

**HISTORIA MARITIMA**  
**NAVAL DEL ECUADOR**



**JUNIO - 2009**

## BREVE HISTORIA MARITIMA NAVAL DEL ECUADOR

### DEL AUTOR:



### GENERALES:

GRADO: SUBP-IN  
NOMBRES: LUIS HIPOLITO  
APELLIDOS: PACHECO MANYA  
ESTADO CIVIL: CASADO  
NOMBRE ESPOSA: ESPERANZA BEDON RODRIGUEZ  
HIJOS: OSCAR OMAR, KARLA FERNANDA, MARIA ELENA, GUSTAVO  
JOSUE Y JONATHAN ISRAEL PACHECO BEDON

### ESTUDIOS:

PRIMARIA: ESCUELA CATOLICA "ISABEL TOBAR No. 2"  
SECUNDARIA: COLEGIO EXPERIMENTAL "CENTRAL TÉCNICO"

### CURSOS MILITARES:

- CONSCRIPCION NAVAL (CUINMA)
- POLICIA MARÍTIMO (CETNAV)
- CLASE "A" DE ADMINISTRACION (CETNAV)
- BASICO DE INTELIGENCIA MILITAR (AEIM)
- DISEÑO DE SISTEMAS INFORMATICOS (DINFOR)
- MEDIO DE INTELIGENCIA (DISIP – VENEZUELA)
- AVANZADO DE INTELIGENCIA (SERINT)
- PROGRAMACION DE COMPUTACION (LICGUA)
- FOTOINTERPRETACION DE IMAGENES SATELITALES I Y II (CLIRSEN)
- PROTECCION A PERSONAS IMPORTANTES (PRE REPUBLICA)
- OPERADORES DEL SISTEMA C3I2 (COMACO)
- PREPARACION DE INTELIGENCIA EN EL CAMPO DE BATALLA-PICB (IV-D "AMAZONAS") Y GRUPO MILITAR NORTEAMERICANO
- MANDO Y LIDERAZGO (CETNAV)
- FOTOGRAFIA PROFESIONAL
- INTELIGENCIA TACTICA Y ANALISIS (GRUPO MILITAR NORTEAMERICANO)
- INTERNACIONAL DE SUBOFICIALES DE COMANDO (BI-13 "PICHINCHA")

### SEMINARIOS:

- SEGURIDAD INFORMATICA
- MANEJO DE APLICACIONES DE INTERNET
- COMPUTACION: WINDOWS OFFICE
- LEY PARA FABRICACION DE ARMAS
- OPERACIONES PSICOLOGICAS
- CONTROL DE INCENDIOS
- DERECHOS HUMANOS SUSTENTO DE LOS PROCESOS DEMOCRATICOS
- DROGAS

### CARGOS OCUPADOS:

- JEFE DE LA AGENCIA DE INTELIGENCIA DE SAN LORENZO (DESLOR)
- JEFE DE LA AGENCIA DE INTELIGENCIA DE HUALTACO (AGEHUA)

- JEFE DEL GRUPO DE INTELIGENCIA NAVAL ORIENTE (GINORI)
- JEFE DEL DEPARTAMENTO DE CONTRAINTELIGENCIA DE ESMERALDAS (GINNOR)
- JEFE DEL DEPARTAMENTO DE INTELIGENCIA DE GUAYAQUIL (GINSUR)
- SEGURIDAD INMEDIATA DEL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, Ing. LUCIO GUTIERREZ BORBUA
- MONITOR DE LA ESCUELA DE INTELIGENCIA NAVAL (ESDINT)
- JEFE DEL DPTO. DE ESTUDIOS DE LA DIRECCION DE INTELIGENCIA NAVAL (DIRINT)
- INSTRUCTOR DE CURSOS BÁSICOS DE INTELIGENCIA -NAVAL
- INSTRUCTOR DE CURSOS DE P.P.I. – NAVAL
- INSTRUCTOR DE “ELABORACION DE INFORMES”
- PROFESOR DE HISTORIA MARITIMA NAVAL, CURSOS CLASE “D” (ECIM)
- INSTRUCTOR INVITADO DEL VI CURSO INTERNACIONAL DE SUBOFICIALES DE COMANDO

**CONDECORACIONES:**

- “GRATITUD INSTITUCIONAL”
- “ALTO HONOR MILITAR”
- “HONOR Y DIGNIDAD MILITAR”
- “HONOR Y DISCIPLINA DE 3ra. CLASE”
- “FUERZAS ARMADAS DE 1ra, 2da y 3ra CLASES
- “PERFECCIONAMIENTO MILITAR”
- CUATRO ENCOMIOS SIMPLES (FELICITACIONES)
- “SOLDADO DEL SILENCIO AGO-2001”

**PUBLICACIONES NACIONALES:**

- **REVISTA DE MARINA**
  - BIOGRAFIA DEL CAPITAN ABDON CALDERON GARAYCOA
  - TRAYECTORIA DEL LIBERTADOR SIMON BOLIVAR
  - UNA MAQUINA LLAMADA ENIGMA
  - LA ARMADA EN LA AMAZONIA
  - PRESENCIA NAVAL EN ESMERALDAS
- **REVISTA DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL**
  - SEMBLANZAS DEL MARISCAL SUCRE
  - EL SERVICIO DE INTELIGENCIA EN LA CAMPAÑA DE PICHINCHA
- **REVISTA NAVAL “BITACORA”**
  - ESOTERISMO Y PODER (FUJIMORI)
  - BIOGRAFIA DEL CALM RAMON CASTRO JIJON
- **REVISTA DEL CURSO INTERNACIONAL DE SUBOFICIALES DE COMANDO**
  - LA DISCIPLINA MILITAR
  - LA INTELIGENCIA NAVAL
  - MI PROMESA
  - DESPEDIDA DE UN GUERRERO DEL SILENCIO
  - EL COMBATE NAVAL DE JAMBELI
- **OTRAS:**
  - DIPLOMA Y FELICITACION DEL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL, GRAE JOSE GALLARDO ROMAN POR PARTICIPACION: “BIOGRAFIA DEL CAPITAN ABDON SENEN CALDERON GARAYCOA”
  - DIPLOMA Y AGRADECIMIENTO DE LA FUNDACION VICENTE ROCAFUERTE POR PARTICIPACION EN: “VICENTE ROCAFUERTE Y EL CIVILISMO”

- **PAGINAS WEB´S INTERNACIONALES**

- [www.militar.org](http://www.militar.org)

- LA DISCIPLINA MILITAR
- EL SERVICIO DE INTELIGENCIA EN LA CAMPAÑA DE PICHINCHA
- GENESIS DE LA ARMADA DEL ECUADOR I Y II
- IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL PETROLEO
- EL AGITADOR DE MASAS
- EL RELEVO DE GUARDIA
- EL TERRORISMO ISLÁMICO

- [www.islamayal-andaluz.org](http://www.islamayal-andaluz.org)

- IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL PETROLEO

- [www.maicaoaldia.blogst.com](http://www.maicaoaldia.blogst.com)

- BICENTENARIO DE LA PRIMERA REVOLUCIÓN DE INDEPENDENCIA EN HISPANOAMÉRICA: QUITO, 10 DE AGOSTO DE 1809
- YA BASTA DE “GUAYAQUIL INDEPENDIENTE”

## **BREVE HISTORIA MARITIMA NAVAL DEL ECUADOR**

### **LUIS PACHECO MANYA**

#### **Suboficial Primero**



“Mi integridad permanecerá en todo momento intacta, nunca la quebrantaré, por que el juramento que he tomado me obliga a decir la verdad por desagradable que ésta sea, a pesar del potencial riesgo para mi carrera. Miraré de frente, seré sincero y me comunicaré con honestidad trabajando siempre por el engrandecimiento de nuestra Institución y de nuestro País”.

### **1. GENESIS DE LA ARMADA DEL ECUADOR**

- 1.1 Generalidades
- 1.2 Los pioneros
  - 1.2.1 Almirante Juan José Illingwort Hunt
  - 1.2.2 Comodoro Thomas Charles Wright Montgomery
  - 1.2.3 General José de Villamil Jolly
- 1.3 La primera Escuela Náutica
- 1.4 El Submarino “Hipopótamo”
- 1.5 Los astilleros de Guayaquil
- 1.6 El vapor "Guayas"

### **2. EVOLUCION DE LA MARINA ECUATORIANA**

- 2.1 La Marina en las crisis internas de 1859 - 1884
- 2.2 La Marina frente a las montoneras de Alfaro 1884 - 1890
- 2.3 La compra del "Chaihuin" 1886 y de la "Tungurahua" 1887
- 2.4 La otra Escuela Náutica
- 2.5 La Armada en la Revolución Liberal
- 2.6 La Armada en el Siglo XX
- 2.7 La Armada en la Guerra Civil de Esmeraldas 1913 - 1916
- 2.8 Galápagos en la mira de las grandes potencias
- 2.9 La década amarga: La Armada en peligro de desaparecer
- 2.10 La Escuela de Grumetes.
- 2.11 Factores influyentes en el desarrollo de la Armada

### **3. GESTAS HEROÍCAS Y PERSONAJES**

- 3.1 El Combate Naval de Malpelo
- 3.2 La campaña de Esmeraldas
- 3.3 El Combate Naval de Jambelí
- 3.4 El Cañonero “Calderón”
- 3.5 Biografía del Comandante Rafael Morán Valverde
- 3.6 El Buque Aviso “Atahualpa”
- 3.7 El vapor "Guayas"
- 3.8 Biografía del Teniente Víctor Naranjo Fiallo
- 3.9 Biografía del Comandante Rafael Andrade Lalama
- 3.9 Biografía del Contramaestre Juan Suárez

### **4. LA ARMADA ACTUAL**

- 4.1 Generalidades

**ANEXOS:**

ANEXO "A", Decreto de Creación de la Marina de Guerra Ecuatoriana

ANEXO "B", Oficio sobre el Combate de Jambelí

ANEXO "C", Oficios No. 0-160 y 0-181 del 28 de Julio y del 12 de Agosto de 1941

ANEXO "D", Los Héroes del "Calderón"

ANEXO "E", Actuaciones del Heroico "Atahualpa", en El Oro

ANEXO "F", Tripulación del Aviso "Atahualpa"

ANEXO "G", Documentos del Combate de Malpelo

## 1. GENESIS DE LA ARMADA DEL ECUADOR

Gran parte del contenido de esta obra ha sido extractado y resumido de varias publicaciones que a través de los años han producido miembros y organismos de la Armada, sea con fines de fortalecer la conciencia marítima o por necesidades técnico profesionales propias del quehacer naval; de allí que merece resaltarse los esfuerzos desarrollados por quienes se han preocupado de plasmar, en diversos documentos, hechos que reflejan la verdadera imagen de la Institución, en las diferentes áreas de su actividad, como por ejemplo los señores: Contralmirante (+) Carlos Monteverde Granados, GRAD. Gustavo Banderas R., Capitán de Navío (S.P) Jorge Pérez Paredes, Capitán de Fragata (SP) Mariano Sánchez Bravo, doctor Octavio Latorre Tapia y TNNV (S.P), doctor César Cabezas y Cabezas. También se ha consultado y recopilado información de documentos legales, Decretos Ejecutivos, Acuerdos Legislativos, Tratados y Convenios; de libros que tratan sobre la Geografía del Mar, en fin de un gran número de documentos que tienen relación con la vida de la Institución.

La República del Ecuador, es un país marítimo por antonomasia, de ahí la razón de ser la Armada del Ecuador, en defensa de los Intereses Marítimos, constituidos por el Poder Naval y Tráfico Marítimo Internacional, por lo que se hace imprescindible recordar la Historia de la Fuerza Naval, llena de hechos, historias y tradiciones, labradas diariamente con el sudor y la sangre de los hombres de mar. Las actividades de la Armada se desarrollan en el Mar Territorial y que por mandato legal tiene la obligación de defenderlo para garantizar la soberanía marítima.

### 1.1 GENERALIDADES

La Armada del Ecuador, nace con la Independencia, pero desgraciadamente la mentalidad eminentemente agraria y continental que dominó a los Gobiernos y al pueblo, convirtieron al mar en el gran ausente del patrimonio patrio.

Pero con Jambelí, donde un pequeño “Calderón”, en desigual contienda, logra una victoria espectacular y se convierte en símbolo de dignidad y rebeldía, empieza a surgir la conciencia de una Nación Marinera y se rompe la barrera que nos impedía contemplar el gigantesco horizonte del mar como eje de la Seguridad Nacional y venero de riquezas incalculables.

Por eso Jambelí es un vértice, una aurora, una ruta. La Armada del Ecuador se siente orgullosa y trata de emular las glorias pasadas: Desde las lejanías de Galápagos hasta los vigías que atalayan las selvas amazónicas; y desde las altas chimeneas de los transportes petroleros hasta las lanchas guardacostas que vigilan nuestro mar, la Armada quiere conquistar nuevos triunfos con la sola ambición de servicio a la Patria.

Que Jambelí sea una cimiento fecunda en el surco de nobles corazones y que la emulación de nuestros héroes se convierta en el credo sublime de hombres libres.

La Armada Nacional tiene antecedentes históricos que se remontan a épocas pretéritas, cuando los intrépidos aborígenes navegaban en las costas tripulando balsas que servían tanto para fines comerciales como bélicos; hábiles marinos como los punáes, mantenses y huancavilcas llevaron el comercio hacia Perú, Chile y también hasta Centroamérica. Cuando las circunstancias lo requerían, convertían sus naves en unidades de guerra.

Consolidada nuestra independencia del dominio español y constituida la Gran Colombia, surge el establecimiento de la Fuerza Naval, obra cimentada y originada en la inteligencia de Bolívar quien organizó una Fuerza Naval en el Pacífico para enfrentar a la poderosa escuadra española; para esto compró

algunas naves entre ellas la Fragata "Colombia", la misma que se quedó en nuestro poder al producirse la separación de la Gran Colombia; pero esta fragata al quedar en nuestro poder, heredamos también la responsabilidad de la deuda con Inglaterra por el préstamo para la construcción, otorgada a la Gran Colombia.

## 1.2 LOS PIONEROS

La Armada del Ecuador debe su tradición marinera al Almirante Juan Illingworth; así como Chile y Brasil a Lord Tomás A. Cochrane, en donde lució su fama de gran marino, al destruir el poder de Portugal en América; Perú al Vicealmirante inglés Martín Jorge Guise; Argentina al Comodoro Guillermo Brown. Todos, a excepción de Cochrane, terminaron radicándose en América.

Ilustres marinos extranjeros empeñados en las guerras de la independencia americana, particularmente de la parte sur del continente, colaboraron para sentar las bases de la Institución Naval, sea fortaleciendo la Fuerza misma o desarrollando organismos e instalaciones necesarios para su funcionamiento.

### 1.2.1 ALMIRANTE JUAN ALFREDO ILLINGWORTH HUNT

10-MAY-1786, nace en Stockport, condado de Chester, Inglaterra. Hijo de Abraham Illingworth y de Mary Hunt.

Patriota y prócer de la independencia, fue Oficial distinguido y sobresaliente durante la guerra de Francia a bordo de la Fragata "Serveillante".

1817, fue contratado por José Antonio Álvarez agente de Chile, para comandar la goleta "Rose", de 400 Ton., surta en el estuario del Támesis, que debía recoger a Lord Cochrane y traerlo a Sudamérica burlando la vigilancia y persecución de las naves españolas.

28-NOV-1818, arriba a Valparaíso, trasladando a bordo al Almirante Lord Thomas Cochrane y su familia. El Ejército patriota de los Andes adquirió la pequeña corbeta "Rose" y la armó con 36 cañones. Recibió el nombre de "Rosa de los Andes" y estuvo comandada por Illingworth, quien tanto se identificaría con su patria adoptiva, el Ecuador. Mientras tanto, Illingworth se dedica al corso hasta la pérdida de su nave "Izcuandé" en el Chocó, Colombia.

24-JUN-1819, en aguas adyacentes a la isla Puná, con bandera chilena libra combate con la Fragata española "Piedad". Las dos naves sufren daños y esta última opta por apartarse del punto de combate.

30-OCT-1819, Illingworth se adueña de las costas del Chocó con un golpe de mano rápido y atrevido, siendo éste otro de sus gloriosos triunfos.

12-MAY-1820, combatió en "Punta Galera" contra la fragata "Prueba", fue herido en la mejilla izquierda por una esquirla de metralla, la sangre llegó a mojarle las botas y a consecuencia de la hemorragia sufrió un desmayo. Años después una ocurrida dama guayaquileña al ver la cicatriz que le afeaba esa parte del rostro, dijo no sin gracia: "Por un lado es un héroe y por el otro un buen mozo". Le decían "Cara de Plata" porque acostumbraba usar una placa que disimulaba la herida. Después del triunfo de Punta Galera ocupó Tumaco para afianzar la independencia de toda esa costa; luego pensó en regresar a Chile pero la corbeta se varó en la boca del Río Izcuandé y se perdió. Illingworth tomó camino a Calí para reunirse con las tropas libertadoras que venían hacia lo que es hoy nuestro país.



1821 la "Rosa de los Andes" se varó en la boca del río Izcuanqué y no fue posible salvarla, entonces viajó a Guayaquil y se sumó a las fuerzas patriotas como agente diplomático de Colombia. Sucre le reconoció el grado de Coronel, lo envió con 300 hombres a Zapotal y de allí a Latacunga, ciudad que ocupó; pero sabedor de la derrota de las armas patriotas en el segundo "Huachi", la abandonó y evitó ser envuelto.

19-AGO-1821, junto a Sucre participó en el Combate de Coné (Yaguachi), posteriormente con 300 hombres se tomó la plaza de Latacunga y avanzó hacia Quito donde burló a las fuerzas realistas.

JUL-1822, Bolívar lo designó "Comandante del Apostadero de Guayaquil" y fundó la Escuela Náutica ayudado por Manuel Antonio de Luzarraga y cuyo Director fue Domingo Agustín Gómez. Posteriormente, Illingworth castellanizó su apellido que escribirá de aquí en adelante "Illingrot".

1823 contrajo matrimonio con la dama guayaquileña Mercedes Décima-Villa y Cosío, hija del comerciante español Vicente Décima Villa, comprometido en la asonada realista de los años 21 y de Mercedes Cosío y Villamar, dueña de la hacienda "Chonana", vecina del pueblo de Santa Lucía a orillas del río Daule. Era talentosa, ilustrada y de carácter, le amó entrañablemente y acompañó en sus campañas, aventuras y destierros. Procrearon cinco hijos. Illingworth prestó grandes servicios en la campaña libertaria de nuestro país hasta la gloriosa jornada del 24 de mayo de 1822.

31-JUL-1822, Al incorporarse Guayaquil a la Gran Colombia, fue nombrado Comandante General de este Departamento Marítimo.

1825 asistió al bloqueo del puerto del Callao comandando la escuadra patriota de Colombia y Perú llamada "La Escuadra Unida", reemplazando al VALM Martín Jorge Guisse. Su esposa vivía en la nave capitana y el jefe español General Rodil dispuso que no se ataque esa nave porque "Un caballero español no dispara a las damas".

ENE-1826, logró la capitulación del Callao, Bolívar lo ascendió a General, el Perú a Contralmirante y le concedió la ciudadanía honoraria.

SEP-1827, el propio Libertador Bolívar le confió la Intendencia del Departamento de Guayaquil y la Comandancia del Apostadero de Marina, auspició la Sociedad Económica del país, ejerció el cargo de Director del Hospital de la Marina que tuvo corta duración. Igualmente le correspondió dirigir la defensa del puerto frente al ataque de la flota peruana del Almirante Guise. Los peruanos se retiraron maltrechos y sin jefe porque Guise falleció en el golfo a consecuencia de las heridas recibidas, siendo reemplazadas por José Boterín, que situó sus naves en la boca de los ríos Daule y Babahoyo, bloqueando a Guayaquil por varios meses e impidiendo todo abastecimiento. Una junta de Notables acordó entregar la plaza para evitar su bombardeo e incendio, después Illingworth partió a Daule y de allí a las montañas. Su hacienda "Chonana" fue saqueada y anduvo escondido hasta que los peruanos fueron obligados a devolver la ciudad por la fuerza, durante la campaña de "Buijo" que dirigió el Libertador personalmente. Entonces regresó a Guayaquil, se sometió voluntariamente a un "Consejo de Guerra", lo defendió el Dr. Francisco Xavier Aguirre Abad, ex alumno de la Escuela Náutica y fue absuelto de toda culpa.

1830, participó en la revolución bolivariana del General Urdaneta que lo designó comandante General de la Marina de Guayaquil y al fracasar el

movimiento fue desterrado al Perú con su familia, viviendo en gran pobreza por más de cinco años. La hacienda "Chonana" fue nuevamente saqueada y el gobierno la incautó. Durante el destierro, su amigo el Mariscal Santa Cruz Jefe de la Confederación Peruano-Boliviana, le ofreció el mando de la escuadra con honores y sueldos, pero no aceptó, para no luchar contra Chile, país al que había servido entre 1819 y 1821.

1836, regresó llamado por el gobierno que le devolvió sus bienes, dedicando su tiempo al cultivo de algodón en la zona de Santa Lucía en sociedad con Manuel Antonio de Luzarraga que le proporcionó el dinero para adquirir las maquinarias desmotadoras en Europa y poder exportar.

06-MAR-1845, luego de la "revolución marxista", aceptó la "Comandancia General del Distrito del Guayas" y por renuncia del General Elizalde ocupó la "Jefatura Superior del Ejército", dirigiendo los postreros combates en la Elvira. También figuró de "Enviado del triunvirato de Guayaquil" en la discusión del convenio de "La Virginia" y ayudó al establecimiento de una factoría mecánica y de fundición ubicada al sur de la ciudad, en el estero de Saraguro, actual Avenida Olmedo. La fábrica costó 5.088 pesos y funcionó quince años. En 1846 fue electo Diputado por Guayaquil. En 1847 Director de su Junta de Agricultura creada por el Presidente Roca y habiéndose formado una Escuadra para combatir a Flores que se aprestaba a invadirnos desde Europa, fue nombrado Jefe, pero no tuvo la oportunidad de combatir porque la expedición enemiga fue disuelta en Inglaterra con la intervención de los países americanos.

1847, a su iniciativa, el Presidente Vicente Ramón Roca instaló la "Sociedad de Agricultores" a fin de reanimar la industria agrícola y fue nombrado primer Director.

1952, nuevamente Diputado por Guayaquil, aunque su salud estaba resentida y sufría por falta de vista.

04-JUL-1852, manejó los dos cañones del fuerte de San Carlos contra la invasión del General Juan José Flores. Se encontraba enfermo, achacoso, casi ciego, pero no había perdido nada de sus energías y sus padecimientos físicos no le impidieron prestar ese nuevo e importante servicio a la Patria.

02-AGO-1853 falleció en su hacienda a la edad de 67 años, siendo enterrado el 04-AGO, en la Iglesia de Daule.

26-NOV-1853, el Congreso Nacional expidió un Decreto en su Memoria, consagrado por sus conciudadanos como héroe nacional, recibió los honores de su patria adoptiva que por Ley de la República y por solicitud del Presidente José María Urbina,

1862, el Obispo José Tomás de Aguirre solicitó a la viuda que retire el cadáver de la iglesia, aduciendo que Illingworth no había sido católico sino protestante. Entonces sus restos fueron trasladados a su hacienda "Chonana" hasta que el Obispo Luis de Tola, su antiguo discípulo en la Escuela Náutica, dispuso que se entierren en el cementerio católico de Guayaquil, donde aún se conservan con una lápida que entre otras cosas dice: "Al General Juan Illingworth, valiente marino que combatió por la independencia americana y por la libertad del Ecuador, llevando sobre su rostro heroicas heridas como insignias de su valor y como trofeos de su gloria.

## 1.2.2 **GENERAL JOSÉ MARÍA VILLAMIL JOLLY**

10-JUN-1788, nace este ilustre marino norteamericano, en New Orleans, Luisiana (antigua posesión francesa), de padre español: Pedro González de la Galea y Villamil y madre francesa: Catalina Jolly Lebrún; había llegado a Guayaquil a bordo de la goleta "Alcance", ex "Klipper".

1810, luego de haber servido a su patria como Sargento Primero del batallón "Reflejos Voluntarios", viajó a Europa, donde tuvo oportunidad de conocer y trabar amistad con distinguidos ciudadanos sudamericanos que estaban planificando y buscando apoyo para iniciar las luchas por la independencia. Poco tiempo después, imbuido de esas ideas volvió a América y desembarcó en la ciudad de Maracaibo, Venezuela, donde con empeño y patriótico entusiasmo empezó a trabajar y desarrollar sus tareas revolucionarias.

