que sirvió de guía para posteriores aplicaciones y luego de haber ganado para la causa marítima a personajes influyentes entre los que cabe mencionar 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 Armada.

Vestido de uniforme de gala, se presentó ante un nutrido y selecto auditorio que copaba el salón principal del Club Militar, inició su conferencia con una cita oportuna del pensamiento de Rodó, que daba el tono patriótico a toda la disertación.

“Vergüenza es que un pueblo se habitúe a que le llamen débil; así mismo, no hay pueblo débil sino el que se rebaja voluntariamente a serlo; porque la fortaleza de los pueblos se mide, no

por su capacidad para la agresión, sino por su capacidad para la defensa cuando impone de suyo el elemento fundamental, de su energía y de su previsión”.

El pensamiento de Alomía en su exposición fue diáfano y constructivo, de ahí su efecto en la audiencia. Comenzó analizando el papel de las tres ramas de las Fuerzas Armada en la defensa de la nación, En la paz y en la guerra, sus papeles se complementaban, física y moralmente. La defensa de tierra, aire y mar, no se oponían sino que se integraban en su gran misión, Muy sutilmente dejó entrever el contraste en los criterios de esa defensa.

Si mencionamos los puntos más importantes de la parte medular de ésta conferencia, lograremos entender el papel importante con que orienta la misión de la Armada para integrarse en la vida nacional. Es claro en el pensamiento de Alomía, con respecto a la Marina de su tiempo y la necesidad de integrar en una sola tarea las actividades marítimas por el bien de la nación. No se trató, pues de defender simplemente a la frontera marítima en tiempo de guerra, sino de defender una fuente de riqueza que debía ser explotada racionalmente para el bien de los ecuatorianos.

En este aspecto centró su ideal en la importancia del servicio naval; en una formación profesional del personal de Marina; en una Marina no solamente como fuerza empleada en la guerra; en una Marina que no se improvisa; en la necesidad imperiosa de defender nuestro comercio y nuestros recursos marítimos; y en la importancia de mantener nuestro poder naval por más pequeño que éste lo sea.

Esta conferencia sirvió para que en esos momentos tan cruciales en que se encontraba nuestra Marina, sean debidamente aprovechadas por Alomía y sus compañeros tenientes Sánchez, Moscoso y Puente, despertando así la conciencia marítima, pues inmediatamente tuvo el apoyo del Ministro de Relaciones Exteriores Manuel Sotomayor y Luna a más del apoyo incondicional del Comandante General de Marina, el capitán de navío Teodoro Morán Valverde, culminando con el mayor de los éxitos y alcanzando la meta anhelada por todos.

Es así que el 14 de enero de 1936 en Quito, abre sus puertas la Escuela Naval, mediante un decreto considerado por el encargado del Mando Supremo, el ingeniero Federico Páez y de su Ministro de Defensa, general Alberto Enríquez Gallo. Ésta funcionó en el edificio donde funcionaba la Escuela Militar, en la Recoleta. En ella se empezó a formar oficiales de Marina, y por ende la conciencia del fortalecimiento de la Marina de Guerra Ecuatoriana. La influencia fue exitosa con un ingreso total de 146 jóvenes de la Universidad Central, 33 fueron seleccionados, reduciéndose finalmente a 26.

En el grupo seleccionado, había alumnos de los cursos superiores de la Escuela Militar, que pidieron formar, en unión de los civiles, la nueva Escuela Naval, un hermoso gesto que indicaba la ilusión y el idealismo que rodeo al proyecto desde sus primeros días y que ayudó para formar los cuadros de forjadores de la Armada moderna.

Como Director, fue nombrado el capitán de fragata Carlos Ibáñez (de la Armada chilena). Profesores e instructores el capitán de corbeta, ingeniero José A. Campusano; tenientes de fragata (Ejc) César Puente Godoy, Manuel Alomía Guerra, Ernesto Moscoso Iturralde, (Ing.) José Alberto Sánchez López; alférez de navío, ingeniero Homero Dávalos P., el instructor militar capitán artillero Catón Guerrero Ariza, y el cirujano, teniente de fragata doctor Mariano Peñaherrera Vergara.

Durante los primeros días en la Escuela, el trato de los cadetes militares antiguos exageró la disciplina y el acoso rígido con el nuevo grupo. Un incidente que fue detenido a tiempo por los oficiales, motivó que la superioridad trasladara inmediatamente a la naciente escuela al balneario de Salinas. Allí se improvisó el alojamiento en la Escuela de Niñas “Digno A. Núñez”, situado al lado de la Receptoría de Sales, y pocos meses después, en mayo se trasladaron a un local arrendado al señor Illescas Barreiro en la Punta San Lorenzo.

La Escuela Naval se desarrolló para ese entonces en unas condiciones muy difíciles y precarias, pues sabemos que en esa época, Salinas era una pequeña población de una sola calle, cuyos habitantes en su mayoría eran pescadores. Existían unas pocas villas, propiedades de familias acomodadas de Guayaquil, que las ocupaban solo en la época invernal. El edificio principal era del Cable, explotada por una compañía norteamericana y el único medio de transporte terrestre que unía a Guayaquil era un vetusto ferrocarril de trocha ancha, que empleaba casi todo un día para cumplir su itinerario. Lógicamente había una sensación de aislamiento.

Fueron realmente circunstancias y condiciones precarias que le tocó pasar a esta escuela moderna, la falta de comodidades como la luz eléctrica, agua potable, canalización, etc., pues así mismo la alimentación dependía de lo poco que se podía conseguir en el lugar, excepto cuando ocasionalmente anclaba en la bahía el buque "Presidente Alfaro" con víveres frescos traídos desde Guayaquil, pero, Manuel Alomía con el entusiasmo que le caracterizaba siempre se dedicó a su papel de instructor en forma excelente, imponiendo siempre a sus cadetes sus consignas de superación haciendo a un lado la adversidad.

Alomía fue verdaderamente un maestro instructor y profesor, que por su dedicación y vocación fue un motor importante de la Escuela Naval, quien a lo largo de su existencia en la Armada se distinguió por sus cualidades innatas de un motivador, maestro y conductor de hombres.

Con su espíritu y sacrificio, trabajó incansablemente por su visión patriótica la cual fue, ver siempre el futuro de una Marina exitosa, convirtiéndose así, en una fuente de inspiración. El 3 de noviembre de 1936, Manuel Alomía falleció a causa de una intoxicación y falta de medicinas.

Murió joven, pero en sus cortos y fructíferos años, dio un inmenso lustre a la nación y a la Armada. Ante su muerte, su esposa había quedado con días de embarazo viviendo el fruto de Manuel Alomía, es así que el 24 de julio de 1937, nació su hija, a quien su madre lo llamó Manuelita María del Carmen Alomía Pesantez.

