

CUMBRE PANAMERICANA DE INGENIERÍA NAVAL

IPIN 5  **ANIVERSARIO**



La historia de 50 años de IPIN
Instituto Panamericano de Ingenieria Naval

Editor: Prof. Dr. Rui Carlos Botter
www.ipinamericas.org
Junio-2016

La historia de 50 años del IPIN

IPIN - Instituto Panamericano de Ingeniería Naval

Fecha de Publicación: Junio 02. 2016

ISBN: ###-#-#####-#-#

Nombre del editor: Prof. Dr. Rui Carlos Botter

Copyright © IPIN 2016

© 2016 IPIN. Todos los derechos reservados. Este material no puede ser reproducido, desplegado, modificado o distribuido sin la previa autorización del titular de los derechos de autor expresa y por escrito. Todas las consultas vía [Website del IPIN](#)



INSTITUTO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL

Agradecimientos

Al Ingeniero Naval John Hough cuya dedicación fue decisiva para la publicación de este libro.

Al Ingeniero Marvin Gutierrez que no escatimó esfuerzos en la comunicación con los miembros del IPIN para la adquisición de contenidos para el libro.

A los IPINISTAS que colaboraron con el envío de textos y fotografías para articular este libro.

Al practicante Átila que ayudó en la redacción de esta obra.

Prof. Dr. Rui Carlos Botter.

Prefacio

En Junio de 1966 una nueva página fue escrita en la historia de la Ingeniería Naval Panamericana con la creación del Primer Congreso panamericano de Ingeniería Naval (Copinaval) realizado en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil.

A partir de esta fecha a cada dos años un grupo de investigadores, empresarios, profesores, estudiantes y alumnos simpatizantes vinculados en el área de naval se reúnen para debatir, confraternizar, intercambiar ideas y conocimientos durante el Copinaval. Este evento se encuentra en la agenda de los diversos países que son miembros del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval (IPIN) que traen sus contribuciones para mejorar la Ingeniería Naval en el ámbito americano.

Justamente, con el espíritu de fraternidad y amistad hace 50 años que el IPIN ha contribuido para el desarrollo de la industria naval panamericana. Durante este periodo, diversas temáticas fueron incorporadas en las discusiones del Copinaval mostrando la evolución de los temas tratados en cada evento.

A lo largo de estos años, fue posible percibir una convergencia de los diversos lenguajes que componen el continente americano, siendo el portugués, español e inglés en conjunto una sola lengua; la lengua de la hermandad IPIN. El intercambio de experiencias de cada país con su gente, cultura y características particulares, pueden ser presentados a los diversos miembros que componen el IPIN en cada elaboración de un evento a lo largo del continente americano.

De este modo, la unión hace la fuerza, así el IPIN y el Copinaval conmemorando sus 50 años de existencia son la prueba viva de superación de las diferentes adversidades a lo largo del camino, manteniéndose firme y fuerte, uniendo el pueblo panamericano amante de la ingeniería naval.

Así que, este libro trae la imagen de la historia, mostrando los 25 Copinavales realizados en distintos países que abrieron las puertas para recibir la delegación del Instituto panamericano de Ingeniería Naval, sus miembros, simpatizantes, estudiantes, esposas, hijos y trabajadores de cada evento. Que podamos estar reunidos para asistir los próximos 50 años con la elaboración de otros Copinavales. En este año especial estamos felices de realizar este evento en Ecuador y que esté llena de felicidad y armonía la conmemoración de este aniversario.

Dr. Newton Narciso Pereira
Director Técnico del IPIN Américas

IPIN América

Autor: CN (R) Alejandro Gracia Martinez

En 1965, la construcción naval en Brasil atravesaba una grave crisis, previéndose la importación de buques como solución para los desequilibrios del balance de pagos con los diversos países. Con vistas a revertir ese cuadro, el presidente de la Sociedad Brasileña de Ingeniería Naval (SOBENA, por sus siglas en portugués), entonces, el Alte. José Celso de Macedo Soares, tuvo la idea de convocar un congreso internacional en Rio de Janeiro, con el objeto de evitar la paralización parcial de casi todos los astilleros.



Con el apoyo de la Marina Brasileña y de los presidentes de la Society of Naval Architects and Marine Engineers, Liga Naval Argentina, American Bureau of Shipping y del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, el Primer Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria se instaló del 30 de mayo al 6 de junio de 1966, reuniendo cerca de 400 participantes de diversos países de

éste y de otros continentes. El día 2 de junio, las delegaciones crearon el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, eligiendo como primer directorio el siguiente: Presidente: Alte. José Celso de Macedo Soares (Brasil)

Vicepresidente 1o.: Ing. Edmundo Manera (Argentina)

Vicepresidente 2o.: Cmdte. Jorge Dellepiane (Peru)

Director Técnico: Ing. Matthew Forrest (Estados Unidos)

Director Tesorero: Cap. Enrique Díaz (Argentina).

Los nombres que compusieron el primer directorio son la expresión de la importancia que en ese entonces, tenía la rama naval en Argentina, Brasil, Estados Unidos y Perú, mayormente, y reflejaban la preocupación de estos países por su parque industrial naval.

Luego de la creación del Instituto, los primeros directores empezaron a trabajar, haciendo en sus respectivos países la propaganda de las ideas que originaron el IPIN. La preocupación principal era hacer del IPIN una especie de sindicato, un órgano más bien representativo de la industria naval, con vistas a resolver el problema inmediato de los astilleros cesantes. Sin embargo, los primeros miembros individuales de la entidad insistieron en la necesidad de orientar el IPIN hacia el intercambio técnico, principalmente. Esa corriente triunfó en su punto de vista, pero asimiló la preocupación básica con la defensa de la industria en cada país miembro, proponiendo la cooperación internacional como bandera. En resumen, sustituyeron la idea de luchar en contra de la importación de buques de Europa, por la de estrechar lazos de cooperación con otros países, de modo a capacitar el continente para la gran industria naval.

Mientras flotaban esas ideas, alimentando el ensueño de los ingenieros y técnicos navales de todo el continente, los directivos del IPIN enfrentaban los primeros problemas de la entidad. El segundo congreso debería sesionar en Buenos Aires, en 1968, pero no pudo realizarse, y la alternativa de hacerlo en Lima tampoco logró éxito, debido al poco tiempo que restaba. Por tal motivo, el directorio tuvo que efectuarlo nuevamente en Brasil, en 1969, en donde fueron elegidos los nuevos directores, a continuación:

Presidente: Cap. Enrique Carranza (Argentina)

Vicepresidente
1o.: Alte. Joaquín
Carlos do Rego
Monteiro (Brasil)

Vicepresidente
2o.: Ing. Raúl
Montalvo (Perú)

Director Técnico:
Ing. Amélio D
'Arcangelo
(Estados Unidos)

Tesorero: Cmdte.
Paulo Justino Strauss (Brasil).



Quedó entendido que el tercer congreso sería llevado a cabo en Estados Unidos. Pero al año siguiente, el director de EE.UU. informó que no sería posible hacer la reunión en aquel país. En ese entretiempp, falleció el Alte. Joaquín Carlos, a lo que siguió la renuncia del Secretario Ejecutivo, Alte. Aldo Rebelo, por motivos de salud, y todo se complicó. El IPIN parecía una entidad sin cualquier perspectiva futura...

El director remanente del IPIN en Brasil, Cmdte. Paulo Strauss, concluyó que el principal problema de la entidad eran sus estatutos, y mandó a proceder a su revisión. Concluida la tarea, los nuevos estatutos fueron aprobados en reunión del directorio en Río, en noviembre de 1971. Con el nombramiento del nuevo secretario ejecutivo, Sr. Romir Ribeiro, todas las acciones quedaron mucho más fáciles, y empezaron a ponerse en práctica los primeros programas permanentes del Instituto, mientras se esperaba un tercer congreso, citado para junio de 1973, en Buenos Aires.

En ese evento, fue elegido el entonces Cmte. Cesar Villarán Tapia, quien contaba con al apoyo de la Marina peruana para realizar el cuarto congreso, en 1975. A fines de 1974, sin embargo, el Cmte. Villarán fue designado para asumir la dirección del Sima-Chimbote, por lo que tuvo que formar una comisión organizadora en Lima, presidida por el entonces Cap. Víctor Posso Carrillo, quien no solamente se desempeñó con mucho éxito en la realización del congreso, sino también asumió la tarea de editar el primer noticiero periódico del Instituto el IPIN Bulletin. Elegido por varias veces

como director nacional para Perú, el Alte. Posso imprimió una marca que más tarde fue imitada por las demás representaciones del Instituto en los países miembros. A él le debemos todo un trabajo de preparación de términos técnicos, el cual resultó en el Glosario de Términos Técnicos Navales, publicación por la cual se orgulla el IPIN, y del primer material de enseñanza repartido a universidades con cursos de Ingeniería Naval, el folleto de la estructura del BP Bayovar, construido en el Sima.

También le debemos el primer programa de prácticas en la industria naval, realizado en la planta del Sima-Chimbote por estudiantes ecuatorianos. El mismo mereció un editorial de la revista Navitécnia, que lo apuntó como “un ejemplo de panamericanismo práctico”, y se extendió por muchos países del continente, además de España, Polonia y Alemania. Y finalmente, la realización del primer Simposio Panamericano sobre Diseño y Construcción de Buques Militares, evento que acompañó a cinco congresos del IPIN.

LOS CONGRESOS

De Lima, el Congreso del IPIN pasó a Caracas, Venezuela, en 1977, y de allí a Veracruz, México; y luego a Viña del Mar, Chile; a Washington, D.C., EE.UU; a Guayaquil, Ecuador; a Río de Janeiro, Brasil; a Viña del Mar, Chile; a Buenos Aires, Argentina; a Caracas, Venezuela; a Lima, Perú; a Montevideo, Uruguay; a Cartagena, Colombia, a Veracruz, México, en 2001, a La Habana, Cuba, en 2003, a Guayaquil, Ecuador, en 2005, todos con un intervalo de dos años, sin interrupción. El penúltimo fue en São Paulo, Brasil, en el 2007. Este año, 2009, el Congreso se realizó en Montevideo, Uruguay.

Otro programa permanente del IPIN de relieve es el intercambio entre profesores y estudiantes de las universidades con cursos de ingeniería naval. Esa preocupación con el ingeniero de mañana es visible por las muchas iniciativas que involucran las universidades de los países hermanos, y que se cristalizó en un esfuerzo notable para producir el primer libro de ingeniería naval escrito a muchas manos. Se trata del Proyecto LibroBus, que pretende reunir toda la información básica sobre la especialidad a ser editado en CDs,

que serán repartidos a las universidades a costo cero, para que lo distribuyan gratis a sus alumnos. Dadas las múltiples dificultades, el proyecto es lento, pero se encuentra en fase final la parte sobre Hidrodinámica, las otras cuatro partes son: Construcción Naval, con un extenso capítulo sobre Tecnología de la Soldadura; Diseño; Estructuras y Transportes.



Además, ya es una actividad permanente de la Secretaría Ejecutiva del Instituto el contacto con profesores de universidades con vistas al intercambio, para conocer de cerca las experiencias e investigaciones, sobre determinados asuntos de interés mutuo. Merced a este trabajo, se puede decir que las universidades con cursos navales del continente están hoy en día muchísimo más hermanadas en sus labores, no solamente conociendo, sino también participando conjuntamente de trabajos de investigación en áreas de interés común.

IPIN Américas en Colombia

NUEVA SEDE PARA EL INSTITUTO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL

Con el ánimo de fortalecer a un más nuestro Instituto y después de largas jornadas de trabajo en las asambleas del consejo directivo en el marco de los COPINAVAL de Buenos Aires Argentina e Isla Margarita, Venezuela se acordó realizar una asamblea extraordinaria en la ciudad de Panamá, República de Panamá celebrada el 14 de agosto del 2014, se efectuó presentación de los países miembros del instituto que se postularon para ser sede de la Secretaria ejecutiva del IPIN, el Ing. Jorge Freiría en representación de Uruguay efectuó su exposición de motivos por los cuales

la ciudad de Montevideo de este país debería ser sede, por parte de Colombia el Sr Contralmirante Jorge Enrique Carreño Moreno en representación de Cartagena Colombia realizó la correspondiente exposición de motivos entre los cuales se plantearon

- Posición geográfica. Punto equidistante a todos los países miembros.
- Cartagena de Indias es catalogada como sitio de interés turístico mundial
- Respaldo Institucional de la Armada Nacional. República de Colombia
- COTECMAR líder en la construcción y reparación naval
- Corporación de Ciencia y Tecnología sin ánimo de lucro para la Industria Marítima, Naval y Fluvial realiza cada dos años el Congreso de Ingeniería Naval y la feria COLOMBIAMAR
- La Normatividad Nacional permite la creación de este tipo de organización y su Directorio puede estar integrado por extranjeros.
- Desarrollo de maestrías en Ingeniería Naval en la Escuela Naval y Universidad Tecnológica de Bolívar
- Posibilidad de realizar pasantías

Se constituye bajo el amparo de la legislación colombiana el 10 de febrero de 2015, como quiera que sus miembros, en asamblea llevada a cabo en la ciudad de Panamá, por decisión unánime, aprobaron que Colombia sería el país sede del mencionado instituto.

IPIN Américas, cuenta con una Junta Directiva, integrada entre otros, por el señor Contralmirante Jorge Enrique Carreño Moreno, quien ostenta la Primera Vicepresidencia, y a través de la cual se supervisan los trabajos de divulgación de las diferentes actividades del Instituto, se coordinan las asambleas generales, y se colabora con los demás directores en sus tareas específicas y generales, entre otros.

En igual sentido, existe una Secretaría Ejecutiva, que por expresa disposición estatutaria, debe recaer en el país sede del Instituto, detentándola en esta oportunidad, el Capitán de Navío (RA) Alejandro Gracia Martinez, quien asesora a la Junta Directiva y se encarga de todo lo concerniente a la administración de aquella.

Una vez realizada la votación se decidió que la Secretaria Ejecutiva del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval fuera la Ciudad de Cartagena,

Colombia.

La decisión de cambiar de sede obedeció principalmente a la imposibilidad legal de continuar Brasil como sede del Instituto.

Una vez recibida la Secretaria Ejecutiva se procedió a darle vida jurídica ante los organismos competentes nacionales motivo por el cual desde esa fecha Colombia es sede de la secretaria ejecutiva de citado organismo.

DIRECTORIO IPIN-Américas - 2015/2017 * Asamblea 22.10.2015. URUGUAY		
CARGO	PAIS	NOMBRE
Presidente	Panama	Adán Vega
Primer Vicepresidente.	Colombia	Contralmirante. Jorge Enrique Carreño
Segundo Vicepresidente.	Cuba	Jose Gonzalez Cobas
Director Técnico	Brasil	Newton Narciso Pereira
Director Financiero	Colombia	Roberto Martinez Larios

Tabla: Junta directiva elegido en la Junta General del IPIN celebrada durante el XXIV COPINAVAL.





En su nueva sede, y a través del apoyo del Señor Vicepresidente, el Instituto participa en la Feria y IV Congreso Internacional de Ingeniería Naval- COLOMBIAMAR- llevado a cabo entre el 11 y el 13 de marzo de 2015, en la ciudad de Cartagena, organizado por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial- COTECMAR- y respecto de la cual el señor Almirante funge como Presidente, en donde se dio a conocer a los distintos asistentes, los objetivos y principales actividades desarrolladas por la asociación.

Ahora bien, considerando que todos los países miembros del Instituto, se encuentran organizados por capítulos nacionales, a través de los cuales se llevan a cabo iniciativas que contribuyen a la promoción de la ingeniería naval; la coordinación con el IPIN Américas de todo lo concerniente al desarrollo, actualización y proyección de la ingeniería naval, del transporte marítimo y fluvial, y de la ingeniería portuaria, los ayudará para que todos exploten en mejor forma su potencial marítimo lo acrecienten y perfeccionen, transfiriendo y apropiando conocimiento sobre todos los adelantos que se sucedan en el contexto naval de los países de América y el mundo.