1814 y 1815, arribó y se estableció en Guayaquil al contraer matrimonio con Ana Garaycoa y Llaguno, (tía materna de Abdón Calderón). Procrearon tres hijos. Organizó su domicilio en el Malecón en las actuales calles: Illingworth y General Elizalde, sitio donde se reunieron los patriotas guayaquileños para planear el golpe del 9 de octubre de 1820.

Participó en las luchas por la independencia, al mando de una Compañía de Caballería; en 1821, fue vencedor en Yaguachi y luego, bajo las órdenes de Sucre, en el mismo año, estuvo en la derrota de Huachi. Villamil, en gran parte a sus expensas, trajo a la División Córdova desde Panamá a Guayaquil, la misma que combatió en la Batalla de Pichincha, el 24 de mayo de 1822.

1830, concibió el proyecto de colonizar las Islas Galápagos enviando al año siguiente una comisión exploradora.

12-FEB-1832, el Coronel Ignacio Hernández tomó posesión solemne de las islas; a nombre de la República del Ecuador, por disposición del primer Presidente de la República, el General Juan José Flores.

OCT-1832, el General Villamil fue nombrado Gobernador General del Archipiélago, con amplias facultades para administrar las islas, realizando relevantes acciones para colonizar el territorio insular.

1848, ocupó el cargo de Comandante General del Distrito de Guayas y otros cargos de carácter civil.

1852, el Gral. Urbina fue nombrado Presidente de la República y Villamil, continuó desempeñando el cargo de Ministro hasta que fue designado Plenipotenciario del Ecuador ante el gobierno de los Estados Unidos.

Vivió en nuestro país por más de 50 años, participando patrióticamente en la independencia de Guayaquil, siendo uno de los dirigentes de la revolución. Visionario, idealista y destacado marino, por su iniciativa se adquirió el que sería nuestro primer buque de guerra, la goleta "Alcance", fue su primer Comandante.

12-MAY-1866, falleció en Guayaquil, a la edad de 77 años, pasando a la posteridad como destacado marino y militar.

### **1.2.3 COMODORO THOMAS CHARLES WRIGHT MONTGOMERY.**

26-ENE-1799, Nace en Queensborough -Drogheda, condado de Louth, Irlanda. Sus padres fueron, Joseph Wright y de Mary Montgomery.

1817, ingresa a la Academia Naval de Portsmouth, egresando dos años más tarde, fue admitido como Oficial de Su Majestad británica y participó en la guerra entre Inglaterra y los EE.UU. en el HMS "Newclaste". Prestó colaboración para la independencia americana, participando en las batallas de Boyacá, Carabobo y Bomboná. Bolívar lo llamó a Guayaquil y le dio el mando de un navío de guerra y otras dos unidades bajo sus órdenes; los primeros servicios fueron transportar tropas desde Guayaquil y Panamá hacia el Perú.

06-MAY-1821, arribó a Guayaquil el junto con las tropas auxiliares del Gral. Antonio José de Sucre. A los pocos días intervino en la campaña libertadora, que se inició con el triunfo patriota en la Batalla de Cone, y luego participó también en el fracaso del segundo Huachi, el triunfo de Riobamba y la culminación de la campaña en Pichincha, donde quedó sellada de manera definitiva la independencia de la Patria.

1824, ascendió a CPNV con el título de Comodoro de la Escuadrón del Sur, izando su insignia a bordo del bergantín "Chimborazo". Durante este año, mientras Bolívar se hallaba con su ejército en el Perú, Wright se situó a lo largo de la Costa con siete transportes debidamente apertrechados, manteniéndose en comunicación permanente con Bolívar, para prestarle ayuda.

Luego de la Batalla de Junín, Wright recibió órdenes de proceder al Callao y ponerse bajo las órdenes del VALM Guise, en donde tuvo destacada acción a bordo del "Chimborazo", junto con la corbeta "Pichincha" y la Goleta "Guayaquileña", enfrentando a naves españolas.

31-AGO-1828, luego de iniciadas las hostilidades entre Colombia y Perú se produjo el Combate Naval de Malpelo, en el cual participaron la Goleta "Guayaquileña", y la Corbeta "Pichincha", bajo el mando del CPNV Wright, contra la corbeta "Libertad" del Perú que trataba de bloquear el Golfo de Guayaquil. Wright salió victorioso de este Combate. Cabe indicar que a bordo de la "Guayaquileña" estuvo como Oficial José María Urbina y como Guardiamarina Francisco Robles, quienes más tarde llegaron a ser Presidentes de la República del Ecuador.

1829, Wright, se desempeñó como Comandante del Apostadero de Guayaquil, también actuó en las filas del Ejército como Edecán de Sucre en la Batalla de Tarqui.

1830, nuevamente a cargo de la Marina, izó su insignia a bordo de la Fragata "Colombia", nave de 60 cañones que) había venido desde Venezuela por el Cabo de Hornos, llegando tarde para poder intervenir en la guerra con el Perú.

1832, contrae nupcias con una sobrina de don Vicente Rocafuerte, por entonces Jefe Supremo de Guayaquil.

18-ENE-1835, participó bajo el Mando del General Flores en la célebre Batalla de Miñarica. Luego fue designado Comandante en Jefe del Distrito de Guayaquil, cargo que ocupó desde 1837 hasta 1845.

6-MAR-1845, luego de la revolución del que depuso al General Flores, Wright fue expatriado siguiendo la suerte de su antiguo Jefe.

1860, regresa a su patria adoptiva y participa en las conspiraciones que se tramaban desde 1862 contra García Moreno, quien le tomó prisionero para luego dejarlo libre bajo vigilancia policial.

10-DIC-1868, sometido a vigilancia policial, falleció a los 89 años, en su casa de campo, cerca de la ciudad de Guayaquil.

La característica sintética de este estudio no permite detallar el gran número de forjadores de nuestra Armada, por lo cual tan solo mencionaremos sus nombres, dejando para el lector la tarea de consulta, sobre los Oficiales citados a continuación:

CPNV Francisco FERNANDEZ MADRID y Bello  
CPFG Arcadio AYALA y Campusano  
CPNV Juan Francisco ANDA y Maldonado  
CPCB Agustín Ignacio PINO y Roca  
CPNV Rafael PINO y Roca  
CPFG Benigno Santiago ABAD Lara  
ALNV Víctor Manuel NEUMANE Salvatierra  
CPNV Francisco FERNANDEZ MADRID Mesías  
CPCB Juan T. CONSTANTE Murillo  
CALM Manuel A. NIETO Cadena.

### 1.3 LA PRIMERA ESCUELA NÁUTICA

#### **Antecedentes:**

09-OCT-1820, se realiza la “Revolución de Octubre”, que logró la Independencia de Guayaquil. Esta provincia había logrado mantenerse libre e independiente a pesar de los esfuerzos ibéricos por reconquistar el puerto de la Real Audiencia de Quito.

08-NOV-1820, se estructuró el “Colegio Electoral de la Provincia Libre de Guayaquil”, conformado por 57 diputados, los cuales aprobaron el “Reglamento Provisional de Gobierno”, constituido por 20 artículos y que fue elaborado por el Dr. José Joaquín de Olmedo. Olmedo fue elegido “Presidente Provisional del Estado Libre de Guayaquil”, que abarcaba las actuales provincias de Manabí, Guayas, Los Ríos y El Oro. Como Jefe Militar Provincial se nombró al Teniente Coronel peruano, Gregorio Escobedo y Rodríguez.

11-JUL-1822, Simón Bolívar arribó a la ciudad de Guayaquil, cuando la población había llegado, a un altísimo grado de intensidad y decadencia, sus habitantes le pidieron que inmediatamente incorpore la “Provincia Independiente de Guayaquil” a Colombia, mas el Libertador expresó que la “incorporación debía hacerse por el voto libre y espontáneo del pueblo, en la convocatoria que estaba acordada para el 28 de julio, cuyo resultado aguardaba”.

12-JUL-1822, en Cabildo Abierto, 226 ciudadanos solicitaron al Ayuntamiento que fuese proclamada la incorporación a Colombia. La petición fue postergada, entonces, los firmantes junto a una multitud aclamaron al Libertador, pidiéndole que tomase bajo su protección a la Provincia Independiente de Guayaquil.

25-JUL-1822, el Libertador argentino, José de San Martín y Matorras arribó a Puná; el 26, por la mañana llega a Guayaquil. Bolívar junto al pueblo guayaquileño lo recibieron con demostraciones de respeto y simpatía; pues se trataba de uno de los más grandes héroes de América, libertador de Argentina, Chile y Protector del Perú, además que con soldados de su patria, había contribuido a la independencia de nuestro país. El 27, se realizó una segunda entrevista, pero Bolívar ya se le había adelantado rápida y enérgicamente en la reintegración de Guayaquil a la Gran Colombia.

Con extraordinaria prudencia y alto espíritu americanista, San Martín desistió de toda maniobra al respecto y retornó a Lima torvo y taciturno, convocó al Primer Congreso Constituyente del Perú y se despojó, ante él, de su banda alba y roja de Protector de esa República.

31-JUL-1822, la Asamblea Provincial ratificaba lo actuado y declaraba, por resolución que Guayaquil, “desde aquel momento quedaba para siempre restituida a la República de Colombia”,

11-AGO-1822, fue jurada la Constitución de Colombia y la provincia quedaba gobernada por un Intendente, el General colombiano, Bartolomé Salom.

Inmediatamente, se estableció en Guayaquil el Cuarto Departamento Marítimo, cuyo comando general recayó en el CPNV Juan Illingworth, quien organizó la incipiente Marina.

#### **Creación de la Escuela Náutica:**

La Escuela Náutica de Guayaquil fue una de las primeras a nivel americano, a sus aulas asistió lo mejor de nuestra juventud, de ahí también egresaron aquellos Oficiales de Marina que años después destacarían en los más altos niveles de la República.

09-OCT-1822, el Libertador Simón Bolívar estampa su firma en el decreto de creación de la mencionada Escuela.

01-AGO-1823, el CPNV Juan Illingworth fundó la Escuela Náutica con la ayuda del Capitán español Manuel Antonio de Luzarraga Echezuría, Capitán del Puerto de Guayaquil, Coronel José de Villamil, Capitán Juan Ignacio Pareja Mariscal y cuyo Director fue el Capitán español Domingo Agustín Gómez Moreno, marino español que adoptó la ciudadanía chilena y se desempeñaba como Capitán de la corbeta "Perla", quien aceptó dirigirla por 150 pesos mensuales de sueldo. Al ser consultado el Libertador, dio su aprobación al nombramiento y de concedió la ciudadanía colombiana. Más tarde, el mismo Bolívar le otorgó el despacho de Capitán de Fragata.

01-SEP-1823, el plantel inició oficialmente las clases en una sala de la Casa Consistorial, ubicada junto al Cuartel de Milicias. Al primer curso de Guardiamarinas ingresaron 22 alumnos, entre los que se destacaron: Calderón Garaycoa Francisco (hermano menor del “Héroe Niño”), de 13 años de edad, Avellán José, Gómez Valverde José Antonio, González Juan, Granja Juan, Oramas Francisco, Oyarvide Francisco, Mateus José, Matos Eugenio Diego, Pareja Manuel Ignacio, Reina Francisco, Roca Lucas, Robles Francisco García, Rodríguez Lavandera José, Tola Avilés Luis, Úraga Juan Manuel, Urbina Gabriel, Urbina Viteri José María, Vergara N., Valverde Cassaus Juan José, Valverde Manuel, Vallejo Manuel María y Yépez N.

21-NOV-1824, Francisco Calderón Garaycoa, se convierte en el primer ecuatoriano egresado de la Escuela Náutica que obtuvo el despacho de Alférez de Fragata.

27-ENE-1824, ingresan, en calidad de cursantes, otro grupo compuesto por 27 niños y jóvenes con edades entre 10 y 21 años. Entre los cuales sobresalieron Francisco Robles de 12 años que posteriormente llegaría a "General de Marina" y ocuparía la Presidencia de la República durante el período 1856-1859.

SEP-1824, la Escuela Náutica ya constaba dentro del presupuesto. Fue, sin duda, el primer paso para convencer al Ecuador sobre la gran fuente de riqueza que constituye el mar y que permite el desarrollo y flexibilidad de las comunicaciones marítimas favorables para el fortalecimiento de la Marina Mercante. Las vicisitudes posteriores de la Escuela Naval y de la Armada demuestran que en el país ha dominado una mentalidad excesivamente terrestre.

De esta génesis egresaron brillantes oficiales que hoy forman parte de nuestra historia como Presidentes Constitucionales de la República, tal es el caso de José María Urbina y Francisco Robles; inventores como el Comandante José Rodríguez Labandera; y un Obispo: Luis de Tola y Avilés, quien siendo Guardiamarina acompañó a Illingworth al bloqueo del Callao, también participó en la "Expedición Naval Libertadora" que el mismo Illingworth llevara a Cuba. Al haberse dispuesto el desguace de la Fragata "Colombia", se extingue la incipiente Escuela Naval, Tola ingresa al Ejército como Artillero, logra el grado de Capitán y actúa como Edecán del primer Presidente ecuatoriano, Vicente Rocafuerte. Finalmente decide escoger la carrera sacerdotal.

La duración de los cursos dependía de la disponibilidad de los instructores, buques y tiempo. La instrucción duraba entre uno y tres años. Se puede concluir que al reiniciarse el curso aprovechaban para admitir nuevos aspirantes, así Juan Manuel Úraga Ledos, de 15 años es admitido el 01-ENE-1827; esto explicaría el informe del 07-JUL-1828, que dice: han entrado en la escuela, desde su fundación hasta el 07 del presente, 82..." y sin embargo la lista de Guardiamarinas que van al bloqueo del Callao es solamente de 25, posiblemente los fundadores. El sector en donde funcionó la Escuela Náutica fue en el antiguo "Cuartel de Milicias", junto a la iglesia matriz de Guayaquil, actual esquina de Chimborazo y Clemente Ballén.

Entre las materias principales que se dictaban, tenemos:

- a) Disciplina Militar Naval, a cargo del CRNL. José de Villamil;
- b) Artillería Naval", Capitán Juan Pareja Mariscal; y,
- c) Astronomía Naval, Capitán Manuel Antonio de Luzárraga Echezuría.

El entrenamiento debió ser esencialmente práctico, debido a las dos travesías que ocuparon todos estos primeros años: El bloqueo del Callao y el viaje al Caribe para formar parte de la Escuadra Norte conformada para el caso de una nueva amenaza española que ventajosamente nunca llegó a cuajar.

Desde el 15-ENE hasta el 03-NOV-1825, abarca el período del bloqueo de El Callao, es nombrado "provisionalmente" Comandante General de la Escuadra Unida el CPNV Juan Illingworth.

Casi un año de intensa actividad con apenas tres meses de entrenamiento previo; sin embargo, no pudo haber mejor adiestramiento que el complicado asedio y bloqueo a las huestes españolas. En esta operación participaron las siguientes naves grancolombianas: Corbeta "Pichincha", Bergantín "Chimborazo" y la Goleta "Guayaquileña".

MAR-1826, apenas tres meses después de la capitulación del Callao y al mes del retorno, reciben la orden de juntarse en Panamá para la expedición a Cartagena. Los preparativos tomaron varios meses.

22-JUL-1826, se embarcó, en el Bergantín "Chimborazo", y después de permanecer un día en la Puná, hizo rumbo con su expedición a Panamá, a cuya plaza llegó el 05-AGO..." Por datos regados en las relaciones se puede concluir que los primeros Guardiamarinas que actuaron en Callao, figuraban ya como Oficiales en la expedición al norte. Algunos de éstos permanecieron un largo tiempo en Colombia, entre ellos: Lucas Rojas, Miguel Triviño y Juan Daste Rendón.

1827, se cambia la organización de la Marina, y este Departamento Marítimo pasa a denominarse Apostadero de Marina de Guayaquil, en cuyo comando continua el ya ascendido Contralmirante Juan Illingworth.

15-JUL-1828, inicia el segundo curso, bajo la dirección del CPFPG Domingo Agustín Gómez Moreno. De los profesores podemos citar al CPFPG Thomas Wrihth Montgomery y CPNV Juan Ignacio Pareja.

El curso se inaugura con 12 alumnos, entre los que destacan: Manuel José Yépez, Pedro Campuzano, José María Robles Canelos, Domingo La Mota, Mateo Pablo Game, José María Tejada, Francisco Jado Urbina y Ramón Iglesias.

22-NOV-1828, esta escuela tuvo que cerrar sus puertas por haberse producido la invasión peruana a nuestro territorio, y de aquí en adelante sufrió muchas clausuras y reaperturas.

Una vez más el entrenamiento de los Guardiamarinas se vio interrumpido por las acciones navales, esta vez contra el Perú en la epopeya de Malpelo. Los Guardiamarinas y tropas de desembarco fueron trasladados a Cuenca para fortalecer las tropas de tierra, dejando desguarnecida la ciudad de Guayaquil. sin duda, hasta los alumnos recién admitidos de la Escuela Naval tuvieron que participar en los encuentros con el Perú hasta finalizar con la épica Batalla de Tarqui; sobre todo en el encuentro de Saraguro, el Cuerpo de Marina comandada por Luis Urdaneta tuvo una actuación muy destacada.

Con el desguace de la Fragata "Colombia", asignada por el Libertador para Guayaquil, se terminan los anhelos navales y se termina la Primera Escuela Naval.

1830, a inicios de este año, la Escuela Náutica se instaló en el Seminario San Ignacio de Loyola, en Guayaquil, en una habitación ubicada en el lado norte de la Iglesia Matriz (actuales calles: Clemente Ballén y Chimborazo). Su Director continúa siendo el CPNV Domingo Agustín Gómez Moreno.

1832, en actas del congreso ecuatoriano se lee, que en la sesión nocturna del 09-NOV, "... se dio cuenta con el informe de la comisión de Guerra y Marina y en vista de una nota del Ministro del Interior en que a nombre del gobierno, pide la autorización del congreso para enajenar la fragata "Colombia", por el peligro que pueda ella correr en el río de Guayaquil y por evitar los grandes gastos que causa, sobre lo que cree la comisión que se debe conceder al gobierno la autorización de estilo: con prevención de que para evitar en mucha parte el gasto, debe desarmarse y asegurarse a la orilla del río a cargo de capitán de fragata o primer teniente que tendrá a sus órdenes tres Oficiales Subalternos, cuarenta Marineros, sus correspondientes Oficiales de Mar y la Compañía de Infantería de Marina, debiendo el contador del arsenal pasar revista diaria en este buque para el abono de las raciones correspondientes; y fue aprobado"

Con el advenimiento de la República, dada la escasez de medios, la Escuela Náutica prácticamente deja de existir como institución; con todo, los Oficiales formados durante los años anteriores tendrán influencia en el devenir de la vida nacional. Muchos de ellos siguiendo el ejemplo de Urbina y Robles, pasarán a



formar parte del Ejército.

Dado el poquísimo apoyo que el General Juan José Flores, Primer Presidente de la República prestó a la Marina durante su primer período presidencial, muchos Oficiales se dedicaron a la Marina Mercante y con esporádicos servicios a la Marina de Guerra.

La desafortunada "Guerra de los Chiguaguas", en que la Marina tomó partido al lado de Vicente Rocafuerte en contra del entonces Presidente Flores, fue el golpe de gracia en contra de los esfuerzos iniciales de poseer una Marina Nacional fuerte.

1835, Vicente Rocafuerte reinauguró la Escuela Náutica de Guayaquil, encargando la Dirección al Almirante Illingworth.

01-AGO-1837, se produjo la reapertura de la Escuela Náutica, con 17 alumnos, en una habitación del Colegio Guayaquil (Colegio o Seminario San Ignacio de Loyola). Su Director fue el señor Manuel de la Haza.

11-SEP-1839, Vicente Rocafuerte, Gobernador del Guayas, dispone el traslado de la Escuela Náutica al Convento de San Agustín.

1840, don Ignacio Mariátegui, designado Director de la Escuela, en reemplazo de Manuel de la Haza, inicia la reorganización de la escuela.  
MAR-1841, La Escuela dispone de 40 alumnos.

22-NOV-1845, se cierra la escuela, debido a que su Director renunció al cargo.

01-ABR-1853, el General José María Urbina, en su calidad de Presidente de la República reabrió la Escuela Náutica, nombrando como Director a Luis María Constantine. Se aprobó un Reglamento para su funcionamiento.

30-NOV-1853, se le acepta la renuncia como Director de la Escuela al señor Luis María Constantine,

02-ENE-1854, bajo la Dirección de José Núñez Villavicencio, se da inicio a clases.

FEB-1856, el General Juan Francisco Robles reestablece la Escuela, contratando como Director al señor Francisco Prieto. Funcionó con 25 alumnos.

Desde 1861 a 1867 la Escuela deja de funcionar.

#### **1.4 EL SUBMARINO "HIPOPÓTAMO"**

Apenas fue incorporada la Provincia de Guayaquil a la Gran Colombia, se nombró Comandante General del Departamento de Marina al marino inglés, ex Capitán de la "Rosa de los Andes", Juan Illingworth, quien se interesó inmediatamente por establecer una Escuela Náutica, respaldado por el marino español Manuel Antonio de Luzárraga, en calidad de Capitán de Puerto.

Entre los alumnos destacados de esta recién fundada Escuela Náutica se encontraba: José Raimundo Rodríguez Labandera, de brillante inteligencia y de extraordinaria inventiva que desde muchacho demostró ingenio en la confección de juguetes y artefactos.

07-JUL-1837, El joven marino estuvo en Lima y allí presentó el proyecto para la construcción de un barco que pudiera navegar sumergido, es decir un submarino. El Gobierno del Perú, le autorizó la construcción, pero no le apoyó económicamente en su obra, por lo que se trasladó a Guayaquil. A esta

embarcación se le dio el nombre de "Hipopótamo", paquidermo que se desplaza hundido en el agua.

18-SEP-1838, se realizó la primera de las dos pruebas de este submarino, ocurrió durante la presidencia de don Vicente Rocafuerte. Para la prueba inicial estuvo acompañado de José Quevedo. La extraña embarcación surcó por más de un kilómetro por debajo del agua, ante la mirada de la inmensa muchedumbre que se había congregado en la orilla del río. Sin embargo la embarcación no tuvo suficiente fuerza para atravesar todo el río, por lo que fue remolcada hasta la orilla.

DIC-1838, se realizó una segunda prueba con resultados similares.

## 1.5 LOS ASTILLEROS DE GUAYAQUIL

La llegada de los españoles cambió mucho las culturas americanas y por supuesto, el sistema de navegación por flotación, pues traían naves que desplazaban el agua.

Los conquistadores buscaron de inmediato puertos en el Pacífico y sitios apropiados para la construcción de naves. Intentaron hacerlo en Panamá, Nicaragua y Guatemala (Realejo) hasta que encontraron el más ideal en el Golfo de Guayaquil por el amplio río y por la abundancia de bosques que llegaban hasta la orilla y estaban llenos de espléndidas maderas. La primera noticia de la construcción de un barco en la Isla Puna es de 1557, es decir apenas 20 años después de fundada la ciudad de Guayaquil. Tres años más tarde se construían febrilmente naves para abastecer al creciente tráfico de colonizadores que llegan al Perú atraídos por la noticia del oro de Atahualpa.

Es imposible conocer cuántos buques fueron construidos en Guayaquil, pero se puede calcular en varios cientos y quizás algunos miles, por la cantidad de buques que surcaban el Pacífico, casi todos construidos en Guayaquil y por los cien más kilómetros cuadrados de bosques que fueron talados en los tres siglos de intensas construcciones.

El sistema de construcciones era artesanal en su mayor parte, pues pronto aprendieron los descendientes de los antiguos punaes, manteños y huancavilcas a construir imitando a los constructores españoles.

Los recientes barcos pesqueros de la costa ecuatoriana confeccionados por artesanos semi-indígenas, difieren muy poco de las descripciones de la construcción de naves de los siglos coloniales. Lastimosamente muchos de estos astilleros artesanales están desapareciendo.

Capítulo aparte merecen las maderas de nuestros bosques tan alabadas por los antiguos constructores y viajeros, como Jorge Juan y Antonio de Ulloa en el siglo XVIII. Eran especialmente elogiados el guachapelí, las tres clases de cedro, el laurel, el palo María (considerado ideal para mástiles), el palo negro, el mangle, que deberían ser declarados árboles nacionales por su trascendencia histórica.