Fue sepultado con los honores correspondientes en Guayaquil. Actualmente descansan sus restos bajo el altar mayor de la basílica de la Merced en Quito.

Tomado de la Revista de Marina de la Armada del Ecuador del año 2008, páginas 88 a 92.

== 0 ==

Texto completo de la Conferencia sustentada por el Sr. teniente de fragata Manuel Alomía Guerra en el Círculo Militar, Quito, 28 de Septiembre de 1934.

IMPORTANCIA DE LA MARINA EN LA VIDA NACIONAL

Con la venia del Excelentísimo señor Presidente Constitucional de la República y debidamente autorizado por los Señores Ministro del Ramo y Jefe de Estado Mayor de Marina, traigo a la consideración de Uds., y por su intermedio a la consideración del pueblo ecuatoriano, un problema de vital Importancia que responde al enunciado de: "La importancia de la Marina en la vida del Ecuador".

A la medida de mis esfuerzos y con el mayor acopio de documentos, trataré de dejar bien en claro los diferentes puntos que se contemplan en esta conferencia.

Daré comienzo consignando la frase del gran Napoleón, quien dice:

"No es jamás, un genio quien me revela de repente lo que debo decir o hacer aún en las situaciones inesperadas, es únicamente la reflexión, el estudio, la meditación". "Las formas evolucionan: los principios directivos subsisten".

Empezamos una nueva era y es la responsabilidad de los hechos la que debe determinar en todo momento, nuestros puntos de vista, de ahí que éstos los debemos enunciar dentro del mayor criterio, con la mayor sinceridad y con todo entusiasmo. Estamos llamados todos los ecuatorianos a vigorizar nuestros sentimientos en aras de nuestra querida Patria cuya desvinculación es tristemente enorme. El espíritu de cooperación mediante el ejercicio de nuestras actividades debe ser el Imperativo para laborar por el resurgimiento nacional.

Las Instituciones Armadas: Ejército, Marina y Aviación tienen un mismo fundamento y su razón de existencia, obedece mismo fin. Esta necesaria e indiscutible finalidad nos impone la defensa nacional, creándonos la situación de constituir la fuerza como protectora del derecho, la Constitución y las leyes, en lo interior, y la integridad y el respeto a nuestro suelo en lo internacional son los puntos circunscritos a la finalidad propuesta. Para que se pueda cumplir con este sagrado cometido todas las naciones se empeñan, llegando hasta el sacrificio en ocasiones para dotar a sus Instituciones armadas de todos los medios que estén a su alcance para su mejor instrucción, progreso y mayor eficiencia.

La ligazón de las tres ramas es íntima, no se puede desatender a ninguna sin perder de hecho la conexión sistemática que deben tener todos los planes de defensa integral. Nadie puede negar, sin hacer una demostración de ignorancia, la importancia y el rol que cada una tiene dentro de la defensa nacional. Nosotros los marinos reconocemos ampliamente que tanto el Ejército como la Aviación, nuestras hermanas de armas, necesitan, tanto como la Marina, un apoyo incondicional y una mayor preocupación para su mejoramiento dentro del material que, de hecho, determinará un mejoramiento moral, ya que, con nuevos materiales el trabajo y el entusiasmo aumentan y no nos dejamos arrastrar por lo pesado de una rutina enervadora y sin miras de porvenir. El apoyo que tengamos de nuestros gobernantes bien inspirados, debe tener su reflejo en nosotros y apoyamos mutuamente. Defensa unilateral en el Ecuador y en todo país que tiene costas que defender, es absurda e imposible. El área que cubre el Ejército se encuentra bordeada por una frontera marítima de cerca de cuatrocientas millas y por la existencia del Archipiélago de Colón y tenemos que contestar, con dolor, que el Ecuador carece en absoluto de esa defensa como lo demostraré en el desarrollo de una de las tesis que propongo.

Como final a esta instrucción dejo constancia de nuestro anhelo por todo lo que diga cooperación decidida y entusiasta, con el mayor espíritu de cuerpo y sacrificio, por laborar al alcance de nuestros medios, por la reorganización del servicio naval poniendo, a la vez, de manifiesto que no prima en nosotros ningún postulado personalista ni exhibicionista, sino más bien la sinceridad y la honradez de nuestras Ideas.

Es una característica común en todas las naciones chicas y aún en las grandes que, tras un largo periodo de paz y no existiendo un peligro inmediato de dificultades, poco a poco decae el interés nacional por las Fuerzas Armadas y se va dejando a segundo término sus necesidades, olvidando sus servicios y las acciones en que intervinieron. Del mismo modo se olvidan también los errores y fracasos que se cometieron por falta de preparación y por haber sido necesario improvisar a última hora múltiples elementos, todo lo cual trajo consecuencias que fueron de amarga experiencia, No podemos nosotros participar de esas ideas y hacernos cómplices de esos posibles errores, de esa falta de previsión; somos los ecuatorianos los únicos responsables, y es nuestro deber mantener la eficiencia y el progreso de nuestras Instituciones.

Para llevar con todo orden el desarrollo de este modesto trabajo voy a dividirlo en tres partes: Razón de existencia de la Marina y sus labores adicionales; El problema de adquisiciones navales y la formación de un pequeño poder naval; y Las conclusiones inherentes a los puntos anteriores.

RAZÓN DE EXISTENCIA DE LA MARINA Y SUS LABORES ADICIONALES.

La razón de existencia de nuestra Institución es la defensa de nuestras costas y de las Islas que componen el Archipiélago de Colón.

Al enunciar la palabra “defensa” queremos decir, la preparación guerrera y militar que debemos tener para hacer respetar nuestros derechos; cuando por cualquier incidente ese respeto viene a menos, entonces tenemos el problema de la guerra, el que hay que resolverlo. Someramente daré a conocer puntos fundamentales de la guerra.

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

Previamente a formular un plan integral de defensa, es necesario tener una teoría correcta y serena de la guerra en general, haciendo de antemano una investigación completa sobre los caracteres que puede tener cualquier acción futura, dentro de posibles enemigos, su potencialidad y los medios que poseemos. De la aplicación de la teoría al caso general presentado, nos resultará una doctrina y por último, de la aplicación de los preceptos inherentes a ella se formulara el plan que es, en sí, el principio fundamental para la creación de los medios que nos faltan, o sea la determinación del problema de las adquisiciones dentro de las necesidades contempladas.

Una definición de la guerra muy completa y en pocas palabras nos da Clause-Witz, quien dice: “La guerra en general, es un acto de fuerza para dejar indefenso al enemigo e imponerle nuestra voluntad, con el objeto de conseguir un fin político”.

