

HONOR Y GLORIA. LA RESISTENCIA DEL CAÑONERO ABDÓN CALDERÓN Y EL PATRULLERO AVISO ATAHUALPA

AUTOR

Dr. Wagner Naranjo Salas.

Especialista en Anatomía Patológica.
Docente de Anatomía - Fisiología e Infectología.
Instituto Superior Tecnológico Cruz Roja Ecuatoriana. Quito. Ecuador.

Recepción: 28 - 04 - 2020 / Aceptación: 26 - 06 - 2020

RESUMEN

1941 fue trágico en la historia ecuatoriana. A partir de julio de aquel fatídico año, la nación se abocó a defender sus fronteras terrestres y marítimas ante la poderosa ofensiva militar peruana. Afectado por una severa crisis política tras la caída de la Revolución Juliana y la Guerra de los cuatro días, Ecuador se hallaba desprovisto de la guía y fuerza necesarias para asegurar su integridad territorial.

Ante la adversidad, la fuerza armada ecuatoriana realizó sacrificios extremos para cumplir con su deber. El 24 y 25 de julio de 1941 los únicos buques operativos de la Armada Nacional: el cañonero "Abdón Calderón" y el patrullero "Aviso Atahualpa" protegieron a los habitantes de Puerto Bolívar, así como a las tropas que eran transportadas para defender la provincia de El Oro. En medio de esta situación el cañonero "Abdón Calderón" derrotó al destructor peruano "Almirante Villar", salvando la dignidad nacional en las aguas del canal de Jambelí.

ABSTRACT^(*)

1941 was tragic in Ecuadorian history, from July of that fateful year the Nation was forced to defend its land and sea borders against the powerful Peruvian military offensive. Affected by a severe political crisis after the fall of the Revolution Juliana and "the Four Day War", Ecuador was lacking the necessary guidance and strength to ensure its territorial integrity.

In the face of adversity, the Ecuadorian armed force made extreme sacrifices to fulfill its duty. Thus, on July 24 and 25, 1941 the only operational ships of the National Navy, the gunboat "Abdón Calderón" and the patrol boat "Aviso Atahualpa" protected the inhabitants of Puerto Bolívar as well as the troops that were transported to defend the province of El Oro. In the midst of this situation, the gunboat "Abdón Calderón" defeated the Peruvian destroyer "Almirante Villar", saving national dignity in the waters of the Jambelí canal.

PALABRAS CLAVES

Monarquía Hispánica, crucero Cotopaxi, cañonero Abdón Calderón, patrullero Aviso Atahualpa.

KEYWORDS^(*)

Hispanic Monarchy, Cotopaxi cruiser, gunboat Abdón Calderón, patrol boat Aviso Atahualpa.

(*)Área de Idiomas y lenguaje Institucional :
Lic. Yesenia Pazmiño Sánchez. Instituto Superior Tecnológico Cruz Roja Ecuatoriana. Quito. Ecuador.
MSc. Jaime Oswaldo Terán. Instituto Superior Tecnológico Cruz Roja Ecuatoriana. Quito. Ecuador.

INTRODUCCIÓN

A lo largo de su historia, Ecuador atravesó duras etapas en las que la existencia del país pendió de un hilo. Numerosos y graves conflictos internos y externos a lo largo de los siglos XIX y XX limitaron su desarrollo al tiempo que el territorio nacional (herencia directa de la Real Audiencia de Quito), era constantemente presionado por sus vecinos.

Para la segunda década del siglo XX, la sociedad ecuatoriana fue sacudida por graves problemas económicos y sociales, agravados cuando la última oportunidad de renovación social expresada en la Revolución Juliana fracasó en 1931. La década que siguió estuvo plagada de enfrentamientos civiles y militares, con numerosos y efímeros gobiernos que fueron incapaces de detener la descomposición del Estado, mientras la presión política y militar de Perú aumentaba en las fronteras.

Finalmente, en 1941 se inició la ofensiva peruana por aire, mar y tierra contra las provincias de El Oro, Loja y los territorios amazónicos donde las escasas fuerzas ecuatorianas rechazaron el avance enemigo. Entre el 24 y 25 de julio del 1941 los buques “*Abdón Calderón*” y “*Aviso Atahualpa*” escribieron una de las mayores páginas de coraje y tesón al enfrentar el incontenible avance peruano.

DESARROLLO

Antecedentes Históricos: Lucha en el mar. De la Monarquía Hispánica y la Armada del Mar del Sur al Estado del Ecuador y la Armada Nacional

“...armas, tormentos bélicos y cuanto elemento de guerra y de victoria da el suelo, forma el arte, el genio crea, se apresta o aparece por encanto; gime el yunque, la fragua centellea, brota naves el mar, tropas la tierra... aquí y allí la juventud se adiestra a la terrible y desigual palestra...”.

José Joaquín de Olmedo

El mar y sus riquezas se han constituido en pilares fundamentales del Ecuador. En el siglo XV prósperas culturas florecían en su zona costera generando un activo comercio con diversas poblaciones americanas⁽¹⁾, hecho que las primeras expediciones hispánicas en el “Mar del Sur” (océano Pacífico) registraron en diversos informes⁽¹⁾. Posteriormente, la Monarquía Hispánica, por medio de “*Capitulaciones*” e “*Instrucciones*”, logró guiar y dominar las campañas de las huestes que sometieron Sudamérica, donde el poder naval jugó un papel fundamental⁽²⁾.

Luego, la necesidad de transportar los grandes tesoros americanos obligó a crear un complejo sistema de transporte (Flota de Navíos), exigiendo la construcción de buques mercantes y de guerra, donde la Real Audiencia de Quito descolló al disponer de astilleros asentados en Guayaquil e isla Puná, que en 1557 fabricaban buques de guerra al servicio de la Monarquía Hispánica⁽³⁾.