La decadencia de los astilleros coincidió con la del comercio de España a finales del siglo XVIII. Los informes de la Expedición Malaspina que llegó en 1790 confirma tal hecho. Se seguían construyendo buques para el Virreinato pero cada vez en menor número.

La declinación fue considerada por las autoridades españolas como temporal y la misma citada expedición Malaspina acumuló abundante informe sobre nuestras costas y levantó detalladas cartas dentro de un plan de reorganización de las colonias. Las guerras de la Independencia frenó todos los proyectos sugeridos por el Capitán Malaspina.

## 1.6 EL VAPOR “GUAYAS”

La construcción del primer buque a vapor de la América del Sur y que pertenece a la iniciativa de un grupo de ecuatorianos debe ser consignado en la historia naval.

Este vapor que fue bautizado como "San Vicente" y renombrado luego "Guayas", aquel que figura en el Escudo de Armas de la República del Ecuador, con un caduceo en el sitio del palo mayor, queriendo simbolizar, según José Joaquín de Olmedo, el principal gestor del proyecto, que tras los años de guerra comenzaba una era de progreso a través del comercio.

Desde 1800, existía la idea de construir buques a vapor por parte de muchas naciones.

1802, en Escocia se construyó el “Charlotte Dundas”.

1827, el primero en cruzar el Atlántico fue el holandés “Curacao”.

09-OCT-1820, tras el grito de independencia de Guayaquil, se quiso devolver a este astillero la fama que tenía, tanto para reactivar el comercio como la Marina de Guerra.

1840, Rocafuerte logró establecer una empresa comercial y se empezó la construcción de un buque a vapor. Se pidió la máquina a Estados Unidos mientras se trazaban los galibos del buque; la quilla tenía 90 pies de largo. Rocafuerte y Olmedo en persona dirigieron la obra estructurando el barco para que sirviera tanto en guerra como en paz.

07-AGO-1841, fue botado al agua en el Astillero "Castillo de las Cruces" el primer vapor construido en América del Sur que tuvo el nombre de “San Vicente”, en honor a Vicente Rocafuerte, su mentalizador, luego tomó el nombre de “Guayas” al ser adquirido por el Gobierno.

OCT-1841, dos vapores chilenos, construidos en Inglaterra arribaron al puerto, el “Guayas”, salió al encuentro saludándolos con salvas de cañón y desfilando con ellos en el aniversario del 9 de Octubre frente al malecón de Guayaquil.

## 2. EVOLUCION DE LA MARINA ECUATORIANA

### 2.1 La Marina en las crisis internas de 1859 – 1884

La crisis de 1859 llevó al Ecuador casi a la desintegración como Nación. Se formaron cuatro gobiernos mientras ardía la guerra civil que no terminó sino con la toma de Guayaquil por Flores, al servicio del Triunvirato de Quito, presidido por García Moreno.

Los tres años de caos dejó a la Nación postrada, todo estaba por hacerse, los marinos formados en la Escuela Náutica habían casi habían desaparecido; y los pocos que quedaron luchaban en los dos bandos. Francisco Calderón, hermano de Abdón, el “Héroe Niño”, retirado de la Marina con el grado de Capitán de Navío, se había dedicado a la Marina Mercante y posteriormente se convirtió en un próspero hombre de negocios.

La Marina mantenía dos naves: “Salado” y el vapor “Guayas”, el segundo (ex “Clorinda María”), para combatir el contrabando.

1862, se decretó la supresión del Arsenal Naval por considerarlo innecesario.

1863, el Coronel Daniel Salvador, Ministro de Guerra y Marina, informa al Congreso: "El Estado no necesita con urgencia, ni puede sostener una flotilla de consideración, por esto se ha limitado el Gobierno a conservar la goleta "Salado" armada en guerra y destinada a impedir el contrabando. La mayoría de Marina se ha suprimido a última hora por no ser necesaria".

1863, la guerra con Colombia obligó a recoger a todas las naves para transportar tropas a Tumaco. La "Salado" y el "Guayas" juntos a otras pequeñas embarcaciones llevaron 300 voluntarios. Felizmente la guerra terminó con la batalla de Cuaspud y el Tratado de Pinsaquí, no fue onerosa para Ecuador. Al retornar las naves fueron vendidas y a cambio se adquirió el pequeño vapor "Anne", bautizado como "Guayas", o sea el tercero. En las dos invasiones de Urbina en 1864 y 1865 contra el Gobierno de Gabriel García Moreno algunos marinos plegaron a los revolucionarios.

1864, José María Urbina organizó la primera expedición desde el Perú e ingresó por la recientemente formada Provincia de El Oro (creada por la Convención de 1860) y amenazaba Guayaquil. El Gobernador Juan José Flores se preparó para enfrentar a su antiguo camarada y en El Oro deshizo a los urbanistas en rápidos encuentros. Flores murió a bordo del "Smyrk" luego de la victoria sobre Urbina.

MAY-1865, alentados por la muerte de Flores, brazo derecho de García Moreno, los urbanistas se apoderaron de las naves del Gobierno: "Washington", "Guayas" y "Bernardino" para amenazar a Guayaquil.

García Moreno se trasladó al puerto, declaró piratas a los revolucionarios, tomó el vapor inglés "Talca" y junto al "Smyrk" lo entregó al mando del CPNV Juan Manuel Úraga para que haga frente a Urbina. En enfrentamiento entre los dos enemigos que se odiaban a muerte, fue feroz. El Talca logró hundir al "Guayas", inmediatamente atacó al "Bernardino", en el cual se encontraban los tres Generales: Urbina, Robles y Franco, quienes se dieron a la fuga por los canales y manglares de la costa.

García Moreno liberó a los prisioneros, pero fusiló a 26 revolucionarios. Retornó con el "Bernardino" como trofeo, al que lo bautizó como "Jambelí". Irónicamente Urbina y Robles fueron vencidos en el mar por un Oficial de Marina más joven y un Presidente que nada sabía de la vida marina.

Los años siguientes fueron igualmente desoladores, se mantenían solo algunas naves para la lucha contra el contrabando: Vapor "Bolívar", adquirido en 1867 (sirvió apenas dos años), goleta "Guayaquileña" (1871) y pailebot "Mercedes" en 1872 (sirvió hasta 1880).

El General Ignacio de Veintimilla trató de impulsar la navegación en la época que empezaba el auge del cacao, mejorando el servicio de faros y boyas y adquiriendo ciertas naves para vigilancia costera. La intranquilidad política frenó el avance de estos programas.

03-AGO-1882, se adquirió en Chile, el vapor "Santa Lucía", bautizada como "9 de julio".

1883, se adquirió el "Huacho", bautizado como "6 de diciembre". Estas dos unidades estuvieron activos entre Guayaquil y Babahoyo.

Luego de la destitución de Veintimilla, éste huyó a bordo del “Santa Lucía” hacia el Perú. Posteriormente adquirieron dos pequeños vapores: “Sucre” y “Mary Rose”, que tomó el nombre de “Jaramijó”.

## 2.2 La Marina frente a las montoneras de Alfaro 1884 - 1890

La caída del General Ignacio de Veintimilla no trajo paz, a los pocos, el nuevo Gobierno de José María Plácido Caamaño tuvo que enfrentar los intentos revolucionarios de Eloy Alfaro que partía desde Manabí y Esmeraldas.

Esta etapa de la historia nacional y por ende de la Armada ha sido evaluada de manera contradictoria debido a los resultados de la confrontación. La Marina frenó a los revolucionarios, pero el triunfo político posterior de Alfaro significó la casi disolución de nuestra Institución.

Los gobiernos de Caamaño y Cordero eran legítimos, aun que ideológicamente contrarios al liberalismo de Alfaro. ¿Cuál era la responsabilidad de la Marina frente a las montoneras alfaristas?. La Armada no podía elegir bandos; debía y debe defender la Constitución a pesar de las consecuencias. La Marina combatió y derrotó a Eloy Alfaro.

El “9 de julio”, comandado por el CPFG Nicolás Bayona Ors, español que sirvió en la Marina de Guerra del Perú. Tenía una formación naval bastante buena. El General Reinaldo Flores Jijón, Jefe de Operaciones de las fuerzas gobiernistas, hijo de Juan José Flores, se formó en Chile y Perú antes de regresar al país.

Alfaro adquirió en Costa Rica el “Alhajuela”, un vapor de 300 Ton., estructura de madera, velocidad: 10 nudos y armado con un cañón de 20 libras, 02 culebrinas de 12 y 08 libras y 01 ametralladora, le dio el nombre de “Pichincha”, su Comandante era el CRNL Andrés Marín García.

Las unidades del Gobierno: “Huacho” o “seis de diciembre” y el “nueve de julio” o “Santa Lucía” fueron preparadas para enfrentar a los revolucionarios.

El “Pichincha” que venía desde Panamá se encontró con el “Santa Lucía”, entablando un combate rápido y sin mayores daños. Alfaro arribó a Esmeraldas aprovisionó el buque y se dirigió a Bahía de Caráquez, arribando el 01-DIC-1884.

La flotilla gobiernista se alistó para liquidar a los “buques piratas”, como fueron calificados por el Decreto del Gobierno (18-NOV-1884). La flotilla estaba comandada por el GRAL Reinaldo Flores Jijón, y conformada por “nueve de octubre”, comandada por el CPFG Nicolás Bayona, “Huacho” o “seis de diciembre”, comandado por TCNL Froilán Muñoz; y, los vapores “Sucre”, “Mary Rose” y “Victoria”, que transportaban a 820 combatientes (520 en el “Huacho”).

Alfaro quería dominar las comunicaciones en Manabí y Esmeraldas, para lo cual debía eliminar al “Santa Lucía”, con ataque sorpresa. Por su lado el General Flores y el CPFG Bayona querían aprovechar la mayor velocidad de su buque insignia para destruir al “Pichincha” encerrándolo dentro de Bahía de Caráquez.

05-DIC-1884, por la noche, el “nueve de julio” se dirigió a Bahía dejando al “Huacho” retrazado, decidiendo regresar a auxiliar al “Huacho” creyendo que el “Pichincha” no podría salir de su escondite. Terrible equivocación, ya que esta unidad divisó luces desconocidas, sospechando que era el “9 de julio”. Se

trataba del “Huacho” que remolcaba al “Sucre”. Estaba lleno de soldados, mareados, pues la mayoría eran serranos. El TCRL Froilán Muñoz, decidió fondear los dos buques con las luces apagadas y sin las debidas precauciones.

Alfaro se acercó al buque para embestirlo. Lo que sucedió fue una espantosa carnicería sobre los soldados desprevenidos, ya que los revolucionarios los machetearon inmisericordemente. La reacción fue tardía, pero un grupo se parapetó en la cámara y resistieron heroicamente.

El “nueve de julio”, retornaba a Manta, seguro de encontrar en el puerto al “Huacho”, sin lograr su objetivo, se dirige al norte.

La situación era difícil para el “Pichincha” unido aún al “Huacho”, con una parte de la gente luchando ferozmente y sin tener suficiente presión en sus máquinas para enfrentar al “nueve de julio” que venía decidido a vengar a las tropas asesinadas. Del resultado de este combate solo se cuenta con versiones favorables de cada bando.

Los resultados de la lucha fratricida fueron escalofriantes, el “Huacho” con 500 hombres, tuvo 300 bajas (muertos y heridos); los revolucionarios, según Alfaro solo 35, entre ellos el Comandante del “Pichincha”, Andrés Marín García.

A juicio de la Historia: Los errores del GRAL Reinaldo Flores como director de la guerra y del TCRL Froilán Muñoz, Comandante del “Huacho” son innegables, culpables de los erráticos movimientos de las naves. La actitud del CPFG Bayona no resulta tampoco clara, pues debía darse cuenta de las decisiones erradas del GRAL Flores. El cuestionamiento más duro sin embargo tiene que ver con la moralidad de una revolución contra un Gobierno legítimo.

### **2.3 La compra del "Chaihuin" 1886 y de la "Tungurahua" 1887**

Luego de los encuentros relatados, las naves retornaron a Guayaquil en estado calamitoso. El “nueve de julio” una vez reparado sirvió hasta 1895 y el “Jaramijó” hasta 1896. La Marina logró neutralizar los avances revolucionarios de Alfaro, pero la amenaza continuaba siendo real para el gobierno.

25-DIC-1886, el Presidente Caamaño escribe al Ministro de Guerra y Marina: “La necesidad de un buque fuerte y ágil que sirva para los ríos del litoral y la navegación marítima, en circunstancias en que la invasión nos amenazaba y las infatigables montoneras obligaban a una constante movilización de tropa por agua, me decidió a contratar el vapor “Chaihuin” de la Marina chilena”.

El buque adquirido para transporte de tropas del ejército se convertirá en el caballo de batalla del nuevo siglo y en símbolo heroico de la nueva Armada.

21-ENE-1887, se adquirió el “Chaihuin”, por 11.500 libras esterlinas, construido en Glasgow, Escocia. Se lo bautizó como “Cotopaxi”, su primer Comandante fue el CPNV Nicolás Bayona.

Lamentablemente, el gobierno y el ejército no entendían lo que era un buque de guerra, volvían al concepto errado de que los buques de la Armada servían solo como transporte de tropas o abastecimientos.

En el “Cotopaxi” se formaron varias generaciones de marinos, pues se realizaron algunos cursos de la Escuela Naval, así como de Tripulantes. Nadie

se imaginó que esta nave con algunas modificaciones (fortificación del puente y estructura para artillería pesada, 02 colizas de 20 mm., sistema Armstrong en proa y popa y en las bandas 02 cañones de 9 mm.) se convertiría en una verdadera unidad naval, con instalaciones para el personal y que le permitiría salir victorioso en el Combate Naval de Jambelí, del 25 de Julio de 1941.

1886, se venden en subasta pública el “seis de diciembre” y el “Sucre”. Con lo recaudado se pudo cancelar la deuda por la adquisición del “Cotopaxi”.

23-MAR-1887, se firma el contrato para la compra de la cañonera “Tungurahua”, por el valor de 15.300 libras esterlinas.

08-ENE-1888, arriba al Ecuador. Su Comandante fue el CPFG Gil A. Campuzano. Era una nave muy efectiva, construida en Inglaterra, pero difícil de repararse con los medios que se disponía en ese tiempo, por lo que su existencia fue limitada. Se hundió en aguas del río Guayas, frente a la antigua aduana, en el año de 1900.

## 2.4 La otra Escuela Náutica:

La historia de la Escuela Náutica es la imagen de cómo veían las autoridades marítima ecuatoriana; miraban la necesidad, pero no se tomaba sino acciones secundarias para solucionarla.

29-NOV-1867, debía funcionar una Escuela Náutica por decreto del Congreso, pero la inestabilidad política impidió su ejecución.

1878, consta en la Ley de Instrucción Pública, la existencia de una Escuela Náutica.

12-SEP-1883, Pedro Carbo, Jefe Supremo de la Provincia del Guayas, decretó su establecimiento en Guayaquil. No se logró concretar.

08-MAY-1884, el Presidente José María Plácido Caamaño dispone el reinicio de la Escuela, en Guayaquil, la misma que “debe organizarse según la Ley de Febrero 27 de 1884”. Se debía iniciar en agosto, se posterga a octubre y luego definitivamente.

08-AGO-1888, el Congreso decretó el pronto reestablecimiento de la Escuela Naval. Tampoco se logró concretar nada; sin embargo es la primera ocasión en que se le da la denominación de “Escuela Naval”.

OCT-1885, se beca a algunos estudiantes para estudiar en el exterior, política que continuará en los años subsiguientes.

1892, funciona un Curso de Guardiamarinas con 10 alumnos a bordo de la cañonera “Tungurahua” y crucero “Cotopaxi”.

12-OCT-1892, finalmente, a bordo del transporte de guerra “Nueve de Julio”, se inaugura la Escuela Náutica, para honrar el descubrimiento de América en su cuarto centenario. Es nombrado Director, Sebastián Morales. Desgraciadamente la escuela no funciona sino hasta la transformación de 1895.

18-JUL-1893, el Ejecutivo expide un Reglamento para la Escuela Náutica que ya funcionaba con 08 alumnos.

13-DIC-1894, el Director de la Escuela Naval es el señor Lorenzo Juliá, por renuncia de Morales.

1894, la Escuela Naval está dirigida por Mariano Martínez y cuenta con cuatro profesores y ocho alumnos, denominados "Cadetes".

JUN-1894, asume el cargo de Director de la Escuela Naval, el doctor Teodosio Martínez Ramos.

JUN-1895, debido a la Revolución Alfarista, la Escuela Naval, que venía funcionando a bordo del "Nueve de Julio", cierra sus puertas

24-OCT-1990, el Congreso expidió un Decreto sobre el reestablecimiento de la Escuela Naval en Guayaquil.

1905, se adquiere el buque chileno "Casma", al que se le dio el nombre de Buque Escuela "Marañón", quedando establecidos regularmente los cursos y con una correcta organización, bajo la dirección del CPNV Carlos Fuenzalida, Jefe de la Misión Naval Chilena y Comandante del buque.

20-OCT-1906, a bordo del "Marañón", se organizó la Escuela de Ingenieros Navales.

09-ABR-1911, se decretó el reestablecimiento de la Escuela Naval Militar en Quito

1913, la Escuela Naval que venía funcionando normalmente, por los problemas políticos se paraliza. Se organizó la Escuela de Ingenieros, que funcionó en Posorja y en La Magdalena en Quito, con 17 alumnos.

23-NOV-1916, se clausura esta Escuela. Los cadetes pasan a formar parte de la dotación del "Libertador Bolívar", para sus prácticas profesionales.

1916, la Escuela Naval funciona a bordo del "Libertador Bolívar".

05-ENE-1924, el doctor José Luis Tamayo, expidió el Decreto Ejecutivo para la creación de un Curso para Oficiales de Guerra e Ingenieros.

21-ENE-1924, se da inicio a las actividades a bordo del crucero "Cotopaxi", bajo la Dirección del CPNV Rafael Andrade Lalama, Comandante del Buque.

14-ENE-1936, el Ing. Federico Páez, encargado del poder de la República, decretó el reestablecimiento de la Escuela Naval, bajo la Dirección del CPFG Carlos Ibáñez.

18-NOV-1941, luego de la clausura, se decretó el reestablecimiento de la Escuela Naval Única en Salinas, bajo la Dirección del CPCB César Puente Godoy.

ENE-1942, la Escuela Naval Militar funcionó en un pabellón del Colegio Militar de Quito.

1947, la Escuela Naval Militar pasa a funcionar en la Base Naval de Salinas. Los cadetes pasan ahora a denominarse en forma definitiva "Guardiamarinas".

1970, la Escuela Naval Militar pasa a denominarse Escuela Naval del Ecuador.



1973, cambia se denominación a Escuela Superior Naval y es trasladada a Guayaquil.

FEB-1992, la Escuela Superior Naval retorna nuevamente a Salinas.

1994, se le asigna el nombre de: Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde”.

2006, se crea la Universidad Naval “Comandante Rafael Morán Valverde”, la cual funciona en Salinas.

Es importante mencionar que los primeros Oficiales Generales de nuestra Patria, fueron precisamente formados y egresados de la Escuela Náutica, pues la Escuela Militar, comenzó a funcionar en 1838, o sea, 15 años después.

## 2.5 La Armada en la revolución liberal

La transformación liberal de 1895 no trae un mejoramiento en la situación de la Marina; al contrario, muchos Oficiales de Marina han combatido a Eloy Alfaro y al producirse la revolución del 05-JUN-1895, deciden retirarse unos, o son dados de baja otros. Nicolás Bayona (padre e hijo) salen de la Armada. Para 1896 la Marina cuenta con 08 Oficiales: 02 CPNV, 01 TNFG y 03 ALFG.

Dispone de 03 unidades: “Cotopaxi”, “Tungurahua” y “Jaramijó”.

1896, se adquiere el velero “Mirella”, de 760 ton., construido en 1865 en Inglaterra. A su arribo al país, toma el nombre de “Comandante Marcos”. Es usado como pontón hasta 1910 por su deteriorado estado. MAY-1912 encalla frente a Posorja.

27-MAY-1895, la Escuela Náutica ha desaparecido. Eloy Alfaro solicita al congreso la creación del Colegio Militar en Quito y la Escuela Naval.

1896, el inglés S. Simons fue reemplazado por el TCRL José Aroca, luego por Juan Valero, finalmente lo sustituyó el CPFPG irlandés James F. Power, maquinista del “Alhajueta”. Igual, el Comandante del “Tungurahua”, CPFPG Gil Campuzano, fue reemplazado por S. Simons.

1894, funciona el “Fuerte de Punta de Piedra”, una base que se fue ampliando en la primera década del siglo XX.

27-MAY-1895, la Escuela Náutica ha desaparecido, aun que el Presidente Alfaro solicita al Congreso la creación del Colegio Militar en Quito y la Escuela Náutica en Guayaquil. Se envían jóvenes a Europa para la preparación de oficiales idóneos, entre ellos figura (1896) un Guardiamarina que tendrá mucho que ver en los decenios subsiguientes: Rafael Andrade Lalama.

1895, el número de Oficiales era de cinco que creció a ocho a finalizar la primera presidencia de Alfaro. La Armada tenía el “Cotopaxi”, “Tungurahua” y “Jaramijó”.

1899, al terminar el período alfarista, el Ministro de Guerra y Marina manifiesta en su informe: “... para resguardar nuestros puertos, es indispensable una nave de guerra de excelente andar, dotada de cañones de largo alcance y gran calibre. Las naciones de Sudamérica se ocupan de crear una escuadra

en regla para la defensa de su litoral. Ecuador debe contar siquiera con un buque que merezca el nombre de tal”.

Diez oficiales debían atender las múltiples tareas de lucha contra el contrabando, cuidado de faros y boyas, seguridad de los puertos, transporte de tropas del Ejército, viajes de vigilancia al Archipiélago de Colón o Galápagos y mantenerse alerta para emergencias internas y externas. No era raro que Oficiales del Ejército se encontraran a cargo de unidades navales. Los Marineros se reclutaban de la población y se entrenaban en cursos prácticos sobre la marcha. La Marina disponía de la base de Guayaquil y su alterna de Punta de Piedra.

Finalizado el siglo XIX se puede decir el siglo de espaldas al mar. Lastimosamente, todavía tendrá la Armada que beber tragos amargos y hasta el peligro de desaparecer.

## 2.6 La Armada en el siglo XX

Al iniciarse el siglo XX, la Armada mantiene una posición expectante ante la nueva corriente política que ha iniciado Alfaro, 1895 y de su sucesor General Leonidas Plaza Gutiérrez, 1901-1905.

Las actividades de la Armada están reducidas al cuidado de los 12 faros de la costa, el servicio hidrográfico, la vigilancia esporádica de Galápagos y puntos de la costa con el “Cotopaxi”. La base principal es Punta de Piedra, sitio donde se concentra la mayor parte de hombres, arsenal y equipos de reparación de las unidades. No existe Escuela Naval pese al decreto de OCT-1900. Existe un Centro de Instrucción de Tripulantes. Cada buque recluta y entrena las tripulaciones, de acuerdo a sus necesidades.

La Armada depende directamente de la Tercera Zona Militar, con sede en Guayaquil, es decir como una rama auxiliar del Ejército. Esta situación explica, en parte, la lenta marcha de la Armada en los primeros decenios y falta de objetivos precisos en su acción institucional.

Pese a todo, los Marineros trabajan con fe en el futuro y es indudable que esa lucha pareciera utópica y quijotesca: luchar contra la corriente, contra una mentalidad que parece ir de espaldas al mar. Pero ese espíritu visionario tardará mucho tiempo, pero al fin, conseguirá ser reconocido en la Nación y, a mediados de siglo, alcanzará la posición que le tocaba en la guarda de los destinos nacionales.

1910, el peligro de una guerra con el Perú, la campaña de Esmeraldas de 1913 a 1916, en las que el gobierno no podía hacer nada sin la acción y colaboración directa de la Armada y sobre todo la acción del “Calderón” en Jambelí ayudaron a despertar la conciencia de los valores del mar y sobre la Seguridad Nacional que depende, en gran parte, de la protección de nuestras comunicaciones marítimas.

En las primeras décadas del siglo XX, hay una marcada influencia de la Armada chilena, debido a la amistad de las dos naciones. Casi todas las unidades han sido compradas a Chile, incluido el “Cotopaxi”.