Los fines políticos de un enemigo son siempre múltiples y variados y los vehículos para llegar a ellos, constituyen los fines militares que también son variados. Ejemplo de estos últimos y los más comunes son la movilización de tropas a las fronteras o bien la ocupación directa del territorio ajeno. Bajo estos principios llegamos al concepto de lo que será una guerra defensiva para el país invadido que contrarresta esa ocupación y, recíprocamente, debemos sentar el principio que si queremos obtener éxito desde el comienzo de las acciones bélicas debemos emprender con la acción ofensiva. Los esfuerzos que se hagan por conseguir esos fines militares obedecerán a la trascendencia que tengan las operaciones dentro del desarrollo de la guerra.

Todos los pueblos tienen su historia llena de glorias y de reveses que marcan la razón de su desenvolvimiento y progreso; son, por tanto, centros de radiación de energía, cuya vitalidad constituye un obstáculo para el desarrollo de otros pueblos; en tal virtud, los demás aspiran a contrarrestar esas energías de cualquier índole que sean, estableciéndose las realidades históricas que forman la naturaleza de la guerra en general.

Encausándonos al objeto de la guerra naval, vemos que su objeto consiste en quitarle al enemigo la facultad de usar el mar y, recíprocamente, impedir, en toda forma, que nos quite a nosotros.

El dominio del mar es el primer escalón de una guerra y su empleo se resume en dos finalidades: fin militar y fin de protección al comercio. Según el primero, desplegamos la flota y por el segundo, mantenemos los medios de subsistencia y los medios de combatir; aquí en el Ecuador, especialmente, esta protección al comercio es importantísima, nuestro país no es capaz de producir por si solo para su sostenimiento y necesita del comercio exterior para

completar su racionamiento; más aún, en el caso de una guerra sin que tengamos la entrada de armamento, municiones y material bélico en general, correríamos la suerte de entregarnos, sin que hayamos hecho sentir al enemigo, en la medida de nuestras posibilidades el valor y la entereza de nuestros corazones junto con nuestra preparación y eficiencia profesionales.

Los fines militares al desplegar la flota son variados, pero principalmente los resumiremos en dos: el primero será destruir la flota enemiga y el segundo bloquear sus puertos y bases de abastecimiento evitando su comercio y dejándole, por lo tanto, aislado y dentro de sus propios medios.

Destruyendo la flota, de hecho nos quedamos dueños del mar, sin estorbo de ninguna clase, constituyéndonos en árbitros de su comercio, de sus comunicaciones, etc.

Bloqueando una nación y sin que haya ninguna resistencia de parte de ella, conseguimos iguales fines y quizás con mayor resultado, ya que se suma a las consecuencias anteriores una más proveniente del alma nacional y que se traduce en un factor político y éste es la desconfianza para el Gobierno que deja que se debatan las masas populares al rigor del hambre y falta de medios. Nada más terrible y avasallador... la derrota es inevitable y vergonzosa y no honrosa como debe ser, cuando ésta proviene del mayor número, del mejor material y en la que se han hecho derroches de sacrificio, heroísmo y demostración de lo que puede un corazón patriota unido a un cerebro disciplinado, consciente y preparado.

No estoy poniendo al frente cuadros de emoción, nada de eso; es simplemente una explicación de los casos que contempla la guerra naval. Desde luego, para todos es conocido que el Ecuador está a expensas, amplias y completas, de cualquier posible enemigo en lo que respecta a Marina, pues no tenemos un solo elemento de lucha.

El problema del bloqueo, sus formas y consecuencias se han ido modificando a través de los años, mediante la experiencia de las guerras. Antes se podía ver a los buques bloqueadores frente a los puertos bloqueados llamándose este bloqueo "cerrado"; en la actualidad no se puede hacer eso por el enorme alcance de los cañones pertenecientes a la defensa de las costas y por las zonas minadas. En esta forma, los puertos quedan bien defendidos pero no se evita el bloqueo por cuanto los bloqueadores se colocan fuera del alcance de los cañones, dando origen al bloqueo moderno llamado "alejado".

Al tratar de la defensa de nuestros puertos y, especialmente de la defensa del Golfo de Guayaquil, vemos que no tenemos defensa de ninguna clase, los medios actuales son viejos e insignificantes, de modo que no hay ni que tomarlos en cuenta. La instalación de fuertes eficientes, es bastante complicada por ser las costas sumamente bajas y sin solidez. De esto resulta, que la defensa del golfo tiene que ser a base de un contrabloqueo con armamento a flote, o sea, con buques.

En este punto voy a dejar consignadas las palabras del almirante norteamericano Pratt: "SI EN EL FUTURO UNA NACIÓN FUERE BLOQUEADA, SU DESTINO ESTARÁ FIRMADO, A MENOS QUE ELLA LOGRE ROMPER EL BLOQUEO POR MEDIOS MILITARES".

Estos medios son únicamente dos: La Marina y la Aviación. Tiene obligadamente que actuar el buque contra el buque o sea el cañón contra el cañón y, en la misma forma, el avión contra el avión o contra el buque y viceversa.

Los aviones por sí, no pueden hacer una campaña en este sentido ya que por su radio de acción y margen de actividades necesitan o una base relativamente cercana o un buque porta-aviones.

A cada arma debemos colocarle en su preciso campo de acción de acuerdo con sus valores tácticos y estratégicos. Jamás se debe dar misiones que no se puedan cumplir, salvo casos bien determinados y bien meditados por la Superioridad.

Todos nuestros puertos son bases comerciales, donde los negocios forman la vida misma de los habitantes y constituyen su campo de actividades dentro del comercio interior y exterior; reciben materias alimenticias que no tienen y envían productos de sus cosechas: reciben materias primas para sus industrias y envían sus productos manufacturados; etc.

¿A qué quedarían reducidos una vez cerrados por un enemigo cualquiera?... la pregunta está contestada por esta pequeña disertación sobre el bloqueo.

Otra de las funciones esenciales de la Marina dentro de este mismo capítulo. Defensa, es la relativa a movilización; los medios marítimos son más rápidas para la conducción de tropas y medios de abastecimiento dando como resultado, la mayor efectividad en una acción.

Esta misma movilización en tiempo de paz es muy empleada, ya sea por el cambio de guarniciones en las provincias de la costa, ya también por los relevos de la guarnición militar del Archipiélago de Colón.

A este respecto ¿no es doloroso ver como nuestras guarniciones en las islas Galápagos son transportadas en goletas y buquecitos de banderas particulares?

Reavivemos el sentimiento y orgullo nacional sacrificándonos si es necesario. Las labores inherentes a la Marina y que las tenemos dentro del carácter adicional son: formación, incremento y respaldo de la Marina Mercante, Inspección y mantenimiento de faros, boyas y balizas, elaboración de cartas de navegación, servicio de Capitanías de Puerto. etc. Explicaré someramente la razón de cada una de estas labores.