Esta actividad se volvió imperiosa en 1578 tras los ataques del pirata inglés Francis Drake, promoviendo en Guayaquil la construcción de las galeras “*Santa María*” y “*Santísima Trinidad*”⁽⁴⁾, constituyendo el núcleo primigenio de la Armada del Mar del Sur, bajo mandato del virrey Francisco de Toledo durante el reinado de Felipe II Habsburgo; esta fuerza naval (prontamente reforzada con poderosos galeones de manufactura colonial quiteña), tuvo como misión fundamental proteger el transporte de oro, plata y mercaderías hacia Panamá, primer paso en el largo periplo hacia los reinos metropolitanos ibéricos, así como la defensa de las costas sudamericanas hispánicas⁽⁵⁾.

Pronto, Guayaquil se constituyó en el astillero principal de buques hispánicos mercantes y de guerra en Sudamérica, lo cual se mantuvo por dos siglos⁽⁵⁾. Durante su existencia, la Armada del Mar del Sur libró duras batallas contra piratas ingleses (Drake, Cavendish, Hawkins, Morgan, Dampier, Davis, Rogers), holandeses (Mahu, de Cordes, van Noort, van Spilbergen, Schapenham, Brouwer) y franceses (de Clerck)⁽⁴⁾; en medio de esta vorágine Guayaquil, corazón de la Armada del Mar del Sur fue atacada en 1624, 1684, 1687 y 1709⁽⁶⁾.

La implantación de la dinastía borbónica en el seno de la Monarquía Hispánica a partir del siglo XVIII, promovió un masivo contrabando francés e inglés afectando profundamente al sistema de Flota de Navíos y la Armada del Mar del Sur, asegurando con ello el colapso económico e industrial de la Real Audiencia de Quito, que quedó desprovista de sus principales vías y mercados de exportación⁽⁷⁾.

La designación, en 1723, de Blas de Lezo y Olavarrieta como capitán general de la Armada del Mar del Sur supuso el último esfuerzo hispánico por devolverle a la maltrecha fuerza naval su antigua fuerza combativa⁽⁸⁾, que bajo el mando del célebre marino hispánico fue reorganizada y fortalecida logrando rechazar exitosamente nuevos ataques ingleses en el océano Pacífico, pero los manejos políticos de José de Armendáriz, marqués de Castelfuerte y virrey del Perú, determinaron el final de los esfuerzos de Blas de Lezo en 1728, lo cual conllevó un marcado declive de la defensa naval de la costa sudamericana, así como un grave descenso en las actividades del

astillero de Guayaquil ⁽⁸⁾, hechos que Jorge Juan de Santacilia y Antonio de Ulloa de la Torre-Guiral – enviados de la Monarquía Hispánica a Quito en 1736 como parte de la célebre Expedición Geodésica– constataron de manera contundente tanto en la Real Audiencia de Quito, así como en otras áreas de la costa sudamericana ⁽⁹⁾.

Para 1739, nuevos ataques en el mar Caribe por la Armada inglesa obligó a transportar de manera emergente las preciadas mercaderías de la Flota de Navíos a Guayaquil y Quito para protegerlas de la ambición anglosajona ⁽¹⁰⁾. Tras varias batallas en diversos frentes navales y terrestres, la poderosa Armada inglesa, bajo el mando del almirante Edward Vernon, fue derrotada por las fuerzas hispánicas bajo el mando de Blas de Lezo en Cartagena de Indias en 1741 ⁽⁸⁾.

A esta ofensiva inglesa en el mar Caribe se sumó el envío de una segunda flota enemiga al mando del comodoro George Anson, que navegó hacia el Océano Pacífico con el fin de atacar los puertos de la Costa sudamericana hispánica ⁽¹¹⁾, señal inequívoca de la inutilidad de la *Armada del Mar del Sur*, asegurando con ello su extinción para la segunda mitad del siglo XVIII ⁽¹²⁾, lo cual provocó o el colapso definitivo del astillero de Guayaquil. Un último intento de revitalizarlo con la

construcción de buques de guerra a cargo de Ciprian Chenard (1766 - 1769), fracasó por los altos costes de construcción ⁽¹³⁾. A esto se sumó el deplorable estado de las defensas costeras de la Real Audiencia de Quito, como se reflejó en los informes realizados por Francisco Requena, quien realizó diversas obras de índole militar en Guayaquil entre 1770 y 1779 ⁽¹⁴⁾. Para 1797 bajo *Real Orden*, Guayaquil fue reducida a capitanía de puerto con ocho lanchas cañoneras y 280 tripulantes para su defensa ⁽¹⁵⁾.

Durante las luchas independentistas de la Real Audiencia de Quito, Guayaquil, afín a la causa realista intervino en la derrota del Estado de Quito. Posteriormente enfrentó ataques de fuerzas navales libertadoras (Guillermo Brown en 1816, Juan Illingworth y Thomas Cochrane entre 1818 y 1820) (10, 15). Tras proclamar su independencia (1820), la flotilla de cañoneras guayaquileñas fue reforzada con la goleta “Alcance” conformando la primera fuerza naval independiente ⁽¹⁶⁾.

Tras su incorporación a la Gran Colombia, Guayaquil conformó el Cuarto Departamento Marítimo, con los navíos “*Guayaquileña*”, “*Pichincha*”, “*Chimborazo*”, once lanchas cañoneras y dos batallones de infantería de marina ⁽¹⁵⁾. Juan Illingworth fue el hombre encargado de guiar a esta fuerza naval primigenia en aquellos

Gráfica 1. Oficiales navales y buques de la Monarquía Hispánica..



A) Capitán General Blas de Lezo.

B) Victoria hispánica sobre el navío inglés Stanhope

Fuente: A) Museo Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España.
B) Museo Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España.

duros años ⁽¹⁷⁾. Sin embargo, el apoyo prestado a la independencia peruana (1823-1826), consumió esta fuerza naval en su totalidad.