Casi todos los Oficiales se formaron en Chile, inclusive arriba al país la “Misión Naval Chilena”, compuesta por varios Oficiales: CPNV Carlos Fuenzalida, Jefe de la Misión y Comandante del cazatorpedos “Libertador Bolívar”; Teniente Primero Miguel A. Rojas, Segundo Comandante; CPM Rubén Morales;

CPCB Heli Núñez, Comandante del cazatorpedos “Libertador Bolívar”, desde OCT-1908 hasta 1910; TNFG Oscar Ferrari, Comandante del “Libertador Bolívar”, desde ENE-1911 hasta MAY-1912. Los demás miembros ocupan puestos relevantes como: Director de la Escuela Naval, Comandancia de unidades, Jefatura de la Base de Punta de Piedra, etc.

La Armada va adquiriendo personalidad propia, adquiere su “mayoría de edad”. Pero es indudable que la institución inicia una trayectoria definida entre 1935-36. Después del año 1941, ese impulso cobrará mayor fuerza y creatividad, hasta llegar a los setenta en que los programas y ampliación de sus actividades llega a una verdadera efervescencia en todo sentido: respetada en la Nación, internamente estructurada, incansable en impulsar programas marítimos que tiendan a aprovechar los recursos del mar, puede mirar al futuro con tranquilidad y orgullo y, sobre todo, puede dedicarse con ahínco al desarrollo del Poder Marítimo Nacional.

## **2.7 La Armada en la Guerra Civil de Esmeraldas 1913 - 1916**

A principios de 1911, el candidato presidencial Emilio Estrada fue elegido Presidente de la República con el apoyo de Alfaro, quien al conocer, que Estrada sufría de una afección cardíaca, pretendió que renunciara a la primera magistratura.

11-AGO-1911, Estrada, se resiste, lo que motivo que se produzca una rebelión militar, secundada por civiles, en apoyo a Estrada, por lo cual Alfaro se asilara en la legación de Chile, abandona el país y se dirige a Panamá.

21-DIC-1911, a los pocos meses de posesionado por el Congreso como Presidente, fallece en Guayaquil Emilio Estrada, a los 56 años de edad. Se hace cargo del poder, Carlos Freile Zaldumbide, Presidente del Congreso Nacional.

Se inicia la lucha por el poder, el Dr. Carlos Tobar, antiguo conservador pero alineado a los liberales del gobierno y el General Leonidas Plaza, Ministro de Hacienda y anti-alfarista, además otros candidatos apoyados por los militares.

1912, el General Pedro J. Montero, jefe de la guarnición militar de Guayaquil se declara Jefe Supremo de la República ante “el peligro conservador”, y frente a la posible elección del Dr. Tobar o del General Leonidas Plaza.

En Manabí, el General Flavio Alfaro, sobrino de Eloy, se proclama también Jefe Supremo, por similares consideraciones. El gobierno inicia la represión, nombra jefe del Ejército Constitucional, al General Leonidas Plaza y al General Julio Andrade, Jefe de Estado Mayor.

Flavio Alfaro y 315 miembros del Batallón “Esmeraldas” con sus Oficiales llegan a Guayaquil a bordo del “Cotopaxi”, cuyo Comandante era el TNFG Alvaro Cañarte. Se produce la concentración de fuerzas en Manabí y Guayaquil, lideradas por Montero y Flavio Alfaro.

04-ENE-1912, Alfaro ya estaba en Ecuador ante el llamado de Montero para entregarle el poder de la República.

Las fuerzas de los Generales Montero y Flavio Alfaro se movieron hacia la cordillera al encuentro del Ejército gobiernista.

11-ENE-1912, se libra el combate en Huigra entre las fuerzas gobiernistas y las del General Andrade, con apoyo de los revolucionarios (parte del Batallón "Esmeraldas"), al mando del Coronel Belisario Torres, quien es capturado y enviado a Quito en donde fue asesinado.

14-ENE-1912, nuevo encuentro entre el Ejército al mando del General Leonidas Plaza y las fuerzas revolucionarias, cerca de Naranjito. Nueva derrota de los insurgentes.

Durante esta acción, intervino como ayudante de campo del General Plaza, el TNFG Juan Francisco Anda y Maldonado, quien alcanzó la jerarquía de Capitán de Navío Ejecutivo, llegando a desempeñarse como Director General de la Armada, desde el 01-DIC-1927 hasta el 31-DIC-1933; y, como Jefe del Dpto. de Marina del Ministerio de Guerra y Marina, desde el 01-DIC-1927 al 31-DIC-1933; y, como Comandante General de Marina, desde el 31-OCT-1935 hasta el 31-DIC-1935; y, desde el 20-SEP-1941 hasta el 02-JUN-1944; por lo tanto, fue el primer Oficial Comandante General de Marina.

19-ENE-1912, batalla decisiva en Yaguachi, protagonistas: Ejército al mando del General Julio Andrade y los rebeldes al mando del General Flavio Alfaro (2000 hombres). Combate sangriento para ambos bandos, pero fue otra derrota para los revoltosos.

El Coronel Carlos Concha, era comandante de la Segunda División, organizada luego de la derrota de Huigra. Siendo evidente la derrota de los insurgentes, Guayaquil continuaba en poder de éstos, pues interponiéndose el río Guayas entre los vencedores y su objetivo, y estando la Marina de Guerra a favor de la revolución, su conquista estaba fuera del alcance inmediato del General Leonidas Plaza.

Por intervención de los cónsules de Estados Unidos e Inglaterra, los alfaristas capitularon, siendo ocupada Guayaquil y apresados, luego Eloy Alfaro y los otros protagonistas, en flagrante violación a lo estipulado en la indicada capitulación.

Con asombrosa rapidez tuvo lugar uno de los más sombríos acontecimientos de la historia nacional: Los asesinatos del General Pedro J. Montero, en Guayaquil, el 25-ENE-1912 y de los Generales Eloy y Flavio Alfaro y demás prisioneros, por parte de individuos vinculados con el Ejército de Leonidas Plaza, en Quito, tres días después, es decir el fatídico 28-ENE-1912.

Quedaron como aspirantes a la presidencia los dos Generales vencedores, ahora enemigos políticos, pero un nuevo asesinato, el del General Julio Andrade ensombreció aún más la historia republicana.

El General Plaza quedó sin oponentes y fue electo Presidente de la República, por segunda vez. Por los acontecimientos citados, el nuevo gobernante tenía motivos suficientes para ser odiado por los simpatizantes de los alfaristas, que de inmediato pasaron a conspirar en contra del gobierno.

En Esmeraldas surgió el movimiento subversivo liderado por el Coronel Carlos Concha Torres, militar de excelente preparación y capacidad militar, esmeraldeño y conocedor del teatro de operaciones en el que luego se desarrolló la guerra civil.

24-SEP-1913, Concha y un grupo de 30 habitantes del recinto Teaone, atacaron el cuartel de policía de Esmeraldas, apoderándose de 31 fusiles.

Armados, intentaron tomar el Compañía del Batallón “Manabí”, de Esmeraldas, apoyados por la mayoría de la tropa, conformada por esmeraldeños netamente.

Gracias al apoyo de la Tripulación del “Cotopaxi” fracasó la intentona subversiva. Se destacaron los ALFG Manuel María Cevallos y Carlos G. Ibañez, el Comandante de la unidad era el CPFGR Rafael Andrade Lalama, quien envió de refuerzos a los ALFG Juan T. Constante y César Mogollón. La intervención oportuna de la Tripulación determinó la derrota de los atacantes al cuartel, los cuales se internaron en la selva para continuar con la guerra de guerrillas, con el armamento de la Policía.

Concha estableció su cuartel general en Tachina y destacamentos en varios sitios. El gobierno ordenó que el propio Ministro de Guerra y Marina se dirigiera a Esmeraldas. El General Juan Francisco Navarro, viajó desde Guayaquil a Esmeraldas en el “Libertador Bolívar” junto a 100 hombres del batallón “Guayas”, bajo el comando del Mayor Héctor Icaza.

Para todas estas tareas de transporte y apoyo, las unidades navales quedan bajo el mando del jefe de operaciones, estas unidades eran: “Libertador Bolívar”, “Patria”, “Cotopaxi” y “Tarqui”.

OCT-1913, la fuerza comandada por el Mayor Icaza sufrió una derrota importante, por lo tanto, el gobierno inició la movilización de varias unidades del Ejército y Policía.

29-OCT-13, el gobierno declaró al Ejército en estado de campaña y formó la Brigada “Esmeraldas” con los Batallones “Guayas”, “Constitución”, “Quito”, Batallón de Reserva No. 64, una sección de artillería con 02 cañones Krupp y todos los destacamentos del área. El Coronel Celín Arellano fue designado comandante de la brigada, el cual se desempeñaba como Edecán del Presidente Leonidas Plaza G.

07-NOV-13, desembarcó el Batallón “Quito”, cuyo comandante era el Teniente Coronel Arquímedes Landázuri, completando un total de 1.244 hombres, incluyendo el personal de artillería. A su vez los revolucionarios también incrementaron sus efectivos.

El mando del Ejército estaba a cargo del General Luis Cabrera, prestigioso militar al servicio de la patria, formado doctrinariamente bajo parámetros europeos, especialmente alemanas, pero sin conocimiento de guerra de guerrillas en la selva, emitía directivas relacionadas con la manera de operar en contra del enemigo oculto en la selva, los cuales no eran acertados, en cambio, el Coronel Concha por su parte hacía gala de operaciones psicológicas para desorientar a las fuerzas gubernamentales.

26-NOV-13, el Coronel Velasco Polanco decide atacar al Coronel Concha que supuestamente se encontraba en Majua, con 655 hombres. Dividió su fuerza en dos columnas y marchaban por las orillas del río. Se debe resaltar que la mayoría de los soldados eran oriundos de la sierra, sin aclimatación al ambiente tropical.

11-DIC-13, se produjo un enfrentamiento con los revolucionarios, al mando del Coronel Víctor Martínez, fue una carnicería, muere el Teniente Coronel Alejandro Andrade Lalama, lo cual obliga a aceptar una rendición al Coronel Belisario Olarte, quien reemplazó a Andrade Lalama, luego de su deceso. El

Ejército entrega las armas y municiones a los revolucionarios para poder atender a los heridos y llevarlos por el río hasta esmeraldas.

la columna que marchaba por el margen izquierdo al enterarse del enfrentamiento, sin intentar prestar apoyo directo cruzando el río, abre fuego con todas sus armas, contra un enemigo invisible, ocasionando más bien, daño a las fuerzas propias del “Constitución” y Policía, resultando muerto un clase y cinco heridos.

14-SEP-1916, se desarrolló el último combate de importancia entre las fuerzas del gobierno y las huestes de la revolución, es decir, pocos días después que el doctor Alfredo Baquerizo Moreno había asumido el poder.

140500-SEP-1915, se inició el desembarco frente al enemigo que atrincherado en la playa resistió ferozmente. El combate fue muy reñido; tanto, que los atacantes, avanzaban con el agua hasta la cintura. Poco a poco el combate fue tornándose favorable a las fuerzas del gobierno hasta que finalmente los revolucionarios, comandados por Julio Mena, fueron desalojados de sus trincheras y obligados a retirarse al interior de la selva.

Este combate es el último de la guerra fratricida, sin embargo en los meses subsiguientes, luego de que el Coronel Concha había dispuesto el cese de las hostilidades y la entrega de las armas al gobierno, hubieron otras acciones, como el segundo combate de Rioverde, consecuencia de la indisciplina reinante en los hombres de la revolución, desde el momento de la prisión de su jefe, el Coronel Carlos Concha Torres.

01-SEP-1916, asume el poder, el Dr. Alfredo Baquerizo e inicia una política pacífica, con un decreto ejecutivo del 08-SEP-1916, disponiendo la amnistía para todos los presos políticos, incluido el Coronel Concha, quien fue puesto en libertad el 131900-SEP-1916.

Para la Marina de Guerra, la finalización de la campaña de Esmeraldas no ponía fin a su accionar continuo, pues todavía faltaba la desmovilización del ejército de operaciones, la evacuación de enfermos y heridos y tareas de transporte los buques “Cotopaxi” y “Patria” entre Esmeraldas y Guayaquil.

Las tripulaciones de estos dos buques sufrieron también las consecuencias del largo accionar. Su salud era muy penosa, por lo cual el Comandante Rafael Andrade Lalama solicitó al jefe de la Tercera Zona Militar la necesidad de que dentro del orgánico se haga constar un médico cirujano.

Así era la situación de la Marina al finalizar la campaña, iniciándose con esto la larga época de abandono que sufrió hasta 1942, año en que verdaderamente inicia una etapa de progreso, que si bien con algunas vicisitudes, en general ha sido favorable al Poder Naval del Ecuador.

Es penoso constatar la miopía, que siempre hubo, en épocas pretéritas, de las élites políticas que nos gobernaron, respecto al importante rol que en la seguridad de la Nación tiene su Marina de Guerra.

Es necesario resaltar el heroico desempeño de los Tripulantes del crucero “Cotopaxi”, entre ellos el Contra maestre Juan Suárez, quienes supieron esforzarse para el cumplimiento de las operaciones que se efectuaron durante la campaña, y es el propio Comandante quien lo hizo trascendente a las autoridades respectivas.

ABR-1912, inicia la participación de la Armada en la campaña de Esmeraldas, cuando recibe el cargo de Comandante del “Cotopaxi”, el CPMG Rafael Andrade Lalama, quien como tal le tocó actuar durante la cruenta y prolongada campaña militar. Sirven como oficiales, entre otros: TNFG Víctor I. Vicuña, quien alcanzó el grado de Capitán de Fragata; ALFG Carlos Ibañez, Atilio Cavanna, Julio Donoso Moncayo, Manuel María Cevallos, Teodoro Morán Valverde, hermano del héroe Rafael; Ing. Tomás Landaverea y Mateo I. García. Oficiales que alcanzaron mayores jerarquías dentro del escalafón naval, distinguiéndose especialmente Teodoro Morán Valverde, que llegó a ser Capitán de Navío y desempeñó brillantemente la Comandancia General de Marina.

Participaron a bordo del “Constitución”, TNFG Diógenes Fernández, como Comandante y el ALNV Virgilio Cuesta.

Por el “Libertador Bolívar”, participaron: TNFG Luis Felipe Auz, Comandante de la Unidad, el ALNV Víctor Manuel Neumane, Oficial del buque, quien escribió un diario de los acontecimientos de la Campaña de Esmeraldas.

## **2.8 Galápagos en la mira de las grandes potencias**

1635, Las islas Galápagos fueron descubiertas por Fray Tomás de Berlanga, habían sido visitadas frecuentemente por naves españolas, corsarios y piratas. Para el siglo XIX, el archipiélago era conocido y codiciado.

1812, un aventurero yanqui, de apellido Porter, quiso adueñarse de las islas Galápagos a favor de los Estados Unidos, pero su gobierno no lo aprobó.

Al nacer la república, aparece la preocupación de incorporarla a la nación. La primera sugerencia nació del General José de Villamil. Su proyecto iba más allá de la simple incorporación territorial, creía posible una colonización completa y para ello armó una expedición en 1832, en la goleta nacional “Mercedes”

02-MAR-1832, en acto solemne se procede a la incorporación en la isla “Charles”, “Floreana” o “Santa María”. Posteriormente fracasó este intento de colonización por dos razones: el núcleo de colonos estaba formado por penados (sentenciados del Batallón Flores) y luego por una escasa comunicación con el continente: sin naves para abastecimiento y poder sacar los productos de la colonia, cualquier proyecto estaba destinado al fracaso.

Mientras Villamil estuvo al frente de la colonia, ésta logró sobrevivir, pero al retirarse en 1836, quedó al frente un aventurero americano Williams, que convirtió el sitio en campo de concentración, con métodos brutales, lo cual, obligó a un levantamiento que se calmó gracias a la gestión del propio Villamil. Al final se trasladó la colonia con sus autoridades a la isla San Cristóbal.

A finales del siglo XIX, se realizó un nuevo intento por parte de Manuel Cobo en San Cristóbal, también fracasó por las mismas razones: colonización con penados incorregibles. Cobo solucionó las comunicaciones, formando su propia compañía marítima. Formó un pequeño imperio muy próspero, en él circulaba su propia moneda.

Por supuesto, el rey absoluto era Cobo, que dominaba sobre vidas y bienes y ante quien las autoridades de las islas, inclinaban la cabeza. Un levantamiento de los penados dio al traste con tan dorado imperio, en él murieron Manuel Cobo y el gobernador de las islas, en 1904.

Volvamos a 1832, la incorporación de las islas no podía ser más oportuna, pues pocos años después se despertaba la codicia de las grandes potencias, especialmente de Estados Unidos.

1835, se detiene por un par de meses a la nave británica “Beagle”, comandada por el Capitán Fitzroy, en viaje científico alrededor del mundo. Anteriormente se había detenido por largo tiempo en las islas Malvinas, para asentar el dominio inglés en las islas argentinas. ¿casualidad?.

1840, las visitas de naves de Estados Unidos eran cada vez más frecuentes, llegando a buscar la compra, arrendamiento o simple, la ocupación de las islas.

La larga historia de estas presiones está por escribirse y es una página penosa y oscura. Varias naciones europeas buscan también “concesiones” en las islas al modo de las usadas con China en el siglo XIX. Las argucias van desde la posibilidad de explotar el guano hasta la declaración de los Estados Unidos de que las islas eran “res nullius”, es decir, sin dueño, esto en 1888.

Por otro lado, la explotación de tortugas del archipiélago, por los bucaneros y balleneros americanos del siglo XX, fue grande. Según cálculos aproximados basados en informes de embarques ordinarios de 500 a 600 tortugas por buque, se aproximada al millón de tortugas.

La historia de Galápagos del siglo XIX podría reducirse a dos intentos de colonización ecuatoriana y explotación de buques norteamericanos.

En el siglo XX, se ha querido mantener el mismo esquema, esta vez con la pesca, pero la presencia de la Armada del Ecuador llamó la atención al menos, sobre la piratería en la guerra del atún (1960-75), mientras la ciencia internacional buscaba proteger la fauna típica de las islas.

A la postre, podemos felicitarnos por el fracaso de las colonizaciones, pues así los ecuatorianos no fueron cómplices de la expoliación de las islas y mucho ha quedado para una explotación racional limitada, para la ciencia y el turismo.

Cualquier concesión habría convertido a la belleza del archipiélago en despensa de balleneros, base militar para la defensa del canal y al final, habríamos recibido convertidas en peñones vacíos, útiles solo para un centro internacional de baratas diversiones o basureros de residuos nucleares, como se propuso alguna vez.

## **2.9 La década amarga: La Armada en peligro de desaparecer**

Entre 1913 y 1916, tiempo que duró la guerra civil, nuestra Marina de Guerra estuvo en constante actividad: Bloqueando la costa, transportando incansablemente, a las unidades del Ejército desde Guayaquil hasta Bahía de Caráquez, que fue la base de operaciones del Ejército gobiernista, ejecutando desembarcos, como el de Atacames y apoyando con el fuego de sus cañones los movimientos ofensivos del Ejército. Todas las operaciones del ejercicio del dominio del mar fueron realizadas; y el triunfo de las armas del gobierno, se debió, sin duda ni discusión, al continuo accionar de la Marina, que fue siempre la que logró enmendar los errores tácticos y estratégicos de los jefes del Ejército.



Finalizado el conflicto interno de Esmeraldas, los buques quedaron destruidos, el “Libertador Bolívar” era el más afectado, aunque todas las unidades habían llegado a su límite de su vida útil, pero los más chicos podían carenarse y repararse en el país, mas no el “Bolívar”, que desde entonces estaba destinado a hundirse en el río, porque pasado el susto el gobierno volvió a su antigua política de menosprecio por los asuntos navales, así de inmediato se vendió el “Constitución”; el “Patria”, se hundió años después por errores de navegación, solo el legendario “Cotopaxi” lograría sobrevivir para transformarse posteriormente en el cañonero “Calderón”, que se cubrió de gloria en Jambelí en 1941, los dos buques restantes, los pequeños: “Tarqui” y “Enrique Valdez”, sin ningún significado bélico, realizaban labores de mantenimiento de faros y boyas, el primero; mientras que el segundo al servicio personal del Gobernador de Guayaquil, para visitas protocolarias, luego trasferido al Cuerpo de Bomberos y tomó el nombre de “Huancavilca”.

Entre 1916 y 1935, no se registró ninguna adquisición de consideración destinada a la defensa de nuestra frontera marítima. Se adquirieron únicamente 03 insignificantes naves que no contribuían a fortalecer el Poder Naval.

Este período de 19 años, es seguramente el más negativo en el devenir de nuestra Armada, constituye el de la segunda involución de la Marina de Guerra; después del esfuerzo realizado por la institución naval durante la campaña de Esmeraldas cayó en un letargo, que casi la llevó a su desaparición. Los sucesivos gobiernos que detentaron el poder político en este lapso son culpables de traición a la patria, si no por intención, si por omisión.

El solitario “Cotopaxi” fue el reducto en el cual sobrevivió el ideal naval, el espíritu de una institución que se negó a desaparecer a pesar de las adversas circunstancias que la rodeaban. Es en esta época en la que se preparó la tragedia de 1941.

1935, siendo Presidente de la República el patriota e insigne ecuatoriano, doctor José María Velasco Ibarra, quien desde los primeros momentos de su gobierno, se preocupó del fortalecimiento de las Fuerzas Armadas, la Marina de Guerra adquirió un buque que sin ser de guerra, era adecuado para su transformación como tal, construido en Inglaterra como caza submarinos, al finalizar la primera guerra mundial, fue vendido al millonario americano Vandervilt, quien lo transformó en un yate de lujo y fue en esas condiciones que pasó a poder de la Armada ecuatoriana. La compra de este buque no constituyó un principio de la reconstrucción de un poder de combate de nuestra Marina, aunque si en otros aspectos, pues luego de su acondicionamiento como Buque – Escuela en Talcahuano, sirvió eficientemente en la preparación de varias generaciones de Oficiales Navales como el primer buque bautizado como “Presidente Alfaro”.

La afirmación de que los gobiernos de aquella época se despreocuparon temerariamente de mantener un Poder Militar necesario a la Seguridad Externa del Estado; pero se debe aclarar que dentro de la Institución Naval y algunos jefes del Ejército como el General Thelmo Paz y Miño y el entonces Coronel Luis Larrea Alba, si existió constante preocupación por esta situación de indefensión de nuestra frontera marítima. el Coronel en reserva, don Víctor Emilio Estrada publicó un estudio sobre esta materia, así como el TNFG Manuel Alomía dictó, en el Círculo Militar de Quito, una conferencia sobre la necesidad de crear un Poder Naval, intervención que mereció favorables comentarios; pero todo fue inútil para que los gobiernos se preocupasen de

remediar esta situación hasta que finalmente llegó el trágico y aciago año de 1941, en el que la Fuerza Naval no existía, pues los únicos buques de una incipiente Marina eran: "Presidente Alfaro", cañonero "Calderón" y aviso "Atahualpa".

Los acontecimientos de 1941 son ampliamente conocidos, pero referente al Combate Naval de Jambelí debo decir que fue un triunfo moral de nuestros marinos de la época, táctico también, pero que no tuvo ninguna significación estratégica, pues un triunfo táctico que no puede ser explotado después no contribuye al desenlace exitoso de una guerra y Jambelí fue el canto del cisne para la Armada, pues no se aprovechó aquella coyuntura de triunfo.

1941, se reabre la Escuela Naval en forma definitiva y permanente; primero como parte del Colegio Militar "Eloy Alfaro" en Quito (en el lugar que hoy es el Ministerio de Defensa Nacional), y posteriormente en la Base Naval de Salinas, una vez que fue desocupada por los Norteamericanos.

SEP-1941, el Presidente Carlos Arroyo del Río procedió a reorganizar el Mando Naval reincorporando al servicio activo al Capitán de Navío Juan Francisco Anda y Maldonado, a quien nombró Comandante General de Marina, cuya sede fue la ciudad de Quito; y, al Capitán de Fragata César Mogollón C, quien pasó a ocupar la Comandancia de la Marina con sede en la ciudad de Guayaquil.

Paralelamente, se emprende un plan para organizar una Fuerza Naval que garantice la integridad de nuestro mar territorial, se crean Escuelas de Formación de Oficiales y Tripulantes y se sugiere la adquisición de buques de guerra, ya que hasta esa fecha, la historia nos habla de adquisiciones de buques de transportes de bienes del Estado como era el transporte de sal que lo producía y comercializaba el Estanco; o para paseo, a los cuales se les adaptaba cañones para convertirlos en buques de guerra; incluso en algunas ocasiones con tripulaciones extranjeras.