Presidentes del IPIN

Periodo entre 1966 y 1987

PRESIDENTES DEL IPIN AMERICAS

AÑO	SEDE	PRESIDENTE	NACIONALIDAD	GESTION
1966	Río de Janeiro	José Celso de Macedo Soares Guimaraes	Brasil	1966 - 1969
1969	Río de Janeiro	José Celso de Macedo Soares Guimaraes	Brasil	1966 - 1969
1973	Buenos Aires	Enrique R. A. Carranza	Argentina	1969 - 1973
1975	Lima	Calm. César Villarán Tapia	Perú	1973 - 1975
1977	Caracas	José Gonzalo Peñaloza Arenas	Venezuela	1975 - 1977
1979	Veracruz	Marvin A. Gutiérrez Morales	México	1977 - 1979
1981	Viña del Mar	Oscar Paredes Vignolo	Chile	1979 - 1981
1983	Washington	James Walker Lisanby	Estados Unidos	1981 - 1983
1985	Guayaquil	Guillermo Dueñas Iturralde	Ecuador	1983 - 1985
1987	Río de Janeiro	Mauro Fernando Orofino Campos	Brasil	1985 - 1987

Periodo entre 1989 y 2017

1989	Viña del Mar	Harald Rosenqvist Señoret	Chile	1987 - 1989
1991	Buenos Aires	Héctor Jorge Macchi	Argentina	1989 - 1991
1993	Caracas	Ignacio Peña Cimarro	Venezuela	1991 - 1993
1995	Lima	Renán Zuñiga Mossone	Perú	1993 - 1995
1997	Montevideo	Juan Carlos Camnasio	Uruguay	1995 - 1997
1999	Cartagena	Edgar Romero Vazquez	Colombia	1997 - 1999
2001	Veracruz	Marvin A. Gutiérrez Morales	México	1999 - 2001
2003	Habana	José González Cobas	Cuba	2001 - 2003
2005	Guayaquil	Cristóbal Mariscal	Ecuador	2003 - 2005
2007	Sao Paulo	Rui Carlos Botter	Brasil	2005 - 2007
2009	Montevideo	Carlos Fanta de la Vega	Chile	2007 - 2009
2011	Buenos Aires	Berta Assie	Argentina	2009 - 2011
2013	Porlamar	Jose Passariello	Venezuela	2011 - 2013
2015	Montevideo	Julio Coppola	Montevideo	2013 - 2015
2017	Panamá	Adán Vega Sáenz	Panamá	2015 - 2017

Miembros Eméritos del IPIN

ME-01- Amelio D' Arcangelo

..... Fallecido

ME-02- Mario Bolioli Murdoch

..... Fallecido

ME-03- Manuel Eduardo de Souza Campos

..... Fallecido

ME-01 – Marvin Angel Gutierrez Morales
marvingm@prodigy.net.mx

ME-02 – Berta Assie
ingassie@yahoo.com.ar

ME-03 – José González Cobas

..... ipin@enet.cu

ME-04 – Cristóbal Mariscal Díaz
..... cmaris@espol.edu.ec

ME-05 – Sergio García Greene
sergio.garcia@tecesa.cl

ME-06 - Fritz Grannemann
fritz.grannemann@globe.mx

ME-07 - Hernani Luiz Brinati
..... hlbrinat@usp.br

ME-08 - Luiz Alberto de Mattos
luiz.mattos@rbna.org.br

ME-09 - José Carlos Ferreira
..... jferreira@eagle.org

ME-10 - Mauro Fernando Orofino Campos
Maurocampos@estaiconsult.com.br

ME-11 - Marcelo de Almeida Santos Neves
masn@peno.coppe.ufrj.br

IPINs Regionales

Sección: Argentina

Autor: Ing. Berta Assie y Ing. Héctor J. Macchi

Durante los 50 años de vida del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, la República Argentina fue honrada en tres oportunidades con la designación de un Presidente de esa nacionalidad.

Al término del II COPINAVAL (Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria) celebrado en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil en junio del año 1969, se eligió el nuevo Directorio para el período 1969 - 1973 siendo electo Presidente el Capitán de Navío Enrique R.A. Carranza, quien fue una figura que jugó un papel de fundamental importancia en la consolidación de la entidad y que enorgulleció a la Nación Argentina. Del 16 al 19 de Junio de 1973 en el Centro Cultural General San Martín de la ciudad de Buenos Aires el IPIN realizó su III COPINAVAL en un congreso considerado memorable en su época, en todos sus aspectos y que reunió un expresivo número de participantes de todo el continente e inauguró la primera Exposición Industrial Marina (MARINEXPO 73). A partir de allí se inició una serie ininterrumpida de congresos bienales en los diversos países del continente.

Dieciséis años más tarde en el transcurso del XI COPINAVAL realizado en la ciudad de Viña del Mar, Chile, en Octubre de 1989, en la reunión del Directorio y la celebración del Asamblea General se eligieron las nuevas autoridades para regir el destino de la institución por el período 1989 - 1991 recayendo la designación como Presidente del Ingeniero Naval Héctor J. Macchi que en ese momento se desempeñaba como Gerente para Argentina de la Sociedad de Clasificación de Buques American Bureau of Shipping. El próximo congreso que debía realizarse en la ciudad de Buenos Aires iba a

coincidir con el 25 aniversario del Instituto y el nuevo Presidente asumió el compromiso de continuar con la obra emprendida por los dignos predecesores, con la mira puesta en la contante expansión de las actividades del IPIN, tanto en su evolución tecnológica como en la ampliación de sus cuadros, todo ello conducente al pleno logro de los objetivos iniciales de alcanzar el perfeccionamiento profesional de quienes integraban el sector y a la vez consolidar la unidad panamericana.

Durante este período se realizaron en 1990 un Simposio sobre Sistemas de Monitoreo y Control en el mes de junio en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, un Simposio sobre Estructuras Marítimas en la ciudad de Veracruz, México en septiembre en el marco de un Congreso de Ingeniería Naval y Ciencias Oceánicas, que contó con la participación de las principales Sociedades de Clasificación de Buques, y como último evento de ese año, el Simposio de Mantenimiento y Reparaciones Navales en el mes de octubre en la ciudad de Montevideo, Uruguay. En 1991 en el mes de marzo se dictaron tres conferencias en la ciudad de La Habana, Cuba referentes a la industria naval en América siendo una específicamente sobre hipoteca naval; en el mes de mayo tuvo lugar en la ciudad de Concepción, Chile, el primer simposio de Maquinaria Auxiliar en conjunto con el primer congreso de Ingeniería Naval y Marítima en su Proyección Oceánica; y en Junio, en la ciudad de Cartagena, Colombia, el Primer Simposio Panamericano de Contenedores (SYMCONTAINER 91).

El ciclo se cerró ese año con el XII COPINAVAL, Tercer Simposio Panamericano sobre Proyecto y Construcción de Buques Militares (SYMMISSEL) y la exposición MARINEXPO 91, eventos realizados en conjunto con la Asociación Argentina de Ingeniería Naval en el palacio San Miguel de la ciudad de Buenos Aires entre el 30 de septiembre y el 3 de octubre, con alrededor de 350 delegados inscriptos, 100 de los cuales procedentes del exterior.

Este congreso adquirió una importancia muy especial por coincidir con el 25 aniversario del IPIN y durante el mismo se rindió homenaje a los miembros fundadores presentes y aquellos que ya no estaban pero que ofrecieron a la comunidad marítima de este continente lo mejor de su capacidad profesional y lo que es más importante dejaron el ejemplo de sus vidas.

Si bien en esa época en materia de industria naval, transporte marítimo y actividades portuarias no se caracterizó precisamente por resultados positivos en dichos sectores dentro de la región, la intensa actividad llevada a cabo por los diversos organismos del IPIN permitió apreciar el optimismo que se mantenía vigente en los mismos, basado en la convicción de que solo una sólida base tecnológica permitiría a los países del área recuperar sus posiciones dentro del quehacer marítimo mundial y asimismo, existía plena conciencia entre sus miembros respecto de que se estaba contribuyendo a la integración de las Américas a través de esa fecunda actividad en el campo de las ciencias y la tecnología.

Dieciocho años más tarde en el transcurso del XXI COPINAVAL realizado en la ciudad de Montevideo, Uruguay, en Septiembre del año 2009, en la reunión del Directorio y la celebración del Asamblea General se eligieron las nuevas autoridades para regir el destino de la institución por el período 2009 - 2011 recayendo la designación como Presidente de la Ingeniera Naval y Mecánica Berta Assie quien en ese momento era Presidente de la Asociación Argentina de Ingeniería Naval.

Durante este período se realizaron importantes trabajos en conjunto con la Asociación Argentina de Ingeniería Naval (AAIN) tales como Nuevas Tecnologías en Válvulas para Usos Navales, Tensiones y Deformaciones en Soldadura .y cursos de Auditor Líder del Código de Gestión de Seguridad ISM,

En el marco de la organización del XXII COPINAVAL se asistió al Seminario de Seguridad de Buques Pesqueros realizado en la ciudad de Guayaquil, Ecuador y al 23 Congreso Internacional de Transporte Aquaviario, Construcción Naval y Offshore que junto con la EXPONAVAL se realizó en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil, organizado por la Sociedad Brasileña de Ingeniería Naval (SOBENA, por sus siglas en portugués)

El XXII COPINAVAL tuvo lugar entre el 27 y 30 del mes de Octubre del 2011 en el Hotel Hilton de Puerto Madero de la ciudad de Buenos Aires, simultáneamente se realizó el Simposio para la Educación en Ingeniería Naval (XI SIMMEDU), el Simposio para el Diseño y Construcción de Buques Militares (XII SYMMISEL) y la Exposición Marítima Industrial MARINEXPO 2011, eventos que contaron con el apoyo de diferentes

Instituciones Estatales y Privadas, Universidades Nacionales, Astilleros y Sociedades de Clasificación de Buques. Tuvo una importante presencia de representantes extranjeros y nacionales (320 delegados inscriptos) y los trabajos presentados (un total de 110 trabajos expuestos y más de 300 presentados) fueron evaluados por pares académicos nacionales e internacionales.

Se dieron, también, varias Conferencias Magistrales y se realizó una visita al canal de Experiencias de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires y al Buque Museo Fragata Presidente Sarmiento de la Armada Nacional Argentina. Durante el Congreso se realizó el Concurso Internacional de Estudiantes a través de trabajos presentados por estudiantes de Facultades de Ingeniería de los países miembros del IPIN, seleccionados por los Tutores Académicos de su respectivo país, resultando premiado el trabajo de un estudiante de la Universidad de Chile.

La presencia del Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, y de su delegación Galicia, permitió firmar un Convenio de Hermanamiento entre la AAIN y España en el cual se acordó establecer oportunos acuerdos específicos, para cada actuación que se desarrollara conjuntamente con el fin de alcanzar objetivos comunes y compartir esfuerzos que beneficiaran a ambas entidades y, consecuentemente, al Instituto Panamericano de Ingeniería Naval.

Los tres congresos no se limitaron al intercambio de información técnica entre los concurrentes y a través del esfuerzo de los participantes el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval cumplió en cada uno de ellos con uno de sus principales objetivos, la integración técnica regional y el apoyo recíproco de sus integrantes.

Lo anteriormente expresado es una breve reseña de nuestra historia dentro del IPIN y de la cual estamos realmente orgullosos por haber sido honrados, al ser elegidos por nuestros pares, para presidir el Instituto en diferentes períodos y también estamos seguros que lo mismo sentiría el Capitán Enrique Carranza que ya no está con nosotros. Nos queda un recuerdo muy especial para alguien que le dio mucho al IPIN y fue un ejemplo de lo que puede realizar una persona tesonera e inteligente en una sociedad libre y civilizada, el Ingeniero Argentino Amelio D'Arcangelo. Desearíamos

finalmente que nuestra contribución a través de estos años haya sido un aporte positivo para las generaciones presentes y futuras, y agradecemos a todos los integrantes de la familia IPIN la camaradería y calidez que siempre nos brindaron en todos los países del Continente que visitamos.

Con nuestros mejores recuerdos

Ing. Berta Assie y Ing. Héctor J. Macchi
Buenos Aires, Argentina, Mayo de 2016

Sección: Colombia

*Autor: Contralmirante Jorge Enrique Carreño
Moreno*

IPIN COLOMBIA

50 años consolidando conocimiento e interrelaciones para el desarrollo de la ingeniería naval y competitividad de la industria astillera.

El Instituto Panamericano de Ingeniería Naval nació el día 2 de junio de 1966 en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, a raíz de la reunión que diferentes países de América, incluida Colombia con la participación del Capitán de Fragata Erazo, sostuvieron en el marco del Primer Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria, con el fin de crear un órgano representativo de la industria naval que trabajara por el desarrollo y engrandecimiento del sector, proponiendo la cooperación y el intercambio técnico y académico entre los países del continente y del mundo.

El Instituto Panamericano de Ingeniería Naval de Colombia, tiene a su cargo la promoción de la ingeniería y de la técnica naval, de la navegación, de la

industria astillera y de la actividad portuaria en todos sus sectores afines. Se compone de miembros individuales, ingenieros, técnicos y estudiantes vinculados con actividades navales. Además tiene miembros representados en las compañías navieras, astilleros e industrias de la construcción y reparación naval. Desde sus inicios el miembro patronal ha sido la Armada Nacional de Colombia, hoy representado por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la industria naval, marítima y fluvial - COTECMAR.

Antecedentes

La Escuela Naval Almirante Padilla por contar con su programa académico de pregrado en Ingeniería Naval, único en el país dentro del sistema de Educación Superior, a partir del año de 1993 se afilia al IPIN en calidad de Miembro Patronal por el beneficio que le representa contar con el respaldo de una organización, a nivel del continente americano, para el apoyo académico y técnico del programa de Ingeniería Naval en mención.

Desde entonces el IPIN en Colombia se mantuvo solamente con el nombramiento de un Director Nacional, en cabeza del Director de la Escuela Naval o de otros Oficiales de Insignia y en otros cargos, quienes por su dedicación a los mismos, no han podido dedicar tiempo a una organización de carácter permanente a nivel del país, que pueda trabajar por la integración y el fortalecimiento de los diferentes entes que conforman el sector académico, industrial y comercial de la industria naval, del transporte marítimo y del desarrollo portuario para su apoyo, desarrollo, actualización y engrandecimiento.

A finales del año 1999 la Armada Nacional de Colombia (ARC) impulsa la consolidación de la comunidad de Ingenieros Navales y el desarrollo de su industria astillera con la realización del XVI COPINAVAL. El evento, cuyo Presidente fue el Sr. Almirante de la Armada de Colombia Edgar Romero Vásquez, tuvo como sede la ciudad de Cartagena de Indias del 19 al 22 de Octubre en el Hotel Hilton donde logro contar con la participación de 228 delegados, una agenda académica de 116 ponencias donde autores de diversos países compartieron sus trabajos de investigación y adelantos científico tecnológicos, además de tener simultáneamente la tradicional exposición marítima MARINEXPO'99.

INSTITUTO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL



Imagen. XVI COPINAVAL 1999 - COLOMBIA.

Posterior a esto en el año 2000, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial – COTECMAR, entidad de carácter estatal, de derecho privado, de la que son socios fundadores el Ministerio de Defensa-Armada Nacional, quien asume el rol de miembro patronal del IPIN Capítulo Colombia. La visión del Astillero COTECMAR para fortalecer y engrandecer la industria naval, genera la necesidad de contar con un organismo que integre, promueva, estimule, apoye y coordine todo lo concerniente al desarrollo, actualización y proyección de la Ingeniería Naval, del transporte marítimo y fluvial y de la ingeniería portuaria en todo el territorio colombiano, con el fin de que el país explote en mejor forma su potencial marítimo, lo acreciente y perfeccione, intercambiando y manteniendo información sobre todos los adelantos que en tal materia se sucedan en el contexto de los países de América y del mundo.