Posteriormente, durante el conflicto peruano-grancolombiano ⁽¹⁸⁾, la goleta “Guayaquileña” venció al buque peruano “Libertad” en punta Malpelo el 31 de agosto de 1828 ⁽¹⁹⁾. Tras la batalla de Tarqui (1829), nació el Estado del Ecuador (1830) y, con ello, el reto de crear una fuerza naval que defendiera de ataques externos al nuevo Estado sudamericano ⁽¹⁹⁾.

Entorno histórico: Ecuador. Un estado de espaldas al mar

“La Historia juzgará estos hechos: no debemos abstraernos de las responsabilidades, el tiempo no se recupera jamás”.

Manuel Alomía Guerra

Ecuador debió enfrentar graves desafíos: a una fuerte división regional interna se sumó la defensa de su heredad territorial, evitando la disgregación del país frente a sus vecinos, más poderosos en recursos y población. Esto requería una fuerza armada de carácter estrictamente defensivo, un hecho constante en la historia ecuatoriana ⁽²⁰⁾.

Bajo el mando del general Flores, Guayaquil constituyó el Departamento Marítimo del Ecuador (1832) con los buques “Colombia”, “27 de febrero”, “Guayaquileña”, “Istmeña”, “Gracia de Dios” y “Diligencia” ⁽²¹⁾, lográndose incluso dos hitos tecnológicos notables, la construcción del submarino “Hipopótamo” en 1838 y el primer buque a vapor, el “Guayas” en 1841 ⁽¹⁵⁾.

Sin embargo, graves enfrentamientos políticos internos y externos tuvieron un efecto negativo en la Armada, quedando desprovista de recursos, bases y personal. Pronto, los barcos fueron destruidos obligando a los gobiernos de turno a adquirir diversos navíos mercantes adaptándolos como buques de guerra de escaso poderío ⁽²²⁾.

Es en este oscuro vaivén histórico cuando el presidente José María Plácido Caamaño (1884 - 1888) dispuso la compra del primer buque de guerra moderno de la Armada: el buque “Tungurahua” ⁽²³⁾. Junto a este se requería un barco de apoyo para transportar tropas por lo cual se dispuso la adquisición de un nuevo navío: “... la necesidad de un buque fuerte y ágil que sirva para los ríos del litoral como para la navegación del mar... me decidió a contratar el vapor Chaihuin...” ⁽²²⁾. Así comenzaba la historia del barco más notable de la Armada del Ecuador: el crucero “Cotopaxi”.

Gráfica 2. Génesis de la Armada de la República del Ecuador.



A) Almirante Juan Illingworth.

B) Combate naval de Punta Malpelo.

Fuente: A) Museo Municipal. Ilustre Municipalidad de Guayaquil, Ecuador.
B) Enciclopedia del Ecuador. Efrén Avilés Pino. Guayaquil, Ecuador.

Construido en 1884 en los Astilleros David J. Dunlop de Glasgow como buque de transporte para la compañía Adam Greulich de Valparaíso, fue adquirido por Ecuador en 1887 y acondicionado como buque de guerra en la factoría "La Fama" de Guayaquil ⁽²⁴⁾.

El "Cotopaxi" pasaría los siguientes años sirviendo al país y gracias a constantes reparaciones se mantuvo vigente dentro de la Fuerza Naval ecuatoriana mientras sus buques hermanos iban desapareciendo uno tras otro ("Tungurahua", "Jaramijó", "Libertador Simón Bolívar", "Tarqui", "Patria", "Constitución", "Comandante Marcos", "Enrique Valdez"). Destaca particularmente las reparaciones realizadas en 1900, 1902 y 1909, claves para mantener al "Cotopaxi" operativo durante el conflicto con Perú en 1910 ⁽²⁵⁾, donde aseguró el mantenimiento de los cañones navales instalados en las colinas Punta de Piedra y Atahualpa ⁽²⁶⁾ para la defensa de Guayaquil, así como el transporte de tropas a la provincia de El Oro ⁽²⁷⁾.

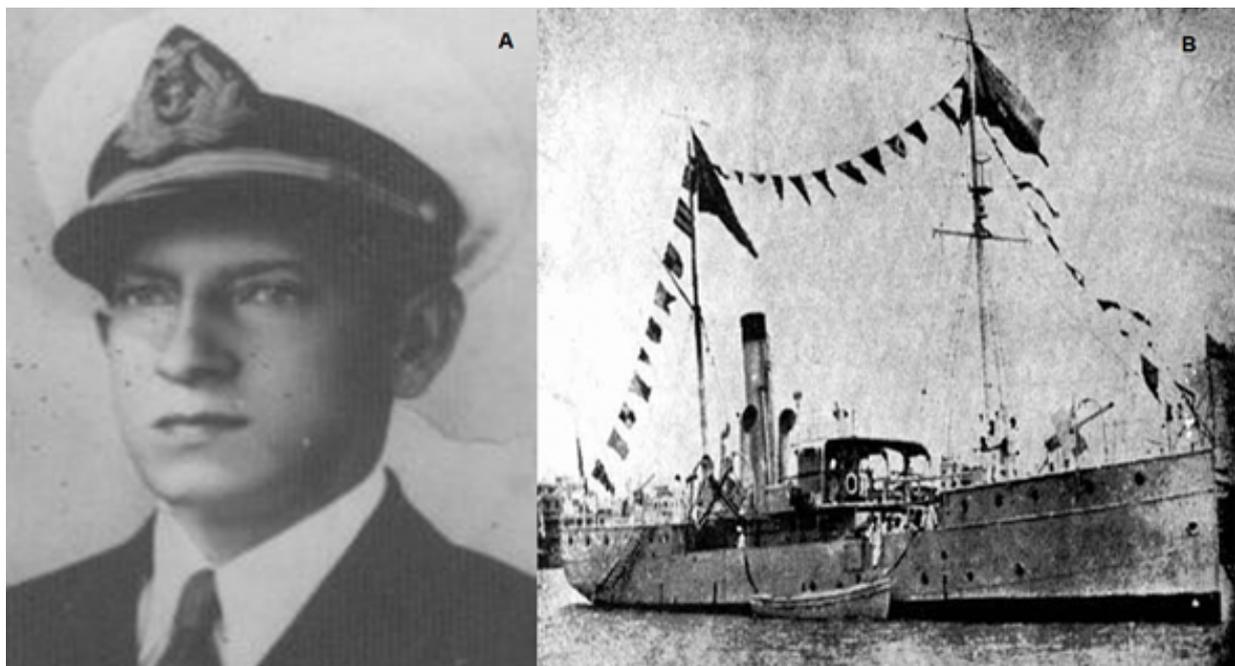
Sometido a nuevas reparaciones en 1912, intervino posteriormente en la guerra civil de Esmeraldas hasta 1916 ⁽²⁵⁾. En la misma se consumió toda la Fuerza Naval ecuatoriana, a tal punto que el "Cotopaxi" fue alquilado en 1918 para transporte de mercancías en un intento desesperado de obtener recursos para sostener a la Armada ⁽²⁵⁾.

