

INDICE

-	<i>Presentación.</i>	5
-	<i>Los Cañones de Punta de Piedra. Primer Premio.</i> <i>Por: TNNV-UN Jorge Gross Albornoz.</i>	7
-	<i>Curriculum Vitae del autor.</i>	20
-	<i>"Todo fue por el Deber". Primera Mención.</i> <i>Por: Sub. (rt). Luis Cervantes Gudiño</i>	21
-	<i>Curriculum Vitae del autor.</i>	29
-	<i>"Máquina de Estribor Avante muy despacio casi dando atrás". Segunda Mención.</i> <i>Por: CPNV-EM. Oswaldo Viteri Jeréz</i>	31
-	<i>Curriculum Vitae del autor</i>	37
-	<i>Acta de Premiación I Concurso Anecdótico Naval</i>	39



Presentación

El Instituto de Historia Marítima de la Armada tiene como finalidad principal la investigación y difusión de todos los hechos históricos ecuatorianos relacionados con el mar, incluyendo en esto a los de nuestra Marina de Guerra, especialmente.

Esta finalidad, de por sí, muy amplia, no puede ser alcanzada de inmediato, pero para llenar el vacío que existe en el campo de la Historia Naval nuestra, este Instituto tiene como objetivos del momento los siguientes:

La investigación de los principales hechos relativos a nuestra Armada en el transcurso del tiempo desde un remoto pasado y la edición de obras en concordancia a tal investigación.

Despertar la afición a la producción histórica literaria de oficiales, tripulantes y empleados civiles.

Es, en la última parte de este esquema que se inserta el concurso sobre el tema "Anecdotario Naval" convocado por este Instituto a principios del presente año y que culminó el 31 de agosto, día que conmemoramos el combate de Malpelo.

Al publicar este folleto que contiene las anécdotas, merecedoras del premio y de las respectivas menciones, de quienes con gran entusiasmo participaron en el citado concurso, lo hacemos con la intención de motivar a otros miembros de la Armada, para que en futuras oportunidades participen en eventos similares.

Con esto, queremos también atender a los frecuentes pedidos o sugerencias de miembros de la Institución Naval sobre la conveniencia de recopilar todas las anécdotas que se relatan, tan a menudo, en reuniones de camaradería, en el ámbito de nuestros buques y otros repartos de la Marina de Guerra.


CALM. (r) Carlos MONTEVERDE Granados
DIRECTOR DEL INHIMA

LOS CAÑONES DE PUNTA PIEDRA

POR

TNNV-UN JORGE GROSS ALBORNOZ

**Primer Premio
Concurso Anecdótico Naval
Guayaquil - Ecuador - 89**





Piedra.

mediados del mes de junio de 1989, fui designado por el Sr. Jefe de Estado Mayor de CODESC, para que, en conjunto con personal de DIECAR y el apoyo de BASUIL, sacara los cañones de Punta de

Las instrucciones fueron lacónicas y precisas. Me dio los medios y me dijo: ***“Saque los cañones de Punta de Piedra! No me venga con problemas! Resuélvalos Ud. mismo., Lo he escogido, porque Ud. anda averiguando cómo le entra el agua al coco”***. Y en su sonrisa de despedida, me dí cuenta de que ésto no iba a ser nada rutinario.

Personalmente, nunca antes había estado en ese sitio. Inmediatamente me dirigí al lugar, teniendo como guías al SUBS. Julio YANEZ y al ECC. José CAMPODONICO.

En un vehículo cruzamos Guasmo Norte, Guasmo Central, Andec, Exclusas y nos adentramos luego en un laberinto de camaroneras. Los guías conversaban en voz baja. El chofer seguía las instrucciones de los guías que cada vez se ponían menos de acuerdo. Después de 1 hora y 20 minutos, comenzaron a reaparecer los mismos paisajes. Habíamos estado recorriendo un círculo al filo de las inmensas piscinas de camarón. Desconcierto total. Cómo iba a sacar los cañones si ni siquiera podía encontrar el lugar?

Los guías habían estado muchas veces allí, pero la naturaleza lo había cubierto todo por eso no quedaban huellas de nada. Felizmente arribamos a una camarонера para solicitar ayuda a un guía del lugar que cooperó con nosotros, conduciéndonos a través de la maleza cerrada, rompiendo la vegetación. Finalmente, nos tomanos por sorpresa la Estación naval de Punta de Piedra.

La cordial bienvenida nos la dieron un enjambre de avispas, el infaltable séquito de mosquitos y una que otra culebra que se retiraba coquetonamente. Todo era quietud y la maravillosa vista del faro y las bocas, borró por un momento nuestro objetivo. Este lugar ejerce un mágico encanto, mezcla de leyenda y exhuberancia natural que turba a todo aquel que lo visita.