Creación Jurídica del IPIN Colombia

El IPIN Colombia, crea a partir del mes de Junio de 2002 la Secretaría Ejecutiva del IPIN Colombia, a cargo del CN(R) Gustavo Ramírez García, quien con el apoyo de COTECMAR y la Escuela Naval Almirante Padilla - ENAP, labora en una oficina habilitada en las instalaciones del Edificio de Cursos de Oficiales.

En ese mismo año se realiza el Simposio de Tecnología Naval, el 30 de octubre de 2002, evento que marca el inicio de las labores del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval de Colombia, y su constitución como organización sin ánimo de lucro en la ciudad de Cartagena de Indias, registrando los estatutos ante la Cámara de Comercio de Cartagena, estableciendo el Directorio, en cabeza del Presidente de COTECMAR, el Consejo Consultivo y se formaliza como Secretario Ejecutivo al Sr. CN(R) Gustavo Ramírez quién se desempeñó en funciones hasta el 30 de Noviembre de 2005.



INSTITUTO PANAMERICANO DE INGENIERÍA NAVAL IPIN - CAPITULO COLOMBIA

ESTATUTOS DEL INSTITUTO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL CAPITULO COLOMBIA

CAPITULO I

De la denominación, duración, domicilio y fines del Instituto

Art. 1 – El Instituto Panamericano de Ingeniería Naval Capítulo Colombia, también denominado IPIN – Colombia, es una asociación de carácter civil sin ánimo de lucro, regida por estos estatutos y por las normas y leyes aplicables a esta clase de entidades, de duración de 100 años y con domicilio principal en la ciudad de Cartagena de Indias.

Art. 2 – Son objetivos del IPIN - Colombia:

- a) Coordinar con IPIN Américas todo lo concerniente al desarrollo, actualización y proyección de la ingeniería naval, del transporte marítimo y fluvial y de la ingeniería portuaria, para que Colombia explote en mejor forma su potencial marítimo, lo acreciente y perfeccione, intercambiando y manteniendo información sobre todos los adelantos que en tal materia se sucedan en el contexto de los países de América y del mundo.
- b) Promover en todo el territorio Colombiano el progreso de la ingeniería naval y de las técnicas navales, de los transportes marítimo y fluvial y de la industria naval en todos sus sectores afines, inclusive en las actividades paralelas y subsidiarias;
- c) Estimular por todas las formas la enseñanza de la ingeniería naval y de las técnicas navales, y activar el intercambio de ideas, conocimientos e informaciones entre sus miembros, divulgando los resultados de investigaciones y el perfeccionamiento de la construcción, operación y mantenimiento de buques, sus máquinas y equipos;

[Handwritten signature]

Imagen. ESTATUTOS IPIN COLOMBIA – Octubre 2002.

MIEMBROS ASAMBLEA IPIN CAPITULO COLOMBIA OCTUBRE 2002

- Contralmirante Ricardo Pulido Osuna (Miembro Patronal).
- Capitán de Fragata Luis Alberto Ordoñez Rubio (Miembro Individual).
- Capitán de Fragata Luis Alberto Salcedo Delaytz (Miembro Colectivo - COTECMAR).
- Luis Miguel Ramírez Arias (Miembro Individual).
- Guillermo Loboguerrero Mejía (Miembro Individual).
- Manuel Calderón Realpe (Miembro Individual).
- Juan Carlos Acosta Rodríguez (Miembro Colectivo – Sociedad Portuaria Regional de Cartagena).
- CN(R) Gustavo Ramírez García, Secretario Ejecutivo IPIN Capitulo Colombia.

Interrelaciones y aportes del IPIN Américas al desarrollo de la comunidad de Ingenieros Navales y de la industria astillera nacional.

IPIN Colombia, a la cabeza del señor Contralmirante Jorge Enrique Carreño Moreno, como Presidente y representante legal del Instituto, ha facilitado la realización de pasantías al interior de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial-COTECMAR- estimulando así la enseñanza de la Ingeniería Naval y de las técnicas navales, activándose la transferencia de conocimientos, ideas e información entre los diferentes miembros que conforman los Capítulos.

La industria nacional Colombiana ha sido beneficiaria del programa de intercambio de profesionales en Ingeniería Naval, en el tiempo se han tenido personas bajo la modalidad de pasantía provenientes de Universidad Veracruzana de México al igual que de la Universidad Marítima Internacional de Panamá – UMIP donde han aportado sus conocimientos en Ingeniería Naval para el fortalecimiento de los procesos de construcción de buques.

De los objetivos trazados por IPIN Colombia, se encuentra lograr que la Ingeniería Naval, como carrera de pregrado, sea ofrecida por Universidades del sector privado, a fin de que más personas puedan tener acceso a la misma, y de esta forma, se logre una mayor promoción de la misma. Aunado con lo anterior, se aspira a incrementar la realización de congresos, simposios, cursos, conferencias, relativas a la Ingeniería Naval, transportes

sobre el agua e ingeniería portuaria, toda vez que estos escenarios permiten el intercambio de conocimientos, formación y capacitación en el área.

IPIN Américas y la Divulgación de Ciencia, Tecnología e Innovación en Colombia

- Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval - CIDIN

En el año 2005 COTECMAR y la Escuela Naval Almirante Padilla realizaron el lanzamiento del Primer Simposio de diseño e ingeniería naval el cual tuvo gran acogida y contó con el auspicio del IPIN y de COLCIENCIAS, sin embargo este evento se desarrolló en un ámbito nacional. A partir de esta iniciativa, se creó el compromiso de extender el alcance a un entorno internacional, realizándose el II y III Simposio e incorporando a la industria del sector a través de la creación de la Feria Colombiamar, siendo la primera lanzada en el año 2006 en el marco del II Simposio de Diseño e Ingeniería Naval.



El éxito y la gran aceptación por parte de la comunidad académica y empresarial, de estos dos importantes eventos permitieron evolucionar a desarrollar el primer Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval y a consolidar la Feria Colombiamar, que buscan brindar y fomentar un espacio para la divulgación científica y tecnológica; así como proporcionar a su vez un encuentro y oportunidades de negocios a las principales empresas del sector naval, marítimo y fluvial a nivel nacional e internacional.

Lo anterior hace que COTECMAR siga promoviendo y desarrollando con más fuerza estas dos actividades en su contexto institucional, nacional e internacional y se ratifique como la Corporación dinamizadora del desarrollo y fortalecimiento de este importante sector, dinamizando la relaciones universidad – empresa como una apuesta a futuro para el país.

Es por esto que cada dos años COTECMAR realizará su Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval y la Feria Colombiamar, contando siempre con un alto nivel de conferencistas y la participación de las más importantes empresas del sector a nivel nacional e internacional. La Armada Nacional, en cabeza de COTECMAR, la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla y el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval – IPIN, concentran sus esfuerzos y respaldan la ejecución de este evento orientado a aportar beneficios reales de crecimiento y fortalecimiento en el sector naval, marítimo y fluvial.

- Congreso Panamericano de Ingeniería Naval - COPINAVAL

El precitado Instituto organiza cada dos años el Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria (COPINAVAL), a través del cual reúnen personas naturales y organizaciones que están vinculadas a través de la ingeniería naval, colocando de presente, las nuevas tecnologías aplicadas a la industria naval y al comercio global por agua.

Se ha participado de manera permanente en cada uno de los COPINAVAL como asistentes y con ponencias de los resultados de los trabajos de investigación desarrollados al interior de la Armada Nacional de Colombia, Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, COTECMAR, entre otros. Algunas de las temáticas presentadas hacen referencia a trabajos sobre:

- Optimización de diseño de buques de guerra
- Diseño y construcción de patrulleras fluviales
- Diseño y construcción de embarcaciones militares rápidas

- Diseño orientado a producción de embarcaciones.
- Alineación líneas de ejes de sistemas de propulsión de embarcaciones.
- Maniobrabilidad de buques.
- Metodologías para el cálculo de cortocircuitos en buques.
- Control de pesos en buques.
- Optimización estructural de embarcaciones.

En el último de los congresos, llevado a cabo del 18 al 22 de octubre de 2015 en Montevideo (Uruguay), el señor Almirante presenta conferencia relativa a la OPV.

Revista Ciencia y Tecnología de Buques (Ship Science and Technology Journal)

La revista Ciencia y Tecnología de Buques es una publicación semestral (Enero y Julio) de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial - COTECMAR, que incluye contribuciones originales a la ingeniería sobre temas relacionados con diseño de buques, hidrodinámica, dinámica del buque, estructuras y materiales, vibraciones y ruido, tecnología de la construcción naval, ingeniería marina, normativa y reglamentación, ingeniería oceánica e infraestructura portuaria, que sean resultado de proyectos de investigación científica y tecnológica.

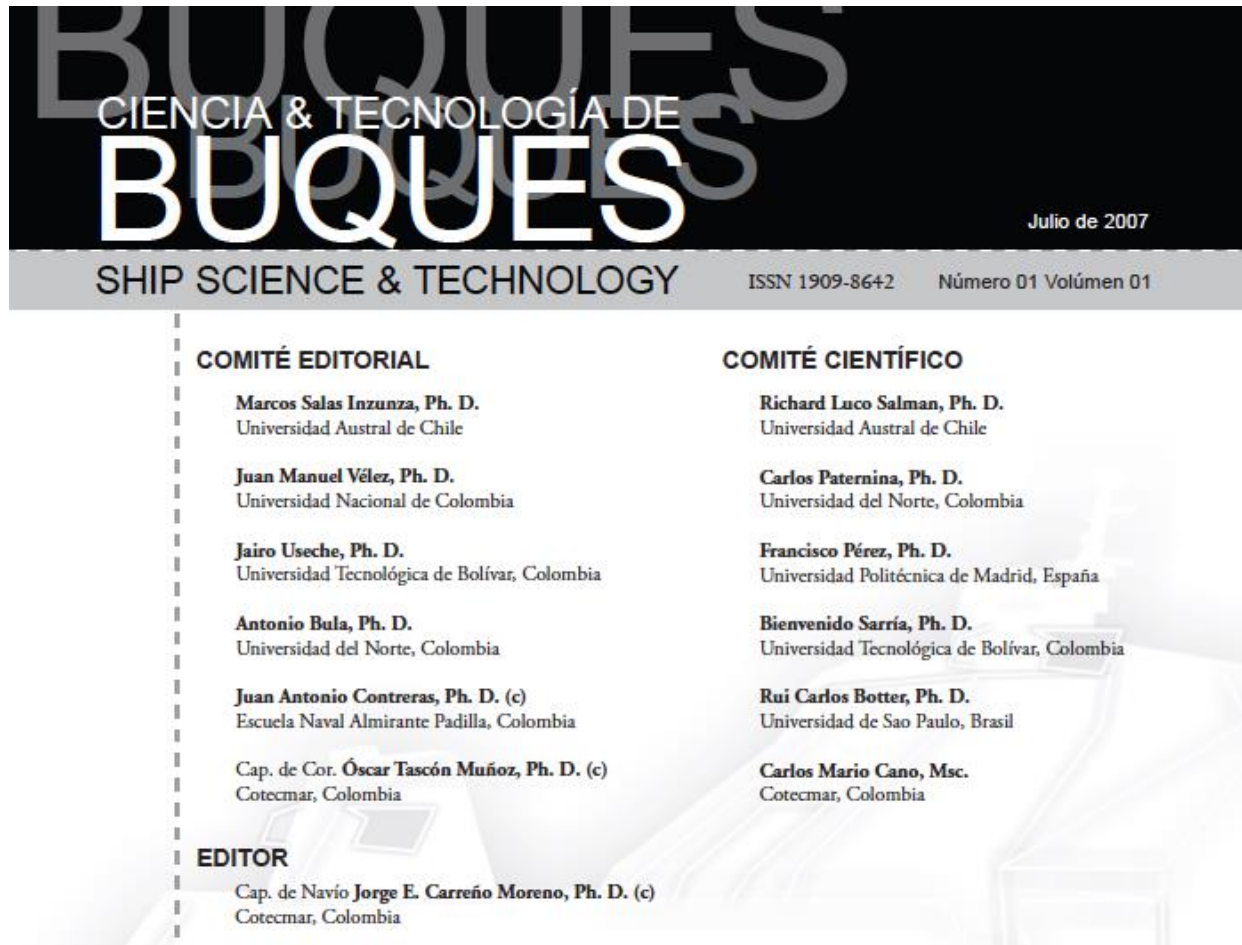
Desde su primer año de publicación (2007) se ha contado con la participación activa de miembros del IPIN Américas como parte de los comités editorial y científico:

Comité Editorial

- Marcos Salas Inzunza, Ph.D. (Universidad Austral de Chile)

Comité Científico

- Rui Carlos Botter, Ph.D. (Universidad de Sao Paulo, Brasil)
- Richard Luco Salman, Ph.D. (Universidad Austral de Chile)



Sección: Cuba

Autor: Dr. José González Cobas

Es de obligada referencia hacer un recuento histórico de los principales hechos que han marcado el trabajo de nuestra organización en Cuba, pero no podemos hacerlo sin remontarnos unos cuantos años antes al 1995, año éste último en que oficialmente se creó la institución en el país, así pues nos remontamos concretamente al 1975, cuando por primera vez participan delegados cubanos en un evento de la institución panamericana, en el IV Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, celebrado en Lima, Perú. Participaron Raúl González Tapia, entonces Director de Ingeniería y Desarrollo Naval del Ministerio de Marina Mercante y de Puertos, José González Cobas, Jefe de Desarrollo Naval y Jesus Sotomayor Sub director de producción de la Empresa de Talleres Marítimo. Con posterioridad, no es hasta 1987 en que se participa por segunda vez en un evento panamericano, en el X Congreso celebrado en Río de Janeiro, Brasil, representándonos allí José González Cobas, entonces Jefe de Marítimo del Instituto de Investigaciones del Transporte.

Cuando se efectuó el XI Congreso Panamericano en Chile, en 1989, el nuevo directorio del IPIN, constituido al finalizar dicho congreso, bajo la presidencia del presidente de la Asociación Argentina de Ingeniería Naval Ing. Hector J. Macchi, tuvo a bien nominalizar delegados de la institución en algunos países en donde se pudiera comenzar a trabajar por la integración al IPIN y por conocimiento de algunos de los miembros se nombró a José González Cobas Delegado del IPIN en Cuba.

En 1991, el Ing. Macchi viajó a Cuba para tratar sobre la incorporación al IPIN y ya para ese entonces González Cobas había pensado en la constitución de una comisión organizadora del IPIN en el país, con vistas a crear una Asociación Nacional de especialistas del sector; apoyándose en ello preparó la visita del Ing. Macchi. Se previó la impartición de conferencias en la Empresa Navegación Caribe, (entidad esta que había solicitado en ese entonces su inscripción como miembro colectivo del IPIN a la secretaría de Rio de Janeiro) y en la Empresa Nacional de Astilleros (ENA). Con escasos recursos, pero con el apoyo del Ministerio del Transporte, del Instituto de Investigaciones del Transporte, del Centro de Proyectos Navales (CEPRONA) y de la Empresa de Navegación Caribe, la visita fue un éxito: el presidente del IPIN fue recibido por los directores de esas entidades y por la directora de Relaciones Internacionales del MITRANS.

Una vez que el presidente Macchi, conoció de los esfuerzos que se hacían para constituir la asociación de especialistas navales en Cuba y las características de nuestro sistema financiero y sus limitaciones, el Ing. Macchi autorizó a que si constituíamos la organización podría utilizar internamente sus recursos sin tener que remitir cuotas de membresía a la secretaría ejecutiva en Rio de Janeiro.