28-ENE-1941, se emprenden los cambios, ya que en esta fecha, la Misión Naval de los Estados Unidos de Norteamérica, se establece definitivamente en el Ecuador, y lo hace con la intención de organizar una Fuerza Operativa con buques y personal entrenados para la defensa del país.

23-FEB-1942, el Comandante General de Marina CPNV Juan Francisco Anda, solicita al Ministerio de Defensa, una serie de necesidades "perentorias e indispensables para la Marina de Guerra y la defensa marítima del país; solicitud que comprendía la provisión de buques de guerra modernos y otros requerimientos.

En cuanto a los buques, éstos nunca llegaron, al menos en las condiciones que se los requería, sino únicamente algunos yates que durante la II Guerra Mundial fueron adaptados para la guerra. Se puede concluir que es a partir de esta época, el inicio del gran desarrollo Institucional.

Al amparo del Convenio firmado con los Estados Unidos, éstos entregaron a nuestro país los buques "9 de Octubre", "10 de Agosto" y "5 de Junio", que sumados a los ya existentes, determinó la creación de la Jefatura de Escuadrilla, inicio de lo que hoy es la Comandancia de la Escuadra Naval.

Desde la creación de la Comandancia de la Marina en Guayaquil, que funcionó en el edificio de la Gobernación de la Provincia del Guayas, calles Clemente Ballén y Malecón, donde además funcionó posteriormente la

Primera Zona Naval y la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Luego, la Armada creó las Zonas Navales y el Comando de la Primera Zona Naval pasó al edificio que se encuentra actualmente y que perteneció a la Escuela de Especialidades de la Armada, ubicado en las calles 5 de Junio y Cañar, junto al parque de la Armada. La Escuela de Especialidades se trasladó a la Base Naval de Salinas.

## 2.10 La Escuela de Grumetes

14-MAR-1933, mediante Decreto Ejecutivo No. 193, del Presidente de la República, doctor Juan de Dios Martínez Mera y bajo el Comando General de Marina de Teodoro Morán Valverde se crea la "Escuela de Grumetes", para la Formación de Tripulantes de la Armada del Ecuador.

31-AGO-1935, el Ecuador adquirió el yate "ARA", bautizándole como Buque Escuela "Presidente Alfaro", donde comenzó a funcionar la Escuela de Grumetes.

1945, se reanudan los cursos en el Buque "10 de Agosto", el mismo que posteriormente fue denominado "Manabí" donde permaneció por un año la Escuela de Grumetes, para continuar nuevamente en el Buque Escuela "Presidente Alfaro", hasta el año 1950.

02-MAR-1952, la Escuela de Grumetes pasa a funcionar en Salinas, siendo Comandante el CPMG Ramón Albán Semanate.

31-DIC-1967, por cambios en la estructura orgánica de la Armada, la Escuela de Grumetes pasa a constituirse como Centro de Reclutamiento Naval.

18-FEB-1971, se fusiona con la Escuela de Especialidades que también es trasladada a Salinas, dando origen al Centro de Instrucción Naval, constituyéndose éste en el primer Centro de Formación Técnica para el Personal de la Armada.

1979, se fusiona lo que orgánicamente constituía el "Centro de Instrucción Naval" y la "Base Naval de Salinas" (BASALI) y se conforma la "Base Naval de Entrenamiento" (BASENT).

1987, se crea el "Centro de Formación Naval" (CENFOR), mirando el proceso de transformación debido principalmente a la creación e implementación por parte de la Armada, de la Escuela de Perfeccionamiento de Tripulantes en la ciudad de Guayaquil.

1992, retoma su nombre inicial de Escuela de Grumetes (ESGRUM), nombre con el cual cumple su función hasta la presente fecha en el interior de la Base Naval de Salinas.

10-ENE-1996, se le asigna el nombre de "Contramaestre Juan Suárez", en memoria del insigne marino que por cinco décadas sirvió en forma abnegada, leal, valiosa y honrada en las cálidas cubiertas de los buques de Guerra de la Armada.

En la actualidad, la Escuela de Grumetes Contramaestre "Juan Suárez", se forman los Bachilleres, quienes durante el primer año de estudios y

entrenamiento militar, obtienen el grado de Marineros. Luego de aprobar el segundo año obtienen el título de Técnico Superior. Posteriormente, pasan a formar parte del “Centro Tecnológico Naval” (CETNAV), que funciona en Guayaquil, completar el tercer año de preparación y obtener el título de Tecnólogo en las siguientes Especialidades: Electrónica, Electricidad, Mecánica, Ciencias Navales, Sanidad, Administración e Informática. Además se reclutan ciudadanos con preparación en servicios varios en diferentes especialidades de acuerdo a las necesidades de la Institución.

## **2.11 Factores influyentes en el desarrollo de la Armada**

### **a) Presencia de los americanos en el Ecuador**

DIC-1941, durante la Segunda Guerra Mundial, cuando Japón atacó la Base norteamericana de Pearl Harbor en el Pacífico, los Estados Unidos buscaron el apoyo del Ecuador para la defensa continental. Se firma un Convenio mediante el cual Ecuador cede al Gobierno norteamericano el área de la Puntilla en Salinas e islas Baltra y Seymour. Se asentaron bases aeronavales norteamericanas para la defensa, especialmente de Japón que se pensaba podría realizar un ataque por este sector del continente. Entre otras consideraciones, Ecuador recibiría a cambio, entrenamiento del personal y entrega de material para la modernización de la Marina de Guerra Ecuatoriana.

ABR-1942, se inicia la construcción de la Base de Salinas, la cual fue terminada a mediados de 1943. Se construyeron tanques para almacenar combustible, con una casa de bombeo y tuberías enterradas para el transporte de los combustibles, estación de radio, un muelle de pontones y una rampa de concreto para los hidroaviones.

SEP-1942, en la Base Aeronaval de Galápagos, en la isla Baltra comenzó la construcción de varios tanques para almacenar diesel y gasolina de aviación, aceite de petróleo para mover los aparatos eléctricos, así como otras instalaciones, estación de radio y de bombeo para los combustibles y sus respectivas cañerías.

La Base de Salinas estaba destinada a la Terminal Sur del Arco de Patrullaje del Pacífico. Sus fuerzas aumentaron desde unos 60 Marineros hasta llegar a 700, durante los dos años de trabajo. Se escogió el área de Salinas por la característica natural de sus playas, en forma semi-circular, lo que forma una bahía de aguas mansas y poco profundas, óptima para el amarizaje de sus aviones.

En la Base de Salinas, funcionaba el aeropuerto, con una torre de control y un aerofaro, para vigilar el movimiento de los aviones militares. La Armada contaba con un Oficial y siete Marineros, en una pequeña estación de radio.

MAY-1944, las actividades aéreas cesaron, dejando tan solo una unidad para reaprovisionar en caso de emergencia. Posteriormente se realizó la evacuación total.

JUN-1944, la base fue desmantelada y la maquinaria, abastecimientos, provisiones, equipos y el personal evacuados. Todo el equipo, refrigeradores y generadores dejaron en estado de preservación. Empacaron y cargaron a bordo 3.000 toneladas de equipos, maquinarias, abastecimientos que fueron retornados por los Constructores Navales

"Seabees" o Abejas Marinas, legendario Escuadrón que intervino durante la Segunda Guerra Mundial.

JUL-1944, la Base de Salinas aún en poder de los norteamericanos, fue diseñada para servir como un Destacamento Aeronaval y como una Base Aérea del Ejército. Los pocos hombres que se quedaron debían realizar servicios de emergencia, estaban equipados con servicios de comunicaciones, médicos y de comedor.

FEB-1946, los Estados Unidos de América, entregaron su jurisdicción sobre la "Base Naval de Salinas", entregando todas sus instalaciones permanentes para ser usadas por la Marina de Guerra de Ecuador. Meses después fue entregada la Base Aeronaval de Baltra.

Los convenios con la Armada de los Estados Unidos, inciden determinadamente en la estructura clásica de nuestra Institución con formación inglesa. La Misión Naval Americana dotada de amplios poderes, emprende un agresivo plan de cambios, tanto en la doctrina como en la estructura física, llegándose inclusive a cambiar los uniformes. Se ejecutaron nuevos programas de estudio con toda clase de ayudas a la instrucción como películas, textos, fotografías, mapas, etc., lo que permitió muy pronto lograr el entrenamiento en las aulas y cumplir con los períodos de prácticas en la mar.

A partir de estas fechas se cambiaron los uniformes y las insignias de Oficiales y Tripulantes. Se realizaron cambios importantes en la instrucción de las Escuelas de Oficiales y Tripulantes, al aplicar su doctrina en todas las especialidades. En cuanto a los Oficiales de la Armada que antiguamente eran de dos clases: Ejecutivos e Ingenieros pasaron a ser Únicos y se cambió la denominación de algunos grados.

#### **b) Necesidad de reorganizar las Fuerzas Armadas del Ecuador**

27-FEB-1942, una vez restablecido el país de la invasión peruana y firmar el Protocolo de Río de Janeiro, mientras los países del mundo se encontraban en plena Segunda Guerra Mundial, se determina la necesidad de reorganizar las Fuerzas Armadas del Ecuador para evitar una nueva aventura de conquista del Perú.

La Armada hasta esas fechas había permanecido subordinada a la entonces IV Zona Militar, con sede en Guayaquil cuyo Jefe era además Comandante de la Marina (un Coronel del Ejército)

09-AGO-1944, mediante Decreto Legislativo No. 766, firmado por el doctor José María Velasco Ibarra, la Marina logró obtener su independencia administrativa y económica, funcionando como Subsecretaría de Marina.

26-JUL-1944, se organiza con su propio Comando General de Marina, cargo que lo inició el Capitán de Fragata José Alberto Sánchez López. Cabe recordar que el cargo de Comandante General de Marina, se denominó anteriormente: Director General de la Armada, (01-DIC-1927); y, Jefe del Departamento de Marina del Ministerio de Guerra y Marina, hasta el 03-SEP-1941.

### **3. GESTAS HEROICAS Y PERSONAJES**

### 3.1 El Combate Naval de Malpelo

20-MAY-1828, en circunstancias en que los nuevos Estados libres de América aún no se encontraban definitivamente estructurados, el Perú inició una serie de acciones militares en contra de Colombia (Ecuador no existía aún como República) reclamando para sí el derecho sobre las zonas australes o del sur, incluyendo la ciudad de Guayaquil. Fue así que, mientras el Mariscal La Mar avanzaba con sus tropas por el interior, hacia Cuenca, la corbeta peruana "Libertad", capitaneada por el Comandante Póstigo, inició un mal disimulado bloqueo al golfo de Guayaquil.

Advertido de la situación, el General Juan José Flores, desde Cuenca, ordenó al General Juan Illingworth, Intendente de Guayaquil, que adopte las medidas necesarias para romper el bloqueo y proteger a la ciudad. Illingworth llamó entonces al CPNV Tomás Carlos Wrioth y le encomendó salir inmediatamente al encuentro del invasor, para lo cual fueron armadas las corbetas "Guayaquileña" y "Gracia del Guayas", "Adela" y "Pichincha".

Estas naves pelearon duramente contra los bloqueadores sureños; nuestros marinos y soldados infligieron fuertes pérdidas a la Escuadra del Perú, entre estas, la muerte del Almirante Guise, Comandante en Jefe, víctima de uno de nuestros cañones.

31-AGO-1828, a la altura de "Punta Malpelo", cerca de Tumbes, Wrioth avistó a la nave peruana, se acercó para exigir las explicaciones sobre su presencia en aguas de Colombia, siendo respondidos por parte de la nave peruana con el fuego de los cañones. Ante la inesperada y traicionera acción, Wrioth ordenó amarrar la "Pichincha" a la "Libertad", y desde la "Guayaquileña", a pesar de que la nave peruana tenía el doble de su calado y el triple de sus cañones, inició un intenso cañoneo al tiempo que pasaba con sus hombres al abordaje.

En medio del fragor del combate estalló en la "Guayaquileña" un gran incendio, circunstancia que fue aprovechada por los peruanos para iniciar la huida, mientras la tripulación de la nave siniestrada intentaba apagar el fuego. La "Guayaquileña" sufrió tremendas averías, y al terminar el combate, de una tripulación total de 96 hombres, tuvo 60 bajas entre muertos y heridos.

entre los sobrevivientes de esta heroica jornada estuvieron: el ALNV José María Urbina, de 18 años de edad y el joven Guardiamarina Francisco Robles, quienes posteriormente llegarían a ostentar el grado de Generales y Presidentes de la República, así como también, Luis de Tola, quien años más tarde sería Obispo Auxiliar de Guayaquil.

Sin duda se llevaron a cabo hechos heroicos propios de la fuerte resistencia en nuestra ría de Guayaquil. La fragata "Colombia" fue enviada por el Libertador Bolívar en enero-1830, por motivo del conflicto, aunque tarde, pues éste había concluido.

### 3.2 El Combate Naval de Jambelí

Los mares han sido siempre el escenario de las grandes transformaciones de las Naciones, por eso todos los pueblos, miran hacia la inmensidad de los mares en busca de nuevos horizontes.

El hecho de que esta acción naval, llevada a cabo entre un buque de nuestra Armada y uno de la Marina de Guerra del Perú, el día 25-JUL-1941, haya sido

escogida como referencia histórica de gran trascendencia para instaurarla como el "DIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL ECUADOR", obliga a realzar los pormenores de este Combate en base a documentos históricos como lo es el informe del propio Comandante de la Unidad Ecuatoriana.

24-JUL-1941, Guayaquil vivía emotivos momentos de patriotismo. Las notas de los himnos marciales invadían la ciudad y las estaciones de radio, sin aplicar en absoluto ninguna norma de seguridad, arengaba a los valientes hijos de Guayaquil que integrando el contingente de 500 guardias nacionales marchaban a la frontera.

La cantidad de detalles que se divulgaban, relevaba al Perú de la necesidad de conseguir información con sus propios medios, pues, el sintonizar una radio de Guayaquil les permitía conocer con lujo de detalles todo lo que se hacía en el ingenuo Ecuador, pues no existía ningún tipo de censura de prensa, vital en estos casos de conflictos bélicos.

En un ambiente intranquilo pero de mucho patriotismo, la superioridad naval dispuso que el cañonero "Calderón" escolte un convoy de embarcaciones de cabotaje hacia Puerto Bolívar, en la ya invadida provincia de El Oro, a un grupo de compatriotas que deseaban defender nuestra heredad territorial, y además trasportar las vituallas para los combatientes.

Así tenemos que el cañonero "Calderón" zarpó de Guayaquil el 24-23-03-JUL-1941, desde el muelle fiscal No. 7, con destino a Puerto Bolívar convoyando a tres embarcaciones de tráfico nacional:

- Motonave "Olmedo"
- Motonave "La Pinta"
- Motonave "Deisy Edith"; y,
- Cañonero "CALDERÓN", como escolta.

En las tres motonaves viajaban repartidos proporcionalmente 500 Guardias Nacionales, armados con fusiles, pero sin munición, pues se suponía que los 600.000 cartuchos que se transportaba, servirían para entregar la dotación a cada uno de los Guardias Nacionales.

Luego de una noche tensa y larga, en las primeras horas del 25, el convoy arriba a Puerto Bolívar y los Guardias Nacionales bajaban a tierra y a la vez ayudaban a desembarcar las camionetas y la munición, para luego ponerlas en el tren que esperaba en la estación, frente al muelle.

La travesía se realizó sin novedad y la unidad fondeó en Puerto Bolívar a las 25-08-38-JUL-1941. Terminado el desembarco, el convoy emprendió el retorno a Guayaquil. A las 10:25 horas cuando los motoveleros que habían sido convoyados por el "Calderón", terminaron el desembarco, se da la alarma de incursión aérea, por lo cual, para tener campo de maniobra, el Comandante decide levar anclas y zarpar hacia el golfo a través del Canal de Jambelí. Luego el informe dice textualmente:

En procura de transmitir siempre la verdad histórica, recurriré al informe sobre el Combate Naval de Jambelí que el Comandante Rafael Morán Valverde presentó a la Superior Naval y transcrito en el Anexo "C" de este trabajo.

"A las 11:15 horas cuando nos encontrábamos navegando con rumbo Norte y a una distancia aproximadamente de 3 millas del faro de Jambelí, el vigía anunció la presencia de un buque a la cuadra del babor y que navegaba con proa hacia el

buque de mi mando, como también el humo de varios buques que se presume en el resto de la Escuadra peruana. En este instante el personal se preparaba para ejercicios de artillería. El buque avistado visiblemente aumentó su andar, cambiando varias veces de rumbo y con manifiestas intenciones de cortar nuestra proa. Cuando el buque se acercó más, se le reconoció ser un destroyer de bandera peruana por lo cual ordené caer a estribor cambiando 180° el rumbo. Simultáneamente del enemigo también cayó a estribor navegando luego con rumbo paralelo al nuestro. A las 11:25 horas se ordena zafarrancho de combate y a las 11:30 horas el enemigo rompe los fuegos con un cañón de proa. Al verse el fogonazo del primer disparo se ordena fuego, repeliendo al primer momento con un nutrido fuego de nuestra artillería. El combate se prolongó hasta las 11:46 horas, instante en el que nos ocultamos del enemigo tras la boca de Jambelí".

A pesar de que la contienda fue absolutamente desigual el "Calderón" no sufrió daño alguno, no así el destructor peruano "Almirante Villar" que recibió un impacto en la popa y varios en la superestructura. El Comandante del "Calderón", CPTG Rafael Morán Valverde dice en su informe: "es mi obligación hacer conocer la heroicidad con que combatió la tripulación que en todo momento supo cumplir con su deber; como también la deficiencia absoluta del material, pues de las pocas cargas que llevamos, solo respondieron el 30%. "También hago conocer a Ud., para que a su vez informe a la Superioridad, la eficiente y valerosa cooperación del personal del Grupo Antiaéreo que presta servicios en esta unidad".

La labor del "Calderón" no terminó allí, pues una vez que fondeó en Puerto Bolívar a las 13:42 la Unidad rompió fuegos contra dos aviones enemigos que trataban de atacar al buque, los mismos que huyeron después de 15 minutos de nutrido fuego de artillería antiaérea. En espera de los aviones enemigos la unidad permaneció en continuo movimiento frente a Puerto Bolívar hasta las 16:00 horas en que volvió a fondear. El día siguiente 260025-JUL la unidad zarpó, obscurcida y en zafarrancho de combate, rumbo a Guayaquil convoyando a las mismas naves, atracando a las 10:34 horas al muelle del Arsenal de Marina.

La acción heroica del "Calderón" al enfrentarse a la nave líder de la Escuadra Naval peruana, "Almirante Villar", que sufrió un vergonzoso revés, y del cual fueron testigos presenciales las tripulaciones del resto de buques peruanos: BAP "Rodríguez", BAP "Almirante Grau" y BAP "Bolognesi". Escuadra que posiblemente intentaba ejecutar una maniobra de bloqueo del golfo de Guayaquil, pero que se vieron obligados a desistir por la respuesta firme del "Calderón".

El Golfo de Guayaquil, zona de confluencia de las Líneas de Comunicaciones Marítimas del Ecuador, con el canal de Jambelí enclavado en su seno, ha sido el paso obligado de los grandes capitanes de nuestra historia. En estas aguas combatieron los capitanes aborígenes de la Isla de Puna para rechazar el intento de invasión del Incario. Por allí navegó José de Villamil a bordo de la goleta "Alcance", llevando hacia mares del Sur la buena nueva de la gesta gloriosa de 1820. Por allí pasó Tomás Charles Wright en la gloria de "La Guayaquileña" para cubrirse de gloria en Malpelo en 1828.

Analizando el Combate Naval de Jambelí a través del tiempo y aplicando los conceptos de Estrategia Naval, podemos decir que la Fuerza Naval Ecuatoriana operando en el teatro marítimo, gravitó su poder en las Aguas del Golfo de Guayaquil desde su posición Puerto Bolívar, desarrollando operaciones de ejercicio y disputa del Dominio del Mar. El ejercicio de Dominio del Mar se materializa al proteger y conducir sin novedad el convoy militar



desde Guayaquil hasta Puerto Bolívar. La presencia de la Fuerza Enemiga, en aguas del Canal de Jambelí, obliga a la disputa del Dominio del Mar.

Según los tratadistas el Dominio del Mar no es absoluto: sólo es relativo, incompleto e imperfecto. De acuerdo a estos conceptos se puede apreciar que la Fuerza Naval Ecuatoriana estuvo presente el momento oportuno, para ejercer y disputar el Dominio del Mar, pese a la superioridad de la fuerza enemiga.

### 3.3 El Cañonero “Calderón”

El cañonero "Calderón" que reposa actualmente en el parque de la Armada, en Guayaquil, como símbolo de rebeldía, coraje y dignidad, fue construido en Inglaterra en 1884 para transporte de la compañía chilena Adón Grelinch. Ecuador lo adquirió en diciembre de 1886 por la suma de 11.500 libras esterlinas, cambiando el nombre que tenía de "Chaigüín" por el de "Cotopaxi". Como el buque era de transporte y Ecuador lo necesitaba montado en guerra, se le instalaron dos cañones de retrocarga "Nordenfelt" y dos ametralladoras de la misma marca; se le dotó de una buena cantidad de municiones contratándose igualmente la tripulación correspondiente.

1896, se le instalaron dos cañones "Hotchkiss de 47, a babor y estribor, de 4.000 m. de alcance. Su primer Comandante fue el TNFG Nicolás Bayona. La comisión designada para su inspección, textualmente dice: "los que suscriben, nombrados por Ud. Sr. Gobernador, para inspeccionar e informar del estado del vapor chileno "Chaigüín" anclado en este puerto, nos hemos constituido a bordo y revisado su casco, máquinas y calderas, informamos que su casco es nuevo, de fierro, con cubierta del mismo metal, muy fuerte y bien remachado; tiene de eslora 37 m.; de manga 6.50 y de puntal 2.90 m. su máquina de podes de 50 H.P. nominales de alta y baja presión; sus divisiones y mamparos todo flotante y bien remachado. Tiene todos los útiles necesarios para navegar y dos cinches que puede funcionar con su donque, aparte de la máquina".

Durante sus 76 años en que navegó tuvo numerosas reparaciones que son un homenaje a nuestros ingenieros y mecánicos.

1925, el nombre de crucero es cambiado por el más modesto de "cañonero" y definitivamente en 1937, se le da el nombre de cañonero “Calderón”, con el que se inmortalizó el 25-JUL-1941 en Jambelí, al poner fuera de combate al destructor peruano "Almirante Villar", superior en tonelaje, en armamento y dotación.

Estuvo en varias acciones de guerra como la "guerra civil de Esmeraldas". Fue igualmente buque escuela en el año 1925, en donde se formó el héroe de Jambelí Rafael Morán Valverde. Se le vio navegar por última vez en el río Guayas en 1960 antes de descansar convertido en museo cerca del mar, en el hoy denominado "Parque Armada Nacional", desde 1972.

Quizá no haya en el mundo otro buque que se pueda gloriarse de haber navegado durante 70 años.

### 3.4 Biografía del Comandante Rafael Morán Valverde

05-ABR-1904, nació en Guayaquil. Hijo del Mayor Agustín Gilberto Morán Jara, militar alfarista, y de Clotilde Valverde Cepeda, guayaquileños vecinados en la parroquia de San Francisco. Fue su padrino de Bautizo el General Eloy Alfaro.

El menor de una familia compuesta de cuatro hermanos, estudió la primaria en la escuela de los Salesianos ubicada en la Atarazana y la secundaria en el Tomás Martínez.

1924, Había cumplido 20 años cuando solicito su alta en la Escuela Naval que funcionaba a bordo del Cañonero "Cotopaxi", a pesar de que el curso estaba ya en marcha.

02-MAY-1924, fue admitido como Guardiamarina. Cabe anotar que, a bordo del "Cotopaxi" Rafael se encontró con su hermano Teodoro. Su primer trasbordo fue el cañonero "Cotopaxi".

ABR-1927, ascendió a Alférez de Fragata en dicha nave, después lo trasladarían al motovelero "Patria".

12-FEB-1934, es ascendido al grado de Alférez de Navío.

1935 y 1936, consta en comisión en la Región Oriental.