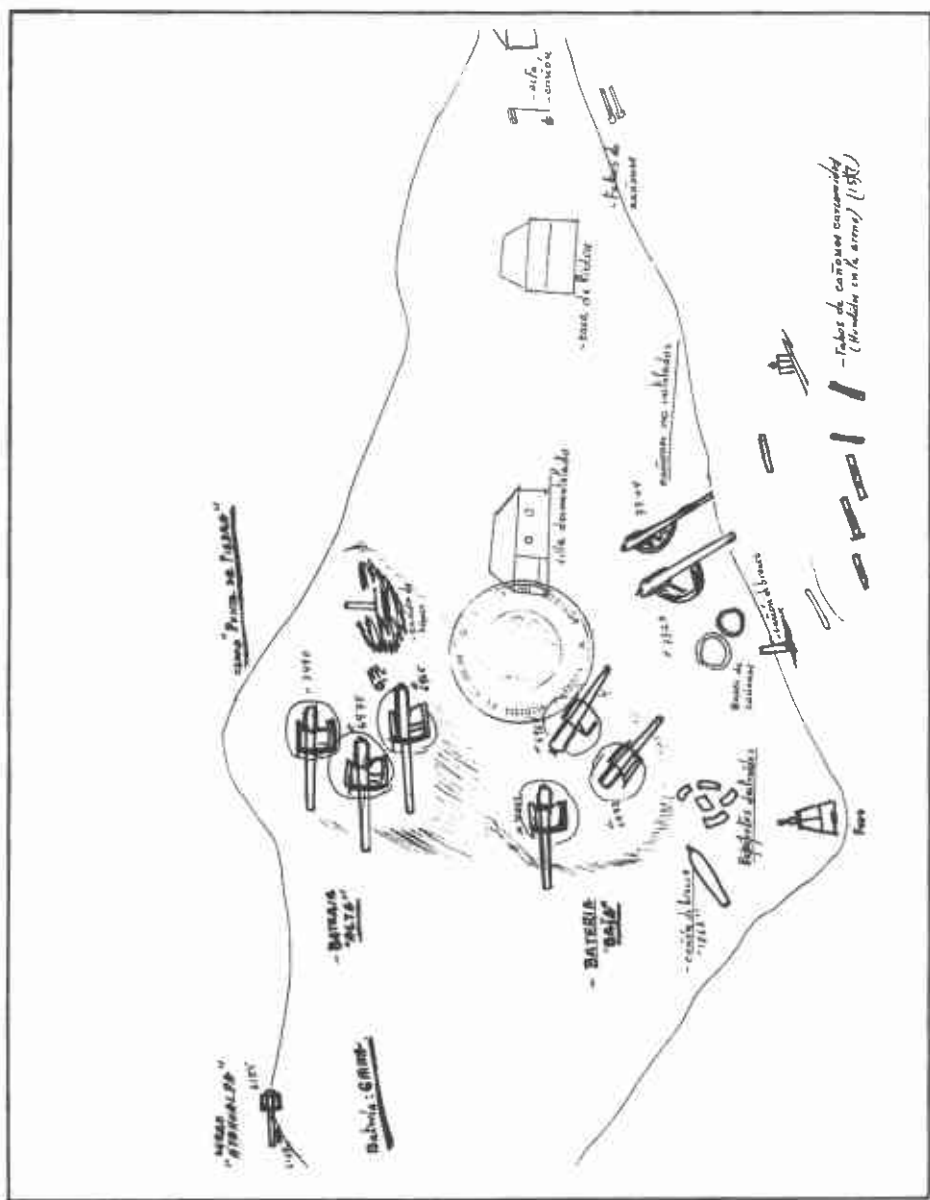
A machete limpio hicimos el primer acercamiento hacia los tesoros que guardaba Punta de Piedra. El primer encuentro, fue un cañón de bola que se hallaba semienterrado en la playa cerca del faro. El paso del tiempo y el agua no habían logrado quitarle su antigua dignidad y aunque agonizaba, no dejaba de representar unas 4.000 libras de acero que debíamos empujar y elevar. Luego, al virar el codo de la punta, nos encontramos un coloso impresionante de por lo menos 5 metros de largo y una 8.000 libras de acero que estaba caído de un pedestal. Su boca ahogada, su cuerpo lleno de óxido, agitado por las mareas, había olvidado completamente su historia. Preso del olvido y con la amenaza de caer en las manos de algún moderno filibustero que lo convierta en clavos, se encontraba aquel cañón que un día fue símbolo de nuestra fuerza y bravura. Dos sentimientos confusos brotaron en mí en ese instante, alegría de encontrarlo y tristeza a la vez, por tanto olvido.

El resto del tesoro permanecía oculto por la codiciosa naturaleza que con su manto había cubierto el antiguo honor y la gloria de Punta de Piedra.

Bosquejando la idea de maniobra, sentado frente al faro, me quedé largo rato, pensando en la forma como estas moles enormes fueron trasportadas hasta ese lugar, durante la crisis con el Perú, a raíz del arbitraje del Rey de España (1905-1910). Por esa época no se contaba más que con la fuerza humana y el deseo de defender nuestra heredad, que fue el motor seguramente suficiente para hacerles mover aquella pesada carga. El ímpetu y la necesidad había forjado esa fortaleza, reducida hoy a un templo mudo cargado de recuerdos para la Armada.

Un viejo axioma del Derecho me guiaba en esta misión: ***“Las cosas se deshacen como se las hace”***. Indudablemente estos cañones fueron trasportados por el agua y ubicados en tales posiciones. No había entonces otra alternativa. Debía sacarlos por el agua.

Al día siguiente nos lanzamos con vehemencia sobre el pequeño cañón



Plano del Fuerte de "Punta de Piedra"

de la playa. Comenzamos a desbrozar la maleza. Cabos, motones, teclas, palas, rodillos, haciendo todo lo humanamente posible para mover el pequeño cañón que se resistía a dejar su tumba. Silvando como un disparo entre las hojas, el primer cable voló en pedazos. Los motones se partieron. Todo lo que parecía tan fácil en un principio, de pronto se complicaba. . .

La experiencia de los dos viejos lobos de mar me daba tranquilidad. Campodónico, a pesar de su voluminosa humanidad, se movía infatigablemente como una gacela, anudando, estrobando, guarniendo; mientras que el SUBS. Yánez, tenía hipnotizados a los conscriptos, hablando. . . y halando sin cesar.

Pasada la media tarde, por fin teníamos nuestro botín recostado en el repecho de la colina, listo para ser izado. Con los últimos rayos del sol nos despedíamos ese día de la furtiva guardia que quedaba en el lugar, la cual fue sorprendida por nuestra presencia. Sus tristísimos relatos nos conmovieron tanto, que al día siguiente les hicimos partícipes de nuestro "suculento" rancho. Pues ésta -según ellos- era la causa por la cual se alejaban a procurarse el alimento que la naturaleza y los bondadosos vecinos del sector les procuraban.

El camino lleno de curvas y requiebros, con sus frágiles puentes de madera que gemían a nuestro paso, nos hacía contener la respiración. Los perros que aparecían como centellas con ganas de devorarnos, contrastaban con la amistosa actitud de los cangrejeros que asomaban embarrados de lodo en el camino, pidiendo un aventón. Qué extraña procesión la nuestra en ese polvoriento camino. . . Siempre había acompañado a los entierros, pero nunca a un desentierro. Ahora, con nuestro "lázaró", como cariñosamente bautizamos al primer cañón, estaba en el camino de vuelta. . . Esa misma noche lo depositamos delicadamente en el patio de ánimas de DIECAR. El esfuerzo valió la pena. Sudorosos y empolvados, pero felices, nos retiramos para reiniciar la jornada.