Cuba no pudo ser representada en el XII congreso de Buenos Aires en 1991, por razones financieras, pero en la reunión del Directorio del mismo se nombró al compañero José González Cobas como miembro del Directorio Panamericano; es decir Director Nacional para Cuba, lo cual le otorgaba un respaldo para seguir trabajando en pro de la organización.

A partir del 17 de enero 1992 se incrementó el trabajo de intercambio informativo de las actividades técnicas que desarrollaba el IPIN en distintos países y las entidades económicas cubanas y se creó la Comisión Organizadora con 16 representantes de otras tantas entidades, de lo que se pensaba sería una asociación de especialistas navales.

En el XIII Congreso Panamericano organizado en Venezuela el Secretario Ejecutivo del IPIN, Dr. Romir Ribeiro, principal impulsor de la organización panamericana, propugna la celebración de cursos precongreso en el país organizador e invitó al Director Nacional para Cuba para que imparta uno de ellos, lo cual posibilitaría su participación en el evento y permitió una familiarización entre éste y los principales directores y consejo consultivo del IPIN, cuyo respaldo para futuras acciones resultaba indispensable.

Posteriormente, el 2 de marzo del 1994, el secretario ejecutivo del IPIN, Dr. Romir Ribeiro, efectúa una visita a La Habana, para constatar sobre el terreno las condiciones para establecer la organización. El Dr. Ribeiro es recibido en varias entidades de la rama y finalmente en el Ministerio del Transporte, en donde se firma un acuerdo de intención para la entrada de Cuba en el IPIN con la participación de los miembros del Comisión Organizadora formado con representantes de todas las entidades del sector, incluyendo a la Marina de Guerra Revolucionaria.

La Comisión Organizadora entra en tratos concretos con el Ministerio de Justicia y la Dirección de Asociaciones de dicho organismo, a donde se

envían los Estatutos del IPIN América y una adecuada fundamentación acerca de la conveniencia de crear en nuestro país una asociación con similares fines, pero que tenga el apoyo de la institución panamericana. Un elemento fundamental fue el necesario aval de aprobación por un organismo del Estado al respecto, habiéndose escogido al Ministerio del Transporte, que agrupa el grueso de las entidades del sector naval y marítimo – portuario del país. Así a mediados de 1994 se presenta por el Director Nacional para Cuba del IPIN la propuesta al Consejo de Dirección del MITRANS, siendo aprobada la misma por unanimidad y remitida al Ministerio de Justicia para su aprobación oficial.

A sugerencia de la Dirección de Asociaciones del Ministerio de Justicia se considera no establecer el IPIN como Asociación, sino como Sociedad Civil sin fines de lucro, debido a la vinculación internacional de la misma y de los posibles beneficios que se podrían recibir bajo este concepto, lo cual hace que se someta al Comité Organizador la propuesta de establecer la organización como sociedad civil sin fines de lucro como filial en Cuba del IPIN Panamericano. Esto mantendría la concepción panamericana de doble carácter, es decir de la institución cubana y de la institución panamericana.

Todo ello con el aval de los Ministerios del Transporte, de la Industria Pesquera, de la Construcción y la Marina de Guerra Revolucionaria.

El proceso culmina con la constitución oficial de la “Sección Cuba del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval”; se asentó como Sociedad Civil de carácter científico – técnico, con personalidad jurídica, autofinanciada y sin fines de lucro, en la Escritura No. 515, el 16 de Febrero del 1995, de la Notaría Especial del Ministerio de Justicia y regida por los Estatutos que aparecen en dicha escritura. Los tres otorgantes fueron el nombrado Director Nacional por el Directorio del IPIN Panamericano, Dr. José R. González Cobas, entonces Subdirector Marítimo del Instituto de Investigaciones del Transporte del MITRANS y dos de los miembros del Comité Organizador que desarrollaron el mayor y más amplio trabajo de promoción y organización de la naciente entidad: Dr. Amado F. Galiano Ortiz, Director del Centro de Proyectos Navales del MIP (CEPRONA) y el Dr. Francisco Reyes Prats, Director del Registro Cubano de Buques del MITRANS.

La primera Asamblea, la de constitución, fue convocada por el Director Nacional y Presidente del comité organizador y se realizó el 22 de Marzo de

1995 en el entonces teatro del Estado Mayor General de la Marina de Guerra Revolucionaria de la República de Cuba. En este encuentro, participaron 175 especialistas de 30 entidades y fueron electos para el primer secretariado los compañeros:

Presidente: El Director Nacional del IPIN, Dr. José González Cobas,

Secretario de Organización y Finanzas: Dr. Francisco Reyes Prats,

Secretario Técnico: Dr. Amado Galiano Ortiz,

Secretario de Divulgación: Ing. Carlos Yglesias Mildestein

Secretarios suplentes:

- Capt. José Timochenko Fernández Maillo
- Ing. Luis F. Cuesta Beterovide
- Ing. Rogelio D. Pérez

Se nominalizó como secretaria ejecutiva del IPIN Cuba a la compañera Mireya Reyes Fanjul.

A partir de ese momento y cada dos años se han celebrado las Asambleas de la institución con la participación de sus miembros y se ha renovado sucesivamente su secretariado con representantes electos por votación directa y secreta.

Como tarea de la institución se han organizado eventos científicos técnicos en la forma de simposios, talleres, comités técnicos especializados, así como cursos de post grado de alta especialización, pudiendo citar entre ellos:

- Tercer Simposio Marítimo Internacional y Simposio Panamericano de Tecnología Naval en la Habana, en el Centro Cultural Centro Gallego de La Habana, con una participación de 270 delegados, incluyendo 20 extranjeros, además de 31 invitados y 40 expositores de 18 entidades en la feria – exposición.
- En 1997 se organizó el “Simposio Técnico Naval de la Marina Mercante, la Pesca y los Puertos”, con el auspicio del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, la Pesca y los Puertos, en cuya clausura se efectuó la 2ª Asamblea General de la institución en Cuba con la renovación del ejecutivo.

- En 1998 el IPIN Cuba convocó a la Primera Convención Panamericana de Armadores y Transitarios, la cual se efectuó en el Capitolio de la Habana con la participación de delegados cubanos y extranjeros, incluyendo la participación del expresidente del IPIN panamericano, Ing. Carlos Camnasio, y se coauspicia el evento CITAPORT '01. En el marco de esta convención realizaron conferencias magistrales directores de sociedades de clasificación y de las mayores empresas transitarías nacionales del sector. La feria exposición contó con stands de entidades nacionales y extranjeras. Cuestión importante fue la edición por primera vez de un número de la revista científico – técnica “IPEN Journal” del IPIN en nuestro país, en donde se publicaron todas las conferencias magistrales ofrecidas en esta convención. También en este año se organizan los comités técnicos permanentes del IPIN Cuba: el de Armadores y el de Reparación y Construcción Naval.
- En 2000 fue creado el Comité Técnico de Hidrodinámica, presidido por el Centro de Investigación y Desarrollo de la Marina de Guerra y con el apoyo del mismo se recupera un canal de experiencias hidrodinámicas del Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos en la localidad de Boyeros y se acuerda con ese organismo utilizar el mismo para prueba de modelos marinos. Cabe destacar que el apoyo de este comité técnico y de la dirección del IPIN Cuba, fue fundamental para reequipar y acondicionar esta instalación que se encontraba prácticamente abandonada por la institución que la administraba.
- En 2001 el IPIN Cuba organizó el IV Simposio Marítimo Internacional – SYMMTECHNAVAL – como se le denomina por el IPIN en forma sintética, en el recinto ferial de EXPOCUBA, y se presentó la Exposición EXPOMAR'01 con la presencia del presidente panamericano del IPIN, Ing. Marvin Gutierrez y de varias entidades nacionales y extranjeras. Para este simposio se editó el No. 24 de la revista IPEN JOURNAL y en la clausura de este evento, que resumió el Ministro del Transporte, Cnel. ® Alvaro Pérez Morales, se efectuó la convocatoria a la celebración del XVIII Congreso Panamericano para La Habana para el año 2003.

- El XVIII Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria, se desarrolló entre el 16 y el 19 de septiembre del 2003 en el Palacio de Convenciones de La Habana, siendo editados los materiales del mismo en un CD distribuido a todos los participantes y miembros del IPIN Cuba y del IPIN panamericano como el No. 28 del IPEN Journal, tercera edición realizada en Cuba. Fueron presentados un total de 47 ponencias de especialistas cubanos y 41 de especialistas extranjeros, lo que totalizó ochenta y ocho trabajos debatidos de los 92 trabajos técnicos previstos en el programa y se impartieron 3 conferencias magistrales en sesiones plenarias. El evento incluyó en su programa dos cursos precongreso impartidos por destacados profesores de Brasil y España, la Exposición Marítima Internacional MARINEXPO'2003 ocupó espacios comunes con la Feria Internacional del Transporte (FIT 2003). Se realizaron además visitas especializadas a los Astilleros del Caribe ASTICAR, la terminal refrigerada TERREF y los astilleros CDC. Además se efectuó la reunión del directorio del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, en el que resultó presidente de la organización el Ing. Cristobal Mariscal de Ecuador, país que organizaría el XIX Congreso en el año 2005. La clausura de este congreso fue presidida por el Gral. ® José R. Fernández, Vicepresidente del Consejo de Ministros y las palabras finales efectuadas por el Ing. Carlos M. Pazos, Ministro del Transporte.

- En el mes de octubre del 2004 se realizó una Jornada Técnica en la provincia de Camaguey contando con buena participación local.

- En el año 2004 el IPIN Cuba organizó y copatrocinó el “Primer Simposio Internacional Cuba Manning & Training ´04”, efectuado en los salones de Expocuba y en cual participaron armadores extranjeros empleadores de oficiales de abordaje cubanos. En este simposio se contó con la participación en sesiones plenarias del jefe del depto. de transporte del cc del pcc, Co. Sierra Cruz y del Ministro del Transporte, co. Carlos M. Pazos.

- En el 2005 se celebró el Simposio Calidad Naval'05, en el Capitolio de la Habana, con una participación de 150 delegados e invitados, nacionales y extranjeros y presidido por la Viceministra de Economía del Ministerio del Transporte. Otra actividad importante fue

el copatrocinio del II Simposio Cuba Manning & Training '05, el cual se efectuó en el Hotel Meliá Cohiba de La Habana con una participación casi 80 delegados cubanos y extranjeros e invitados.

- En el bienio 2008- 2009 se celebraron el VI Simposio Internacional “Navegación en Aguas restringidas”, en el Capìtolio de la Habana, así como la Primera Jornada Técnica Anual y dos eventos más en la filial de Cienfuegos.

- Fue notablemente importante la celebración en el 2010, del 1er. Simposio de Seguridad y Riesgos contra Derrames de Hidrocarburos y Servicios Off-Shore en la Ciudad de Cienfuegos con la participación de más de 100 delegados de 25 entidades nacionales y un delegado de la Escuela Superior Politécnica del Litoral de Ecuador. Como parte de las actividades del evento se inauguró en el Museo Naval de Cienfuegos la “Sala de Ingeniería Naval” donde se expuso la historia del IPIN Cuba hasta su XV Aniversario. También ese año se celebró una exitosa Jornada Técnica Anual con la participación de 96 delegados de 34 entidades relacionados con la flota mercante, los puertos y la industria naval.

- En el 2012 se celebró el VII Simposio Marítimo, efectuado en los salones del Centro de Convenciones Pedagógicas de la Habana, patrocinado por varias entidades del sector, donde sesionaron siete comisiones de trabajo y se presentaron 47 trabajos científico técnicos, tres conferencias magistrales por prestigiosos especialistas y una Mesa Redonda sobre Salvamento y Rescate en Desastres, dirigida por el “Cuerpo Nacional de Bomberos” En esa oportunidad sesionaron los Comités técnicos de “Riesgo y Lucha contra Derrames de Hidrocarburos” y el de “Derecho Marítimo Internacional”.

- En mayo del 2015, fue efectuado el VIII Simposio Marítimo Nacional, en la sede de la “Academia Naval Granma”, con una amplia participación de especialistas de la rama naval, además de profesores de dicha academia, que en el año 2016 estará cumpliendo el centenario de creada.

Otros también han sido logros importantes en el proceso de crecimiento y maduración del IPIN Cuba como son:

- La creación de una oficina en 1998 para posibilitar el trabajo con los miembros, la realización de los trabajos de promoción, etc., lo cual fue el resultado de una propuesta hecha en la Tercera Asamblea General del IPIN Cuba celebrada en 1999.
- La convocatoria en el 2001 a todas las entidades interesadas en la especialidad de ingeniería naval para solicitar al Ministerio de Educación Superior de Cuba se autorizara la carrera del Ingeniero Constructor Naval; lo cual fue logrado y en la reunión final en que esto se acordó con los ministros interesados, el jefe de la Marina de Guerra y el director de la Academia Naval, y en donde el Ministro del Transporte expuso que “gracias al esfuerzo del llamado y poder de concertación del IPIN Cuba se había podido lograr la comprensión de todas las entidades del país en que se aprobara y comenzara a impartir esta carrera en la Academia Naval Granma”.
- En el 2005, en el acto por el X Aniversario de la institución en el Ministerio del Transporte, y que fue presidido por el Viceministro Primero del Ministerio de la Pesca, se propuso trabajar por la proclamación de un Día Nacional de la Ingeniería Naval y el Transporte Marítimo, lo que posteriormente trascendió como propuesta a la Institución Panamericana. Como resultado de esa propuesta presentada al Directorio del IPIN América por los representantes cubanos y aprobados en el marco de la reunión del directorio del IPIN América en Guayaquil, Ecuador, en el año 2006 se realizó la celebración, el 2 de Junio por primera vez, del “Día Panamericano de la Ingeniería Naval y Marítima”.
- En el año 2007 se iniciaron las acciones para la constitución de una filial del IPIN en la ciudad de Cienfuegos, cuestión que logra materializarse en el 2008. Esta filial radica en el Museo Histórico Naval, realiza un importante trabajo en el territorio y su dirección y membresía se vistieron de largo con la organización del Primer Simposio de Seguridad y Riesgos ante Derrames de Hidrocarburos y Servicios Marítimos Offshore en el 2012.

- Organización de cursos de diversas temáticas con la participación de profesores de universidades de países miembros del IPIN y de otros que han colaborado con centros de estudios universitarios de nuestro país.
- La conversión del Comité Técnico No. 7, de Normalización a “Comité Técnico de Normalización y Clasificación” a propuesta de Cuba en la Reunión del Directorio panamericano y nombrar al MSC. Roberto González Suárez, de nuestro país, al frente del mismo. Con el objetivo de agrupar a todas las organizaciones certificadoras pertenecientes al IPIN Américas con el objetivo de conciliar y compartir reglas, procedimientos y normas técnicas para la inspección y certificación, transmitiendo las experiencias para su generalización a todos los países miembros.
- Emotivo fue el reconocimiento en la Asamblea General celebrada al cierre del XXIV Congreso Panamericano de Isla Margarita, Venezuela, en el 2013, a entidades que han prestado especial apoyo y colaboración al IPIN por parte de algunos países, entre los que se encuentra Cuba. La placa que avala este reconocimiento se encuentra expuesta en nuestra oficina.