1937, como Teniente de Fragata es destinado al Buque Escuela "Presidente Alfaro" y posteriormente al cañonero "Calderón". A fines de año viajó a Chile con los Cadetes de la Escuela Naval del Ecuador para que terminaran su educación y se especialicen en las diversas unidades y repartos de la Marina de Guerra de ese país, especialmente en la de Talcahuano. En Chile efectuó prácticas y navegó en el destructor "Riquelme".

1938, retornó al Ecuador y siguió un Curso especial de Artillería, a fines de año pasó al servicio de Faros.

ENE-1939, fue designado Segundo Comandante del Buque Escuela "Presidente Alfaro" aunque por corto tiempo; pues, a poco le trasladaron al antiguo cañonero "Cotopaxi" ya por entonces llamado cañonero "Calderón" fondeado en la Base Naval de Salinas.

Posiblemente influenciado por el ejemplo de su hermano mayor Teodoro, que ya era marino y estaba casado con Carlota Villena; uno, de cuyos hijos, llamado Víctor Hugo Morán Villena, figuró como Oficial Mar. 3ª. a bordo del "Calderón", el 25 de Julio de 1941 combatiendo al lado de su tío.

21-AGO-1940, a los 30 años de edad, el TNFG Rafael Morán Valverde contrajo matrimonio con doña América Cañarte Suárez, de 17 años; unión feliz y duradera, de cuya unión procrearon cuatro hijos: Gladis, Galo, Patricia y Rebeca Morán Cañarte. Su hija mayor Gladys, murió a principios del 41, de gastroenteritis.

Entre FEB-JUN-1941, figuró como Capitán del "Aviso Atahualpa". Ese último mes fue nombrado Comandante Interino del Cañonero "Calderón" y rotas las hostilidades con el Perú, en la madrugada del 25 de Julio partió con destino a la inmortalidad de aquel gloriosos Combate Naval de Jambelí.

13-MAY-1944, es dado de baja del Servicio Activo, por solicitud voluntaria, según Decreto 3112, con un total de 18 años, 08 meses y 23 días de servicio a la Institución. Morán Valverde había solicitado la Disponibilidad debido a que su bajo sueldo no le alcanzaba para mantener una familia de tres hijos; era Capitán de Corbeta y alquilaba una pequeña villita a la familia Montalbán, ubicada en las calles Tulcán y Clemente Ballén, prácticamente en los

extramuros del Guayaquil de ese tiempo, donde vivió con los suyos hasta 1956 sin gozar de pensión alguna.

Desde su salida, empezó a trabajar con Rodolfo Granja como Capitán de buques bananeros, llevando fruta a diverso puertos de los Estados Unidos.

Entre 1956 y el 57 fue Capitán del Puerto de Manta. Ya estaba enfermo de diabetes pero se cuidaba haciendo dieta y arreglándose él mismo las uñas para evitar cualquier lastimadura que pudiese producir heridas.

### **Estado de salud de Rafael Morán Valverde**

Sufre de diabetes y cuando es llamado al cañonero "Calderón" para cumplir la misión asignada, se encontraba afectado con paludismo, a un así se embarcó sin quejarse de su dolencia, lo que le da más mérito de su intervención durante el combate, el que no rehusó, pues prefirió cumplir con su deber.

Sufría de continuos dolores por la mala circulación de las piernas pero no se quejaba porque era estoico. Con sus hijos siempre cariñoso y juguetón, cuando regresaba a casa era generoso con todos y aunque no sabía tocar instrumentos musicales disfrutaba oyendo sus piezas favoritas.

1952, fue condecorado con la Cruz de Guerra.

A fines de ABR-1958, se lastimó una uña del pie y poco después, a pesar de sus cuidados, se le presentó la gangrena. Llevado de urgencia por su esposa a la Clínica Alcívar, fue internado el 02-MAY-1958, para ser sometido a una intervención quirúrgica para cortarle el dedo, pero falleció en la mesa de operaciones cuando solo le habían puesto la anestesia, posiblemente a causa de un paro cardíaco o quizá de un coma diabético, a eso de las once de la mañana. El asunto nunca llegó a dilucidarse porque los médicos guardaron mutismo y no cumplieron con el requisito de examinar previamente al paciente.

Su entierro se realizó con todos los honores militares. Posteriormente un grupo de amigos le levantó un modesto Mausoleo en el Cementerio General de Guayaquil, figurando entre los pioneros de la idea Jaime Puig Arosemena y Atahualpa Chávez González.

01-NOV-1960, fue declarado Héroe Nacional junto a los demás Oficiales y Tripulantes del "Calderón", después vendría su monumento en el malecón de Puerto Bolívar.

Modesto y sin ostentaciones, popular entre la marinería, supo hacerse querer de todos por igual. Su estatura mas bien baja, rostro canela claro, ojos azules como su madre, pelo negro y lacio. Era todo un hombre en el estricto sentido de la palabra.

En la década de los años setenta, el Contralmirante Napoleón Cabezas solicitó a la viuda algunas pertenencias del Héroe para un Museo Naval en formación, recibiendo el sable, la Cruz de Guerra y otras insignias memorables, así como un legajo manuscrito sobre la acción del 1941.

24-SEP-1958, fue ascendido post-mortem al grado de Capitán de Fragata.

Hoy descansa, el Comandante Morán Valverde, con los combatientes que han fallecido hasta la actualidad en el Parque de la Paz, en la ciudad de Guayaquil. En la tumba eterna de la gloria, pues al cerrar sus ojos para siempre aquel 2 de mayo de 1958, sabía bien que habiendo dirigido a aquel puñado de valientes, escribieron un hecho ilustre y memorable; y que nosotros, sus compatriotas, sabemos que esa acción extraordinaria es el producto de la heroicidad y el valor de aquellos que desafiaron al temor y a la muerte para vencer en la gesta que inmortalizó al ya legendario cañonero "Calderón" y a su Tripulación entera.

### 3.5 El Buque Aviso "Atahualpa"

24-JUL-1941, se escribió una página gloriosa para nuestra Armada, con la participación del Aviso "Atahualpa", cuya Tripulación supo repeler con ejemplar patriotismo la incursión de la aviación peruana en los cielos de Puerto Bolívar, Provincia de El Oro.

El Aviso "Atahualpa", al mando del ALFG Humberto Game Peña y Alférez de Mar Raúl Yávar Robles, en realidad cumplieron una jornada de alto patriotismo que en todo momento debe ser considerada como ejemplo para nuestra generación.

Por las relaciones que se conocen en torno a este decisivo episodio ocurrido en el fatídico año de 1941; se sabe que el 26-JUN-1941, el ALFG Víctor Naranjo Fiallo, quien prestaba sus servicios en el Cañonero "Calderón" junto al TNFG Rafael Morán Valverde, recibió la orden de relevar el Comando del Aviso "Atahualpa" al Alférez Luis Gómez Cevallos, orden que se cumplió inmediatamente.

Así pues, desde los primeros días del pavoroso año de la invasión peruana, el Atahualpa, que no era una nave de guerra, realizó las tareas de patrullaje por aguas jurisdiccionales del Golfo de Guayaquil y áreas adyacentes.

En ese lapso muchas fueron las ocasiones en que la pequeña nave tuvo que emplearse a fondo para repeler la presencia de patrulleras y aviones peruanos, como sucedió la mañana del 23-JUL-1941, cuando en plena faena de rechazo al enemigo que había logrado invadir el espacio aéreo ecuatoriano, se alcanzó derribar a uno de ellos gracias a la certera actuación del Grumete Eleuterio Chalá.

Alrededor del medio día del 24-JUL-1941, la aviación peruana volvió a incursionar sobre Puerto Bolívar. Ante lo cual el Comandante del "Atahualpa", ALFG Víctor Naranjo, ordenó abandonar el muelle y combatir en movimiento.

Los aviones enemigos dispararon nutridas ráfagas de ametralladoras y lanzaron una gran cantidad de bombas, que felizmente al cabo de 15 minutos de incesantes ataques, no lograron causar averías a nuestra embarcación.

En las primeras horas de la tarde, el "Atahualpa" retornó al muelle de Puerto Bolívar, apenas había transcurrido unas pocas horas, cuando nuevamente aparecieron las naves aéreas sureñas, esta vez volando más bajo. Nuevamente la tripulación del "Atahualpa" inició el combate, navegando en zigzag. Este ataque tampoco logro hacer daño a la embarcación y no acobardó a los marinos que lucharon impertérritos alrededor de 25 minutos.

Alrededor de las 15:30 horas, una escuadrilla de aviones peruanos retornó para realizar vuelos rasantes sobre Puerto Bolívar y atacar directamente al

"Atahualpa", que ubicado en un sitio estratégico soportó estoicamente los ataques enemigos que se prolongaron por espacio de 45 minutos.

Gracias al temple heroico de la tripulación del Aviso "Atahualpa", se impidió la desaparición del muelle orense donde existía material explosivo y combustible, valiosísimo en esos cruciales momentos y se preservó a Puerto Bolívar de un infame y despiadado bombardeo.

Cuando los aviones enemigos retornaron a sus bases sin lograr el nefasto éxito, el "Atahualpa" regresó nuevamente al muelle, donde los compatriotas expectantes vivaron orgullosos a la tripulación por el repetido testimonio de amor a la patria y gallardía en defensa de la heredad territorial.

### **3.6 Biografía del Teniente Víctor Naranjo Fiallo**

05-MAY-1916, nace en Riobamba. Sus padres: Capitán de Infantería Leonidas Naranjo Sandoval y Carmela Fiallo Fajardo. Su padre se distinguió en la campaña de Esmeraldas, su abuelo materno Víctor Fiallo Pontón, colaboró con el General Alfaro y fue Director de la Escuela Militar; esta ilustre estirpe explica el temple de héroe.

Ingresó con su hermana Rosa América a la escuela de las Monjas Oblatas y de ocho años pasó interno a la de los Hermanos Cristianos de Quito, alternando períodos de estudio y vacaciones en las haciendas familiares de Alausí, denominadas Chapsig, Yocón, El Carmen, Cascajal y Cayandeleg.

1930 inició la secundaria en el Colegio "Pedro Vicente Maldonado" de Riobamba.

1933, pasó al Colegio Nacional "Mejía" de Quito a cursar el tercero y cuarto año.

1935, sin embargo, decidió seguir la carrera de las Armas en el Colegio Militar "Eloy Alfaro" donde asistió a un curso.

1936, se cambia a la recién creada Escuela Naval en Salinas, formada con el primer contingente de Oficiales navales venidos de Chile.

En Salinas permaneció un año haciendo prácticas en el buque "Presidente Alfaro".

1937, pasaron a Guayaquil, a un local ubicado en Eloy Alfaro y Maldonado, bajo la orientación de los instructores norteamericanos Capitanes James Coe y Cari Earling.

A finales del curso partieron a Chile con otros compañeros, merced a un convenio entre las dos Armadas, bajo el mando del Capitán César Puente Godoy, fue asignado al Buque Escuela "General Baquedano" y luego al Crucero "Arturo Pratt" en la Base de la isla Quinquina, dependiente del Apostadero de Talcahuano. Finalmente ascendió a Aspirante y regresó a Guayaquil, donde obtuvo el grado de Alférez de Fragata y fue destinado a la Escuela de Salinas para dictar las materias de Trigonometría y Álgebra, pero habiéndose clausurado en ENE-1939, lo enviaron en comisión al Fuerte de Punta de Piedra primero y luego en Diciembre pasó como Oficial de cargo al "Presidente Alfaro".

ENE-1940, sin embargo, fue destinado al Cañonero Calderón y en Julio le designaron Capitán del Puerto de Salinas, hasta Diciembre que volvió otra vez al Calderón.

1941, Comandante de Aviso "Atahualpa". Durante la campaña contra el Perú, estuvo a cargo de custodiar las naves de cabotaje que transportaban soldados y material de guerra hacia la frontera sur, así como también dar protección a las poblaciones del litoral de la provincia de El Oro.

Así pues, desde los primeros días del pavoroso año de la invasión peruana, el "Atahualpa", que no era una nave de guerra, realizó las tareas de patrullaje por aguas jurisdiccionales del golfo de Guayaquil y áreas adyacentes.

26-JUN-1941, el ALFG Víctor Naranjo Fiallo, quien prestaba sus servicios en el Cañonero "Calderón" junto al TNFG Rafael Morán Valverde, recibió la orden de relevar al Comandante del aviso "Atahualpa", Alférez Luis Gómez Cevallos.

01-JUL-1941, tras un recorrido por las islas, fue informado de la proximidad de un avión peruano, al que ordenó abrir fuego, siendo contestado con ráfagas de ametralladora. Ese fue su bautizo de fuego durante la invasión. Posteriormente se consagró al hacer frente a la Aviación peruana y lograr mantener a raya a los invasores.

02-AGO-1941, volvió a El Oro a bordo de la lancha "Venecia" con la finalidad de ayudar a los numerosos refugiados que pasaban una triste situación.

20-AGO-1941, entregó el mando del Aviso "Atahualpa" al Alférez César Endara Peñaherrera porque había sido designado Segundo Comandante del "Calderón".

04-OCT-1941, viajó a Alausí en goce de licencia y se dedicó a sus labores agrícolas.

181430-OCT-1941, mientras concurría a la estación del ferrocarril con la finalidad de esperar el tren y adquirir los periódicos de Guayaquil, sus amigos Jaime y Emilio Velasco y Carlos Medina le invitaron a servirse un refrigerio en una tienda, un sandwich y una cerveza, pero como no los atendieron se retiraron a otro local propiedad de José R. Moreno, donde tres hombres en estado alcohólico le hicieron burla al traje de marino que llevaba Naranjo en esos momentos.

Este, comprendiendo que las provocaciones eran producto del trago, quiso retirarse. Uno de los borrachos, llamado Porfirio Pinos, se desató en injurias. Entonces Naranjo lo castigó con sus puños y abandonó el local, sin percatarse que Pinos tenía un arma. Sus amigos le gritaron y hasta trataron de arrebatarse el arma al agresor, la víctima se volteó, perdió el equilibrio, cayó al suelo. Un primer disparo le pasó rozando el cuerpo y el segundo le impactó, Naranjo pudo alcanzara decir: "No dispaes"; pero, el asesino, le hizo un tercer disparo que le entró por la tetilla y perforó los pulmones. Falleció poco después. Tenía solamente 25 años de edad.

El cadáver fue conducido a Durán en el autocarril y luego a Guayaquil a bordo del Aviso "Atahualpa". Fue velado en la Zona Militar.

20-OCT-1941, sus solemnes funerales se realizaron en Guayaquil y constituyeron una multitudinaria manifestación de gratitud por parte de la

colonia orense de refugiados en el puerto principal, que concurrió masivamente.

El asesino entró a la casa de la señora Luz Cevallos de Robalino donde el Comisario Juvenal Ortiz, tras vencer alguna resistencia, logró capturarlo y entregarlo a un grupo de carabineros al mando del Cabo Mejía. A continuación fue sometido a jurado y condenado a 16 años de prisión; sin embargo, el 09-JUN-1942, fugó de la cárcel de Riobamba, en circunstancias de que el periodista guayaquileño Rodrigo Chávez González sustentaba en el Teatro León de esa ciudad, una charla sobre la actuación de Naranjo Fiallo en aguas de Jambelí.

Su heroísmo fue reconocido por la Institución y el Congreso Nacional, al declarar como héroes nacionales al Comandante y a la Tripulación del Aviso "Atahualpa".

### **3.7 Biografía del Comandante Rafael Andrade Lalama**

30-ABR-1879, Nace en Quito. Sus padres fueron Pedro Andrade Cadena, oriundo de Riobamba y Emperatriz Lalama, nacida en Ambato. Contrajo nupcias con Amada Zavala Vivar, oriunda de Jipijapa, llegando a procrear una numerosa descendencia.

1894, ingresa de Cadete a la Escuela Naval que funcionaba a bordo del crucero "9 de Julio"

1895, ya era Guardiamarina, mas en Mayo, la Escuela cerró sus puertas, por lo tanto, debió abandonar los estudios por algunos meses hasta que se reabrió y fue reincorporado en Agosto a bordo del "Cotopaxi".

1897, ascendió a Alférez de Fragata y en 1901 a Alférez de Navío, en cuya condición fue enviado con el Capitán Benigno S. Calderón a impedir que los guerrilleros enganchados en el Perú contra el gobierno, cruzaran la frontera por la isla la Sombrera y Payana en el archipiélago de Jambelí.

1903, asignado a la guarnición en el pontón "Comandante Marcos".

1904, con motivo de los incidentes fronterizos en el Oriente, fue designado a patrullar las aguas del río Aguarico hasta Archidona bajo las órdenes de Carlos B. Rivadeneira. Condujo armamento a nuestros destacamentos militares y confeccionó varios trabajos estadísticos. En Julio viajó por el Napo y levantó un plano desde el Aguarico hasta el Tereré, también exploró los ríos Yasuní y Tiputini, hasta la población de San Antonio del Curaray.

1905, ascendió a Teniente de Navío. Le destinaron al buque-escuela "Marañón", dictó clases en la nueva Escuela Naval restaurada por el Presidente Leonidas Plaza.

1906, viajó en el "Marañón", a Valparaíso a un curso de Minas y Torpedos.

15-AGO-1906, durante la emergencia producida por un terremoto que destruyó Valparaíso, laboró bajo las órdenes del Almirante Gómez Carreño, Jefe de la plaza, apoyando humanitariamente a la población civil

1907, ascendió a Capitán de Corbeta y le designaron Segundo Comandante del "Cotopaxi".

Realizó dos viajes a Panamá como Capitán del yate "Cavaller", transformado después en el Guardacosta "Patria" y varias travesías a las islas Galápagos en veleros mercantes, por cuyo motivo fue inscrito en el registro de Capitanes de Altura de la Compañía de Seguros "Lloyd" de Londres.

1909, laboró en el Estado Mayor en Quito y en Mayo, durante la Movilización Nacional contra el Perú, pasó a prestar servicios en Punta de Piedra, organizando la defensa del golfo de Guayaquil con minas y torpedos, habilitando para el efecto el torpedero "Tarqui".

1911, ascendió a Capitán de Fragata. Fue profesor de la Escuela Naval que funcionaba en Quito. Posteriormente fue destinado al "Libertador Bolívar".

27-ENE-1912, es designado Capitán del Puerto de Guayaquil.

ABR-1912, comandó el "Cotopaxi" y en Noviembre fue Inspector General Ad-Honorem de la Armada y Director de la Escuela de Ingenieros Navales con residencia en el Litoral, sin perjuicio de continuar al frente del "Cotopaxi".

AGO-1912, se le ordenó patrullar las costas de Esmeraldas. El Comandante Rafael Andrade Lalama tuvo una destacada y valiente intervención durante el conflicto suscitado en Esmeraldas a favor del Gobierno del General Leonidas Plaza Gutiérrez y en contra del Coronel Carlos Concha Torres y sus fuerzas revolucionarias. Conflicto que duraría hasta 1916.

OCT-1914, asciende a Capitán de Navío.

JUN-1915, Concha fue sorprendido en su hacienda "San José" por una partida gobiernista y trasladado a Quito. Los rebeldes nombraron en su reemplazo al Coronel Enrique Torres Concha y siguieron en pie de lucha mientras los gobiernistas mantenían sus posiciones estáticas y Plaza designaba a Rafael Andrade Lalama, Jefe Supremo de las Fuerzas de Mar y Tierra que operaban en la costa norte.

SEP-1916, participó en la acción de desembarco en Río Verde; pero, el nuevo Presidente de la República Dr. Alfredo Baquerizo Moreno, cansado de tanta guerra, pidió y obtuvo del Congreso la libertad de Concha y una Amnistía general para los revolucionarios obteniendo la paz tras un período de tres años de continua agitación y lucha que costó la vida a numerosos ecuatorianos sobre todo de la sierra y la destrucción de dos ejércitos nacionales.

NOV-1916, comandó el guardacostas "Patria" que pasó a Tumaco a recoger a los Comisionados Colombianos de Límites para transportarlos al Ecuador. Con tal motivo se cruzaron conceptuosos discursos y hubo fiesta en el barco.

1917, dio feliz término a un invento suyo consistente en un controlador automático de las desviaciones del rumbo que pudieran sufrir los navíos por descuido del Oficial de Guardia.

OCT-1917, con el objetivo de lograr la patente viajó a New York y consiguió que su aparato fuera adoptado por el "Shipping Board" de los Estados Unidos, con el nombre de "Tell tale compass".

1920, presentó su invento en la Exposición Nacional de Marina realizada en el Grand Central Palace de New York.



1922, presentó su invento en la Exposición Nacional de Artes e Industrias realizada en Quito con motivo del Centenario de la Independencia ecuatoriana, recibiendo el Gran Premio y Medalla de Oro por dicho Compás controlador.

1922, nuevamente en la Marina de Guerra volvió a comandar el "Cotopaxi" rebautizado como "Calderón" por la mala fama contraída en el bombardeo de Esmeraldas, crimen que se recordó por mucho tiempo con características nacionales porque en 1914 había sido llevado el asunto al Congreso por el Diputado José Vicente Trujillo, que interpeló al Ministro J. Federico Intriago, quien sindicó directamente al Presidente Plaza, único culpable en fin de cuentas. En el nuevo "Calderón" funcionó algunos años la Escuela Naval a cargo de Rafael Andrade Lalama.

07-JUL-1925, después de treinta y un años de servicio, alcanzó sus Letras de Retiro con honores por haber participado en numerosos hechos de guerra. Desde entonces vivió retirado de toda actividad dando rienda suelta a sus aficiones científicas y construyendo numerosos aparatos marinos, pues era muy hábil con las manos y poseía talento y facultades creativas.

En su domicilio, ubicado en la ciudadela "Antonio Ante" de la ciudad de Quito formaba a su numerosa familia hasta que empezó a sentirse mal del corazón.

05-JUN-1932, a los 53 años de edad fallece en su domicilio ubicado en las calles Luque y el Morro de la ciudad de Guayaquil, a donde fue trasladado por su hijo mayor Rafael. El sepelio fue con los honores que el Ceremonial Marítimo contempla para estos casos, y de acuerdo a su jerarquía.

### **3.8 Biografía del Contraalmirante Juan Suárez**

El Contraalmirante Juan Suárez fue testigo y protagonista de los episodios navales ocurridos desde 1877 hasta 1927, año de su fallecimiento.

1877, Juan Suárez, ingresó a la Armada, cuando nuestro único buque era la goleta "Mercedes" y posiblemente fue en esta unidad en la que inició su carrera naval, con el más modesto cargo de Grumete. Era Comandante de aquel buque el CPCB Francisco Mora.

Es necesario resaltar el heroico desempeño de los Tripulantes del crucero "Cotopaxi", entre ellos el Contraalmirante Juan Suárez, quienes supieron esforzarse para el cumplimiento de las operaciones que se efectuaron durante la campaña, y es el propio Comandante quien lo hizo trascendente a las autoridades respectivas.

1922, Juan Suárez aparece como Sargento de Armas del "Cotopaxi", pero el 06-ENE-1922, se efectúa el siguiente movimiento del personal de Tripulación "altas a los siguientes individuos de Tripulación: Sargento de Armas Juan Suárez a Contraalmirante ...". De esta manera continúa como Contraalmirante hasta el 20-FEB-1922, el CPNV Rafael Andrade solicita al Coronel Comandante General de Marina su autorización para efectuar el siguiente movimiento de la Tripulación del "Cotopaxi": a desempeñarse como Cabo de Matrícula al Contraalmirante Juan Suárez ..."

1926, habían transcurrido 48 años, desde que Juan Suárez había ingresado a la Institución. Fue muy considerado por los Oficiales que lo comandaron y apreciado por la marinería que conocía de su experiencia, capacidad y don de gente. Podríamos decir que sirvió a la Patria con honor y plena lealtad.

06-AGO-1926, el Presidente provisional de la República, Dr. Isidro Ayora, expidió un decreto, en el que se le otorga la condecoración Estrella “Abdón Calderón”, de Tercera Clase, a solicitud de la superioridad naval.

22-NOV-1926, prestando servicios en el “Cotopaxi”, cuyo Comandante era el Capitán Ibáñez, solicitó licencia para hacerse tratar una enfermedad pulmonar.  
23-DIC-1926, solicita una prórroga de su licencia a fin de tratar de vencer a su maligna enfermedad.

1927, luego de sufrir varios meses la violenta y dolorosa enfermedad pulmonar, falleció en Santa Elena.