La primera reacción por parte del Jefe de Estado Mayor Sr. CPFGE-EM Enrique MONTEVERDE y del Sr. Comandante en Jefe de la Escuadra VALM. Thelmo DELGADO, sobre nuestro hallazgo, fue muy entusiasta. Inmediatamente nos facilitaron palas mecánicas y montacargas de la Infantería de Marina, que durante los siguientes días jugaron un papel importante en el desenvolvimiento de nuestra misión.

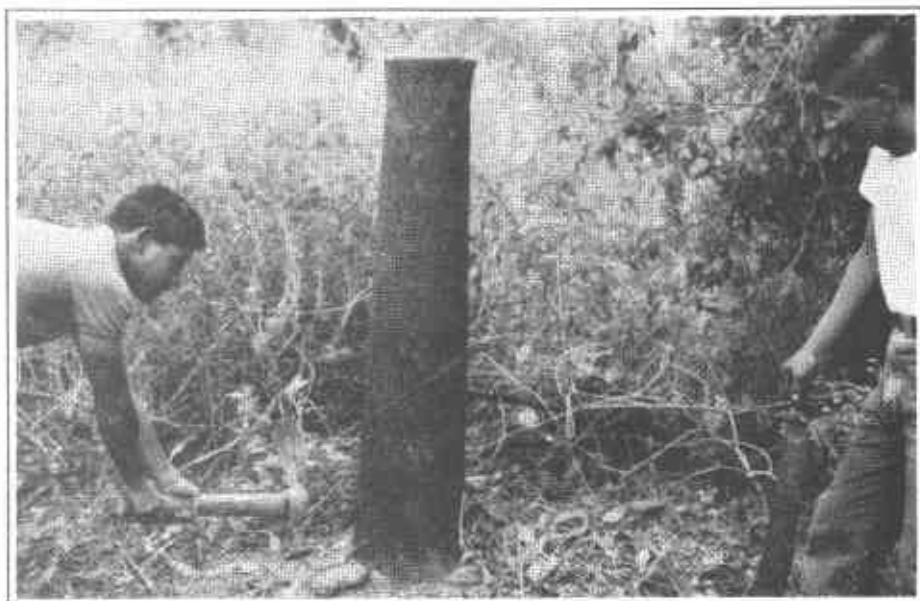




Ya con el apoyo mecánico, escudriñamos todo y encontramos 3 cañones Armstrong de 120 mm. de la meseta superior, emplazados en sus torretas con sus respectivos manteletes mirando hacia las bocas. Cerca del faro se conservan otros 3 cañones de las mismas características descritas, igualmente empernados en las torretas. Esos grupos no los tocamos. En la falda de la colina, mirando hacia la playa, encontramos dos cañones que no habían sido emplazados y carecían de sus respectivos manteletes. Además, curiosamente enterrado, descubrimos otro cañón que parecía estar señalando algo. . . ¿Sería tal vez un hito? . . . Este cañón lo desprendimos e igualmente lo llevamos por tierra, no sin antes haber pasado un pequeño susto. Pues, en el momento en que lo teníamos izado a tope y el camión en posición, lo flojo del terreno hizo que el barro se venciera, con tan buena fortuna, que el cañón fue a depositarse en la plataforma del camión, como si una mano providencial lo hubiese puesto en el lugar.

Igualmente conducimos nuestro tesoro al patio de las ánimas y esa noche, el primer cañón tuvo compañía en su nueva morada. Desde ese momento, había que aguzar el ingenio para sacar los 3 cañones más grandes.







Se hizo la coordinación con Autoridad Portuaria, institución que nos prestó un MAYOR, el cual tenía montada una enorme grúa. El paso de las exclusas a las 03:00 del día jueves. La plea a las 08:30 del mismo día en Punta de Piedra. Todo el operativo se cumplió matemáticamente. Todo fue calculado con rigurosa exactitud y al terminar la marea, nuestra maniobra tocaba a su fin.

Todo era júbilo en ese momento. El "mayor" debía esperar la próxima plea para cruzar las exclusas a las 05:00 y dirigirse a BASUIL. Durante el resto del jueves, llegamos hasta los dos refugios de munición y tratamos en vano de encontrar los otros dos cañones que sin duda permanecen en la parte más alta de la colina "Atahualpa". Esa tarde regresamos temprano.

Al día siguiente viernes, nuestra maniobra tenía lugar justamente al mismo tiempo que la maniobra de misiles del BAE "Galápagos". Confundido entre la maniobra, un joven Teniente me dijo que "Ahora lo actual, lo moderno, eran los misiles; unos proyectiles que se dirigen a sí mismos y que daban en el blanco como por arte de magia".

Lo que entendí -por su tono- es que "debía actualizarme". Que no debía poner mi atención en cañones, sobre todo, en este tipo de reliquias. Además, a él le molestaba que se hiciera primero esta disparatada maniobra antes que la de sus misiles.

¡Qué ironía! Me lo decía justamente a mí que tanto había trabajado en misiles.

Entonces entendí que era necesario saber más sobre nuestra historia y tener más respeto por nuestro propio pasado.

Esos cañones viejos, retorcidos, habían escrito nuestra historia. ¡La historia de la Armada! Merecen un lugar especial para venerarlos y los que aún quedan en Punta de Piedra, deben ser rescatados del olvido.



Momentos en que el TNNV-UN Jorge GROSS Albornoz, ganador del concurso ANECDOTARIO NAVAL, recibe el primer premio de manos del Sr. Director General de Intereses Marítimos, CPNV-EM. Pedro CABEZAS. El premio consiste en medalla, diploma y cien mil sucses.

CURRICULUM VITAE

TNNV-UN JORGE GROSS ALBORNOZ, nacido en Quito el año de 1954, sus padres son el Sr. Jorge GROSS y Sra. Rosita ALBORNOZ de Gross; estudios primarios los realizó en el Borja No. 1, Secundarios Colegio San Gabriel. Ingresó a la Escuela Superior Naval en marzo de 1974. Egresó de la misma en diciembre de 1977. Curso de Aplicación a bordo lo realizó en la LM. 33 "CUENCA", luego forma parte del Plan COBRA en la remodelación de las lanchas Clase MANTA; realizó Curso de Perfeccionamiento en Israel, sobre misiles.