No menos importante ha sido la participación de la sección Cuba en las actividades de la Institución Panamericana; nuestros representantes han presentado numerosos trabajos en los congresos y otros eventos panamericanos, han impartido cursos en universidades de los países miembros, así como se han presentado stand colectivos de varias de sus entidades en las ferias organizadas por la institución; por ejemplo:

- En el XV Congreso Panamericano (1997) en Montevideo, Uruguay, asisten los compañeros Dr. José González Cobas y Dr. Amado Galiano Ortiz, ambos miembros del Consejo Consultivo de la organización panamericana, el primero es nombrado como 2º Vicepresidente del IPIN América, pasando a ser el segundo Director Nacional.
- En 1999, durante el XVI Congreso Panamericano celebrado en Cartagena de Indias, Colombia, el IPIN Cuba contrató un stand

colectivo representado por las entidades miembros: ASTICAR, CDM y OBRAS MARÍTIMAS. Se elige al Dr. José González Cobas como Primer Vicepresidente de la institución Panamericana y es designado el Dr. Alejandro Prieto Fernández, en ese entonces Secretario Técnico del IPIN Cuba como miembro alterno del Consejo Consultivo de la institución.

- En el 2001 se celebra el XVII Congreso Panamericano en Veracruz, México, al que Cuba no pudo asistir, pero donde en reconocimiento a la actividad de Cuba dentro de la institución se le otorga la presidencia del IPIN América a nuestro país, representada por Dr. José González Cobas.
- Fue notable la participación cubana al XIX Congreso Panamericano de Ingeniería Naval que se desarrolló en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, en octubre del 2005. Cuba presentó 22 ponencias y participaron en el mismo 13 delegados cubanos, siendo la mayor representación internacional de Cuba en eventos del IPIN y de la rama marítima cubana. Cabe destacar la participación por segunda vez del IPIN Cuba en la exposición MARINEXPO en congresos en el extranjero, con un stand colectivo, en el que participaron las entidades Asticar, Selecmar y Obras Marítimas; el congreso fue reportado por la periodista cubana Maricela Escoto de la emisora Radio Taíno desde la sede del evento.
- En el 2007 se asiste al XX Congreso Panamericano organizado en Sao Paulo, Brasil, allí CDC participó con un stand en la exposición MARINEXPO'07 y creo el espacio para que la amplia delegación cubana pudiese intercambiar con sus colegas del continente. Se presentaron 10 ponencias, una de ellas en el concurso de estudiantes, celebrado a un alto nivel por primera vez en estos eventos, recibándose felicitaciones.
- Participaron tres miembros de la institución capítulo Cuba en el XXI Congreso Panamericano celebrado en Uruguay (2009), manteniéndose como miembros del Consejo Consultivo del IPIN América: el Dr. José González Cobas, la Lic. Natasha Águila Valdés y el capt. Aleop Tur Gutierrez.

- En el 2010, en el Simposio de Seguridad de Buques Pesqueros celebrado en Guayaquil, Ecuador, participó un delegado de nuestro país.
- Ya en el 2011, en el XXII Congreso Panamericano celebrado en Buenos Aires, Argentina participaron además del Presidente del IPIN Cuba, dos representantes de Miembros Colectivos (del Registro Cubano de Buques y Astilleros del Caribe “ASTICAR”)
- En XXIII Congreso Panamericano celebrado en Octubre del 2013 en Isla Margarita, Venezuela y allí participaron por el IPIN Cuba además del presidente José González Cobas, tres representantes más de ejecutivo, (Dr. Amado Galiano Ortiz, Lic. Natasha Águila Valdés y el MsC. Roberto González Suárez quienes además representan a Cuba en el Consejo Consultivo de la institución panamericana. Se aprobó allí a propuesta de Cuba convertir el Comité Técnico No. 7 de “Normalización” en “Normalización y Clasificación” quedando encabezado por el MsC Roberto González Suárez de Cuba.
- En el pasado octubre del 2015 participaron en el XXIV Congreso Panamericano celebrado en Montevideo, Uruguay, tres miembros del ejecutivo: Dr. Amado Galiano Ortiz, Lic. Natasha Águila Valdés y el MsC. Roberto González Suárez, quienes presentaron cuatro trabajos en el evento y los Directores de dos entidades miembros colectivos del IPIN Cuba: Empresa de Proyectos Construcciones y Servicios Navales CEPRONA y del Registro Cubano de Buques

El IPIN Cuba, de proa al futuro, se congratula hoy y celebra y sueña por lo que va a hacer mañana; Consideramos que en este momento se puede seguir dando por consolidado el trabajo de la institución en nuestro país. Al cierre del 2015 cuenta con 450 miembros individuales, quienes pertenecen a 51 instituciones del sector naval y marítimo portuario, además se cuenta con varios jubilados del sector. Los Miembros Colectivos alcanzan las 15 entidades del sector.

El Directorio actual está constituido como sigue:

Presidente: Dr. José González Cobas
Vicepresidente y Secretario de Organización: Dr. Amado Galiano Ortiz
Secretaria de Divulgación: Lic. Natasha Águila Valdés
Secretario Técnico: Msc. Capitán Gonzálo Marcos Pérez
Secretario de Finanzas: Msc. Jorge Herrera González
Secretario Adjunto de la filial del IPIN en la Ciudad de Cienfuegos y
miembro suplente del ejecutivo: Msc. Roberto González Suárez
Miembro suplente del ejecutivo en apoyo a la Secretaría Técnica: Msc.
Jorge F. Medina Muiño.
Secretario Ejecutivo y Contador: Mario Domínguez Sánchez

Actualizado Enero 2016
Secretaría de Divulgación del IPIN Cuba

Sección: Ecuador

Autor: Ing. Cristóbal Mariscal Díaz

El IPIN y el ECUADOR

De acuerdo a los registros del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval (IPIN) los primeros ecuatorianos miembros del instituto son los ingenieros Robert Toledo Echeverría, Miguel Puig Ortiz y Lester Loor Jácome, quienes forman parte de los fundadores del IPIN, 50 entre personas e instituciones, desde el año 1966 según el acta constitutiva.

Sin embargo es en el año 1969, año en que la ESPOL se integra como miembro colectivo, en que algunos profesores del área de Ingeniería Naval que regresaban de un COPINAVAL, nos comunicaron a los estudiantes de

ese entonces que el IPIN fomentaba el intercambio de prácticas estudiantiles en astilleros brasileiros. Como estudiante de la ESPOL era la primera vez que escuché el nombre del instituto. Junto a mis compañeros empezamos a ilusionarnos con viajar a Brasil y preparamos la estrategia pertinente para lograr concretar esta ilusión. Se contactó vía correo normal (ni soñar con la manera en que nos comunicamos en estos días) al Secretario Ejecutivo Dr. Romir Ribeiro quién contestó positivamente al pedido de prácticas y empezó a su vez la consecución de los cupos en los astilleros brasileños.

Afortunadamente para nuestros propósitos existía un avión de Correos Aéreos Nacionales Brasileños (CAN) que gratuitamente transportaba pasajeros vinculados a las fuerzas armadas de los países donde hacía escala. Los cupos de ida los daba la agregaduría brasileira en Quito y los de regreso la agregaduría naval del Ecuador en Río de Janeiro. Nuestros profesores, que en ese entonces eran oficiales de la marina ecuatoriana, ayudaron a conseguir los cupos en el avión.

Una vez confirmadas las prácticas por el IPIN y los astilleros el Rector de la ESPOL contrató a una profesora de portugués para que dicte un curso elemental del idioma para que a nuestra llegada pudiéramos comprender algo de lo que dijeran nuestros anfitriones, como por ejemplo “longo” por largo o no confundirnos diciendo que la comida estaba “exquisita” en lugar de deliciosa. La fecha de inicio de las prácticas fue marzo de 1971.

La ESPOL, como parte de su filosofía institucional, estaba empeñada en preparar a su futuro personal docente en universidades de prestigio institucional, y a través del Programa LASPAU (Latin American Program for American Universities) fui seleccionado junto a mi compañero José Becerra para realizar estudios de Maestria en universidades norteamericanas y luego de esto regresar como profesores. Por esta razón no pudimos integrar el grupo que viajaba a Brasil pero sin embargo el curso nos sirvió ya que José se casó con ingeniera brasileira en Berkeley y yo pude entender el “portuinglés” de algunos brasileiros que estudiaban en la U. de Michigan.

El primer grupo de estudiantes designado para hacer prácticas en astilleros brasileños estuvo integrado por Luis Torres, Bolivar Vaca, Marco Velarde, Raúl Coello, Washington Martinez, Miguel Fierro, Gustavo Frydson, Carlos Izurieta, quienes llegaron a Rio de Janeiro luego de hacer escala en Manaus,

y fueron recibidos por el Dr. Ribeiro quién se convirtió en excelente anfitrión y a quién, todos los becarios practicantes le deben eterna gratitud por su apoyo, orientación y don de gente. Este grupo realizó las prácticas en los astilleros MAUA y VEROLME.

El siguiente turno, 1974, le tocó a Eduardo Luna, Luis Chang, Santiago Riofrio y William Tulcan. En ese mismo año el programa de prácticas se amplió para incorporar a estudiantes de otras carreras del departamento de Ingeniería Naval y se consiguieron prácticas para estudiantes de oceanografía en el Instituto Oceanográfico de la Universidad de Sao Paulo. Jorge Calderón, Francisco Medina, Edgar Arellano y Jorge Lacera fueron favorecidos para realizar las pasantías. Ellos realizaron estas prácticas con ayuda económica del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador (INOCAR)

En 1975 fueron a prácticas en los astilleros brasileiros Kleber Ortega, Rino Palacios, Edgar Garnica, Jorge Espinoza, Noé Burgos

En 1975 se inscribe ASTINAVE como miembro colectivo del IPIN

En 1977 Jorge Faytong realiza prácticas en INCONAVE y Francisco Ortega y Rafael Plaza hacen prácticas en Astilleros MAUA

En 1979 Francisco Zenck, José Mendieta y Johnny Dominguez realizan prácticas en el astillero MAUA

En 1981 María Elena Miño y Marcel Saldaña realizan prácticas en el astillero MAUA

En 1982 se inscribe a la Dirección General de la Armada como miembro Patronal del IPIN.

En 1983 Zoila Valencia y José Alvarez realizan prácticas en Astilleros EMAQ y Marcel Saldaña en astilleros ENAVE. En el área de oceanografía realizan prácticas José Luis Santos, María Pilar Cornejo, Franklin Ormaza, Dafne Vera y Patricia Palacios

En 1984 Johnny Dominguez asiste a prácticas en el astillero Norfolk de la armada norteamericana. En 1986 realiza prácticas especiales en el Astillero EBRASA.

Debido a las atenciones y gestiones se reconocía cariñosamente ya al Dr. Ribeiro como “Papá Romir”

En 1986 hacen prácticas en el astillero Maua Armando Carrión, Franklin Chavez, Milton Garofalo y Enrique Alcivar. Como dato anecdótico 2 de ellos estaban destinados a hacer prácticas en los astilleros Caneco pero

cuando arribaron el astillero estaba en huelga. Armando Carrión luego de las prácticas en Maua tuvo un entrenamiento especial en los astilleros McLaren.

En 1988 Laura Quinde hace prácticas en astilleros Maua

En 1993 las prácticas vacacionales se direccionan a Venezuela. Participan Patrick Townsend, Carlos Garcia Cagua, Marco Avilés en los astilleros DIANCA

En 1994 Patrick Townsend realiza prácticas en DIANCA y en ISHIBRAS

En el 2003 Roberto Morante realiza prácticas en TRASNAVE en Brasil y Luis Potes en el RBNA.

En el 2005 Diego Sarzosa y F. Macas realizan prácticas en el ABS de Río de Janeiro, Clemente Rendón hace prácticas en el Registro Naval Brasileiro, Luis Potes y Marcelo Cali en el astillero EISA.

En el 2007 en el RBNA brasileiro realizan prácticas Rosa Cano, Armando Hidalgo y Johny Chavez.

En el 2014 realizan prácticas en el astillero MECPANAMA de Panamá Angie Ochoa, Diana Hurtado, Nestor Vallejo Y Christian Menendez.

Es indudable que la ayuda económica que la ESPOL ha dado para realizar las pasantías ha hecho de esta actividad una de las más activas del IPIN en lo que concierne al Ecuador.

Pero no solo es cuestión de recibir. Astilleros Maridueña aceptó para realizar prácticas en 2009 a Danubia de Freitas Nori, estudiante brasilera de la Universidad de Santa Catarina, una estudiante venezolana en 2010 y a estudiante brasilera en 2011.

BECAS DE POSTGRADO

El otro aspecto en el cual la intervención del IPIN ha sido fundamental corresponde al perfeccionamiento académico de nuevos profesores para la carrera de Ingeniería Naval. Es así que en la Universidad Federal de Río de Janeiro (UFRJ) obtienen sus títulos de maestrías Miguel Puig (1972), Marco Velarde (1977), Washington Martinez (1979), Raúl Coello (1978), Santiago Riofrio (1980), Armando Flores (1982), Leonardo Castillo (1984) gracias a becas gestionadas por el IPIN a través de la COPPE de la indicada universidad. También a esta universidad asistieron Johnny Dominguez y Patrick Townsend quienes tomaron cursos de postgrado.

En la Universidad de Sao Paulo han estudiado Ruben Paredes (Maestría obtenida en 2008) quién ahora toma cursos posdoctorales en el MIT. Diego Zarzosa (maestría en 2008 y Doctorado en 2012) actualmente profesor de la USP. Marcelo Paredes (Maestría en 2009 y Doctorado en 2012) actualmente haciendo cursos posdoctorales en el MIT.

En la UFRJ Washington Martinez obtiene su doctorado en 2009.

Un cuadro que resume lo actuado por el IPIN se presenta a continuación:

<i>Pasantías Ing. Naval</i>	<i>Pasantías Oceanografía</i>	<i>Becas de</i>
<i>Maestría</i>	<i>Becas doctorales</i>	
48	9	
10	3	

Ha existido un intercambio con profesores de la UFRJ y la USP para el dictado de seminarios y cursos especializados en la ESPOL.

SIMPOSIOS

Por encargo del IPIN se han realizado en Guayaquil los siguientes simposios:

Octubre de 1994 SYMMEDUC Educación para la Ingeniería Naval

Octubre de 1996 SYMMSTRUCTURE Simposio sobre estructuras navales

Octubre de 1997 SYMMAXIM Simposio sobre maquinaria auxiliar

Julio de 1998 SYMMARPOL Simposio sobre contaminación marina

Julio de 2001 SYMMERME Simposio en Mantenimiento y Reparación Naval

Julio de 2002 Primer simposio sobre la industria atunera

Los trabajos presentados en estos eventos han sido publicados en el IPIN Journal.

CURSOS Y PUBLICACIONES

La ESPOL en el 2005 editó el glosario de términos técnicos y adicionalmente desarrolló programa de computación que permite la traducción inmediatamente e indistintamente que se use cualquiera de los tres lenguajes oficiales del IPIN: Español, Portugués e Inglés.

Adalmir De Souza dictó curso y se editó en el 2003 el libro de su autoría “Puertos y la Interfase con el Transporte Multimodal” a través de la ESPOL .

Mención aparte por lo importante merece Juan Alonso con sus cursos de soldadura, dictados en el 2009 habiéndolos la ESPOL publicados en forma digital en un CD.

También en el 2009 se dictó un curso intensivo sobre Análisis de circuitos oleohidráulicos en buques pesqueros, siendo el instructor el Ing. Cesar Legrand del Perú.

Otra contribución importante fue la nueva edición de las Tablas Técnicas, publicación hecha también por la ESPOL.

Todas estas publicaciones fueron financiadas por ESPOL y repartidas gratuitamente a miembros del IPIN

También ha dictado cursos sobre Seguridad de los Astilleros el Dr. José Angel Fraguera de la Universidad de la Coruña.

COPINAVALES

En 1985 el Cmte. Guillermo Dueñas Iturralde fue electo Presidente del IPIN. En el 2005 fui electo para ejercer tan alta dignidad. Tuvimos la responsabilidad de llevar a cabo los COPINAVALES IX y XIX. En el COPINAVAL IX se instauró la Exposición Marítima EXPONAVAL en que hubo presentación de compañías relacionadas al sector marina de guerra mientras que en la EXPONAVAL XIX del 2005 se presentaron muchas compañías civiles algunas fundadas por la gestión empresarial de los egresados de la ESPOL que demostraban el impulso que tenía la industria marítima del país.