Dentro de nuestro carácter pacifista, la formación de la Marina Mercante constituye un santo anhelo nacional, más, es necesario, que esa formación tenga sólidas bases para que sea declarada idónea y capaz de toda empresa, la encargada de preparar a los futuros oficiales de la Mercante es la Marina de Guerra, la que les inviste perfectamente de la responsabilidad que tiene un oficial mercante para salvaguardar la feliz conducción de los pasajeros y la seguridad del comercio, merced a la bondad de la navegación. En las Escuelas llamadas de "Pilotines" se les da instrucción militar, conocimiento de armas y toda la preparación profesional en navegación, maniobras, meteorología, etc., de ese modo pueden cumplir en mejor forma con todas sus obligaciones, adquiriendo, además, la disciplina que es base de organización y formándose, entonces, aptos y fuertes para la ruda vida del mar. Es así, como unen a sus conocimientos íntimamente profesionales, relacionados con el comercio, los conocimientos indispensables para constituir, en un momento dado, la reserva de la Marina de Guerra.

Nada que entusiasme más y llene de gozo que ver surcar mares ajenos y fondear en puertos extranjeros, vapores nacionales en los que nuestra gloriosa bandera flamee orgullosa; esos vapores son verdaderos jirones de la patria que intensifican las relaciones comerciales y amistosas y, aún más, son exponentes del progreso y prosperidad de la Nación.

La Marina Mercante Nacional constituye un factor importantísimo de riqueza, por cuanto evita que las enormes ganancias que, por concepto de fletes, se llevan las compañías extranjeras, salgan al exterior. Además, el comercio de los nacionales está sujeto a itinerarios y lo que es peor a determinadas voluntades que las más de las veces son un perjuicio muy grande para los productos que no salen a tiempo, desvalorizándose o dañándose por completo.

Nuestro comercio día a día toma mayores proporciones y es muy justo y laudable que se trate por todos los medios de incrementar este servicio de la Marina Mercante, lo que dará espléndidos frutos y riquezas; pero, no hay que olvidar que esos vapores necesitan que se los proteja. Ese respaldo y protección indispensables, es la Marina de Guerra. Periódicamente se les revisa todos sus elementos de navegación para evitar cualquier descuido que puede

dar lugar a desastres. Se les provee de cartas para la navegación trabajadas por el Departamento de Navegación e Hidrografía, dependencia de la Marina de Guerra.

Este mismo Departamento da a conocer mensualmente a todos los navegantes del mundo, por medio de un folleto llamado "Aviso a los Navegantes" todas las innovaciones que se haya hecho en la costa, como ser: instalación de nuevos faros, balizas o boyas con su respectiva situación, rectificación de características, comprobación de situaciones de rocas, bajos, fondeaderos, etc.

Los buques que están en peligro de siniestro, ya sea por malos tiempos, incendios, o cualquier otra causa, piden auxilio y por acuerdo internacional hay que prestarles inmediata ayuda, mas nosotros no tenemos ningún elemento para ello y es motivo de vergüenza ver como se pierden vapores, goletas, embarcaciones en nuestras costas e inmediaciones del Archipiélago de Colón sin que se pueda hacer nada por salvar o buscar náufragos.

Otra dependencia de la Marina de Guerra forman las Capitanías de Puerto que, dentro de sus funciones, constituyen la primera impresión para los buques o vapores que llegan a nuestros puertos. Por tanto, deberían ser servidas en la mejor forma y no como en la actualidad en que son rarísimas las capitanías que tienen su lancha para recibir y despachar vapores. Las Autoridades Portuarias ejercen sus funciones en botes a remo mal tenidos, y peor tripulados, por la falta de medios. La importancia de esta destinación para jefes y oficiales de la Armada es enorme ya que, sobre las obligaciones anotadas, tienen a su cargo la reglamentación, justicia y peticiones de todos los que trabajan en el servicio del puerto, como son los fleteros, pescadores, etc. Si hay quejas, la culpa la tienen los que los han dejado abandonado y sin el apoyo y control que necesitan.

La inspección de faros, cada seis meses y cuando las necesidades lo exigen, hace las reparaciones correspondientes al servicio de faros, balizas, cambio y pintada de boyas, valiéndose de medios anticuados y que no prestan ninguna seguridad, tanto para la navegación, como para el trabajo mismo. Este servicio es una entrada para el Erario Nacional y de él me ocuparé en breve.

He aquí a grandes rasgos las labores de una Marina que no tiene nada más que el nombre y que sin embargo cumple satisfactoriamente, y a la medida de las posibilidades, con sus obligaciones dentro del campo de las actividades adicionales, pero que, desgraciadamente, no dispone de ningún elemento para su entrenamiento y preparación dentro de su razón de existencia, o sea como defensora de las costas y de la soberanía de nuestro Archipiélago.

EL PROBLEMA DE LAS ADQUISICIONES Y LA FORMACIÓN DE UN PEQUEÑO PODER NAVAL.-

Éste es el problema. Al enunciarlo quiero dejar constancia que la Marina no pretende desequilibrar el Presupuesto Nacional. Dentro de sus modestas labores ha buscado contratos ventajosos que pueden proporcionar, no solamente buques para el servicio naval, sino que fomentarán también ciertas industrias, lo que se traduce en mayores fuentes de trabajo y de riqueza.

Primeramente, hablaré de la impuestación de faros y balizas.- Este servicio que consiste en el alumbrado de las costas de un país para dar facilidad y seguridad a la navegación, es mundialmente reconocido por todas las compañías navieras, las cuales retribuyen por ese servicio a los Estados con el impuesto correspondiente, el que se cobra en todas partes, por concepto de tonelajes de registro; mas, aquí en el Ecuador, tenemos la excepción, ya que el impuesto lo gravan nuestras leyes a las toneladas de carga. Claramente este cobro trae una pérdida enorme para el Erario Nacional.

Debemos declarar, en justicia, que las costas del Ecuador están muy bien alumbradas garantizando ampliamente de ese modo, la seguridad de la navegación por nuestro mar.

Además, la entrada a Guayaquil que ha sido bastante difícil y peligrosa, en la actualidad cuenta ya con boyas luminosas que permiten navegar sin mayor cuidado por el golfo.

A la Legislatura pasada, el Departamento de Marina presentó, con una completa exposición de motivos y con cuadros comparativos la reforma que debe hacerse a la Ley respectiva en vigencia; mas todavía no ha sido sancionada y es sumamente necesario e inaplazable que se dicte la nueva Ley por cuanto día a día se pierden enormes entradas.