En 1980 prestando servicio en DIECAR forma parte de la comisión de Desarrollo de la Base Naval de Jaramijó.

En julio de 1983 realizó, Curso de Mantenimiento de Misiles EXOCET MM. 38 - MM. 40 en Francia, en diciembre del mismo año retorno a Jaramijó para la Instalación de la Maestranza de Misiles EXOCET; hasta el año de 1986; que pasa a conformar la Dotación del BAE. "LOJA". En 1988 realizó el Curso Básico de Comando XXII Promoción, actualmente continúa como dotación del BAE. "LOJA", se encuentra en condición de Ascenso para CPCB; en diciembre de 1989.

Habla correctamente Inglés y Francés, tiene conocimiento de Alemán y Hebreo, está casado con la Sra. Susana POZO de Gross, tiene 2 hijos: Cindy de 8 años y Marcel de 6 años, los cuales estudian en el Colegio Alemán Humbolt.

'TODO FUE POR EL DEBER'
POR
SUB-RT. LUIS CERVANTES GUDIÑO

Primera Mención
Concurso Anecdótico Naval
Guayaquil - Ecuador - 89

El suceso anecdótico que motiva el presente relato, ocurrió el año de 1971, durante una navegación de las Unidades de la Escuadra naval desde Guayaquil al Puerto de Esmeraldas, en su viaje de retorno.

La Armada Nacional con el propósito de mantener latente la conciencia marítima en la población civil, especialmente en la juventud ecuatoriana, había programado hacer acto de presencia naval en los principales Puertos de la Costa con ocasión de las festividades cívicas que cada puerto celebra en su fecha clásica; proyectando de este modo una imagen real de su capacidad profesional y de su contribución al progreso y desarrollo de los pueblos costeros, al mismo tiempo que proveyendo protección de seguridad al transporte marítimo nacional e internacional, y a las actividades lícitas de pesca.

Es así como, para la primera semana de agosto de 1971, por disposición de la Superioridad, la Escuadra Naval planificó la movilización de sus Unidades a flote "25 de Julio", "Presidente Alfaro", "Presidente Velasco", "Esmeraldas" y "Manabí", las que se hicieron a la mar y enrumbaron al Puerto de Esmeraldas a fin de participar en el Desfile Cívico-Naval a realizarse el día 5, con el propósito de dar mayor realce a las festividades de dicho Puerto.

La navegación por el Canal balizado en el Estero Salado fue realizado con las debidas precauciones de seguridad hasta alcanzar la Boya de Mar, para luego avanzar cercano a la costa hasta bordear la Puntilla de Santa Elena e iniciar la navegación mar afuera donde los buques condujeron varios ejercicios tácticos diurnos y nocturnos, que como parte del entrenamiento rutinario capacita profesionalmente al marino de guerra en el uso adecuado y eficiente de los equipos y sistemas de armas para la guerra.

Luego que las Unidades navales hicieron su arribo al área de fondeo

frente al Puerto de Esmeraldas, el día 4 de agosto, se alistó el personal que debía participar en los eventos programados por las autoridades locales tanto de ese día como del siguiente que culminó con el Desfile Naval; en tanto que el personal franco aprovechó sus horas libres para disfrutar de los múltiples eventos festivos que se realizaron.

Finalizado el Desfile Naval que fue largamente ovacionado por la multitud congregada a lo largo de la calle principal, el personal retornó a sus respectivas Unidades para alistarse y todos correctamente uniformados salir francos, según lo dispuesto por el Comandante en Jefe de la Escuadra que tenía su sede a bordo del Buque Insignia "25 de Julio". A la salida se dieron las instrucciones pertinentes para recogida a las 02:00 horas en general, pero la franquicia para quienes tenían familiares en el Puerto se prolongaba hasta el día siguiente a las 07:00 horas. Me incluía en este grupo en razón de que tenía un primo político residente en dicho puerto desde hacía mucho tiempo con su familia.

Como era mi costumbre, jamás pernoctaba en otro puerto que no sea Guayaquil, lugar de mi residencia habitual, por lo cual luego de haber disfrutado una tarde y noche maravillosa, matizada de alegría y buen humor, paseos, brindis y buena comida típica local; decidí despedirme media hora antes del último régimen de lancha que debía cumplirse minutos antes de la hora fijada y así retomar al BAE. "25 de Julio", Unidad en la cual tenía mi ubicación por ser parte de la dotación de la Comandancia de Escuadra; de este modo en compañía de mi primo y dos de sus mejores amigos, tomamos un taxi que nos condujo hasta la parte arenosa de la playa, desde donde tenía que caminar a pie sobre la arena que formaba el bajo y alcanzar así la orilla donde la lancha de régimen, una LCVP, podía acercarse de proa para recoger al personal franco.

La vida está llena de sorpresas, y en esta ocasión ocurrió mi más grande sorpresa, la noche estaba muy oscura y seminublada, apenas si se lograba divisar las luces de posición de un buque que estaba fondeado muy afuera; en la orilla no había ninguna lancha de régimen, ni tampoco marino alguno a quién recoger ya que, según un lancharo que recientemente había retornado dejando a otro tripulante a bordo, la única lancha había hecho su último viaje 20 minutos antes.

Sin dudar un instante, rogué al lancharo que me llevara a bordo, en un

flete bien pagado, accedió a mi pedido y a la máxima velocidad que le permitía su motor fuera de borda me llevó hasta dicho buque que ya había izado la lancha, la escala del portalón e iniciaba la maniobra de izada del ancla. Desde el Puente de Mando tanto el Comandante CPCB Ramón Apolo Herrera como el Segundo Comandante habían divisado la proximidad de la lancha, le permitieron acercarse y me dieron oportunidad para subir a bordo por la escala de emergencia una vez que me identifiqué y haber comprobado que mi nombre no constaba entre los rezagados; era por lo tanto el último tripulante en embarcarme y nó precisamente en mi buque sino en el BAE "Presidente Velasco", el mismo que cumpliendo órdenes de la Escuadra se había quedado justamente para recoger a los que no habíamos sido notificados de la recogida adelantada dispuesta para las 22:00 horas.