Nuevas reparaciones entre 1921 y 1922 permitieron al "Cotopaxi" desempeñarse como buque-escuela ⁽²²⁾. Esto obligó a la Armada a buscar un buque que protegiera las Islas Galápagos, actividad que el "Cotopaxi" no podía cumplir ⁽²⁸⁾. Así, en 1927 se compró un pequeño buque construido un año antes en el astillero de Durán, destinado originalmente al proceso de fumigación de los barcos que llegaban a Guayaquil ⁽²⁴⁾, siendo incorporado como patrullero con el nombre de "Aviso Atahualpa". A partir de 1935 fue sometido a varias reparaciones que se extendieron intermitentemente hasta 1940 ⁽²⁴⁾.

La caída de la Revolución Juliana en 1931 sentenció el último esfuerzo de modernización y rearme naval ⁽²²⁾. La profunda inestabilidad política posterior aseguró la debilidad extrema de la Armada, apenas mitigada por una nueva reparación del "Cotopaxi" en 1932 y la adquisición del yate "ARA" en 1935, acondicionado como buque-escuela "Eloy Alfaro" pero de escasa utilidad para la defensa naval ⁽²⁴⁾.

En 1936 el "Cotopaxi", tras nuevas reparaciones, recibió el nombre que marcaría su destino... cañonero "Abdón Calderón". Para 1941, a vísperas del enfrentamiento con Perú, el "Abdón Calderón" y el "Aviso Atahualpa" eran los únicos buques operativos que tenía Ecuador para defenderse de la tormenta que se cernía sobre sus fronteras marítimas ⁽²⁴⁾.

Gráfica 3. Crucero Cotopaxi - Cañonero Abdón Calderón. Armada del Ecuador.



A) Señor Rafael Morán Valverde.

B) Crucero Cotopaxi - Cañonero Abdón Calderón.

Fuente: A) Instituto Nacional de Historia Marítima. Guayaquil. Ecuador.
B) Instituto Nacional de Historia Marítima. Guayaquil. Ecuador.

La hora más oscura. La honra más grande. La defensa naval ecuatoriana en 1941

“Las actuaciones de la Marina en el conflicto de 1941, significan no tanto el triunfo de modernas máquinas bélicas, sino el triunfo del espíritu de un grupo de hombres que en las peores circunstancias, sabe superarse y cumplir su deber con gallardía”.

Octavio Latorre Tapia

El conflicto territorial ecuatoriano-peruano se enmarcó a lo largo de las épocas aborígen, colonial y republicana. Durante los siglos XIX y XX cobró mayor vigor y, en varias ocasiones, la existencia de la República estuvo en riesgo.

Todo esfuerzo diplomático fracasó, dando paso al enfrentamiento bélico en el que Ecuador desarrolló una política estrictamente defensiva ⁽²⁰⁾. Tras el enfrentamiento de 1910, el proceso de negociación territorial giró en torno al protocolo Ponce - Castro Oyanguren (1924), cuya aplicación recién se dio a partir de 1936 con la firma del Acta de Lima ⁽²⁹⁾, donde los dos estados acordaron tratar en Washington (Estados Unidos). El proceso duró 2 años sin ningún resultado. Durante este periodo una frontera provisional delimitó los territorios de ambas naciones ⁽²⁹⁾.