## 4. LA ARMADA ACTUAL

### 4.1 Generalidades

1936, La Armada inició una etapa nueva, que fue en realidad un renacimiento. Al estudiar el proceso de estos últimos sesenta años no se puede dejar de preguntarse cuáles han sido los factores que han impulsado el crecimiento de una institución que había sido olvidada por mucho tiempo y que disponía de tan pocas oportunidades y cómo ha llegado al nivel actual.

1934, la Marina no tenía Escuela Naval ni de Grumetes, solo podía entrenar a las dotaciones con cursos esporádicos, el último de los cuales tuvo lugar diez años antes en 1923; no disponía sino de tres modestas unidades, ninguna de las cuales era de guerra; su misión era de Auxiliar del Ejército para el transporte de tropas, el cuidado de faros y boyas y la lucha contra el contrabando. Sus presupuestos eran de miseria, ya que no se esperaba de la marina sino que supiera navegar.

Se logro romper esa camisa de fuerza y se encargó de la mayor parte del patrimonio nacional, no solo de la defensa sino de estudiarlo, desarrollarlo, integrarlo a la vida nacional, gracias a los siguientes puntos, detallados a continuación:

- a) La presencia de hombres valiosos y clarividentes que supieron aprovechar las oportunidades que se presentaban. Hombres que sabían que la Nación había vivido de espaldas al mar y que, por lo mismo, todo dependía de su acción. Mencionemos algunos, todos los cuales volverán a aparecer en las diversas etapas: Manuel Alomía Guerra, César Endara Peñaherrera, Manuel Nieto Cadena, Gonzalo Calderón, Sergio Vázquez Pacheco, Alfredo Poveda Burbano, todos Comandantes Generales, excepto Alomía. Junto a ellos, individuos brillantes como Wilfredo Freiré, Marcelo Arcos, Vicente Miño, Gustavo Jarrín Ampudia, Raúl Jaramillo del Castillo, Santiago Coral Terán, Tomás Leroux Murillo. Todos ellos fueron hombres pensantes, de acción y de trabajo de equipo.
- b) Supieron aprovechar las oportunidades providenciales, de las que cabe mencionar las siguientes:

**Primera:** Las lecciones de la guerra de 1941, una tragedia nacional, pero que para la Marina fue una ocasión de hacer algo heroico y que llevó a pensar en la necesidad del mar para la seguridad de la Nación.

**Segunda:** La II Guerra Mundial, uno de cuyos teatros fue el Océano Pacífico, con un sitio de máxima importancia como Galápagos, una base estratégica para la defensa del Canal de Panamá. La guerra obligó a los

norteamericanos a tomarnos en cuenta, al menos en una mínima parte. Nos facilitó dos pequeños buques para patrullar la zona amenazada desde el Golfo a Panamá y nos ayudó con algunos equipos y asesoramiento básico.

**Tercera:** La declaración de las doscientas millas de Mar Territorial que amplió su teatro de acción y la visión de su misión, que invitaba a lanzarse a un inmenso sector del océano y a las rutas del mar libre; así como también, el equipamiento y diversificación de funciones con los intentos de creación de la Infantería de Marina, la Aviación Naval.

**Cuarta:** La nueva mentalidad mundial de la urgencia del desarrollo de los pueblos. Era la llamada providencial para la Armada: todo estaba por hacerse, pero era la oportunidad de pensar a lo grande y buscar caminos nuevos, en el aprovechamiento de los recursos del mar y de la posibilidad de usar las rutas y posibilidades del mar libre y todo para el servicio de la nación.

La Armada logró integrar casi todas las instalaciones y servicios destinados a la seguridad con el apoyo y contribución al desarrollo, sin salir de sus funciones específicas. Finalmente la llegada del petróleo abriría nuevas oportunidades económicas.

- c) Las grandes decisiones de ciertos Comandantes Generales que impulsaron a la Armada hacia delante, en los momentos importantes, tales como:

**CÉSAR ENDARA PEÑAHERRERA.-** Fue el Segundo Comandante General, buscó afirmar la autonomía y personalidad de la Armada aún a costa de tener que enfrentarse con el Ejército; amplió la visión geopolítica de la Marina, sacándola del ambiente localista encerrado en Guayaquil, para cambiarlo a un contexto nacional. Impulsó a la Armada hacia adelante con mirada futurista a formar una Institución organizada y consciente, preparada para lo que debía venir. Organizó la Armada con regulaciones y ordenanzas que permitían saber qué se podía hacer en cada momento y en cada circunstancia.

**MANUEL NIETO CADENA.** Tercer Comandante General, le tocó una etapa difícil, pero, precisamente por ello, es más valioso lo que hizo: la decisión más influyente fue la de preparar al más alto nivel técnico, a varios Oficiales jóvenes, bien escogidos (varias ramas de Ingeniería, sobre todo Naval) que luego lanzaron proyectos que dinamizarían de vida y acción de la Armada, como la construcción del Varadero, que sería luego el comienzo de los Astilleros Navales, la adquisición de diques, etc. Aquellos gastos en las mejores universidades de Estados Unidos, Europa y Sudamérica, fueron una oportuna inversión que rindió su fruto. Los más notables fueron los Comandantes Marcelo Arcos y Wilfrido Freiré, que impulsaron varias obras fundamentales.

**GONZALO CALDERÓN NORIEGA.** Pese al período difícil que le tocó dirigir a la Armada, luego de la caída de la Junta Militar de Gobierno de 1963, supo inyectar a la Armada una mayor decisión y mística, reflejadas en la frase, "*Si hemos de luchar con piedras, aprendamos usar bien las piedras*".

Además, fundó la Academia de Guerra que se proyectó como el "Cerebro de la Armada" y que debía convertirse en la semilla de líderes con ideas

nuevas y proyectos ambiciosos para la vida de la Marina.

Posteriormente, realizó la fundación definitiva de la Aviación Naval y de la Infantería de Marina.

**SERGIO VÁZQUEZ PACHECO.**- Tuvo las mejores oportunidades y las supo aprovechar plenamente: Un gobierno militar de nuevo estilo, un grupo de colaboradores excelentes, la llegada del petróleo con las entradas extras que nunca había tenido antes. Las decisiones de más trascendencia, fueron:

- a) La reorganización de la Armada según los nuevos objetivos, de Seguridad y Desarrollo.
- b) Selección de personal calificado que se convirtió en un gran equipo de trabajo, en grandes colaboradores pensantes y ejecutores de los proyectos, principalmente en la Comandancia (Estado Mayor, Secretaría, Dirección General de Intereses Marítimos...), en la Academia de Guerra, en los Ministerios encargados a la Marina (Energía y Minas) y los órganos de ejecución (Dirección General de Desarrollo Marítimo, Zonas Navales)

**ALFREDO POVEDA BURBANO.**- Fue el primer Oficial General en alcanzar el grado de Almirante. Las circunstancias en las que le tocó dirigir a la Armada fueron excepcionales, al tener en sus manos casi todo el poder de decisión, pues era al mismo tiempo, Presidente del Consejo Supremo de Gobierno, Jefe del Comando Conjunto y Comandante General de Marina. Pese a las relaciones poco amistosas con sus predecesores, tuvo el acierto de proseguir y completar sus obras, como la incorporación de los submarinos, de la Fragata Guayas (Velero), la construcción de las seis corbetas en Italia, etc.

Su principal objetivo fue el desarrollo marítimo con sus principales ramas: Desarrollo Portuario, Marina Mercante, Desarrollo Pesquero.

Las decisiones más trascendentes, en este campo fueron, sin duda:

- a) Preparar el "Marco Jurídico" para el Desarrollo Marítimo.
- b) Impulsar la Marina Mercante y Puertos.
- c) Completar proyectos delineados y aprobados por sus antecesores.

Una grave equivocación, en cambio fue la adquisición en los Estados Unidos del destructor "Holder" (luego "Alfaro"), supuestamente beneficiosa para el Ecuador.

Las decisiones posteriores de los Comandantes Generales fueron importantes, pero la Armada había llegado a un estado de equilibrio cercano a la plenitud y las circunstancias (gobierno militar, recursos petroleros, etc.) habían evolucionado y era difícil pensar en grandes proyectos. Sin embargo, como se dijo antes, no había perdido su vitalidad y creatividad y lanzó interesantes proyectos, como el de la Antártida y ha participado en otros importantes, dentro de la protección de los recursos naturales, las investigaciones científicas.

En una institución jerárquica como la Armada, las acciones de subalternos pueden quedar en alguna forma opacadas, aunque no siempre. Tales son los casos mencionados repetidas veces de Luis Eloy Jarrín, el de Manuel

Alomía Guerra y el de Wilfrido Freiré. A ellos se podría añadir un buen número de colaboradores de primera línea, por su pensamiento, por su acción, por su liderazgo y honestidad, que hicieron posible la planificación y culminación de muchos proyectos importantes, como Gustavo Jarrín Ampudia, Vicente Miño R, Raúl Jaramillo del Castillo, Fernando Peñaherrera, Víctor Hugo Garcés Pozo, Jorge Rubén Endara Troncoso y Germán Yépez Espinosa.

Según mi modesta opinión y sin temor a equivocarme, lastimosamente para la Institución, los Oficiales que en su momento tuvieron en sus manos el poder de decisión, no dieron la talla de los anteriormente citados señores Oficiales, y pasaron por la Institución de una manera intrascendente y peor aún, ahora que se arrastra una crisis institucional desde la firma de la paz con el Perú, porque desde esa fecha las Fuerzas Armadas se han ido politizando y desintitucionalizando, son evidentes las fracturas entre los Altos Mandos y los Mandos Medios y entre Oficiales y Tropa, no me imagino cual será el puerto de recalada de esta noble y gloriosa Institución.

## ANEXO "A"

### DECRETO DE CREACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA ECUATORIANA

*El Congreso Constitucional del Estado Considerando:*

- 1º. Que el antiguo Apostadero de Guayaquil debe variar su denominación por no depender en el día de otro Departamento Marítimo.*
- 2º. Que conviene fijar el número de empleados que deben servir las dependencias militares de Marina:*

#### DECRETA:

*Artículo 1º. El establecimiento de la Marina Militar en el puerto de Guayaquil, se nombrará Departamento Marítimo del Ecuador.*

*Artículo 2º. Su jurisdicción se entenderá desde el Río Tumbes por el Sur y por toda la costa del territorio del Estado hasta los límites que por el Norte señalan los tratados que han de celebrarse con el Estado de la Nueva Granada.*

*Artículo 3º. El mando de este Departamento se dará a un General de Brigada de Marina o Capitán de Navío a juicio del Gobierno bajo la denominación de Comandancia General, con las prerrogativas y responsabilidades que designan las Ordenanzas Generales de la Armada.*

*Lo. único.- Cuando el Gobierno por circunstancias particulares nombre un General o Coronel del Ejército para Comandante de Armas del Departamento reunirá este el mando de la Comandancia General de Marina.*

*Artículo 4º. Habrá un Mayor de Departamento de la clase de Capitán de Fragata, quien se hará cargo de las oficinas de mayoría, Secretaría y sus correspondientes archivos con las atribuciones que tienen por las ordenanzas los Mayores de Departamento Marítimo...*

*Dado en Quito a 3 de noviembre de 1832.- 2º. El Vicepresidente del Congreso.- Pablo Bazcones.- El Secretario del Congreso Mariano Miño.- Palacio de Gobierno en Quito a 8 de noviembre de 1832.- 22º. Ejecútese.- Juan José Flores.- Por su Excelencia.- Antonio Martínez Pallares.- Es copia.- San Miguel.*

*Es copia.- Córdova*

*Es copia de su original, de que certifico. Quito a 13 de diciembre de 1832.- 22º.*

## ANEXO "B"

### OFICIO SOBRE EL COMBATE DE JAMBELÍ

Oficio No. 144 del 8 de julio de 1941. Solicitud del Comandante interino Rafael Morán Valverde para alistar el cañonero "Calderón".

Para solicitar a Ud.:

- 1.- Se digna gestionar, con carácter de urgente, el envío del dinero necesario para alistar el buque, para un caso de emergencia, y que de otra manera, el Calderón, que ha sido símbolo de la Marina Nacional en los últimos años, vería en la vergonzosa situación de no poder prestar su contingente en estos momentos de angustia nacional.
- 2.- El dinero necesario sería: consumos de Abril a Julio, valor de la transferencia solicitada para el viaje a Galápagos; rancho, más el 50% de aumento por la segunda quincena de Julio y cinco mil sucres, para gastos de urgencia e imprevistos.
- 3.- Con todo este dinero, el buque estaría en condiciones de movilizarse y hacer los ejercicios necesarios para el caso de entrar en acción; y
- 4.- Esta petición la formulo como un imperativo de última hora, y consciente de mi deber de ecuatoriano patriota, ansioso de defender a mi Patria de la incalificable agresión peruana.

Honor y Patria

f) El Comandante Interino del Buque  
Rafael Moran Valverde  
Teniente de Fragata

## ANEXO "C"

**Oficios No. 0-160 y 0-181 del 28 de Julio y del 12 de Agosto de 1941, del Comandante Accidental del cañonero Calderón, Teniente de Fragata Rafael Moran Valverde, al Sr. Comandante General de Marina:**

### **ARMADA NACIONAL Cañonero "Abdón Calderón"**

Al señor Comandante de Marina  
Del Comandante Int. Del C/ "Abdón Calderón"  
Para informar a usted

1º. - "Que el 24 del presente a las 23:03 zarpamos a Puerto Bolívar, convoyando a los buques nacionales que menciona en las instrucciones enviadas a Ud. a las 17:00 horas del mismo día;

2º. - Que encontrándonos en la parte media, comprendida entre las luces de enfilación y la boya de Angostura, repentinamente, a poca distancia del buque y por babor, apareció una luz roja, la misma que se acercó rápidamente, tratando de cortar la proa del buque a mi mando; para evitar la colisión, ordené cerrar la caña a estribor y parar las máquinas; a pesar de estas precauciones, la balandra se estrelló contra la amura de babor. Dejo constancia que la luz roja fue presentada a estribor de la balandra, siendo ésta la causa de la antedicha colisión que traté de evitarlo aun poniendo en peligro mi buque;

3º. - Durante la travesía no hubo mayor novedad. A las 06:00 horas del día 25, llegamos hasta la boca de Jambelí, donde constatamos la ausencia de buques enemigos. Como el primer buque del convoy se encontraba retrasado, regresamos a convoyarlo más de cerca hasta que entre en la boca. Luego regresamos a convoyar de igual forma al motovelero "La Pinta", con el que entramos a Puerto Bolívar, fondeando a las 08:28 horas, permaneciendo allí para proteger el desembarco contra posibles incursiones aéreas. El tercer buque del convoy llegó sin novedad a las 10:00 horas.

A las 10:25 horas, cuando ya habían terminado el desembarco, se da el desembarco, se da la alarma de incursión aérea, y para tener campo de maniobra, levamos y zarpamos hacia el Golfo a las 10:25 horas.

4º. - A las 11:15 horas cuando nos encontrábamos navegando con rumbo al norte y a una distancia aproximada de tres millas del faro de Jambelí, el vigía anunció la presencia de un buque a la cuadra de babor y que navegaba con proa hacia el buque a mi mando, como también el humo de varios buques, que se presume era el resto de la escuadra peruana. En este instante se preparaba para ejercicios de artillería. El buque avistado visiblemente aumentó su andar, cambiando varias veces de rumbo y con manifiestas intenciones de cortar nuestra proa. Cuando el buque se acercó más, se le reconoció ser un destructor de bandera peruana, por lo cual ordené caer a estribor, cambiando ciento ochenta grados el rumbo. Simultáneamente también el enemigo cayó a estribor navegando luego con rumbo paralelo al nuestro. A las 11:25 horas, se ordena zafarrancho de combate y a las 11:30 horas el enemigo rompe los fuegos con un cañón de proa. Al ver el fogonazo del primer disparo, se ordena fuego, repeliendo al primer momento con un nutrido fuego de artillería. El combate se prologó hasta las 11:46 horas, instante en que nos ocultamos del enemigo tras la boca de Jambelí.

La contienda fue absolutamente desigual, pues se sostuvo la acción únicamente con un cañón de 3" y dos antiaéreos de 20 mm., ya que el cañón de popa falló después del primer disparo, que posiblemente le impactó en la popa del buque atacante. También se cree que



el cañón antiaéreo de popa hizo varios impactos en la superestructura del enemigo. Nuestro buque no sufrió daño alguno a pesar de que los piques del enemigo estaban correctos en deflexión y apenas 20 metros largos y cortos.

Es mi obligación hacer conocer la heroicidad con que combatió la tripulación y en todo momento supo cumplir con su deber; como también la deficiencia del material, pues de las pocas cargas que llevábamos solo respondieron el 30 por ciento.

Terminada la acción fondeamos en Puerto Bolívar a las 12:11 horas. Para mayor comprensión acompaño un croquis de los movimientos de los buques y los lugares exactos del combate.

5º. - Encontrándonos fondeados, a las 13:42 horas se rompen los fuegos contra dos aviones enemigos que tratan de atacar al buque, obligándoles a huir después de 15 minutos de nutrido fuego de artillería antiaérea. En espera de los aviones enemigos permanecemos en continuo movimiento frente al puerto, hasta las 16:00 horas, que volvemos a fondear.

6º. - A las 00:25 horas del 26 zarpamos oscurecidos y en zafarrancho de combate rumbo a Guayaquil, convoyando a las mismas naves. Sin tener novedad fondeamos en este Puerto a las 07:29 horas, atracando a las 10:34 horas al muelle del Arsenal de la Marina".

7º. – Reconociendo el valor con que combatieron el Sargento 2º. Contramaestre Gavino Portocarrera, Cabo 1º. Enrique Portocarrero y Cabo 2º. Eduardo Hidalgo, quienes se encuentran arrestados en este buque, me permito insinuar a usted interceda ante quien corresponda para obtener la libertad de los detenidos.

8º. – También hago conocer a usted para que a su vez informe a la Superioridad la eficiencia y valerosa cooperación del personal del Grupo Antiaéreo que presta servicios en esta Unidad.

9º. – Debido al forzamiento de la caldera en el momento del combate, ésta ha sufrido un grave daño del que detalladamente informaré después.

10º. – Acompaño a la presente, los partes del tiempo navegando y de consumo de combustible y lubricante.

Honor y Patria  
**EL COMDANTE INT. DEL BUQUE**

f) Rafael Moran Valverde  
Teniente de Fragata

## LISTA DE OFICIALES Y TRIPULANTES DEL CAÑONERO “CALDERON” QUE COMBATIERON EL 25 DE JULIO DE 1941, EN JAMBELI

**OFICIALES:** Teniente de Fragata, Rafael Morán Valverde (Comandante); Teniente de Fragata, Ing. Abraham Game B. (Jefe de Máquinas); Alférez de Fragata, César Endara Peñaherrera (Oficial de Detalla); Alférez de Fragata Manuel Nieto Cadena (Oficial de Cargo); Alférez de Fragata, Ing. Efraín Cornejo Sánchez (Oficial de Máquinas); Alférez de Fragata, Ing. Sergio Pazmiño Egas (Oficial de Máquinas); Alférez de Navío Sanidad, Víctor Ludeña Ontaneda (Cirujano); Alférez de Fragata – Oficial de Mar de 3ª., Alfonso Darquea Moscoso (Oficial Pagador); Alférez de Fragata – Oficial de Mar de 3ª., Víctor Morán Villena (Oficial de Cargo).

### TRIPULANTES:

**Sargentos Primeros:** Daniel Ayora Lafebre (Contraestre), Víctor González Yerovi (Artillero), Santiago Cantos Cordero (Maestre de Señales), José Chiguano Andagana (Mecánico), Jorge Campuzano Zea (Amanuense), Santos Avilés Maldonado (Mecánico).

**Sargentos Segundos:** Rosendo Quimí González (Radioperador), Gerardo Viteri Montoya (sastre), Humberto Mazón Valencia (Sanidad), Luis Falcón Villagrán (Mayordomo), José Velasteguí Romero (Cocinero).

**Cabos Primeros:** Gilberto Garcés Tamayo (Guardián), Oscar Gaspar Vivar (Artillero), Julio López Ortiz (Artillero), Martín Ayoví Cangá (Guardián), Tarquino Cifuentes Ruiz (Aceitero), Juan de Dios Barzola P. (Aceitero).

**Cabos Segundos:** Víctor Alcívar Barreiro (Timonel), Juan Carrera Cabrera (Timonel), Manuel Morán Boderó (Aceitero), Rosendo Toral Zaruma (Cocinero).

**Marineros Primeros:** Francisco Montoya Alava ((Enfermero), Camilo Oñate Domínguez (Maniobras), César Zambrano Pérez (Maniobras), Cristóbal Cruz Suárez (Maniobras).

**Marineros Segundos:** Ángel Arturo Salem (Artillero), Guillermo Ortiz Aguilar (Ayudante de Mayordomo), Higinio Malavé Abad (Artillero), Heriberto Albán Bosques (Maniobras), Luis V. Duque Peña (Artillero), Manuel Sánchez Bravo (Ayudante Aceitero), Olmedo Hurtado Guevara (Ayudante Aceitero), Gilberto Rodríguez.

**Grumetes:** Alejandro Martínez Moreira (Cocinero), José V. Jiménez Madrid (Mozo).

**Prestando Servicios:** Suboficial Manuel Moposa Villón (Mecánico), Sargento 2º. Gabino Portocarrero L. (Maniobras), Cabo 1º. Enrique Portocarrero L. (Maniobras), Cabo 1º. Washington Marquez Espinoza (Aceitero), Cabo 2º. Eduardo Hidalgo (Maniobras), Marinero 2º. Milton Plaza Escobar (Aceitero).

**Personal de Artillería Antiaérea:** Cabo 1º. Luis Muñoz, Cabo 2º. José Luis Valverde, Cabo 2º. Juan Chicaiza, Cabo 2º. Ernesto Jalón.

**Conscriptos:** Armando Baco Fiallos, Bolívar Pin, Aquiles Carriel, Gerardo Guncay, Carlos Carrera, Sixto Murillo.

**Voluntario:** Juan Nieto Sánchez

Honor y Patria  
**EL COMDANTE INT. DEL BUQUE**

f) Rafael Moran Valverde  
Teniente de Fragata

## ANEXO "D"

### LOS HÉROES DEL "CALDERÓN"

La nómina de la Tripulación consta en el Decreto Ejecutivo No. 1389, del 20-JUL-1949, expedido por el señor Galo PLAZA, Presidente Constitucional de la República, por medio del cual se les concede la Condecoración "Abdón Calderón" de Primera y Tercera Clase.

Por su importancia a continuación se transcribe dicho decreto.