Voy a ilustrar el criterio general sobre la idea de la reforma; como se ha dicho, el impuesto que tenemos se cobra por toneladas de carga en los puertos a la que ella está destinada; en tal virtud, la mayoría de las compañías navieras cuyos buques llegan a nuestros puertos no traen carga y sin embargo de haberse servido de nuestros faros no pagan ningún impuesto amparados por la Ley. Tal es el caso de los vapores de la Compañía Italiana de Navegación, de los vapores grandes de la Grace, etc. En igual forma, llegan grandes vapores petroleros al puerto de La Libertad sin traer carga, llenan sus estanques con petróleo y regresan a sus mercados sin haber pagado nada favorecidos por la Ley en vigencia.

Es muy justo y natural que el cobro del impuesto sea general para todos los vapores que se sirven de nuestros faros y no solamente para los que traen carga. Una vez expuestos los casos anteriores diremos que la reforma propuesta el año pasado consistía en lo siguiente: cambio del Impuesto actual sobre toneladas de carga al nuevo impuesto sobre toneladas de registro. Ese nuevo impuesto era de cinco centavos de dólar oro por tonelada de registro, cantidad que todavía es baja con relación a lo que se cobra en los demás puertos de la costa del Pacífico de América del Sur. En la exposición de motivos presentada al H. Congreso constan los datos estadísticos al respecto.

Actualmente, según nuevo informe presentado por el Departamento de Marina se sugiere que la reforma del impuesto será con el cobro de tres centavos oro por tonelada de registro.

Protesta por parte de las compañías navieras que no están acostumbradas a este pago sino más bien a que se les dé toda clase de facilidades, habrá; pero, por justicia para nuestro Erario, hay que hacer la reforma.

La entrada actual por concepto de impuesto a toneladas de carga según datos de 1932 es de 70.000 sucres más o menos y tomando en consideración la reforma de la ley esa entrada subirla a 480.000 sucres. El tonelaje que se ha tomado como ejemplo es inferior al de los años anteriores y posteriores. Es de anotar que el cobro por toneladas de registro se hará cada vez que un buque entre a puerto que tenga faro pero una sola vez en esa travesía por aguas ecuatorianas y no como se puede creer en cada puerto que entre. Esto se debe a que la intensidad de entrada de vapores a nuestros puertos no es en gran escala como sucede, por ejemplo, en Valparaíso en donde el impuesto es anual.

La misma Ley contempla las excepciones que hay respecto al pago y estas son: recaladas forzosas por avería, buques destinados al servicio de cables submarinos, buques menores de veinticinco toneladas de registro y buques de guerra extranjeros.

Otro punto que trae la reforma es el derecho de prácticos que también constituyen una excepción en el Ecuador. En la actualidad se cobra ese impuesto por pie de calado de los buques y no por tonelada de registro como sucede en todas partes. Este impuesto sería de un centavo de dólar oro por tonelada de registro cada vez que un buque entre o salga del puerto valiéndose de prácticos.

Las partes alícuotas de los dos impuestos son diferentes, pero se relacionan por igual a toneladas de registro. Los derechos de practicaje darían también una mayor entrada que agregada a la anterior sumaría un total de 552.000 sucres según datos de 1932, a los que hemos hecho referencia.

Lo que cuesta el mantenimiento de los faros es 51.000 sucres anuales, por cuanto los tubos se cargan con acetileno en Panamá. Sería del caso comprar esa planta productora de gas dado que es muy barata la materia prima y, sobre hacer el servicio de cargar los tubos para los faros, se industrializaría el gas para los servicios públicos, lo que traería también una nueva entrada para el Erario, evitándose así gastos de flete, carga de tubos y lo que es más, el que no lleguen a tiempo por atraso en transferencias, etc.

Esa cantidad de 51.000 sucres se toma del exiguo y pobre presupuesto de Marina, de ahí que, en justicia esa mayor entrada se debe asignar a incrementar nuestras partidas para mejorar los servicios de faros y atender a la amortización de la posible e impostergable adquisición de un buque-faro.

Ahora, entramos de lleno al problema de adquisiciones que se traducen, desde luego, en fuertes desembolsos. Un buque por chico que sea cuesta bastante, no se puede negar.

El Estado Mayor de Marina como organismo superior de nuestra Institución, dentro de sus labores, ha buscado, repito, contratos que pueden solucionar este problema y aún más, que propenden a la industrialización de ciertos productos, dando por resultado mayores fuentes de trabajo y riqueza.

Debo aclarar que la Marina no pide grandezas pero si, elementos con los que pueda cumplir satisfactoriamente con su razón de existencia y con sus labores adicionales. En tal virtud, el tipo de buque que nos conviene para salvaguardar nuestros intereses tanto en la paz como en la guerra, es el tipo conocido con el nombre de "destroyer".

Como hay diferencia entre una misma denominación de buques señalaré las características principales que contemplarla el buque en cuestión: Desplazamiento 750 toneladas o sea tipo chica: Velocidad de 31 a 35 nudos; 3 cañones de 120 mm.; 2 cañones antiaéreos; 6 tubos lanzatorpedos.

Como se ve en estos buques la característica principal constituye la velocidad llevando como armamento torpedos y cañones.

Están en estudio y esperamos en breve poder presentar a la consideración del H. Congreso, dos propuestas presentadas al Departamento del Ramo en las que nos dan la facilidad de poder adquirir buques de este u otro tipo similar, pagando el valor total de ellos con productos ecuatorianos. Estos productos que interesan a los proponentes son: sal y alcoholes.

Como se ve, son productos de fácil elaboración y que se pueden producir en cantidades que satisfagan las fabulosas que nos solicitan.

Si tratamos del elemento sal, cuyo pedido es fantástico y cuyas cifras se darán a conocer oportunamente, tendríamos que intensificar la superproducción en grande escala en las salinas del continente, lo cual daría como resultado un amplio campo de trabajo con las correspondientes grandes ganancias para los concesionarios e indirectamente para el Gobierno que podrá adquirir sus buques amortizando la deuda con el monto que le dejaría la diferencia entre el precio de venta a los proponentes y el que él pague a los concesionarios.

Con este mismo producto (sal), tenemos otro gran capítulo y es el referente a su existencia en ciertas islas del Archipiélago de Colón, base inexplorada de riquezas para el Ecuador. Debo anotar que en las islas: Isabela (habitada y con grandes facilidades de vida), San Salvador y Santa Cruz existen grandes minas de sal que se pueden considerar como inagotables. La exportación de esa sal, teniendo un mercado seguro, no sólo daría para adquirir buques y buques y a hacer ciertas obras que son indispensables, como la construcción de un dique y un muelle de atraque en nuestro puerto principal, sino también daría para aumentar las entradas de nuestro erario.

Lógicamente, sería necesario efectuar ciertos gastos en esas islas para dotarlas de muelles y sistemas modernos de embarque.