OTRAS ACTIVIDADES

Las relaciones de amistad logradas en los copinavales permitió integrar una red iberoamericana de transporte marítimo con las universidades españolas U. de Cataluña (Dr. Ricardo Marí), U. de Cantabria (Dr. Juan Uchátegui), U. de Cádiz (Dr. Francisco Piniella) y la U. Austral de Chile (Dr. Luis Salaz), ESPOL (Ing. Cristóbal Mariscal) y la CUJAE (Ing. Pedro Rodríguez) de Cuba. Esta red permitió que profesores españoles dicten cursos en las universidades latinoamericanas nombradas y viceversa profesores latinoamericanos dictáramos cursos en las universidades españolas.

En 1992 el Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador otorgó el Título de Miembro Honorario del CINAVE al Dr. Romir Ribeiro y en el 2005 la ESPOL entregó placa de reconocimiento institucional en agradecimiento a las gestiones que como Secretario Ejecutivo realiza “Papá Romir”.

Sintiendo la necesidad de dar una vida legalmente estructurada a las actividades del IPIN el 19 de octubre del 2001 se decide constituir el IPIN Capitulo Ecuador. El 8 de octubre de 2002 se aprueban los estatutos por el Ministerio de Educación.

Si bien hemos remarcado la importancia de ASTINAVE, Astilleros MARIDUEÑA, ESPOL en estos 50 años del IPIN, no hay que dejar de mencionar a NAVSER, Pinturas Hempell, Setinavsa, Coprimarsa, SLEM, Logsesa, Astilleros Botto, CAMAE, IIASA, Ecuánobel, Oxisur y los auditores de las casas clasificadoras ABS, Lloyds, DNV, GL, fundamentalmente.

Sin lugar a dudas en este recuento de cosas que han ocurrido gracias al IPIN me he olvidado de mencionar algunas y sobre todo olvidado a personas que han apoyado al instituto para los que pido me perdonen por tal error pero ya a esta edad la memoria empieza a fallar.

Sección: México

Autor: Marvin A. Gutierrez Morales

LA HISTORIA DEL IPIN EN MEXICO

Antecedentes: La historia del IPIN Américas, empieza en la preocupación del Presidente de SOBENA, Almirante José Celso de Macedo Soares Guimaraes, por la crisis de la industria naval, que prevalecía en todos los Países de América.

Por lo que tuvo la idea de promover una reunión en Rio de Janeiro, Brasil, auspiciada por SOBENA y que pudieren participar representantes de Astilleros, Armadores y de la Industria naval, de todos los Países de América, esta reunión seria como un Congreso, de Ingeniería naval y Transporte marítimo, donde se analizara, la crisis de la Industria Naval, y de ser posible crear un organismo como Instituto Panamericano de Ingeniería Naval.

Invitó a Matthew Forrest Presidente de la SNAME, y a Andrew Neilson presidente del ABS y para invitar a representantes de las Marinas de Guerra del continente se apoyó en los agregados navales de Brasil en todos los países del continente para que invitaran a su vez a un representante de cada país, a participar a la reunión. Logrado lo anterior y con apoyo de recursos de los astillero y armadores Brasileños, se convocó a una reunión que se celebraría del 30 de Mayo al 6 de Junio de 1966 en Rio de Janeiro, Brasil.

El Congreso fue un éxito pues participaron más de 400 personas, entre ponentes, de varios países, el presidente de la SNAME, del ABS, del COAST GUARD, el Presidente de la liga Argentina, del Presidente del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, además de delegaciones y representantes de las armadas de Continente, al término de la presentación de las ponencias y Conferencias magistrales, se empezó a analizar en la creación del organismo que sería el IPIN.

Gracias al apoyo de dos eminentes ingenieros, Matthew Forrest, presidente de la SNAME y del Dr. Aurelio Gonzales Climent Presidente del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, hicieron la labor de convencimiento de las demás delegaciones sobre la necesidad de creación del IPIN, después de discutir sobre quienes presidirían el Directorio, toco nombrarse como Presidente al Almirante José Celso de Macedo Soares

Gimaraes, aprobándose por unanimidad los componentes del Directorio, y aprobándose que la Secretaria ejecutiva seria propuesta por SOBENA, por lo que el día 2 de Junio de 1966, se creó el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval.

A este Congreso asistió por México, el VA. José Luis Cubría Palma, oficial Mayor de la Secretaria de Marina.

Se aprobó que el II Congreso se realizaría en Buenos Aires, Argentina, pero por diversas razones no se realizó en 1968, tampoco se logró que Lima, Perú lo hiciera, por lo que el Directorio informo a los socios que no habría reunión hasta que definiera cual sería la sede, hasta que se decidió que el congreso se realizaría en Rio de Janeiro en Junio de 1999, donde el Congreso se inauguró y el Plenario aprobó el Nuevo Directorio y el país sede seria los Estados Unidos. El nuevo Directorio nombro como Presidente al Cap. Enrique R.A. Carranza. El año siguiente las noticias de los estados Unidos eran muy pesimistas, porque no se podría realizar el Congreso en ese País.

Por lo que se convocó a reunión del Directorio en 1970 mismo, que se dio como plazo realizarlo hasta el 1971. Entonces el Sr. Romir Ribeiro quedo convencido que la solución era la reforma de los Estatutos, proponiéndole la idea al Presidente Carranza, que le autorizo a fines de 1971, que lo hiciera, presentando el Sr. Romir Ribeiro en el año de 1972, los Estatutos reformados, por lo que se aprobó que el III Congreso seria realizado en Buenos Aires Argentina el 16 de Julio de 1973, en el marco del Centro Cultural General San Martin, se logró con gran audiencia un Congreso inolvidable, En la asamblea General del día 19 de Julio, se aprobó el nuevo directorio, quedando como Presidente el Cap. Cesar Villarán Tapia de Perú.

A este III Congreso me toco el Honor de asistir a mi primer COPINAVAL, siendo el socio MI-143 asistiendo como Director de la facultad de Ingeniería de la U.V., de la cual tome posesión el 3 de enero de 1973, por lo que habiendo sido egresado de esa Facultad en 1966, entre a laborar en Astilleros de Veracruz en el periodo de 1966-1973, por lo que una de mis primeros objetivos fue el crear la carrera de Ingeniería Naval, aprobada la idea que se le propuso al presidente de México, el Lic. Luis Echeverría Álvarez, se creó un Comité de Apoyo para realizar lo necesario, que se requiriera para esa

carrera, siendo Miembros del Comité el Secretario de la Presidencia el Secretario de Obras Públicas, el de Comunicaciones y Transporte, el de Educación Pública, la Secretaria de Marina, el Director de los Astilleros, el Director de Pemex, el Director de la naviera Estatal TMM, el de Dragados, el de Pesca, y el CONACYT.

Siendo que el Ing. José Luis Cubría Palma, se había Graduado de Master en Ingeniería Naval en el MIT. Junto con el Director del Astillero Gonzalo Montalvo Harispuro y otros ingenieros más, se nombró como asesor de la Carrera al Ing. Amelio D' Arcangelo, que era el Director de la carrera de ingeniería Naval en Michigan y había sido Profesor del Ing. Cubría Palma en el MIT., con él se aprobó la curricula del Programa de Estudios, y la preparación en Michigan de los Profesores por lo que se convocó a nivel nacional a un concurso el 3 de mayo de 1973 para seleccionar quienes serían los 9 candidatos a tomar la Maestría en Michigan. Estos fueron los ingenieros: Tomas Barriga Guzmán, David Tostado Mena, Rafael Tinoco Organista, Santiago Pavan Cruz, Ranulfo Hernández Valdés, Luis Balderas Gonzales, Fernando Olavarrieta Delgado, Pedro Aguilar Pizarro, y Gustavo Carbajal Senties. Igualmente se hizo un examen de admisión a nivel nacional, a los candidatos a cursar la carrera de Ingeniería Naval , seleccionando a los que ocuparan los 10 primeros lugares por ser el número que el Comité de Apoyo considero, que se requerían para la primera generación.

Se consideró necesario invitar a destacados profesores de Escuelas de Ingeniería del Extranjero, para que vinieran a impartir las primeras materias de la carrera, por lo que se invitó enviándoles el currículum y la materia que impartiría a esa primera generación y haciendo un libro con sus apuntes, mismos que servirían a los Profesores mexicanos que se habían enviado a Michigan y que serían profesores adjuntos a los profesores extranjeros, para impartir las cátedras, como los primeros 4 semestres eran materias básicas estas fueron dadas por los profesores de la facultad , y a partir del quinto semestre empezarían las clases con los profesores extranjeros, obvio decir que a los alumnos se le dieron en los 4 primeros semestres cursos en Ingles. Los profesores extranjeros que dieron cursos a la primera generación fueron:

Profesor visitante	Universidad	Curso impartido
Dr. Chengi Kuo	Universidad Stratchlyde, Escocia	La Computadora y su aplicación en Ingeniería Naval
Dr. Rameswar Bhattacharyya	Director del Dpto. de Arq. Naval, Academia Naval, USA	Hidrodinámica del Buque
Dr. Paris Genalis	Dpto. Arq. Naval, Academia Naval, Annapolis, USA.	Estructuras Navales I
Prof. Amelio D' Arcangelo	Director del Programa Naval, Universidad de Michigan, USA	Diseño de Naves especiales
Prof. Harry Benford	Universidad de Michigan, USA	Economía Aplicada en Diseño Naval
Ing. Bruce Nadalin	Supervisor principal ABS,USA	Diseño Estructuras Navales, usando reglas ABS
Ing. William Cleary	Jefe características del Buque, US. Coast Guard. USA.	El nivel de Seguridad del Buque
Ing. Dieter G. Hasse	Caterpillar American Corp.	Motores Marinos
Ing. Mario Santarelli	Universidad de Buenos Aires	Diseño de Naves Especiales
DR. Claus Kruppa	Del Technis Univesitat, Berlín Alemania	Diseño de Hélices

Los profesores Nacionales con Maestría en Ingeniería Naval, de la Secretaria de Marina, de México, que dieron cursos a la primera generación Fueron:

Profesor	Universidad	Curso impartido
Ing. Francisco Migoni Sáenz	Universidad de Michigan, USA	Introducción a la Practica Naval
Ing. Pedro Montejo del valle	Universidad de Michigan, USA	Resistencia Y Estabilidad I y II. Hidrodinámica del Buque I y II Administración y Org. de Astilleros
Ing. Antonio de Rio Soto	Universidad de Michigan, USA	Maquinaria naval I, II, y III Propulsión y Propulsores
Prof. Antonio Zafri Burgett	Universidad de Michigan, USA	Dibujo Naval

Como Practicas en tanques de Prueba, fueron los alumnos todos los años al canal de pruebas de la Academia Naval de Annapolis, USA.

También tenían prácticas programadas en los astilleros de Veracruz, Mazatlán, y los de la Secretaria de Marina.

Una vez elaborado el plan de la Carrera Naval, se sintió la necesidad de contar con la evaluación de lo realizado pero a nivel internacional, por lo que asistí acompañado por el Prof. Amelio D' Arcangelo del 1 al 6 de Mayo de 1973, al "I Simposio que sobre Educación en Ingeniería Naval", que se

realizó en la Ciudad de Madrid, España, auspiciado por el Prof. Luis Mazarredo, Vicerrector de la Escuela Politécnica de Madrid. Donde presente la ponencia “Estudio comparativo de los Planes de Estudio de Ingeniería Naval”, con mención especial a la nueva Carrera de la Universidad Veracruzana.

A este Congreso asistieron 97 Directores de Escuelas de Ingeniería Naval, de 37 Países del Mundo, al término de las ponencias presentadas, se aprobó que se realizara el “II Simposio sobre Educación en Ingeniería Naval”, acordándose que se realizara cada 4 años. Entre las solicitudes de 8 países para organizarlo, se aprobó que fuera México quien lo organizara. Por lo que el II Simposio sobre Educación en Ingeniería Naval, se inauguró en Veracruz, se clausuro en la Ciudad de México, y los lleve a Acapulco con gastos de avión y hoteles pagados por el Comité Organizador. Asistieron 57 Directores de Escuela de 27 Países, aprobándose que el III Simposio fuera efectuado en Tiestre, Italia.

En Julio de 1973 se organizó, en La Facultad de Ingeniería un Simposio “La Reparación Naval en América”, al cual asistió el Presidente del IPIN, Cap. Enrique Carranza, el Ing. Enrique Forte, el Ing. Aurelio Gonzales Climent y el Ing. Cesar Luis Salinas, todos de Argentina. Orlando Rangel De Venezuela; Romir Ribeiro, Hernan Luis Brinate y Basilio Accioly de Brasil, Policarpo Gutiérrez, de Colombia y Robert Toledo de Ecuador.

Del 16-19 de Junio de 1973, asistimos al III Copinaval, presidido por el Presidente del IPIN Cap. Enrique R.A. Carranza en Buenos Aires Argentina, siendo este mi primer Copinaval, siendo asignado como MI-146.

En Veracruz en Julio de 1973 presente una ponencia titulada “Instalaciones para la Investigación y Experimentación (Tanque de Pruebas) de modelos de barcos”, en el Seminario organizado por Asociación de Ingenieros Navales, siendo sede la facultad de Ingeniería de la U.V. en Veracruz, México.

En el año de 1974 se realizó un viaje de Estudios y adquisición de información de Instalaciones para la Investigación y Experimentación en Hidrodinámica Naval, en este viaje fui acompañado por el Prof. Amelio D’ Arcangelo, visitamos 10 tanques de pruebas y visitas a Los Astilleros de varias ciudades de Japón, Dos en Corea, en Alemania, Francia, tres en Italia,

Dinamarca, Inglaterra y Finlandia. Con la información obtenida se proyectó con asesoría de Michigan y Annapolis, lo que sería el Canal de Pruebas de la Facultad. Aprobándose el proyecto por el Comité de Asesoría, el Gobierno Federal autorizó los recursos para que se iniciaran las instalaciones en un terreno donado por Don Luis Suarez y Suarez de 82,250 metros Cuadrados donde se distribuyó lo que sería el tanque de pruebas con 200 m. de largo, 11 m. de ancho y profundidad de 6 m. se compró el carro portador de modelos a la cía Kemt Remerst. La Secretaria de obras Publicas inicio el hincado de 166 Pilotes requeridos para el tanque de pruebas, además en los terrenos de la facultad se construyó un Edificio de tres niveles para los salones de clase y biblioteca de la carrera de Ingeniería Naval.

El Ing. José Luis Hernanz Blanco, presidente de La “Asociación de Ingenieros Navales de España”, organizó el “I Congreso Iberoamericano de Ingeniería Naval”, Invitando al IPIN Américas a colaborar en la organización.

Como presidente del IPIN Américas le envié la relación de los miembros del Directorio y de los directores nacionales del IPIN, para cursarles una invitación personal para que concurran al evento presentando ponencias, cubriendo a todos los gastos de Hotel y traslados de Madrid-Sevilla-Madrid; Sevilla-Jerez-Sevilla; y Sevilla-Cádiz-Sevilla. Asistieron por Argentina 24 ingenieros con sus esposas, de Brasil fueron 8 Ingenieros, de Ecuador 4 Ingenieros, por México fuimos, Roberto Córdoba y Marvin A. Gutiérrez Presidente del IPIN y por España 104 Ingenieros, por Paraguay un Ingeniero; por Portugal 22 Ingenieros; por Inglaterra 3; por Uruguay 7 ingenieros y por Ecuador 8 Ingenieros. Se presentaron 43 Ponencias y México presente, una titulada “El Instituto Panamericano de Ingeniería Naval “.