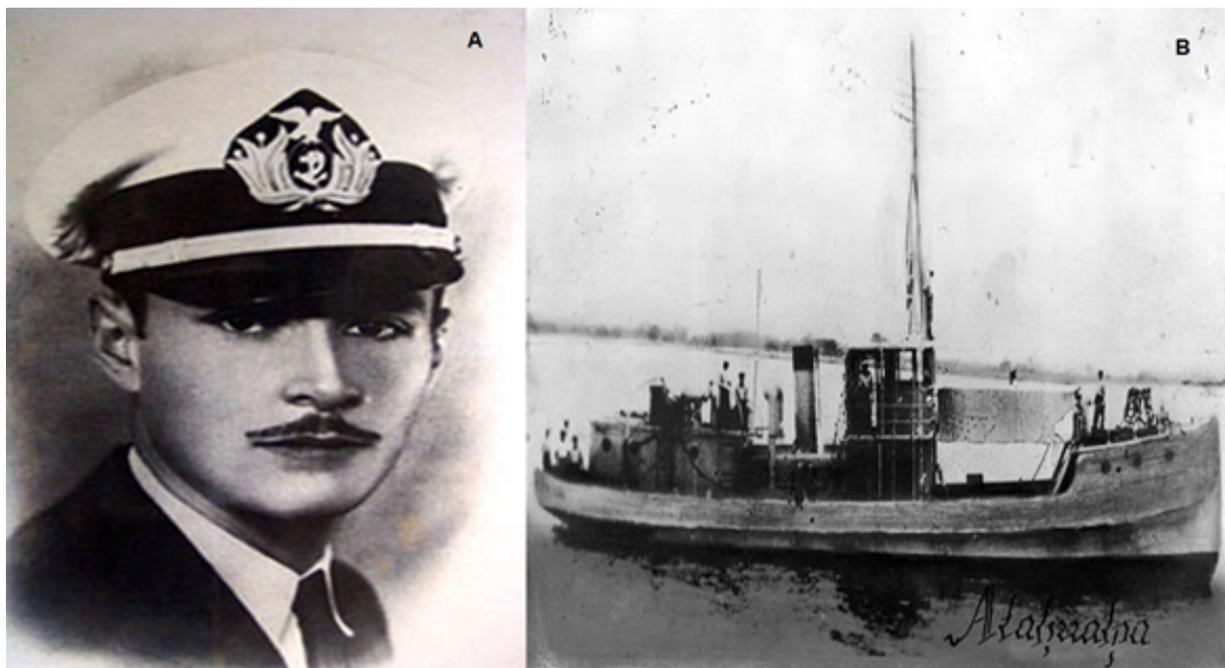
Entretanto, el ambiente político y militar mundial se tornaba cada vez más beligerante ante los avances alemanes en Europa frente a Francia e Inglaterra, lo cual afectó la posición política de los Estados Unidos, embarcado a su vez en una agresiva carrera armamentista con Japón. Ante estos hechos, la angustiante situación ecuatoriana apenas si fue considerada en el contexto político del continente americano ⁽²⁹⁾.

A partir de 1935 el Ejército peruano inició un proceso de avance sostenido dentro del territorio amazónico nacional. Ecuador, inmerso en una terrible situación política y militar apenas podía limitar el avance peruano ⁽²⁹⁾.

Esta situación se agravó en 1940 cuando Perú creó el “Agrupamiento del Norte”, fuerza que contaba con 23466 soldados ⁽³⁰⁾, dotados de abundante armamento moderno. A esta fuerza se unían escuadrillas de aviones de combate, así como una poderosa Fuerza Naval conformada por cruceros de batalla, destructores, cañoneros, patrulleros, lanchas torpederas y submarinos ⁽³¹⁾.

En contraste la fuerza armada ecuatoriana contaba con menos de 2000 hombres, tres aviones militares de entrenamiento desarmados y dos buques operativos

Gráfica 4. Patrullero Aviso Atahualpa. Armada del Ecuador.



A) Señor Víctor Naranjo Fiallo.

B) Patrullero Aviso Atahualpa.

Fuente: A) Instituto Nacional de Historia Marítima. Guayaquil. Ecuador.
B) Instituto Nacional de Historia Marítima. Guayaquil. Ecuador.

(30): el “Abdón Calderón” y el “Aviso Atahualpa”, de 57 y 15 años de antigüedad respectivamente (31). El comandante superior del Ejército ecuatoriano, coronel Francisco Urrutia, consciente de esto expresó “...el plan defensivo ha sido concebido contemplando que no disponemos de aviación ni marina y que solo podemos contar sobre un Ejército pequeño pero dotado de muchas cualidades espirituales...” (32).

A pesar de esta lacerante situación, Ecuador –en aras de la defensa del continente americano y respetando los compromisos contraídos durante las conferencias internacionales entre los estados americanos en 1938 (Lima) y 1940 (La Habana), donde las naciones americanas se obligaron a aportar en la defensa continental ante el ataque de una potencia militar externa (33)– puso a disposición de las fuerzas armadas estadounidenses áreas para construcción de bases aéreas y navales en las Islas Galápagos, claves para asegurar la integridad del canal de Panamá, eje fundamental de la política estadounidense en su confrontación con Japón (33). Todo esto se realizó mientras las defensas ecuatorianas se resquebrajaban (32).

El 4 de enero de 1941 se registró el primer conato ofensivo de las fuerzas peruanas contra el puesto ecuatoriano “Corral Viejo” en la provincia del El Oro,

una advertencia de lo que se avecinaba. Durante los seis meses venideros, los puestos militares orensenses fueron constantemente atacados por fuerzas peruanas, particularmente los puestos militares que resguardaban el archipiélago de Jambelí frente a Puerto Bolívar, el único acceso libre a la asediada provincia (24).

En medio de esta incesante presión el 9 de junio la lancha “Machala”, encargada de asegurar el transporte de agua y víveres a los soldados en el Archipiélago fue atacada por lanchas artilladas peruanas. Ante esto el “Aviso Atahualpa”, dotado con un cañón y dos ametralladoras zarpó a puerto Bolívar llegando el 12 de junio, asumiendo la responsabilidad de aprovisionar las tropas ecuatorianas del Archipiélago, a la vez que resguardaba los accesos del mismo, donde barcos de guerra peruanos eran avistados a diario (32).

Entretanto, a fines de junio, el alférez de fragata Víctor Naranjo Fiallo tomó el mando del “Aviso Atahualpa”, y el teniente de fragata Rafael Morán Valverde asumió el mando del “Abdón Calderón” (28).

El 1 de julio de 1941 un avión peruano atacó al “Aviso Atahualpa”, el cual repelió el ataque evitando ser destruido. Posteriormente, el 5, 6 y 7 de julio se desarrolló un poderoso ataque peruano

Gráfica 5. Inicio de la ofensiva peruana contra Ecuador. 1941.

EL UNIVERSO
Guayaquil, Ecuador. Lunes 7 de Julio de 1941.
PÁGINAS VEINTE CTVS.

ESTAMOS EN GUERRA CON PERU
Aviación Peruana Lanza Violentos Bombardeos contra nuestras Poblaciones Fronterizas, donde en estos momentos se están librando intensos combates

EL COMERCIO
DIARIO INDEPENDIENTE
Quito, Ecuador. Viernes 25 de Julio de 1941.
12 PAGINAS
Valor 20 ctvs.