Es indispensable que descubramos en esta propuesta un amplio horizonte de porvenir para la Industria de la sal, ya sea que se tome para su consideración las salinas del continente o las minas que nos brindan aquel emporio de riquezas: el Archipiélago de Colón.

En realidad, la propuesta de intercambio de unidades navales por alcoholes, también se puede decir abiertamente que es una propuesta ventajosa ya que fácilmente se puede superproducir su elaboración intensificando la siembra de caña, lo cual daría como resultado una mayor actividad en esta industria, con la correspondiente ganancia para sus productores. También en este contrato, en caso de suscribirlo, la Marina se contentaría con el porcentaje de ganancia que le ofrece el mayor precio de venta a los proponentes.

Este porcentaje de ganancia computable a adquisiciones navales, tanto en el contrato de sal como en el de los alcoholes, sería 1/3 del valor total.

Los cuadros demostrativos junto con los detalles y documentos de esta propuesta serán presentados con la oportunidad debida teniendo por ahora, la reserva del caso.

Otra fuente para adquisiciones navales nos da también el Archipiélago de Galápagos, base de riqueza para todo el que quiere, menos para el Ecuador, su propietario.

Esta fuente de Ingresos se relaciona con la pesca abundante y rica existente en esas aguas. A continuación voy a dar a conocer datos completos y claros sobre este capítulo, pesca en Galápagos, que interesará en grado sumo a todos los oyentes.

La documentación que nos ilustrará ampliamente es una traducción de varios párrafos del: "The Commercial Fish of California for the year 1929" que es la palabra oficial de las Empresas Pesqueras de California:

"Es una sorpresa para muchos de nosotros el considerar que, para señalar la zona de pesca del atún de 1929 a 1930 tengamos que usar una carta del hemisferio oeste en donde trabaja actualmente la flota pesquera de California. Los mares de las costas de Méjico llamaron a los pescadores de la flota de California por espacio de 20 años a una pesca intensa del atún que se llevó a cabo a lo largo de la costa de la baja California hasta el cabo San Lucas, que está a los alrededores del trópico de Cáncer.

En los tres años pasados una expansión marcada de esta área ha tenido lugar: mejores embarcaciones han permitido a los pescadores a aventurarse por el Ecuador, pasando de Centro América a Sudamérica.

En 1930 las hermosas islas tropicales del Pacífico, conocidas solamente a través de leyendas de aventura y romanticismo se han transformado en los sitios de pesca de atún para los pescadores de la flota de California.

Los bancos de atún de la costa oeste de los Estados Unidos son miserables, en comparación con los que están más allá de la línea internacional, en los cuales nuestros buques están operando.

Los bancos de atún en la América Latina son de diferente naturaleza. Siguiendo una línea natural de nuestras costas, separadas de nosotros solamente por una línea en el mapa, fácilmente accesibles a nuestros buques y a nuestros pescadores, estos bancos de atún han llegado a ser la principal fuente de nuestra industria pesquera. En 1929 el 72% del atún empaquetado en las factorías de California vino del sur de la línea ecuatorial.

El mapa adjunto enseña las tres áreas generales de pesca, cada una de las cuales sería un nuevo paso en el desarrollo de la industria pesquera. Los gráficos hablan por sí solos y enseñan la pesca de todo el atún en el norte y en el sur de la línea y para cada especie individual de año a año.

Las áreas de la pesca del atún han sido tres: la primera tenía por sede la costa oeste de Estados Unidos en un área de 350 millas, frente a las factorías de San Pedro y San Diego; la segunda, se extendió más al sur en un área de 1.000 millas, dando por resultado que la industria pesquera tuvo ya el problema de la construcción de nuevos buques pesqueros de mayores dimensiones que los empleados en el área número uno. Esta Área número dos abarca Méjico y para la industria de los pescadores californianos se puso al frente una muy pequeña competencia ofrecida por los buques pescadores mejicanos y sus factorías, mas, el Gobierno mejicano viendo que sus fuentes de riqueza marítimas eran explotadas en beneficio de otra nación, impuso derechos de importación y licencias, tasas en el pescado, etc. El área de pesca número tres llega al Ecuador.

En 1930 el Ecuador fue alcanzado; muchos buques han pescado en las vecindades de las islas de Galápagos, frente a las costas de Sudamérica. Esto aumentó el área de la pesca del atún a 3.500 millas”.

Hasta aquí la traducción citada. El mapa que indica las zonas de pesca y los gráficos que indican los valores correspondientes a la pesca, están a la vista de todas las personas que puedan interesarse en el estudio de ellos.

Como la traducción mencionada es del año de 1929, voy a consignar un pequeño resumen sacado de una propuesta que se ha presentado al Ministerio de Guerra, Marina y Aviación con datos recientes sobre la pesca del atún en nuestras Islas del Archipiélago de Colón:

“En un informe oficial del Gobierno de los Estados Unidos consta que los industriales dedicados a la venta del atún en conservas en el puerto de San Pedro, durante los años de 1932-1933 han hecho una utilidad de 31'000.000 de dólares solamente con el atún traído por ellos de la aguas de Galápagos, apreciable beneficio en el cual el Gobierno del Ecuador no ha tenido participación alguna”.

Este dato es tomado de una carta abierta que dirige la Condesa Mena Hammon, Presidenta de Madre Hamonite, ltd. al señor Gobernador del Guayas, el 18 de junio del presente año y publicada por -La Prensa-, de Guayaquil.

Para mayor abundancia de datos, doy a continuación los siguientes:

“De la cantidad anual que llega al Estado de California un 70% proviene de las aguas de Galápagos y datos confidenciales indican que la cantidad total del atún que llega en la actualidad a puertos americanos proviene de las aguas de Galápagos”

El término medio de la fabricación de conservas para los últimos años ha sido más o menos de un millón trescientas mil cajitas. El 65% de este total corresponde al pescado de Galápagos.

En el año 1932 había un término medio de 65 buques dedicados a la pesca, de éstos, 42 fueron empleados para la pesca en el Archipiélago de Colón.

Los datos de 1933 son los siguientes:

El 28 de enero había trece buques pescando cerca de Galápagos. En febrero, se recibió en California durante todo el mes, pescado de las islas de Galápagos. El buque de gran capacidad “Mayflower” llevó 198,5 toneladas para venderlo en Van Camp de San Pedro, el 24

de febrero. El "San Rafael" llegó al día siguiente con 120 toneladas de atún: Todo esto pescado en las aguas de Galápagos.

El Freezer "Sierra" fue enviado a Galápagos con una flota de 8 buques pequeños. El "Costa Rica" fue despachado con el mismo destino, pero no hay datos sobre este buque. Seguiríamos esta larga enumeración, pero es suficiente para una simple demostración, como la que estoy haciendo.