Del 18 al 23 de Agosto de 1975 se realizó en la Facultad de Ingeniería donde era Director, un Simposio Internacional Titulado “Simposio del Desarrollo de la Construcción Naval en América Latina” vinieron al Simposio como conferencistas: El Ing. Raúl Alemán presidente de ASTARSA S.A.; Ing. Enrique Ramilo Presidente de la Federación de la Industria Naval de Argentina; Ing. Ary Biolchini Presidente de VEROLME S.A. Brasil; Cap. De Fragata Cesar Villarán Tapia, de Perú y Presidente del IPIN Américas ;

Ing. Antonio Colomes de COVINCA de Venezuela; y por México los directores de astilleros, De la Industria naval y Autoridades.

En octubre 14 de 1975 se realizó la IX Conferencia y XI Asamblea de la Asociación de Facultades y Escuelas de Ingeniería, donde participe con la Ponencia “La Carrera de Ingeniería Naval”, esta reunión se hizo en San Luis Potosí, México.

En La Facultad de Ingeniería de la U.V. se dio un curso de verano “La Computadora y su aplicación a la Industria Naval” curso que dio el Dr. Chengi Kuo profesor de Construcción y Arquitectura Naval, Universidad de Etrathclyde, Glasgow, Inglaterra, curso impartido para los alumnos del a Carrera de Ingeniería Naval, del 21 de Julio al 15 de Agosto de 1975.

En la Celebración del 1 er. Aniversario de la Asociación de Ingenieros y técnicos de la Industria naval, presente ponencia con título “Desarrollo actual de la Industria naval en América Latina” del 29 de Octubre de 1975. En Veracruz, Ver. México.

Del 15 al 21 de Noviembre de 1975, asistí como ponente al IV Copinaval presidido por el Presidente del IPIN Américas, Ing. Cesar Villarán Tapia, realizado en Lima, Perú.

En 1975 asistí como ponente al Fourteenth International Towing Tank Conference, en Ottawa, Canadá. Con la ponencia “Veracruz Ship Hidridinamic Institute”.

En 1976 se organizó en Veracruz, México el “II Simposio Internacional sobre Educación” donde asistieron 67 Directores de Facultades y Escuelas de Ingeniería Naval, que vinieron de 27 países del mundo. El Comité Organizador que yo presidía presento una Ponencia titulada “Instituto Hidrodinámico de Veracruz”.

Del 27 al 30 de Septiembre de 1977, asistí al V COPINAVAL organizada por el Presidente del IPIN. Ing. Gonzalo Peñaloza Arenas, al término de las sesiones de las Ponencias, la Asamblea del IPIN tuvo a bien nombrarme Presidente del IPIN, para el Bienio 1977-1979.

La Asociación de Ingenieros Navales de España, siendo su presidente el Ing. José Luis Hernans Blanco, nos invitó al IPIN del cual yo era su Presidente y a la orden de Engeheiros de Portugal a que colaboráramos para organizar el 1er. Congreso Iberoamericano de Ingeniería Naval, a celebrarse en Madrid y Sevilla, España del 1 al 6 de Mayo de 1978, Se mandó invitación a todos los miembros del Directorio y Directores Nacionales del IPIN, la Asociación pago los gastos de transporte y de hotel en Sevilla. Presente una ponencia con título “La Educación en Ingeniería Naval”.

También fui invitado como Presidente del IPIN, a concurrir al 7 Congreso nacional de Transportes Marítimos organizado, por SOBENA el año de 1978, en Rio de Janeiro, Brasil. La Asociación de Ingenieros y técnicos de la Industria Naval, con la colaboración del IPIN México y la Escuela Náutica Mercante “Fernando Silíceo” tiene a bien dentro del programa de Conferencias Recíprocas, celebrada el 3 de Noviembre de 1978, me invita a dar una conferencia titulada “la Construcción Naval en Latinoamérica”.

Como Presidente del IPIN Américas, se organizó y realizo el VI COPINAVAL, del 16 al 21 de Septiembre en Veracruz, Ver. México, colaborando en la organización, la facultad de Ingeniería, La Escuela Náutica Mercante, la Asociación de Ingenieros Navales.

En un Simposio organizado por AITIN en Julio de 1979, presente ponencia titulada “Estudio de Mercado de la Construcción Naval”.

Asistimos al VII COPINAVAL organizado por el Ing. Oscar Paredes Vignolo, Presidente del IPIN Américas, del 20 al 23 de Octubre de 1981, celebrado en Viña del Mar, Chile.

La Asociación de Ingenieros Navales, organizo el III Congreso Iberoamericano de Ingeniería naval, presidido por su Presidente Ing. José Benito Parga los días de 31 de mayo al 05 de Junio de 1982, en Colaboración con el IPIN Américas y la Orden de Engeheiros de Portugal, al cual asistimos en representación del IPIN, México.

En el año de 1982, la Asociación Mexicana de Ingeniería Naval, acordó darme el nombramiento de Socio Honorario, de la Asociación, presidida por Ing. Fernando Olavarrieta.

El VIII COPINAVAL fue organizado por su Presidente James Walker Lisamby, los días 13-16 de Septiembre de 1983, en Washington, USA. Por México asistió el Ing. Roberto Cordoba Jaen.

En el año de 1985 fui nombrado Socio Honorario fundador, del Colegio de Marinos Mercantes de Veracruz, Ver. México.

En Ecuador se llevó a cabo el IX COPINAVAL, siendo su Presidente Guillermo Dueñas Iturralde, los días 15-18 de julio de 1985, por México, Asistió el Ing. Fernando Olavarrieta Delgado.

La Asociación Mexicana de Ingenieros organizo un Simposio en Veracruz, donde presente la ponencia El Transporte del Petróleo y sus derivados en el Futuro.

En 1987, el Colegio de Marinos Mercantes de Veracruz, realizo su reunión anual, donde presente la ponencia, La Marina Mercante.

En 1987 se realizó en Veracruz el IV Congreso Iberoamericano De Ingeniería Naval, Marina y Puertos, organizado por La Asociación Mexicana de Ingenieros Navales.

El X COPINAVAL, Congreso Panamericano de Ingeniería Naval fue efectuado los días 21-25 de Junio de 1987, en Rio de Janeiro, Brasil. Organizado por su presidente Mauro Fernando Orofino Campos.

La Asociación Mexicana de Ingenieros Navales, organizo los días 18, 19 y 20 de Diciembre de 1988, las II Jornadas Técnicas de Ingeniería Naval, en Veracruz, México.

El XI COPINAVAL fue efectuado en Viña del Mar, Chile, organizado por su Presidente Harald Rosenqvist Sennoret, los días 16 al 19 de Octubre de 1989.

En la Ciudad de México se hizo un Congreso Hispanoamericano de Ingeniería Naval, Marina y Ciencias Oceánicas, con motivo de la Conmemoración del 400 aniversario de la publicación del Primer Libro Impreso en el Mundo sobre la Construcción Naval, publicado en México en 1587, el evento se realizó los días 14 al 17 de Junio de 1987.

El Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, con la Colaboración de la Asociación Mexicana de Ingenieros Navales; el Colegio de marina Mercante y la Academia de Ingeniería, se realizó el Simposio denominado “SYMM STRUTURE 90” donde por primera vez se dan a conocer los avances tecnológicos alcanzado en Estructuras Marinas, siendo los ponentes los representantes de las Sociedades de Clasificación a nivel mundial tales como American Bureau of Shipping (USA); Bureau Veritas 9 Francia; Det Norske Veritas (Noruega); Germanischer Lloyd (Alemania) LLoid’s Register of Shipping (Inglaterra); Nipon Kayji Kyokay (Japón).

Del 29 de Mayo al 1º de Junio de 1991 se realizó el Primer Congreso Nacional de la Marina Mercante, donde participaron los 5 Colegios de México, El IPIN, La facultad de Ingeniería.

Del 21 al 25 de 1991, se llevó a cabo el XII COPINAVAL, el Comité organizador presidido por Héctor Jorge Macchi, Presidente del IPIN, lo realizo en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

El IPIN México, en colaboración del Colegio de Marinos Mercantes, la Asociación Mexicana de Ingenieros Navales y la facultad de Ingeniería de la U.V. organizaron el Primer Seminario de operación Puerto-Buque, embarcado en el evento “SYMMPORTECH 92” con expositores de puertos de Argentina, Bolivia; Brasil; Chile, Colombia, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, Costa Rica y México. Este evento se llevó a cabo en Veracruz los días 24 al 27 de Agosto de 1992.

El XIII Copinaval fue realizado en Caracas, Venezuela, presidido por el Presidente del IPIN Ignacio Peña Cimarro, los días del 7al 10 de Junio de 1993, en Caracas, Venezuela.

El Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, sección México, organizo un curso sobre dimensionamiento de Terminales Portuarias, Especializadas en Transhipment y contenedores ese curso lo Organizo el Ing. Fernando Olavarrieta Delgado, Vicepresidente del IPIN Américas del 29 de Septiembre al 1º de Octubre de 1993, en Veracruz, México.

En 1994 la Asociación Mexicana de Ingenieros Navales, en colaboración dl IPIN México y la Facultad de Ingeniería, realizo el III Simposio Marítimo y

Portuario “SYMMNAVAL” el III Simposio “SYMREPAIR” y la “III EXPONAVAL”, en la Ciudad de México.

El XIV COPINAVAL fue organizado por el Presidente del IPIN, Renan Zúñiga Mossone, en la Ciudad de Lima, Perú, los días 13-16 de Junio de 1995.

En la Ciudad de Veracruz, México, el IPIN con la colaboración de la facultad de Ingeniería de la U.V. fue realizado la reunión del Comité Panamericano de Puertos del IPIN, presidido por el Prof. Adalmir José de Souza en Septiembre de 1996.

El XV COPINAVAL fue organizado por nuestro querido amigo, Juan Carlos Camnasio en Punta del Este, Uruguay, los días 18-22 de Noviembre de 1997, extraordinario evento donde el Presidente del IPIN Juan Carlos, Dono las utilidades de 25,000 US Dólares, para que el IPIN Américas tuviera unas oficinas en la sede de la Secretaria Ejecutiva a cargo del Prof. Romir Ribeiro en Rio de Janeiro, Brasil.

El año 1998 asistí al 17 Congreso Nacional de SOBENA, en Rio de Janeiro, Brasil.

El XVI COPINAVAL realizado los días 9-14 de Octubre de 1999, por su Presidente del IPIN Edgar Romero Vázquez en Cartagena, Colombia. En la reunión de la asamblea fui designado por segunda vez Presidente del IPIN, para el bienio 1999-2001.

Asistí al 18 Congreso Nacional de SOBENA en Rio de Janeiro, Brasil, en el año 2000, siendo Presidente del IPIN Américas, donde tuve a bien entregarle a su Presidente una placa en reconocimiento del gran apoyo que siempre ha brindado SOBENA, al IPIN Américas.

El XVII COPINAVAL fue organizado por Marvin A. Gutiérrez Morales en mi calidad de Presidente del IPIN, en la Ciudad de Veracruz, Ver. México, los días 25 al 28 de Septiembre de 2001.

En 2001 asistí a las XXXIX sesiones Técnicas de Ingeniería Naval en Cádiz, España.

En el 2002 participe en el 19 congreso nacional de SOBENA, en rio de Janeiro, Brasil

El XVIII COPINAVAL, fue organizado por el Presidente del IPIN, Dr. José Gonzales Cobas. Los días 16-19 de Septiembre del 2003, en la Habana, Cuba. En ese Congreso se me nombro Miembro Emérito del IPIN.

También en ese año de 2003, fui nombrado Socio honorario del Colegio de Ingenieros Navales. A.C.

En el 2004 participe como ponente en el foro de desarrollo urbano realizado por MAPU, en Veracruz el día 17 de Julio en Veracruz, México. Con la Ponencia Historia del Astillero de Veracruz, México.

En la Escuela Náutica Mercante, Fernando Silíceo, en Veracruz, presente una ponencia titulada “La Industria Naval en México” el 23 de Junio de 2004.

Asistí al Simposio “Diseño y construcción de Lanchas Rápidas”, en Guayaquil Ecuador en la Reunión de Directorio del IPIN.

El XIX COPINAVAL se llevó a cabo en Guayaquil, Ecuador, presidida por su Presidente del IPIN, Ing. Cristóbal Mariscal Díaz, los días 24-28 de Octubre de 2005.

En el 2006 fui nombrado como Presidente del Comité de Posgrados de la Facultad de Ingeniería, donde apoyado por diversas empresas y amigos apoye a la creación de la Maestría en Ingeniería de Construcción Civil y valuación, así como la construcción de un edificio para esa maestría. Para hacer el Curso de Doctorado firme convenio con la Universidad de Valencia, España para que vinieran 8 profesores a impartir en Veracruz las materias.

En ese año de 2006 asistí al 2º Simposio de Diseño e Ingeniería Naval, organizado por COTECMAR, en Cartagena, Colombia. Los días 23 al 26 de Agosto de 2006.

También asistí al 3º Simposio de Diseño e Ingeniería Naval, organizado por COCTEMAR en Cartagena, Colombia, los días 29, 30 y 31 de Agosto del 2007, en Cartagena Colombia.

El XX COPINAVAL fue organizado por el Presidente del IPIN Américas Dr. Rui Carlos Botter, en Sao Paulo, Brasil, los días 22 al 26 de Octubre de 2007. Donde presente la ponencia “La Historia de los COPINAVALES”.

La AMIN, conjuntamente el IPIN y la Facultad de Ingeniería organizan un Foro de Ingeniería naval, donde presente la Ponencia Transporte Multimodal. En Agosto de 2008.

Asistimos a la reunión del directorio del IPIN Américas celebrada en el Simposio Internacional de Ingeniería Naval, en Panamá, Panamá.

El XXI COPINVAL que debió realizarse en Viña del Mar, Chile, por diversas acciones no pudo celebrarse en Chile, por lo que lo Organizo el Primer Vicepresidente Ing. Julio Coppola en Montevideo, Uruguay., Los días 18-22 de Octubre de 2009.

El 2010 Ingrese como Miembro Titular de la Academia de Ingeniería A.C. en la Ciudad de México con un trabajo titulado “Infraestructura y Transporte Multimodal.”

Asistí al XXII COPINAVAL organizado por su presidente del IPIN Américas Ing. Berta Assie, en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina , los días 27-30 de Septiembre de 2011, donde presente una ponencia titulada “La Ampliación del Puerto de Veracruz” dándome un reconocimiento por la participación de mi Empresa en esos trabajos.

En ese mismo año, presente una ponencia con título de “Buques Contenedores” en la Escuela Centro de Estudios Marítimos, CETMAR, en Boca del Rio, Veracruz, México.

El XXIII COPINAVAL se llevó a cabo en Porlamar, Isla de Margarita, Venezuela, organizada por el Presidente del IPIN, ing. José Passarielo Verdicio, los días 30 de Septiembre al 4 de Octubre del 2013.

El XIV COPINAVAL fue organizado por el Presidente del IPIN, Ing. Julio Coppola, en Montevideo, Uruguay los días 18-22 de Octubre de 2015.

Sección: Uruguay

Autor: Dr. Jorge Freiria

REFLEXIONES SOBRE LA EXPERIENCIA IPINISTA

El Uruguay y el mar

Uruguay es un país marítimo por naturaleza, aunque esa afirmación es sostenida sobre algunos conceptos que tienen una interpretación no muy exacta.

Si bien es grande como un mar, las dulces aguas de la bahía donde está ubicado el principal puerto del país indican el origen fluvial e inequívoca denominación del Río de la Plata, el cual junto al extenso Río Uruguay en el Litoral Oeste cubren más del ochenta por ciento de la línea de costa.