Autógrafo

Hoy se expidió el siguiente Decreto Ejecutivo No. 1389

Galo PLAZA

Presidente Constitucional de la Republica,

C o n s i d e r a n d o:

Que el Combate de Jambelí constituye una acción honrosa para la Marina ecuatoriana; que todo el personal participante en dicho combate se distinguió por su serenidad y valor; y en vista de los méritos encontrados por la comisión especial investigadora,

#### DECRETA:

Art. 1.- Concédese la Condecoración "Abdón Calderón" de Primera Clase, a los siguientes Oficiales de la Marina de Guerra que combatieron a bordo del Cañonero "Abdón Calderón", contra el destructor peruano "Almirante Villar", el 25 de julio de 1941:

Teniente de Fragata	Rafael Morán Valverde
Teniente de Fragata Ing.	Abraham Game
Alférez de Navío Sanidad Dr.	Víctor Ludeña Ontaneda
Alférez de Fragata Eje.	César Endara Peñaherrera
Alférez de Fragata Eje.	Manuel Nieto Cadena
Alférez de Fragata	Efraín Cornejo Sánchez
Alférez de Fragata Ing.	Sergio Pazmiño Egas
Alférez de Fragata de Cmsto.	Alfonso Darquea Moscoso
Oficial de Mar de 3ª.	Víctor Hugo Morán Villena

Art.2.- por haber tomado parte en el mismo combate, Confiérese la Condecoración "Abdón Calderón" de Tercera Clase, al siguiente personal de Tripulantes:

Sargento 1º	Víctor González Yerovi
Sargento 1º	Daniel Ayora Lafebre
Sargento 1º	Santiago Cantos Cordero
Sargento 1º	José Chiguano Andagama
Sargento 1º	José Campuzano Zea
Sargento 2º	Santos Avilés Maldonado
Sargento 2º	Rosendo Quimí González
Sargento 2º	Humberto Mazón Valencia
Sargento 2º	Gerardo Viteri Montoya
Sargento 2º	Luis Falconí Villagrán
Sargento 2º	José Velasteguí Romero
Cabo 1º	Gilberto Garcés Tamayo
Cabo 1º	Martín Ayoví Canga
Cabo 1º	Julio López Ortiz
Cabo 1º	Tarquino Cifuentes Ruiz
Cabo 1º	Juan de Dios Barzola Peña
Cabo 2º	Juan Carrera Cabrera
Cabo 2º	Víctor Alcívar Barreiro

Cabo 2º	Oscar Gaspar Vivar
Cabo 2º	Manuel Molán Bodero
Cabo 2º	Rosendo Toral Zaruma
Marinero 1º	César Zambrano Pérez
Marinero 1º	Cristóbal Cruz Suárez
Marinero 1º	Camilo Oñate Domínguez
Marinero 1º	Francisco Montoya Alava
Marinero 2º	Heriberto Albán Bosques
Marinero 2º	Ángel Arturo Salem
Marinero 2º	Luis Duque Peña
Marinero 2º	Olmedo Hurtado Guevara
Marinero 2º	Manuel Sánchez Bravo
Marinero 2º	Iginio Malavé
Marinero 2º	Guillermo Ortiz Aguilar
Grumete	Alejandro Martínez Moreira
Grumete	José Jiménez Madrid

**PRESTANDO SERVICIOS:**

Suboficial Mecánico	Manuel Moposa Villón
Cabo 1º Aceitero	Washington Márquez
Sargento 2º	Gavino Portocarrero L.
Marinero 2º	Milton Plaza Escobar
Cabo 2º	Enrique Portocarrero Lastre
Cabo 2º	Eduardo Hidalgo

**SOLDADOS DEL ANTI AEREO:**

Cabo 1º	Luis Muñoz y Luis Valverde
Cabo 2º	Juan Chicaiza y Ernesto Jalón
Conscriptos	Armando Fiallos, Bolívar Pin, Aquiles Carriel, Gerardo Cuncay, Carlos Carrera, Sixto Murillo.
Voluntario	Juan Nieto Sánchez.

Art. 3.- Las preseas se entregarán en la ocasión que señalará el señor Ministro de Defensa Nacional.

Art.4.- El señor Ministro de Defensa Nacional, queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Dado en Quito, en el Palacio Nacional, a 20 de Julio de 1949.

30-ENE-1952, en la misma presidencia del señor Galo PLAZA, se expidió el Decreto No. 0164 por medio del cual se otorga la condecoración "Cruz de Guerra" a Jefes, Oficiales e Individuos de Tropa que han comprobado actuación destacada en la campaña internacional de 1941. La nómina contempla a personal de la Marina y del Ejército, entre los primeros se incluye a la Tripulación del cañonero "Calderón".

En la Orden General de la Armada No. 23 del 01-DIC-60, se publicó el Acuerdo del Honorable Congreso Nacional declarando Héroes Nacionales a la Tripulación del "Calderón", el mismo que por su importancia histórica se transcribe a continuación:

Art. 1ro.- "El congreso de la Republica del Ecuador.- considerando.- que el 25 de Julio de 1941, para la vida de la República constituye fecha gloriosa, y significativa, pues, el buque de la Armada Nacional "Cañonero Abdón Calderón", bajo el mando del señor Capitán de Corbeta, don Rafael MORÁN Valverde, Oficiales y Tropa, con pundonor, lealtad y dignidad, en circunstancias que se encontraban en aguas adyacentes al canal de Jambelí, en el golfo de Guayaquil, libró cruenta y esforzada batalla naval en condiciones desiguales, derrotando al destructor de la Armada peruana, "Almirante Villar".- Que la

causa o motivo por las que se realizó esta contienda obedece al hecho cierto e indiscutible de que las fuerzas peruanas intentaron bloquear el puerto de Guayaquil, comprometiendo la seguridad del Estado. Que es de justicia que el parlamento ecuatoriano rinda los honores y privilegios que les corresponde a todos y cada uno de los Oficiales y Tripulantes de la citada acción naval de Jambelí, como corresponde en retribución de esta gloriosa acción.

**Acuerda:**

Declarar Héroes Nacionales a todos los Oficiales y Tripulantes que con singular acto de valentía derrotaron al destructor de la Armada peruana "Almirante Villar", el 25 de Julio de 1941, en el canal de Jambelí.- Dado en el salón de sesiones del H. Congreso Nacional, en Quito, a 10 de Noviembre de 1960.- f) Carlos Julio AROSEMENA.- Vicepresidente de la República.- Presidente del H. Congreso Nacional.- Gonzalo ALMEIDA Urrutia.- Secretario del H. Congreso Nacional".

## ANEXO "E"

### ACTUACIONES DEL HEROICO "ATAHUALPA" EN EL ORO

**19 A 25 DE JULIO DE 1941**

**PARTE DEL COMANDANTE VÍCTOR NARANJO FIALLO:**

"Los días 19, 20 y 21 en Puerto Bolívar, no se registra ninguna novedad. el día 22 zarpó a las 05:00 horas para dejar 08 hombres al puerto de Pitahaya cumpliendo órdenes del Comando de la V Zona Militar. Llegamos a las 06:10 horas donde se desembarcaron los 08 hombres y 50 galones de agua de bebida; a las 06:30 salimos de dicho puerto con dirección de Puerto Bolívar a esperar órdenes, según instrucciones del Comandante de la V Zona Militar. a las 07:50 horas atracó al muelle de Puerto Bolívar. el mismo día y por la noche a las 21:00 horas y al sur-este del compás de a bordo, se avista un intenso resplandor que alarma a los moradores del puerto, por jamás haber visto una cosa igual; en vista de la situación, inmediatamente comuniqué dicha novedad al jefe de la v. zona, sugiriéndole a la vez que pida un avión para una inspección aérea y autorización para salir con el "Atahualpa" para inspeccionar por el golfo; inmediatamente recibí por telégrafo orden de salir; efectivamente desatraqué del muelle de puerto bolívar a las 21:30 horas en una noche oscura y en zafarrancho de combate, llegando hasta una distancia de 6 a 7 millas del faro de jambelí hacia el sur, el resplandor en cuestión se apagó y como, no encontrara nada anormal decidí regresar al puerto de salida a cuyo muelle atraqué a las 00:30 horas del día 23.

Durante toda la madrugada del día 23 se oyó un insistente estampido de cañones que se prolongó en lo posterior. Esperaba órdenes a bordo del buque a mi mando. a las 08:30 horas del mismo día, de súbito aparecen en el cielo de Puerto Bolívar, cuatro aviones de nacionalidad peruana, sin dar tiempo a desatracar el buque, en estas circunstancias, y a la velocidad del rayo, cumplió el personal la orden que impartí (de "personal a sus puestos"); yo, como Comandante y en vista de que mi ubicación en el puente era innecesaria inmediatamente subí al magistral donde estaba emplazada una ametralladora, para dirigir el fuego, ya que el Oficial Artillero Alférez Yavar, se encontraba en el puerto de Guayaquil por orden superior, mientras esto se hacía, los aviones enemigos, volando a 200 mts. de altura y pasando por la banda de babor, descargaron cuatro ráfagas de ametralladora, a lo que instantáneamente di orden de fuego.

En vista del pequeño ángulo de tiro que tenía el armamento del "Atahualpa", porque el sol y la caseta del muelle nos impedían, se pudo tan solo disparar dos proyectiles con el cañón "Breda" y una ráfaga de ametralladora de cada una de las que a bordo había, convenientemente emplazadas en la toldilla y en el magistral y en las que actuaban como jefes de pieza el Cabo 1º. - Floresmilo Verdesoto y Grumete Chala. Como resultado de este ataque intempestivo, cupo al aviso "Atahualpa" el triunfo de derribar un avión enemigo que cayó por Balzalito, que se supo por un parte recibido en el telégrafo; lo de Puerto Bolívar; debo manifestar que quien hizo impacto en el avión enemigo y que luego se desplomó fue el Grumete Chala con la ametralladora de popa. Duró el ataque tan solo 07 minutos.

"Ante la expectativa de un nuevo ataque y a fin de que el buque no presente un blanco fijo, desatraqué del muelle y fui a colocarme con el aviso "Atahualpa" frente al muelle de puerto bolívar, ahí esperé con la máquinas en funcionamiento hasta las 11:00 horas que fue inútil la espera para combatir con el enemigo. Resolví atracar nuevamente al muelle con el fin de recibir órdenes telegráficas del Comandante de la V Zona, efectivamente fue entregado a este Comando un telegrama a las 12:00 h. en que se ordenaba el recorrido a las islas Hualtaco. En espera de la marea zarpé a las 12:55 horas, llegando a Pitayaha a las 14:20 h. a inquirir novedades. A las 14:30 h. zarpo de dicho puerto a Hualtaco; en el recorrido no se registra ninguna novedad, aparte de incesante cañoneo que se oía en todo el frente. A las 15:30 h. fondeo en la boca de Hualtaco y atraca la lancha del servicio hidrográfico "en

comisión en ese puerto", cuyo Contramaestre Sargento Ramírez, me comunicó que frente a la boca de careaban está fondeado un buque de guerra peruano, y en aguas de la isla careaban la misma cañonera que vi el día 13, pero pintada de verde, con 04 lanchas. Zarpo a las 16:30 h. de la boca de Hualtaco rumbo a Puerto Bolívar a dar parte del resultado del recorrido al jefe de la V Zona; llego a las 20:15 h. y atraco al muelle".

"En vista de la situación delicada dispuse "guardia de mar" cubriendo el personal todas las 3 piezas de que disponía el buque desde el día 22".

"Las novedades para el día 24-JUL-1941 son las siguientes: es el día en que el aviso "Atahualpa", con su heroica Tripulación rubricó con letras de oro la historia de la delicada misión que cumplía en aguas del archipiélago de Jambelí".

"A las 07:00 h. se embarca el Alférez Yavar que venía de Guayaquil a bordo de la motonave Olmedo. A las 12:00 h. asoman 04 aviones peruanos, por lo que inmediatamente ordené al personal a sus puestos de combate, maquinas atrás y largar las tiras de atraque con el fin de poder salir del muelle; 03 minutos después las máquinas respondieron y el buque empezó a marcha atrás, mientras la aviación ametrallaba al aviso "Atahualpa" y lanzaba un grupo de 03 bombas que cayeron a 25 mts. de la popa del buque ocasionar ningún daño; en 02 minutos más logré salir con el buque del muelle para combatir en movimiento, mientras las balas de metralla y bombas acorralaban al buque; este combate duró 15 minutos sin que la aviación peruana logre impactar a la nave y amilantar la valiente y heroica decisión de la Tripulación".

"A las 12:20 h. se dirigieron al frente a bombardear nuestras tropas, dato que se supo por el telégrafo cuando atraqué al muelle con fin de dar parte al Comando de la V Zona sobre lo ocurrido. Inmediatamente regreso a bordo sabiendo que puerto bolívar no había sufrido nada por el ataque, ya que el propósito de la aviación enemiga no era sino el de vengar el aparato derribado el día 23 y anular la única defensa naval que tenía el puerto como el archipiélago, ya que ninguna incursión y abuso se permitieron los peruanos mientras al Aviso "Atahualpa" hacía su recorrido. Como Comandante de la nave tenía que dar ejemplo de valor y serenidad y en todo momento lo único que recomendaba a la tripulación era serenidad, ya que valor existía por demás. Desatraqué inmediatamente del muelle con fin de esperar al enemigo y en condiciones favorables a pesar de lo desigual de la tienda".

"Del que es el lugar que me correspondía como Comandante dirigía a la Tripulación palabras de estímulo y al mismo tiempo me sentía hondamente satisfecho de comandar un buque cuya Tripulación esperaba impaciente y serena al enemigo, ávida de castigo. y es así que a las 14:00 horas nuevamente asoman los cuatro aviones peruanos en persecución del "Atahualpa" y se entabla la lucha aero-naval: nos atacan con ametralladora, en picada más o menos 150 metros de altura por todos los costados y que gracias a su tan mala puntería caían tan solo a escasos metros del buque; sin embargo el peligro no preocupa al personal del Aviso "Atahualpa" sino el ardoroso deseo de destruir y mantener alejado al enemigo para anular la efectividad de su fuego: la mirada a través de todos los aparatos de puntería seguían a los aviones en el deseo que los proyectiles tocaran el objetivo enemigo. En este ataque no arrojaron bombas y duró 25 minutos; mientras duraba el ataque procuraba hacer zig-zag y evoluciones con el buque. Atraco al muelle y aseguro al buque con una tira a fin de que en caso necesario desatracar lo más rápido y me dirijo al telégrafo a participarle al comando de la V Z.M. y al Presidente de la República; en ese momento supe que 08 aviones asediaban al frente de nuestras tropas con ráfagas de ametralladoras y bombas y nuevamente se dirigían a Puerto Bolívar, sabedor de esto, emprendí la carrera hacia el muelle, desatraqué el buque y fui al frente a recostado a los manglares con el objetivo de cerciorarme de cual era el propósito del enemigo; efectivamente a las 15:30 h. nuevamente asoman 04 aviones peruanos, hicieron una evolución sobre el puerto sin atacarlo, y en cuanto localizaron el Aviso "Atahualpa" se lanzaron al ataque, a lo cual ordene inmediatamente máquinas avante para dar encuentro al enemigo. Este fue el más fuerte de todos, pues además de las incesantes ráfagas de

metralla que caían alrededor del buque, lanzaron cuatro grupos de tres bombas c/u que cayó, uno a popa-babor, otro a proa-babor, levantando columnas de agua de mar a más o menos 20 metros de altura y tan cerca del buque que al explotar, lo hacía estremecer y mojaba la cubierta; los otros dos grupos cayeron a una distancia de unos 40 ó 50 metros; mientras duraba el combate las tres piezas se dañaron quedando anulada la defensa del buque, pero éste no fue motivo para que los valerosos marineros se amilanen, sino que a la brevedad posible y con la mayor serenidad arreglen las piezas para habilitarlas y continuar el fuego. Las bombas que nos arrojaban se veía claramente que era de mano, porque después de la picada se observaba que uno de los Tripulantes de los respectivos aviones lanzaban con la mano; mientras tanto calculando donde iban a caer, impartían órdenes al timonel que caiga a una u otra banda. Este combate dura tres cuartos de hora. Debo poner de relieve la actuación del Alférez Yavar que fue quien recogió las tres piezas con el fin de repararlas, mientras se contrarrestaba el fuego del enemigo únicamente con tres fusileros. Debo anotar además que la presencia del "Atahualpa" en Puerto Bolívar, impidió que bombardeen el muelle donde se encontraban material explosivo y combustible“.

Alférez Víctor Naranjo Fiallo,  
Comandante



## ANEXO "F"

### TRIPULACIÓN DEL AVISO "ATAHUALPA" (Julio de 1941)

Alférez            Víctor Naranjo Fiallo, Comandante  
ALFG             Ingeniero Humberto Game Peña, Jefe de Máquinas  
ALFG             Raúl Yábar Robles

#### **Tripulantes:**

Luis Cortés Preciado  
Segundo Carrillo  
Floresmilo Verdesoto G.  
José Cuenca González  
Luis Espinosa Campos  
Carlos Rodas  
Enrique Pita Millar  
Segundo Pabón Oñate  
Manuel Casilari  
Jorge Ulloa Cadena  
Félix Aldás Chiriboga  
Arcadio Torres García  
Eleuterio Chala Zurita  
Daniel Cevallos  
Gabriel Serrano

#### **Grupo de Artillería del Ejército:**

Alberto Banchón G.  
Cleofé Tómalá  
Jaime Ayerve

## ANEXO "G"

### DOCUMENTOS DEL COMBATE DE MALPELO

El Almirante Juan Illingworth envía una comunicación al General Superior del Sur, para informarle de una mal disimulada presencia de un buque peruano, que dificulta la libre navegación en las cercanías de la isla del Muerto, con afán de imponer hostilidad anticipada y dice:

*Al señor Jefe Superior del Sur, Juan José Flores  
Señor general*

*"Tengo el honor de informar a usted, que hace algunos días que la corbeta de guerra del Perú nombrada "Libertad", tiene establecido su crucero sobre la isla del Muerto y aunque no tengo noticia todavía de que haya entrado a las aguas del Departamento, sin embargo cruza sobre ellas, interceptando a cañonazos todos los buques que entran en este río, bien sean nacionales o extranjeros, sometiéndolos a ser visitados y registrados por los oficiales de dicha corbeta. Puede US. concebir cuanto influye sobre el reposo y la propiedad del Departamento una amenaza de esta naturaleza, perjudicando hasta el último extremo al comercio nacional con este bloqueo disimulado, que nada diría sino se hubiesen interrumpido las amigables relaciones con el Perú y Colombia; pero que en el día no puede mirarse sino por una hostilidad anticipada. Al poner en conocimiento de usted esta novedad, espero se sirva poner en conocimiento de usted esta novedad, espero se sirva darme las órdenes, que tenga por conveniente a fin de calmar los recelos que causa en este comercio el mencionado buque".*

*Dios, etc.*

*Guayaquil, agosto 1° de 1828*

Juan Illingworth

En oficio fechado a 10 de agosto de 1828 el General Juan José Flores, tomaba previsiones, ordenando al Almirante Illingworth, se rechace la agresión ante la presencia de la corbeta "Libertad" en el golfo de Guayaquil, a saber:

*Al señor Comandante del Apostadero de Guayaquil.*

*"Impuesto de la nota de S.S. fecha 1° del presente, relativa al crucero establecido en la embocadura de ese río, por la corbeta del Estado del Perú nombrada "Libertad", prevengo a US que sin pérdida de tiempo se armen las fuerzas disponibles de ese apostadero, y poniéndolas al mando del señor coronel Tomas C. Wright, dará la vela con las instrucciones que US deba expedir a ese jefe, arreglarlas al tenor de las que tengo dadas a US para éste e iguales casos en que pueden comprometerse las hostilidades. Aunque el objeto esencial de la comisión que se encargue al coronel Wright, sea el pedir al comandante de la corbeta "Libertad" una explicación sobre la mira de recelo de parte del Gobierno de Colombia, debe nuestra fuerza marítima estar preparada a defender a todo trance el honor del pabellón y cualquier agresión".*

*Dios, etc; Cuartel General en Cuenca, a 10 de agosto de 1828*

*Juan José Flores*

El Comandante de la corbeta "Libertad", García del Postigo, al salir a navegar informa el estado general en que zarpa del puerto del Callao, el 02-JUL-1828 y que lo transcribe el señor CPNV Julio Elías, de la siguiente manera:

*"Estado general en que sale del puerto del Callao para el de Huanchaco y Paita la corbeta de guerra del porte de 24 cañones nombrada "Libertad" al mando de su*

*comandante el capitán de fragata don Carlos García del Póstigo.- Graduación y nombre de los oficiales de guerra: Teniente 2° Dn. J. Félix Marquez, Teniente 2° Dn. Juan José Panizo, Teniente 2° graduado Dn. José Otero y Alférez de Fragata Dn. Pedro Williamson.- Guardiamarinas: Dn. José Manuel Pérez O. y Dn. J. Miguel Pastrana.- Clases y nombres de los Oficiales Mayores: Contador Oficial 2° Dn. Tomás Vivero; Segundo Cirujano Dn. José Vásquez y Segundo Piloto Dn. Juan Griffis.*

La "Guayaquileña" y la "Pichincha", que se hallaban frente a Guayaquil, se hicieron a la mar a cumplir su misión, el día 29 de agosto; y luego de algunas horas de navegación en la madrugada del día 31 logró el Comandante Wright avistar a la corbeta peruana "Libertad" fondeada frente a Punta Malpelo a una distancia de unas 12 millas. El tiempo estaba calmo, por lo que aquel bajel tuvo tiempo para zarpar y hacerse a la vela, cuando la fuerza del viento se lo permitió.

La "Libertad" contaba con una tripulación de 140 hombres y su artillería era cañones de 22 cañones de 24. Pero veamos la narración desde el lado peruano, cuando el historiador sureño, Capitán de Fragata Manuel Vega, nos dice al respecto de este avistamiento: "En la nebulosa mañana del 31 de agosto de 1828, fondeaba la corbeta al N. de Punta Malpelo y a medio día, cuando al levantarse el viento, aclaró, avistáronse por la isla de Santa Clara los buques colombianos "Pichincha" y "Guayaquileña" que habían salido de Guayaquil a órdenes del intrépido Comodoro Wright con retención del mando de la "Guayaquileña".

"Venían con exceso de tripulación, evidentemente dispuestos al abordaje para alguna operación en tierra.

"Postigo mandó "zafarrancho de combate"; pero fiel a sus instrucciones, no levó, limitándose a observarlos.

"Cuando pasada la una de la tarde, comprendió que se venían contra él, dio la vela y, en momento oportuno disparó eficazmente una andanada contra la goleta que venía a vanguardia y se puso a ceñir para no perder el barlovento.

"Mientras tanto la "Pichincha", que azoraba fácilmente, no pudo acercarse en el momento debido y por último se tomó por avante con lo que dio lugar a que el combate en su momento decisivo, se redujera a un duelo singular entre los otros dos buques".

*Y dice Wright: "Así que principió a soplar la brisa, hice señal a la "Pichincha" para que pasase a mi voz; y, entonces, ordené verbalmente a su Comandante, siguiera muy de cerca mis movimientos, para que, unida la fuerza, entrar luego en comunicación con la corbeta. A las dos de la tarde, viendo que la "Pichincha" no podía reunírseme por su mal andar, determiné acercarme solo a la corbeta, bajo el supuesto de que la "Pichincha" fácilmente y en corto tiempo, podría tomar la posición que se le había señalado en caso de un choque".*

*"Observando que la corbeta peruana estaba preparada para el combate, y no teniendo otro medio más pronto para ponerme en inteligencia con ella que el de acercarme a la voz, lo verifiqué así, poniéndome por su aleta de barlovento, a distancia de medio tiro de pistola; y entonces, le dirigí mi palabra, exigiendo la causa porque se hallaba en un bloqueo disimulado, cruzando sobre la boca de este río; a lo que se me contestó con frivolidades y, por último, rompiendo el fuego, que fue bien contestado por nuestra parte. En cinco minutos estaban ya los dos bajeles amarrados; pero cuidé siempre, al verificar esa maniobra, de dejar el lugar necesario para la mura de proa de barlovento, a que atacase por allí nuestra corbeta "Pichincha". Desgraciadamente, calmó en parte el viento, y ese bajel no llegó hasta media hora después; en todo este tiempo, sostuve un fuego vivo de metralla y fusilería. A la segunda descarga, viéndome en la posición citada, intenté abordar a la corbeta; pero cuando di la voz de mando al efecto, observé un*

*incendio por la proa, y poniendo mi primera atención en apagarlo, lo logré en pocos minutos. Al fin, cuando la "Pichincha" se me acercó, ordené a su Comandante atacar inmediatamente por el lugar que se le había prevenido; mas, no lo hizo así, y por consiguiente, no entró en acción; siendo esta la causa, en mi concepto, de no haber aprisionado la corbeta peruana, cuya tripulación, desde un principio fue casi en el todo destrozada por este buque en términos que, afines del combate, se hallaba su cubierta abandonada, desde el palo mayor hasta la proa sin tener siquiera un timonel; ocasión que habría sido aprovechada por mí; si, como he dicho antes, no me hubiera encontrado casi sin gente disponible. En estas circunstancias, logró el buque peruano cortar las espías con que estábamos amarrados, y nos separamos mutuamente, a reparar nuestra averías; las que, de mi parte, constan de una ancla partida, estáis, bordas y casi toda la jarcia pendiente, trazada; bauprés y cebadora, pasados de bala; y en fin, otras mil averías que sería demasiado largo relatar. Aunque la "Pichincha" no ha tomado su parte correspondiente en la acción, de ningún modo puede acusarse a su Comandante de deseos de evitarlo, porque es un oficial de bastante valor, de lo cual tengo sobradas pruebas antes de ahora: su buque acercándose a la "Guayaquileña" cuando estábamos en la acción, fue tomado por avante, más por casualidad que de intento del que lo mandaba; y la única cosa de que es culpable este oficial es la entera falta de disposición y de no haber obrado con actividad".*

La goleta "Guayaquileña" estaba provista de tan solo 12 cañones de a 12 y con una tripulación menor que la adversaria, por lo que consideramos que tan desigual combate es un triunfo para los grancolombianos, cuyo honor queda a salvo.