Para terminar, es un dato que en Van Camp se empaquetaron más de 1.000 toneladas de atún pescado en los bancos alrededor de Galápagos, durante el mes de febrero.

Casi creo innecesario hacer mayores comentarios sobre los datos que acabo de consignarlos. En la conciencia de todos mis oyentes y en la de todos los ecuatorianos deben estar vibrando mis palabras en son de protesta por el abandono en que se tiene ese verdadero emporio de riqueza nacional. Con un solo buque que haga respetar nuestros derechos ya pueden ingresar a las arcas fiscales enormes cantidades que levanten nuestro presupuesto.

Por datos extraoficiales, se sabe que en California hay muchas compañías pesqueras que tienen sumo interés en celebrar contratos ventajosos para nuestro Gobierno, mediante la concesión de la pesca en el Archipiélago de Galápagos y no han presentado sus propuestas, únicamente porque la pesca es libre, dada nuestra falta de medios para ejercer nuestros derechos en esas aguas.

A propósito de las mismas islas del Archipiélago de Galápagos, debo dar a conocer que una sociedad de científicos quiere establecer Asilos Reservados o Parques Nacionales en ciertas islas, como protección a la tranquila cría y conservación de las especies raras que allí existen. Este proyecto es del caso que también se lo tome en consideración por cuanto esa sociedad de científicos no persigue, en ninguna forma, fines comerciales ni lucrativos sino por el contrario obedece simplemente a un gran interés por la ciencia. Todos los gastos para la instalación de esos asilos reservados los hacen ellos; pero, es sumamente necesario que en todo momento quede a salvo nuestra integridad nacional mediante una vigilancia estricta y eficiente de esas regiones de nuestro suelo.

Estas instalaciones darían mayor prestigio a nuestro Archipiélago porque fomentaran altamente el turismo y las excursiones científicas.

No hace falta insistir en la importancia que tiene tanto para el Estado como para la Marina y también para las industrias, el estudio y la aceptación, dentro de la mayor equidad, de las propuestas que hay al respecto.

Con estas entradas se solucionará el factor penuria Fiscal que constituye una de las causas por las cuales la Marina se halla actualmente en un estado tal de pobreza, que ya no es posible que llegue a un límite más bajo.

Fijemos en nuestras mentes y en nuestros corazones el principio básico de que la Marina es necesaria, que hay que ayudarla. Este constituye un principio de interés nacional por cuanto las miras de porvenir dentro de mayores entradas para el presupuesto deben orientarse hacia nuestra fuente inexplorada y enorme que es el mar.

CONCLUSIONES.

He llegado al capítulo conclusiones. Estas son sumamente sencillas, por cuanto llevan en sí el sello de las necesidades. Todas las naciones del mundo, tomando en cuenta la importancia capital que tiene el servicio naval dentro de la organización y funcionamiento del Estado, fomentan su Marina de Guerra o la establecen pero, aquí en el Ecuador, se discute la cuestión y no solamente se discute sino que se hace algo más, se combate sistemáticamente sus

proyectos de formación, destruyendo simultáneamente lo que ha existido como lo prueban el material y el personal de hace 25 años comparados con los que existen en la actualidad.

Sumamente justo, y anhelo nacional dentro de toda ideología y sentimientos, es el anhelo de la paz. El Ecuador ha dado amplias pruebas de su espíritu pacifista y conciliador: ahora, va a la Liga de las Naciones donde reflejará el sentir del país en ese grandioso consorcio de Naciones allí representadas. La pequeñez material y la pobreza de nuestros medios no contrasta en forma alguna la expresión potente y patriótica al imperio de la justicia y del derecho.

Pero, es necesario que no sólo ocupemos un lugar dentro del marco de esa ideología sino que tengamos un relativo equilibrio de fuerza como protectora de nuestros derechos. Esa razón de equilibrio debe ser tanto para lo interior como para lo exterior.

Para lo interior es muy justo que las Fuerzas Armadas laboren en relativa igualdad de condiciones por el mantenimiento de la paz y por el respeto y cumplimiento de la Constitución y las Leyes.

Para lo exterior, este concepto de equilibrio debemos explicarlo. No se trata del equilibrio del material sino más bien del equilibrio posibilidades por cuanto a las unidades hay que emplearlas dándoles el máximo de utilidad. La historia nos presenta ejemplos de toda clase y debidamente comprobados por la experiencia, que la inferioridad del material se compensa con la eficiencia en el manejo táctico y estratégico de las armas, con el espíritu de sacrificio, con la audacia, con el entusiasmo, con la energía y, por sobre todo, con la superioridad intelectual que trae consigo la concepción clara y precisa de las acciones y con ella la mejor resolución del problema propuesto. En consecuencia, la inferioridad del material debe equilibrarse con la superioridad en los procedimientos, anulando de ese modo la diferencia.

Por todos estos considerandos debemos infiltrarnos que: “es importantísimo para una Armada inferior, que su organización sea verdaderamente modelo, que el entrenamiento y capacidad de las tripulaciones sea completo y perfecto y, como consecuencia de todo, que el comando sea superior”.

Los pueblos que no tienen defensa y son pobres no son dignos ni de compasión sino más bien de desprecio, así lo expresó en su brillante discurso el señor Presidente del actual Congreso en la noche de la transmisión del mando presidencial.

Por otra parte, la Marina no es solamente una fuerza empleada en la Guerra. Tiene muchos y variados cometidos en la paz como ya lo he demostrado y mientras cumple con ellos no descuida, en ningún momento, su preparación constante, laboriosa y sacrificada para cuando el caso se presente. A la medida de nuestras posibilidades debemos estar siempre preparados como una medida de resguardo para nuestros intereses y por si acaso, pese a nuestra ideología pacifista, el fantasma aterrador de la guerra irrumpe, que no nos tome desprevenidos ante la dura realidad de improvisar o de entregarnos. Los dos caminos son dolorosos, especialmente este último. Todo el sentimiento nacional se levantaría en son de protesta ante alternativas tan tristes y desconsoladoras. Reflexionemos y trabajemos a tiempo para que nunca tengamos a la vista esos problemas.

La Marina no se Improvisa. Recordemos que el gran Napoleón, dominador de Europa, quien improvisó ejércitos y generales para sus famosas campañas jamás pudo hacer lo mismo con la Marina y como esto no se le pasó desapercibido, al emprender la campaña contra Inglaterra, escribía al Director y le decía: “Tres cosas necesito para el éxito: 1°) Buenos oficiales de Marina; 2°) Buen Ejército; y, 3°) Un buen Almirante. El conquistador de Europa no pudo conseguir lo primero ni lo último y esa fue la razón de su desastre.