Así se inicia una odisea anecdótica que espero no le suceda a ningún compañero. A esa hora de la madrugada y terminado el Repetido General, todos los tripulantes de las guardias de mar francas, fueron ocupando sus respectivas literas asignadas para descansar; el entrepunte de Suboficiales en el que me correspondía alojarme y pernoctar, sólo tenía una litera disponible y sin colchón, no había ropa de cama, no había casillero disponible donde guardar mi uniforme blanco, tampoco tenía uniforme de trabajo que me permitiera usarlo como protección para dormir y decidí entonces acostarme con el que había salido franco. Logré averiguar lo que había ocurrido con las otras Unidades y me contaron que en horas de la tarde se había dado la orden de recogida anticipada y para el efecto habían enviado comisiones a tierra para notificar a los francos dicha recogida para las 22:00 horas, luego de lo cual debían zarpar los buques con destino a Guayaquil, excepto claro está el BAE "Velasco" que por problemas en sus máquinas se quedaría hasta las 02:00 horas en espera de los rezagados, quienes por alguna razón desconocían de aquella disposición y tenían que recogerse a esta hora.

Entre la incomodidad y la presencia de los relevos de guardia, apenas pude conciliar el sueño un par de horas, casi al amanecer del 6 de agosto; y entonces me enteré que no había régimen de agua dulce ya que el tanque estaba vacío, la evaporadora no funcionaba, la cubierta estaba llena de hollín, no había ventilación; el café fue servido pero su sabor era salobre, y como corolario yo no disponía de los útiles de aseo: jabón, toalla, etc., es decir nada tenía y los compañeros fueron poco amistosos pues quienes pertenecíamos a la Comandancia de la Escuadra no éramos bien vistos en ninguna de las Unidades subordinadas, sin embargo entre ellos había dos compañeros que

me dieron una manito para que por el momento me pudiera asear a medias y así poder estar en su compañía en forma más presentable.

Así transcurrieron las horas de la mañana y tarde de ese día, las que se confabularon en mi contra aumentando mi desdicha, el buque lanzaba cada vez más hollín y el agua salada del mar la transformaba en una espesa capa que resultaba ser una pasta jabonosa sobre la cubierta; busqué refugio en la Sala de Radio para entretenerme de la tediosa y larga jornada; me sentía un inútil al no poder ayudar en ninguna de las actividades a que estaba acostumbrado realizar, estaba sólo, sucio por dentro y por fuera, la comida más que agradable resultaba nada apetitosa, parecía un purgante que refunfuñaba en mi estómago.

Para completar la racha de desventuras, las máquinas del buque volvieron a sufrir desperfectos y quedaron fuera de servicio en horas de la madrugada del día 7 de agosto, dejándolo sin energía, sin gobierno y al vaivén de la corriente, del viento y de las olas, es decir al garete; una verdadera calamidad en todo lo demás. Todo esto motivó un retraso imprevisto mayor de lo esperado y la navegación se prolongó 48 horas más de lo normal, es decir ya no fueron 3 sino 5 días de navegación a paso de tortuga, ya que apenas se logró reparar una de las máquinas y avanzar con velocidad limitada. La situación a bordo era angustiada, los víveres escasearon y lo poco que sobraba corría el riesgo de dañarse, no había ropa limpia pues no se podía lavar nada y el agua salada no ayudaba a sacar el sucio, si apenas a quitar el mal olor; la cubierta era limpiada con agua de mar que cada vez la tornaba más resbalosa y sucia.

Finalmente, el buque logró hacer arribo a la Base Naval de Guayaquil aproximadamente a las 14:00 horas del día 10 de agosto, feriado por añadidura. Se inició entonces la maniobra de atraque a la popa del BAE. "25 de Julio", y una vez terminada la misma, se tocó Forty el Repetido General; se dió la orden de que el personal franco se alistara para saltar a tierra en tanto que para el personal de Guardia de Puerto se dispuso ocupar puesto de zafarrancho de limpieza para ponerlo al buque en condición óptima para el día siguiente.

Salí de la Unidad cual si fuera un fantasma trasnochado, el uniforme ya no era blanco sino gris tirando a negro; daba una lástima, era un marino salido de ultratumba, maloliente y desalifado, con una languidez a toda prueba, pero con una energía de reserva suficiente para no dar una mala imagen de mi

personalidad; me trasladé a mi buque para hacerme presente al Señor Oficial de Guardia de la Escuadra a la que pertenecía y solicitar la autorización para salir franco; luego de lo cual me dirigí al baño, cambiarme de uniforme y así logré salir de la Base para caminar el largo trecho que hay entre los muelles y la Avenida 25 de Julio donde tomé un taxi y me dirigí a mi casa, donde mi familia me esperaba angustiada y temerosa de que me hubiera sucedido algo desagradable.

Felizmente nada que desdibujara mi enjuta integridad física ocurrió, salvo lo relatado, que para mi señora constituyó una odisea y una ocasión para reír y gastarme las consabidas bromas familiares que hacen olvidar las penas y sin sabores; al mismo tiempo que me hacía partícipe de una comida con aquellos platos que son de mi favorita especialidad.

Al día siguiente, 11 de agosto, mis compañeros de la Escuadra, luego de las consabidas bromas, me hicieron saber que otros tripulantes pertenecientes a las otras Unidades que se quedaron en Esmeraldas habían retornado al día siguiente utilizando los servicios de las empresas de transporte y se habían incorporado a sus Unidades sin ningún contratiempo.

Recordando esto último, me preguntaba una y otra vez, ¿Por qué no hice lo mismo que ellos?, ¿Qué me impedía quedarme en Esmeraldas y retornar al siguiente día a Guayaquil?. Bueno, la respuesta que siempre afloró en mi conciencia, era la misma. Primó en mí el sentido del deber, al haberme forjado en aquella escuela de disciplina que el personal embarcado cumplía celosamente, contra toda adversidad.

Luis A. Cervantes Gudiño
Suboficial 1ro. Servicio Pasivo
Comando de Operaciones Navales



La primera mención fue adjudicada al SUB.(r) Luis CERVANTES Gudiño, la mención fue entregada por CALM.(r) Carlos MONTEVERDE Granados, Director del Instituto de Historia Marítima.