LLAMASE AL SERVICIO ACTIVO DE LAS ARMAS A ECUATORIANOS NACIDOS EN 1916, 1917 1918 Y 1919

Fuente: A) Archivo Diario El Universo. Publicación 7 de julio de 1941. Guayaquil, Ecuador.
B) Archivo Diario El Comercio. Publicación 25 de julio de 1941. Quito, Ecuador.

(32). Pese a esto las escasas tropas ecuatorianas lograron sostener sus posiciones rechazando a las fuerzas peruanas, las cuales sorprendidas de la resistencia ecuatoriana procedieron a concentrar toda su fuerza combatiente (31).

Entretanto, en Guayaquil el personal de la Armada realizó todo los esfuerzos posibles para poner operativo el escaso armamento del “Abdón Calderón” (dos cañones y dos ametralladoras con sus respectivas municiones de más de 30 años de antigüedad). Sin embargo, al probar los cañones estos resultaron severamente averiados (24).

A pesar de ello, el 14 de julio el “Abdón Calderón” escoltó a la flotilla que transportó al batallón “Carchi” a Puerto Bolívar para reforzar a las fuerzas ecuatorianas que resguardaban la frontera retornando a Guayaquil (31), mientras el “Aviso Atahualpa” redoblaba esfuerzos patrullando el archipiélago de Jambelí, acosado por lanchas torpederas y aviones enemigos (32). Con ello se reveló el plan operativo naval peruano, asegurar el bloqueo del acceso marítimo por el canal de Jambelí a puerto Bolívar cortando todo apoyo a las acosadas tropas fronterizas ecuatorianas (31).

Al amanecer del 23 de julio de 1941 el “Aviso Atahualpa”, con base en Puerto Bolívar, fue atacado por cuatro

aviones de guerra peruanos, desarrollándose un intenso combate donde el fuego de ametralladoras del buque ecuatoriano logró derribar a un avión enemigo poniendo en fuga a los demás (34).

Así daba inicio la nueva ofensiva del Ejército peruano, dotado de cañones, morteros, ametralladoras, tanques y aviones de combate (32). Las tropas ecuatorianas fueron bombardeadas sin cesar, las cuales aunque abrumadas por la enorme superioridad en número y armamento del adversario, con derroche de coraje, sacrificio y valor combatieron sin cesar rechazando el ataque peruano que se desbordaba (35).

El 24 de julio nuevamente la aviación peruana volvió a atacar al “Aviso Atahualpa”, a fin de evitar que el ataque aéreo destruyera los muelles de Puerto Bolívar. En una acción suicida el buque zarpó atrayendo la ofensiva de la aviación peruana (31). Pronto la tripulación luchó con todas sus fuerzas contra los aviones peruanos que los ametrallaron y bombardearon inmisericordemente sin lograr destruir el navío (36).

Ese día la aviación peruana repitió dos nuevos ataques contra el porfiado buque ecuatoriano cuya tripulación luchó con bravura (36), en el fragor del combate las ametralladoras del “Aviso Atahualpa” fallaron repentinamente por lo cual el alférez de fragata

Gráfica 6. Combate naval de Jambelí. 25 de julio de 1941.



A) Canal de seguridad. Combate de Jambelí

B) Victoria del Abdón Calderón sobre Almirante Villar.

Fuente: A) Programa Documental - De la Vida Real. Ecuavisa. Guayaquil, Ecuador.
B) Enciclopedia del Ecuador. Efrén Avilés Pino. Guayaquil, Ecuador.

Naranjo dispuso que las mismas fueran reparadas en plena lucha mientras se continuaba combatiendo con fuego de fusilería de los tripulantes ⁽³¹⁾.

Así, pese al esfuerzo de la aviación peruana el "Aviso Atahualpa" rechazó todos los ataques. Llegó a Guayaquil la noche del 24 de julio ante la sorpresa general de la población, que daban por descontado la pérdida de la valerosa tripulación ⁽³⁶⁾.

La desesperante situación de El Oro, desprovista de vías férreas y comunicaciones adecuadas, exigía hombres y armas que debían embarcarse en Guayaquil y navegar por el asediado canal y archipiélago de Jambelí hasta Puerto Bolívar ⁽²⁴⁾. Rápidamente se formó una flotilla de tres buques civiles ("Olmedo", "Daisy Edith", "Pinta") para transportar soldados, armas y alimentos mientras el averiado "Abdón Calderón" custodiaba a los tres buques con una orden clara, que los buques civiles lleguen a Puerto Bolívar a toda costa, incluso si para ello era necesario el sacrificio del "Abdón Calderón" ⁽³¹⁾.

A las 11 de la noche del 24 de julio las cuatro naves zarparon de Guayaquil rumbo a puerto Bolívar, en completa oscuridad y navegando junto a la costa tratando de evitar ser detectados por los buques de guerra peruanos que operaban en aguas ecuatorianas. Durante el viaje, los tripulantes del "Abdón Calderón" trabajaron sin descanso reparando los cañones del buque ⁽²⁴⁾.

Entretanto, la Armada ecuatoriana despachó un avión de observación con misión de constatar la llegada de la flotilla nacional a su destino, lo que se produjo a las 8:30 del 25 de julio. Durante este vuelo de control y bajo la presión de la Fuerza Aérea peruana el avión evitó sobrevolar la Isla de Santa Clara ⁽³⁷⁾, lo cual le impidió detectar la presencia del orgullo de la marina de guerra peruana: el destructor "Almirante Villar" de 1585 toneladas, dotado de potentes cañones navales, artillería antiaérea, ametralladoras y tubos lanza - torpedos, navegaba rumbo a Jambelí ⁽³⁷⁾.