La historia nos demuestra con hechos, en todas las épocas y en todas las guerras, la importancia primordial de las acciones navales dentro de la acción general. Al ejemplo citado,

podemos agregar el más próximo referente a la terrible guerra iniciada el año 14 y en la cual se comprueba que fue decisivo para Alemania la no salida de su Escuadra la que perdió su movilización y su acción de conjunto.

Ya hemos visto también, que el bloqueo sin una fuerza que lo rompa es terminante, es la victoria sin mayor acción en el mínimo plazo. Para nosotros eso sería desastroso. Nunca pretendamos una guerra pero tampoco la descuidemos; sería terrible y bochornoso declinar ante fuerzas inferiores por no tener los medios para defendernos.

Es un imperativo nacional defender nuestras costas, nuestro comercio, nuestras industrias tanto en la paz como en la guerra y a propósito voy a poner en conocimiento de Uds. lo que sucede actualmente en las costas de la Provincia de Manabí con respecto a nuestros bancos de Madreperla. Esta industria que debía ser patrimonio de nacionales, es explotada, sin ningún principio técnico, por elementos extranjeros a quienes lo único que les importa es su mayor ganancia actual, aun cuando tiendan al exterminio y a la destrucción de los bancos perlíferos. Estos señores están sacando beneficios enormes para sí, sin dar ninguna participación al Estado.

Para demostrar la forma de explotación de esta industria vaya dar a conocer datos fidedignos llegados de Manta en julio del presente año. Según ellos el año próximo pasado un solo empresario, de nacionalidad extranjera, exportó por esa Aduana 27.092 kilos de conchas vacías de Madreperla cuyo valor declaró en 7.844,99 dólares oro. Ese mismo señor declaró haber vendido en Holanda y París perlas por valor líquido de 500.000 francos, a pesar de pagar fuertes derechos, las conchas pasaron por la Aduana pero no pagaron derecho alguno por no estar gravadas en la ley Arancelaria. En Manta, públicamente, se venden, en las naves surtas en el puerto, perlas de toda clase. A principios del año en curso un H. Diplomático adquirió a bordo, una perla en la suma de 1.200 sucres.

Por los mismos datos se sabe que existen tres empresarios más de esta industria perlífera que sacan tantas o mayores ganancias que los del caso citado. Según noticias últimas el mencionado empresario ha desembarcado en el mismo Puerto de Manta 190 sacos de conchas de Madreperla de uno de los cuales ha sacado una perla enorme evaluada, a primera vista, en 20.000 francos.

Como todos estos casos de pesca, de cualquier especie que sea, han sido considerados deficientemente o no han sido considerados en el Reglamento de Pesca hasta hace poco vigente, el Estado Mayor de Marina ha confeccionado un amplio Reglamento de Pesca y Caza, compuesto de 251 artículos que contemplan todo lo relacionado al ramo, tanto en el Continente como en el Archipiélago de Colón. Este Reglamento fue aprobado y puesto en vigencia por Decreto Ejecutivo de 29 de agosto del año que decurre. Es muy necesario que, sobre la publicación del Reglamento mencionado, en el Registro Oficial, sea impreso para conocimiento no solamente de las Autoridades Portuarias, sino también de las autoridades civiles, de los industriales en la materia existente y de los que posteriormente puedan interesarse por ella.

Este es otro punto que determina nuestra pronta vigilancia pues, además de la explotación que se hace, tenemos conocimiento de los abusos que se cometen por parte de los empresarios con los infelices trabajadores, buzos y ayudantes de sus empresas.

Hablar más sobre la vigilancia que debemos tener sobre aquel conjunto natural de riquezas, el Archipiélago de Colón, sería una redundancia, No creo que nadie pueda dudar o poner objeciones a la importancia que puede tener no sólo para la Marina sino para el Presupuesto Nacional, la explotación científica de esas riquezas ya sea por medio de contratos, ya sea por medio de empresas.

Como resumen, la Marina de Guerra dentro de su razón de existencia tiene como finalidades principales, las siguientes: la defensa de nuestras costas, la defensa de nuestro Archipiélago,

en el cual debemos de ejercer de hecho nuestra soberanía y por último la movilización de tropas y guarniciones en las provincias de la costa. Con respecto a este último punto hay que tomar muy en cuenta que el mar es un medio rápido y cómodo de transporte. Este punto, movilización, es sumamente importante ya que bien podemos considerar lo que sería un traslado de tropas del centro de la República a la Provincia de Esmeraldas o a la frontera sur sin hacer el desembarco en la provincia de El Oro.

Las labores adicionales son: la formación y protección a la Marina Mercante, protección al comercio ya las industrias, la supervigilancia en el cumplimiento de los reglamentos relativos a las actividades en el mar y por fin, constituye la Marina una verdadera fuente de Ingreso al Erario nacional, o sea que retribuye los gastos que demanda el ejercicio de sus actividades.

Lástima muy grande que no se puedan cumplir con todas estas finalidades, en la actualidad, por cuanto no disponemos de medios de ninguna clase y en tal virtud, cumplimos con el sagrado deber de llamar la atención de nuestros gobernantes, de nuestros legisladores, de las Instituciones Armadas y de todo los ecuatorianos para que se den perfecta cuenta de la importancia de mantener un Poder Naval por pequeño que sea.

En estas horas de resurgimiento y de nuevos rumbos se impone que, con todo patriotismo y deponiendo toda clase de egoísmos, marquemos un norte preciso y verdadero para dotar a la Marina de los elementos indispensables que necesita para su existencia y desarrollo.

Cuando tratamos sobre el factor finalidad de la Marina demostramos que el objeto principal de ella durante la paz es estar listas para la guerra no porque la guerra sea o no inminente, sino porque de esa única manera, la Armada llenará durante la paz su misión de fuerza en potencia para el apoyo de la política internacional del país.

En consecuencia, si el objeto principal de la Marina es “estar lista para la guerra”, su organización interna debe responder a esta función antes que a ninguna otra, es decir la doctrina que dice que la organización de la Marina debe ser una de las mejores organizaciones para la guerra.

Para terminar, es suficiente decir que en esta vida no hay nada que quede inmóvil, es preciso progresar o de hecho retrocedemos; “reformarse es vivir”, dice Rodó. Por innumerables que fueran los tropiezos que encontramos en el camino para la reorganización de este importante servicio nacional debemos zanjarlos pese a cualquier sacrificio con el espíritu de verdaderos ecuatorianos patriotas y entusiastas, especialmente por tratarse de un servicio que atañe a la seguridad y prosperidad de nuestra querida patria.

La historia juzgará estos hechos: no debemos abstraernos de las responsabilidades; el tiempo no se recupera jamás.

Tomado del Internet: <https://marequinoccial.wordpress.com/2015/01/23/la-importancia-de-la-marina-en-la-vida-nacional>. Publicado por Ernesto Escobar el 23 enero, 2015.