CURRICULUM VITAE

Nombres completos	:	Luis Alberto CERVANTES Gudiño
Lugar y Fecha de Nacimiento	:	Ibarra - 22 de junio de 1932
Estado Civil	:	Casado
Nombres de la Esposa	:	Gloria Nery ZAMBRANO Luzu- rraga
Número de Hijos	:	2 - varones
Cédula de Identidad	:	170021515-3
Domicilio	:	Ciudadela Morán Valverde M- 10, V. - 6
Teléfono	:	431-423

Estudios Realizados :

- Primarios: Escuela de los HH. CC. de Ibarra, 1939-1945
- Secundarios: Colegio Particular "Sánchez y Cifuentes" de Ibarra, 1946-1952, habiendo obtenido el Título de Bachiller en Humanidades Modernas.
- Curso de Inspector Veterinario de Sanidad: en Quito, duración 90 días, 1955.
- Cursillo de Administración y de Entrenamiento en actividades navales a bordo del BAE. "GUAYAS", Comandancia General de Marina y Primera Zona Naval, entre 1956 y 1964.
- Cursillo de Selección de Puestos y Salarios: 60 días , 1968.
- Seminarios de Relaciones Públicas y Humanas: dos veces en la Gobernación del Guayas, 1973-1974.
- Seminarios de Organización de Archivos, Organización del Trabajo y de Administración de Personal, en el Centro de Ejecutivos de Guayaquil, 1973.
- Curso de Organización Administrativa, por correspondencia en el Centro de Cultura de Barcelona, España, 1973-1974. Diploma.
- Curso de Administración de Empresas, por correspondencia, en Promotora Cultural de Quito, 1980. Diploma.
- Curso de Contabilidad, por correspondencia, en la Hemphill Schools. Diploma, 1984-1985.

Funciones Desempeñadas:

- Profesor rural primario, Caserío Palo Amarillo, ubicado entre Ibarra y San

Lorenzo, 1953-1954.

- Empleado dependiente, en la Librería CARDIJN de Ibarra, 1954-1955.
- Inspector de Higiene del Centro de Salud de Ibarra, 1955-1956.
- Ingreso a la Armada el 16 de noviembre de 1956 desempeñando funciones administrativas, de comunicaciones de navegación y de operaciones a bordo de la Fragata "Guayas", en la Comandancia de la Escuadra a bordo del BAE. "25 de Julio", en la Comandancia de Marina y en la Primera Zona Naval, hasta el 16 de noviembre de 1976. Obtuve Pensión de Retiro pasando al Servicio Pasivo de las Fuerzas Armadas.
- Haber dictado cursos de administración y especialización en el Centro de Instrucción de Salinas, dos veces por 90 días, 1974-1976.
- Jefe de la Sección Pasaportes de la Gobernación Militar del Guayas, 1972 y 1973.
- Subsecretario de la Gobernación Militar del Guayas, 1974.
- Secretario de la Jefatura de Operaciones Navales y Comandancia de la Escuadra, en calidad de Empleado Civil de la Armada, 1977-1979.
- Transferido al Comando de Operaciones Navales y Primera Zona Naval, el 8 de noviembre de 1979, para cumplir funciones en el Estado Mayor y luego en el Departamento de Operaciones, hasta la fecha.

Condecoraciones:

- "Medalla Honor y Disciplina" Tercera Clase. Armada Nacional, 1967.
- "Fuerzas Armadas" Tercera Clase, por 15 años de servicio. Armada Nacional, 1971.
- "Fuerzas Armadas" Segunda Clase, por 20 años de servicio. Armada Nacional, 1976.