El teniente de fragata Morán Valverde, al mando del "Abdón Calderón", tras ser informado que las reparaciones de los cañones estaban completadas, ordenó zarpar a las 10:30 del 25 de julio abandonando puerto Bolívar, a fin de realizar pruebas en mar abierto. A las 11:15 se detectó la presencia del destructor "Almirante Villar" ⁽³⁸⁾. El buque peruano fiando de su enorme superioridad en armamento navegó contra el vetusto buque ecuatoriano.

Ante esta situación Rafael Morán Valverde y su tripulación tomaron la decisión que inscribió sus nombres en la historia del Ecuador... El "Abdón Calderón", pese a su marcada inferioridad en tamaño y armamento se aprestó a combatir ⁽²⁴⁾.

El buque peruano realizó los primeros disparos con sus potentes cañones. De inmediato, todo el armamento del "Abdón Calderón" entró en acción. Uno de los cañones volvió a fallar ⁽²⁴⁾. Así, con solo un cañón y dos ametralladoras la tripulación ecuatoriana luchó contra su rival ⁽³²⁾. Aquí donde se describe la audaz maniobra que permitió al buque ecuatoriano enfrentar a su enemigo, descrita por el artillero del "Abdón Calderón" y Héroe Nacional, señor Higinio Malavé: "... la clave de la victoria en este combate fue la pericia del comandante Morán Valverde, yo siempre he pensado que él usó la oportunidad que se le brindaba de tener una zona de seguridad entre los disparos que hacía el buque "Almirante Villar", porque quedaban entre 50 metros cortos o 50 metros largos, entonces se formaba prácticamente un callejón de seguridad y en este callejón navegó el comandante Morán Valverde..." ⁽³⁹⁾.

La pericia del teniente de fragata Morán Valverde, así como la disciplina y valor de sus hombres, dieron resultado, aprovechando el callejón de seguridad entre los disparos del buque peruano ⁽³⁸⁾, el fuego de artillería del "Abdón Calderón" logró inutilizar el cañón de popa, torre de tubos lanzatorpedos, artillería antiaérea y sala de máquinas del "Almirante Villar", asegurando la victoria del buque ecuatoriano ⁽³⁸⁾.

Esto le permitió retornar a Puerto Bolívar a las 11:46, mientras el "Almirante Villar" debió ser remolcado por dos buques peruanos al amparo de la noche, retirándose de aguas nacionales ⁽³¹⁾.

Entretanto, el "Abdón Calderón", tras enfrentar exitosamente un nuevo ataque por parte de la aviación peruana, el 26 de julio escoltó a los tres buques de transporte a Guayaquil evadiendo exitosamente el bloqueo naval de las restantes unidades navales peruanas ⁽⁴⁰⁾.

Finalmente, los tripulantes del "Abdón Calderón" desembarcaron en Guayaquil recibiendo el abrazo de sus familiares, sin ser conscientes todavía que acababan de escribir una página imborrable en la historia ecuatoriana: "...un grupo de hombres heroicos, que supieron cumplir con su deber sin vacilaciones y sin reparar en las consecuencias de su ejemplar decisión..." ⁽³¹⁾.

CONCLUSIONES

La lucha contra Perú en 1941 fue absolutamente desigual. Tras varios días de feroces combates, los soldados ecuatorianos finalmente cedieron ante la superioridad numérica y armamentística peruana, asegurando la invasión de la provincia de El Oro. Aún entonces en acciones como Porotillo y Panupali, el Ejército ecuatoriano pudo montar exitosos contraataques frenando la ofensiva peruana a otras provincias.

Finalmente, la suscripción del acuerdo de Talara obligó a las exhaustas fuerzas ecuatorianas a retroceder estableciendo una zona desmilitarizada dentro del territorio nacional. Posteriormente se iniciaron las tortuosas negociaciones que desembocaron en el protocolo de Río de Janeiro, en el que Ecuador fue obligado a ceder una parte considerable de su territorio, a fin de asegurar la evacuación de la provincia de El Oro por parte de Perú. Así se consumó la pérdida del Río Amazonas, dominio exclusivo de la Real Audiencia de Quito por muchos siglos.

La resistencia, valor y sacrificio de los tripulantes del cañonero “Abdón Calderón” y del patrullero “Aviso

Atahualpa” fueron ejemplos que se repitieron día tras día a lo largo de la fronteras marítima y terrestre ecuatorianas, donde los marineros y soldados ecuatorianos ofrendaron sus vidas en la defensa nacional; nombres como Segundo Narváez, Arturo Coronel, Galo Molina, Segundo Vaca, César Chiriboga, Gustavo Ledesma, Carlos Díaz, Luis Minacho, Maximiliano Rodríguez, Hugo Ortiz, Miguel Vaca, Alberto Quito y otros que cayeron luchando hasta el último aliento han quedado marcados en la memoria ecuatoriana.

Aquellos que sobrevivieron a los combates de 1941, con el devenir de los años se constituyeron en los maestros de jóvenes ecuatorianos, quienes asimilaban la amarga experiencia vivida por sus mayores.

Surgieron generaciones de valiosos hombres y mujeres que años después, en 1981, enfrentaron nuevos avances militares del Perú en la cordillera del Cóndor para, finalmente, en 1995 obtener la victoria en la defensa del Alto Cenepa. Un recuerdo perenne que aún en las horas más oscuras, la voluntad de una nación digna de su pasado le permite levantarse y sobreponerse a la adversidad.