**“MAQUINA DE ESTRIBOR AVANTE
MUY DESPACIO CASI DANDO ATRAS”**

POR

CPNV-EM. OSWALDO VITERI JEREZ

**Segunda Mención
Concurso Anecdótico Naval
Guayaquil - Ecuador - 89**

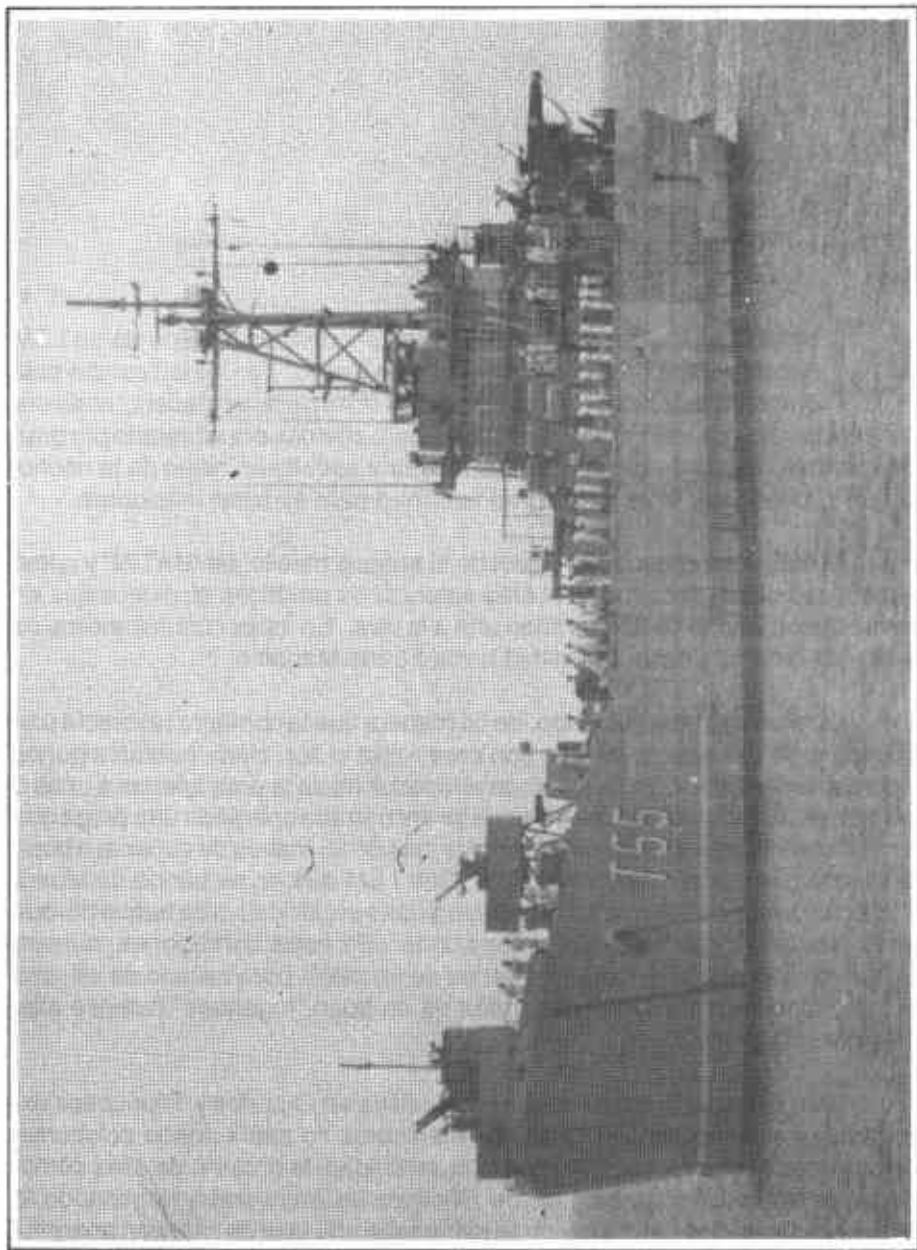


Corrían los días del año de 1968 y me encontraba a bordo de un LSM desempeñándome como Ingeniero de Cargo. La Unidad estaba bajo el mando del Oficial más “elegante” de la Armada; verdaderamente era así ante los ojos de sus Oficiales subordinados, además era admirado por gran ojo marino capaz de calcular la altura de una estrella en mitad de la noche; lo que sí puedo dar fé es de su gran habilidad para ejecutar maniobras.

El buque se encontraba atracado al antiguo muelle del “BATIN” y como nunca, ese día se encontraba el área saturada de unidades auxiliares que en forma desordenada se aseguraban una a la otra. En estas circunstancias, se recibió la orden de pasar la Unidad hacia Puerto Marítimo.

La marea estaba subiendo, de tal manera que la corriente favorecía una maniobra de desatraque directo con proa hacia el sur; claro, habían algunos inconvenientes: dos buques estaban atracados hacia la proa apenas a unas 5 yardas, más adelante nada menos que se encontraba operando una draga que tenía instalada la maniobra de succión de más de 25 metros de cañería; a popa la situación era aún más complicada: Otro LSM que en su banda de afuera tenía otra embarcación que no me atrevo a darle el calificativo de buque porque tenía “cuernos” y se mostraba amenazante. En estas condiciones, nuestro buque parecía que se encontraba dentro de un cajón, para sacarlo de allí, una recomendación profesional y acertada de un buen “Ingeniero” hubiese sido emplear una gran grúa.

Ante esta maniobra de desatraque existía en Oficiales y Tripulantes expectativas, por supuesto el Oficial de maniobras no sabía donde colocarse, únicamente dos personas guardaban la serenidad: la primera de ellas cómodamente sentada en la cámara de Oficiales se encontraba terminando la lectura del periódico del día mientras saboreaba una taza de café con aparente



El LSM de nuestra anécdota

tranquilidad, era el Comandante, y la otra era el Ingeniero de Cargo a quién le daba lo mismo prender y operar las máquinas en ésta u otra situación, contaba con personal de gran experiencia y además una mala maniobra casi nunca se atribuía a fallas del personal de ingeniería.

1000 horas.- Repetido General.- Todos a sus puestos: Overol azul, guantes, en un bolsillo una linterna, en el otro un poco de wiper y una gorra de mar algo estropeada, la clásica figura de un Oficial Ingeniero de cargo.- Válvulas abiertas del sistema de lubricación de las máquinas, válvulas abiertas del sistema de refrigeración de agua salada, válvulas abiertas del sistema de aire comprimido de arranque, ejes de propulsión libres.- Listos.- Partida, presiones de trabajo normales, todo bajo control, no existen ruidos extraños, la tripulación en sus puestos listos a operar.

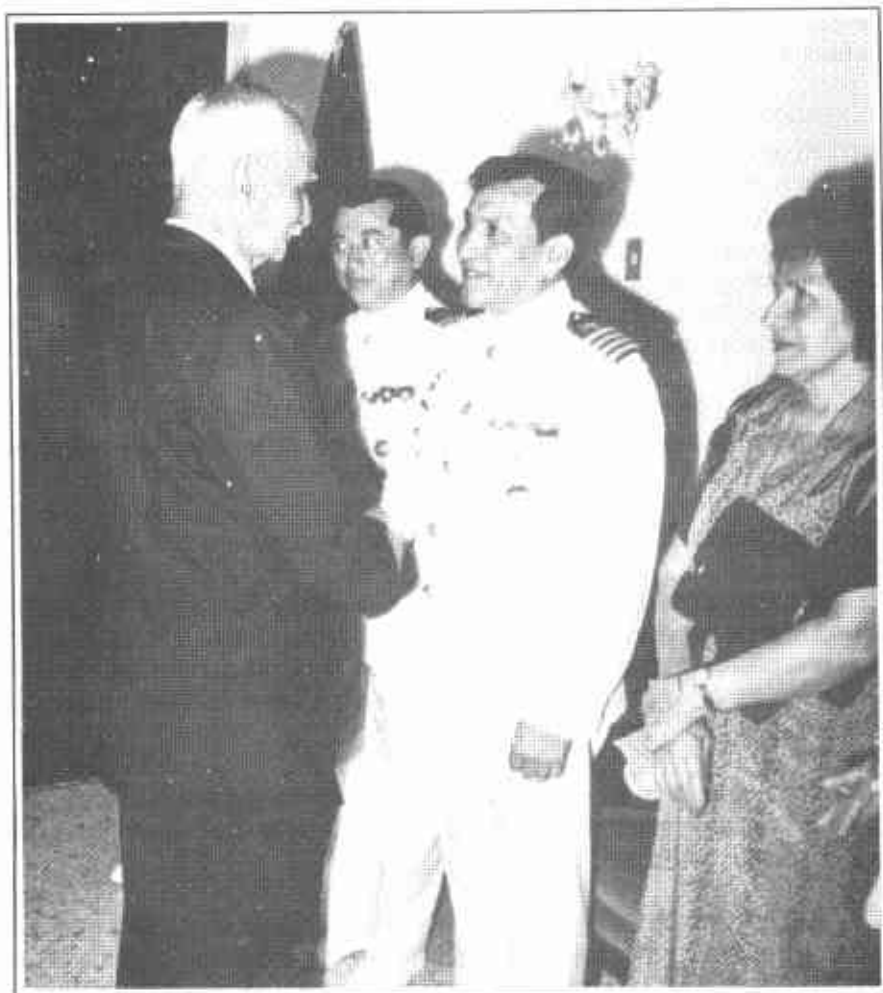
Transcurren los minutos 2, 4, 10, 15, no se recibe ninguna orden, la incertidumbre de la gente de máquinas se produce, no se sabe qué sucede en cubierta.

Finalmente suena el teléfono: El Ingeniero que suba al magistral.

Rápidamente una, dos, tres, cuatro cubiertas y finalmente el magistral, es un lugar de espacio reducido en donde se acomodaban 3, 4 ó 5 oficiales. Miro: una cristiana muy bien almidonada con una insignia dorada reluciente, no lleva guantes, tiene gafas Ray Ban verdes último modelo - figura clásica del Comandante.

"Ingeniero: Aquí en la cabeza tiene su Comandante la maniobra", opere Ud. la máquina de estribor y a mi orden desee la máquina de estribor avante muy despacio, casi dando atrás.

RESULTADO: El Ingeniero de la anécdota nunca supo interpretar bien la orden recibida y por lo tanto, decidió en ese momento abandonar las máquinas para siempre y mejor proyectarse para comandar buques.



La segunda mención fue otorgada al CPNV-EM. Oswaldo VITERI Jeréz, entregó el diploma, el Director del Instituto de Historia Marítima, CALM.(r) Carlos MONTEVERDE Granados. También constan en la gráfica el Sr. Director General de Intereses Marítimos, CPNV-EM. Pedro CABEZAS y la Sra. América de Morán Valverde.

CURRICULUM VITAE

Nombre : Oswaldo VITERI Jeréz
Grado : Capitán de Navío de EM.
Cargo Actual : Director de la Academia de Guerra Naval

Principales Cargos:

- Comandante del Cuerpo de Guardacostas
- Agregado Naval a la Embajada del Ecuador en Roma - Italia
- Estado Mayor de la Armada - Jefe del II Departamento
- Escuela Naval - Comandante de Guardiamarinas
- Comandante del BAE "Chimborazo"
- Comandante de la Cuarta Zona Naval
- Comandante del Escuadrón de Lanchas Rápidas
- Comandante del BAE "Atahualpa"
- Comandante de la Base Naval de San Lorenzo
- Comandante de la LAE "Nuevo Rocafuerte"
- Comandante de la LAE "Manta"
- Comandante de la LAE "Babahoyo"
- Comandante de la LAE "Cuenca"

Estudios Realizados:

- Seguridad Nacional en el Instituto de Altos Estudios Nacionales
- Estado Mayor en la Academia de Guerra Naval
- Operaciones Conjuntas - Escuela de las Américas
- Básico de Comando
- Curso de Administración

Condecoraciones:

- Al Mérito Naval "Comandante Morán Valverde"
- Cruz de Honor Militar
- Academia de Guerra Naval
- Orden al Mérito - en el Grado de Caballero
- Fuerzas Armadas - Primera Clase
- Fuerzas Armadas - Segunda Clase
- Fuerzas Armadas - Tercera Clase



ACTA DE PREMLACION I CONCURSO ANECDOTARIO NAVAL

En la ciudad de Guayaquil, a los veinticuatro días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y nueve, se reúnen los miembros del jurado calificador del Primer Concurso ANECDOTARIO NAVAL, convocado por el Instituto de Historia Marítima de la Armada.

El VALM. Germán YEPEZ Espinoza, el CPNV-EM. Fernando PAREDES Madrid, en representación del VALM. Vicente JARAMILLO y la periodista profesional y escritora Sra. Jenny ESTRADA, quienes previo análisis de los trabajos concursantes, determinan:

- 1.- Conceder el PRIMER PREMIO, consistente en medalla, diploma y cien mil sucres, al TNNV-UN Jorge GROSS Albornoz, por su relato titulado "LOS CAÑONES DE PUNTA DE PIEDRA", trabajo que evidencia originalidad, capacidad descriptiva, buen uso de metáforas, intensidad narrativa y estilo ágil. Conteniendo un profundo mensaje sobre el cumplimiento del deber y enfatizando en la necesidad del mayor conocimiento de nuestros valores históricos.
- 2.- Adjudicar la PRIMERA MENCION al concursante SUB-RT. Luis CERVANTES Gudiño, por su anécdota presentada con buena consistencia narrativa y armónico ritmo literario. Su tema destaca valores inherentes a la dignidad, el sentido del deber, la disciplina y la adaptabilidad en condiciones difíciles, que deben ser normas de todo tripulante.
- 3.- Otorgar una SEGUNDA MENCION a la anécdota "MAQUINA DE ESTRIBOR AVANTE, MUY DESPACIO, CASI DANDO ATRAS", cuyo autor es el CPNV-EM. Oswaldo VITERI Jeréz, en atención a su buena redacción y concreción temática de contenido muy naval.

El jurado calificador felicita a los señores Oficiales y Tripulantes en servicio activo y pasivo por su participación en este evento y recomienda a los Comandantes de los diferentes Repartos, estimular el interés hacia las actividades intelectuales para lograr el éxito cuantitativo en futuras oportunidades.

Al mismo tiempo, aplaude la calidad de los triunfadores, a quienes exhorta a continuar escribiendo, recomendándoles volcar su atención hacia el campo de la historia marítima y naval, cuyo estudio y proyección son objetivos fundamentales del INHIMA.

Como constancia de lo expuesto firman el acta:

VALM. Germán YEPEZ ESPINOZA

CPNV-EM. Fernando PAREDES M.

Sra. Jenny ESTRADA R.