BIBLIOGRAFÍA

1. Estrada Icaza J. La balsa en la historia de la navegación ecuatoriana. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 1988.
2. Pérez-Mallaína Pablo. Hueste conquistadora. Historia Militar de España: Edad Moderna. Ultramar y Marina. Primera edición. Madrid: Ediciones del Laberinto, S.L y Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica; 2012.
3. Clayton L. Los astilleros de Guayaquil colonial. Primera edición. Guayaquil: Casa de la Cultura Ecuatoriana - Núcleo del Guayas. Archivo Histórico del Guayas; 1978.
4. Alfonso Mola M., Martínez Shaw C. Defensa naval de los reinos de Indias. Historia Militar de España: Edad Moderna. Ultramar y Marina. Primera edición. Madrid: Ediciones del Laberinto, S.L y Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica; 2012.
5. Pérez Mallaína P., Torres Ramírez B. La Armada del Mar del Sur. Primera edición. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos; 1987.
6. Mira Caballos E. Defensa terrestre de los reinos de Indias. Historia Militar de España: Edad Moderna. Ultramar y Marina. Primera edición. Madrid: Ediciones del Laberinto, S.L y Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica; 2012.
7. Borchart C. La Audiencia de Quito. Aspectos económicos y sociales. Siglos XVI - XVIII. Primera edición. Quito: Ediciones del Banco Central del Ecuador; 1998.
8. Crespo-Francés J. Blas de Lezo y la defensa heroica de Cartagena de Indias. Cuarta edición. Madrid: Editorial ACTAS S.L.; 2016.
9. Casado D. La marina ilustrada. Sueño y ambición de la España del siglo XVIII. Segunda edición. Madrid: Ediciones Antígona, S.L.; 2016.
10. Estrada Icaza J. El puerto de Guayaquil. La mar de Balboa. Primera edición. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas; 1972.

11. Canales C., Del Rey M. Naves mancas. La armada española a vela. De cabo Celidonia a Trafalgar. Tercera edición. Madrid: Editorial EDAF, S.L.U.; 2011.
12. Pérez Turrado G. Las armadas españolas de Indias. Primera edición. Madrid: Editorial MAPFRE; 1992.
13. Valdez Bubnov I. Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII). Primera edición. México: Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones históricas; 2011.
14. Núñez Sánchez J. La defensa del país de Quito. Primera edición. Quito: Centro de Estudios Históricos del Ejército. Ministerio de Defensa Nacional; 1999.
15. Sánchez Bravo M. Episodios históricos e imágenes de la Armada del Ecuador. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 2006.
16. Latorre Tapia O. Historia y evolución de la marina ecuatoriana. La Armada nace para la libertad. 1820 - 1840. Primera edición. Quito: Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador; 2004.
17. Destruge C. Biografía del general Juan Illingworth. Segunda edición. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas - Banco Central del Ecuador; 1986.
18. Cervera J. La marina española en la emancipación hispanoamericana. Primera edición. Madrid: Editorial MAPFRE; 1992.
19. Pérez Concha J. De la goleta Alcance al cañonero Calderón. Primer tomo. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 1987.
20. Ayala Mora E. Ecuador en el siglo XIX. Estado Nacional, Ejército, Iglesia y Municipio. Primera edición. Quito: Corporación Editora Nacional; 2011.
21. Monteverde C. Historia Marítima del Ecuador. Sexto tomo. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 1997.
22. Latorre Tapia O. Historia y evolución de la marina ecuatoriana. Un siglo de servicio callado a la Nación. 1840 - 1936. Primera edición. Quito: Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador; 2005.
23. Estrada Icaza J. El puerto de Guayaquil. Crónica Portuaria. Primera edición. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas; 1973.
24. Vargas J. Historia Resumida de la Armada del Ecuador. Primer Tomo. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 2014.
25. Latorre Tapia O. La Armada del siglo XX. Primera edición. Quito: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 1987.
26. Pérez Concha J. Defensa de la costa ecuatoriana en el siglo XX. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 1991.
27. Pérez Concha J. 1910. La movilización integral del Ecuador. Primera edición. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas - Banco Central del Ecuador; 1988.
28. Latorre Tapia O. La Marina Ecuatoriana en la historia de Galápagos. Primera edición. Quito: Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador; 2005.
29. Larrea Alba L. Geopolítica. Aplicación a la estrategia militar. Primera edición. Quito: Casa de la Cultura Ecuatoriana; 1988.
30. Sampedro F. Del Amazonas en 1830 al Cóndor de 1981. Primera edición. Quito: Instituto Geográfico Militar; 1982.
31. Larrea Alba L. La Campaña de 1941. Las operaciones. Segundo tomo. Primera edición. Quito: Casa de la Cultura Ecuatoriana; 1964.
32. Rodríguez L. La agresión peruana. La campaña de Zarumilla documentada. Primera edición. Quito: Editorial Fray Jodoco Ricke; 1948.
33. Luna Tobar A. Historia política internacional de las Islas Galápagos. Primera edición. Quito: Ediciones Abya Yala - Asociación de Funcionarios y Empleados del Servicio Exterior Ecuatoriano; 1997.
34. Pérez Pimentel R. Víctor Naranjo Fiallo. Diccionario biográfico del Ecuador. Doceavo tomo. Segunda edición. Guayaquil: Universidad de Guayaquil; 2001.
35. Macías E. Historia general del Ejército Ecuatoriano. El Ejército Ecuatoriano en la campaña internacional de 1941 y en la post-guerra. Quinto tomo. Primera edición. Quito: Centro de Estudios Históricos del Ejército; 2008.
36. Estrada J., Monteverde C., Guarderas J., Cevallos D. La epopeya del Aviso Atahualpa. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 1990.
37. Leoro J. Lo que la historia no ha dicho sobre Jambelí. Armada del Ecuador. Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador. 2007; 41: 89 - 95.
38. Pérez Concha J. De la goleta Alcance al cañonero Calderón. Segundo tomo. Primera edición. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador; 1988.
39. Panchana R., Cortés C., Ganchozo S., Ortega M., García J., Valverde R., Grau N. La batalla de Jambelí. Programa documental De la Vida Real. Ecuavisa. Guayaquil: Corporación Ecuatoriana de Televisión S.A.; 2001.
40. Pérez Pimentel R. Rafael Morán Valverde. Diccionario biográfico del Ecuador. Doceavo tomo. Segunda edición. Guayaquil: Universidad de Guayaquil; 2001.