De todas maneras, si obviamos lo que nos transmite el sentido del gusto y el color pardo que aporta la sedimentación originada en las altas planicies centrales del continente y que tan generosamente descarga en forma constante en el gran estuario del plata, a la luz de nuestros ojos y de los de nuestros visitantes, seguirá siendo este río parte de nuestra distinción como ciudadanos marítimos.

Pero más allá de esta constatación y de nuestra porfiada insistencia en el destino que nos marca esta presencia, hemos permanecido la mayor parte de nuestra existencia como nación, al decir popular, de espaldas al mar, negando de esa manera nuestro origen marítimo, ese sí y sin lugar a dudas, marcado por las olas de inmigrantes europeos mayoritariamente venidos de zonas costeras.

Recién allá por la década del setenta del pasado siglo se comenzó a valorar las riquezas que este mar, que junto al otro mar océano, esperaban pacientemente ser incorporadas a la producción nacional.

Esto requirió de la incorporación de flotas de buques específicos, los cuales debían ser diseñados y construidos, re inaugurando una industria naval que hasta ese momento básicamente fundaba su existencia en la reparación y mantenimiento y que ahora adquiriría nuevas dimensiones y alcances.

IPIN Capítulo Uruguay: breve historia

Acompañando este proceso, Uruguay se incorpora como miembro pleno de esta hermosa organización cuyos impulsores decidieron encaminar a mediados de los años sesenta, encabezados por el Primer Presidente Alte. Jorge Celso Macedo Soares de Brasil, preocupados por la crisis de la industria naval a nivel continental.

El primer Director Nacional por Uruguay, Cap. Ruben Ramos Rodríguez [1975 / 1987], condujo en forma sostenida la participación del Capítulo hasta el Congreso de 1987, en donde es sustituido por el Cap. Mario Bulioli Murdoch [1987 / 1989].

A partir del Congreso de 1989 la dirección es asumida por el Sr. Juan Carlos Camnasio [1989 / 1999], Director de Talleres R.I.N (actualmente R.I.N. S.A. Marine Engineering) quien luego fuera consecutivamente Vicepresidente Segundo, Vicepresidente Primero y finalmente Presidente de la Organización, y bajo cuyo mandato se organizó aquel recordado congreso XV COPINAVAL junto con la Marinexpo'97 en la Ciudad de Montevideo entre el 18 al 22 de Noviembre de 1997, con la presentación de numerosos trabajos técnicos y con delegados de países de América y Europa, que culminó con el extraordinario aporte que permitió la compra de la primera sede institucional en la ciudad de Río de Janeiro.

Durante la presidencia de Camnasio, la Dirección Nacional recayó sobre El Cap. Fritz Kühlemann Villamil [1995 / 1999], oficial de la Armada

Nacional, quien fuera además el principal impulsor y fundador de la carrera de Ingeniería Naval de la Facultad de Ingeniería en Uruguay.

Posteriormente la asume el Cap. Juan Boggia [1999 / 2003], también oficial de la Armada, quien antecede a Julio Cóppola [2003 / 2005], Ingeniero Naval egresado de las primeras promociones de la carrera, en representación de la Administración Nacional de Puertos.

Cóppola asume posteriormente como Segundo Vicepresidente del Instituto en el congreso realizado en 2007 en San Pablo, Brasil, completando su secuencia como Vicepresidente Primero y luego como Presidente, cargo ejercido durante el período 2013 a 2015, finalizando su mandato con el congreso realizado en Montevideo en 2015, en el cual se materializó e inauguró una nueva y más sólida institucionalidad de la organización panamericana.

En la sucesión del cargo de dirección durante este último período, tomaron esa responsabilidad el Ingeniero Naval Fernando Puntigliano [2005 / 2007], Director de la Administración Nacional de Puertos, seguido del Ingeniero Naval Ernesto Marta, Gerente General de la empresa Tsakos Industrias Navales [2007 / 2011].

Durante la dirección del Ing. Marta, en medio de una de las crisis económicas más profundas de los últimos tiempos, el capítulo Uruguay asumió la responsabilidad de llevar adelante, en forma extraordinaria, el XXI COPINAVAL, permitiendo la continuidad de este evento a pesar de las grandes dificultades de la época.

Posteriormente, asume el cargo el Ingeniero Naval Jorge Freiria, catedrático de la carrera de Ingeniería Naval [2011 / 2015], quien completa su mandato como Presidente de XXIV COPINAVAL realizado entre el 18 y el 22 de Octubre de 2015.

El pasado mes de Marzo se ha realizado la elección de la nueva directiva, recayendo ese cargo en el Sr. Enrique de Souza, Director de la empresa R.I.N. S.A. Marine Engineering, quien sin lugar a dudas continuará el camino señalado 50 años antes.

El IPIN y el COPINAVAL

El IPIN como organización ha logrado consolidar aspectos muy sensibles y caros para todos los que de una u otra manera participamos en su vida activa, y fueron esos aspectos, concentrados en su mayor evento, el COPINAVAL, los que han permitido que sobreviviera a los vaivenes de actividad de la industria naval, que llegó incluso a tener niveles testimoniales de ocupación, derivados de los ciclos a los que en forma alternativa y sin piedad nos somete la economía mundial.

Podríamos enumerarlos en forma detallada y ponderada, aunque sabemos que cada uno de nosotros los identificará y ordenará según sus vivencias en una lista distinta, con muchas coincidencias y seguramente otras ordenaciones.

Confiemos que el cronista logre rescatar del imaginario colectivo aquellas cuestiones que permitieron mantener viva la llama de la antorcha institucional, protectoras de ese testigo que cada dos años durante medio siglo fue pasado de mano en mano sin permitir que decayera y que hoy nos alumbraba un mejor camino.

El encuentro.

Quien haya participado en algún congreso o simposio u otro tipo de evento organizado por el IPIN guardará para siempre ese signo que lo mantendrá ligado de por vida con la institución, alegrándose cada vez que se acerca la instancia de la cita pautada, o manteniendo una disimulada desazón cuando la participación no puede concretarse.

La extensión de los lazos de amistad más allá de los límites geográficos y temporales superan largamente las vinculaciones profesionales y los encuentros y desencuentros que van marcando necesariamente una organización formada por muchas voluntades distintas.

El encuentro con los amigos que se van forjando en ese camino, con los que retomamos en el siguiente congreso la conversación que cortamos en el anterior con una naturalidad que contradice todas las explicaciones, es el valor agregado que sostiene de alguna manera la principal función de la organización, el intercambio científico técnico en pos del desarrollo de la industria.

El contenido.

El encuentro de camaradas es importante, pero no somos sólo un club de amigos.

Esa condición es el sostén intangible de la principal razón de ser de este conjunto de voluntades, que es el compartir conocimientos y experiencias que enriquecen a todos sus participantes.

Los contenidos de las actividades traducen los principales problemas y desafíos que enfrenta esta industria, manteniendo la tradición de las fundamentaciones que llevaron hace ya tanto tiempo a su fundación.

Otro aspecto fundamental es que, si bien no hay un desconocimiento de los avances en países con mayor grado de desarrollo, el progreso mostrado en los diversos trabajos son realizados en un marco congruente con el grado de desenvolvimiento local, incorporando aportes de trabajo, investigación e innovación que impulsan en forma constante y sostienen una industria en permanente crecimiento.

El reconocimiento.

Si lo anterior no fuera suficiente, la marca COPINAVAL incluye un amplio reconocimiento por fuera de la organización.

Este reconocimiento está basado en la calidad de los trabajos presentados en sus congresos, respaldados por las mejores y más reconocidas instituciones de formación académicas y técnico profesional, de los catedráticos de primer

nivel que impulsan su ejecución con inteligencia y rigurosidad , y los empresarios de primera línea que apoyan este mecanismo, sabiendo que serán los principales beneficiarios de sus resultados.

Este reconocimiento también se derrama en la comunidad científica a partir de la evaluación por pares, formalmente implementada a partir del XXI COPINAVAL en 2009, brindando un espacio de validación académica que es justamente valorada y que se traduce en la enorme cantidad de trabajos que terminan completando los correspondientes anales de los prestigiosos congresos.

Finalmente, este reconocimiento es la razón fundamental para que cada dos años, junto con la principal actividad institucional, se puedan presentar las ya tradicionales exposiciones Marine Expo, apuesta asegurada de los empresarios y autoridades locales.

El futuro

Nada está completo, no somos conformistas, queremos un mejor IPIN. Por eso hemos comprometido nuestro mayor esfuerzo en los recientes cambios que instauraron una nueva institucionalidad a partir de la formalización de los nuevos Estatutos votados por la Asamblea General en Montevideo al finalizar el XXIV COPINAVAL.

Seguramente éstos y el renovado ímpetu de la nueva Secretaría ayudarán a engrandecer el destino de esta sentida organización, continuando la valorada tarea del anterior Secretario, el respetado y querido Romir Ribeiro, quien nunca se retirará del compromiso IPIN, así como tampoco de nuestra memoria.

Confiamos tranquilos que nuevas generaciones harán mejor que nosotros el trabajo, enalteciendo los mejores valores que supieron legarnos aquellos que imaginaron y construyeron este futuro.

Feliz Aniversario.

Salud IPIN!

COPINAVALES

I COPINAVAL

SEDE: RIO DE
JANEIRO,
BRASIL

FECHA: DEL 30
DE MAYO AL 6
DE JUNIO 1966

Presidente:
Alte. Jorge
Celso Macedo
Soares G.
(Brasil)

Vicepresidente: 1°. Ing. Eduardo Manera (Argentina)

Vicepresidente: 2°. Cmte. Jorge Dellepiane (Perú)

Director Técnico: Ing. Matthew Forrest (E.U.A.)

Director Tesorero: Cap. Enrique Díaz (Argentina)

Asistieron mas de 400 participantes de países de América y otros continentes.





II COPINAVAL

SEDE: RIO DE
JANEIRO,
BRASIL
FECHA: JUNIO
1969

Presidente:

**Alte. Jorge
Celso Macedo
Soares G.
(Brasil)**

Vicepresidente:

1°. Ing. Eduardo Manera (Argentina)

Vicepresidente: 2°. Cmte. Jorge Dellepiane (Perú)



Director Técnico: Ing. Matthew Forrest (E.U.A.)
Director Tesorero: Cap. Enrique Díaz (Argentina)

Se había elegido a la Ciudad de Buenos Aires, Argentina como sede del II COPINAVAL, para el año 1968, por diversos problemas Argentina no pudo realizar este congreso, ni tampoco Perú propuesto como sede alterna, por lo que quedo la misma mesa directiva del primero. Realizándose nuevamente en Rio de Janeiro la reunión del COPINAVAL.



III COPINAVAL

SEDE: BUENOS
AIRES,
ARGENTINA
FECHA: JUNIO
1973

Presidente:
Cap. Navío
Enrique R.A.
Carranza
(Argentina)

Vicepresidente:

1°. Alte. Joaquín Carlos Do Rego M. (Brasil)

Vicepresidente: 2°. Ing. Raúl Montalvo (Perú)

Director Técnico: Ing. Amelio D'Arcangelo (E.U.A.)

Director Tesorero: Cmte. Paolo Justino Strauss (Brasil)



Centro Cultural San Martín, el IPIN realizó su III COPINAVAL, un congreso con una participación de mas de 300 delegados memorable en todos sus aspectos. Así mismo se inauguró la Exposición Industrial Marina (Marinexpo'73).



TERCER CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL Y TRANSPORTES MARITIMOS
15 al 20 de Julio de 1973 - BUENOS AIRES - REPUBLICA ARGENTINA



TERCER CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL Y TRANSPORTES MARITIMOS
15 al 20 de Julio de 1973 - BUENOS AIRES - REPUBLICA ARGENTINA



TERCER CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL Y TRANSPORTES MARITIMOS
15 al 20 de Julio de 1973 - BUENOS AIRES - REPUBLICA ARGENTINA



IV COPINAVAL

SEDE: LIMA, PERU

FECHA: DEL 18 AL 21 DE NOVIEMBRE 1975

Presidente: César Villaran Tapia (Perú)

Vicepresidente 1º: Ing. Murillo Da Cunha D. (Brasil)

Vicepresidente 2º: Robert Cashman (E.U.A.)

Director
Técnico: Jorge
Delucchi
(Argentina)
Director
Tesorero:
Antonio Carlos
F. Loya (Brasil)



Se imprime el
primer periódico
del IPIN, el
Glosario de

Términos Técnicos Navales y se inicia el programa de prácticas navales, también se inició la Publicación Periódica de IPEN BULLETINS, gracias al apoyo de SIMA-CALLAO, y se volvió a realizar por segunda ocasión la Marinexpo'75.



4 CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA
NAVAL INGENIERIA PORTUARIA Y TRANSPORTES
MARITIMOS LIMA PERU NOV. DE 1975



4 CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA
NAVAL INGENIERIA PORTUARIA Y TRANSPORTES
MARITIMOS LIMA PERU NOV. DE 1975



V COPINAVAL

SEDE: CARACAS, VENEZUELA

FECHA: 26 DE SEPTIEMBRE AL 1° DE OCTUBRE DE 1977

Presidente: José Gonzalo Peñaloza Arenas (Venezuela)

Vicepresidente 1°: Ing. Murillo Da Cunha Donato (Brasil)

Vicepresidente
2°: Rolando
Marini
(Argentina)
Director
Técnico: Amelio
D’Arcangelo
(E.U.A.)
Director
Tesorero:
Murillo Vinhas
de Queiroz
(Brasil)



En el Hotel Hilton de la Ciudad de Caracas, Venezuela se realizó la Ceremonia Inaugural y en el Edificio Parque Central se efectuaron las Jornadas Técnicas con la presencia de más de 380 delegados que presentaron 77 trabajos técnicos, así como la Marinexpo'77.





VI COPINAVAL

SEDE: VERACRUZ, MEXICO

FECHA: Del 17 al 21 de Septiembre de 1979

**Presidente: Ing.
Marvin A.
Gutiérrez**

**Morales
(México)**

Vicepresidente

**1°: Vicente
Francisco Forte
(Argentina)**

Vicepresidente

**2°: Guillermo
Montero
(Chile)**

Director

Técnico: Hugo Friedrich Schiek Jr. (Brasil)

Director Tesorero: Orlando Correa Neto (Brasil)



En sesión de cabildo del Palacio Municipal de Veracruz, los 318 delegados de países de América y Europa, fueron homenajeados al entregárseles un pergamino declarándolos “Visitantes Distinguidos”, se efectuó también la Marinexpo’79.







VII COPINAVAL

SEDE: VIÑA DEL MAR, CHILE

FECHA: DEL 19 AL 24 DE OCTUBRE DE 1981

Presidente: Oscar Paredes Vignolo (Chile)

Vicepresidente

1°: Guillermo Escalante

(Argentina)

Vicepresidente

2°: Victor Posso Carrillo (Perú)

Director

Técnico:

Manuel

Eduardo De

Sousa Santos

(Brasil)

Director

Tesorero: Decio Mauro Da Cunha (Brasil)



En las instalaciones del Hotel O'Higgins. Asistieron más de 250 delegados y los trabajos técnicos presentados fueron 97 que se atendieron en sesiones técnicas simultaneas, inaugurando también la Marinexpo'81.





VII CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL
TRANSPORTE MARITIMO E INGENIERIA PORTUARIA



SEDE: OFICINAS OFOP DEL PASEO CENTRAL NO. 10000, PANAMA, C.R.
DEL 10 AL 14 DE DICIEMBRE DE 1985

VIII COPINAVAL

SEDE:
WASHINGTON
D.C. E.U.A
FECHA: DEL 13
AL 16 DE
SEPTIEMBRE
DEL 1983

Presidente:
James Walker
Lisamby
(E.U.A.)

Vicepresidente 1°: Cristóbal Mariscal (Ecuador)

Vicepresidente 2°: Rubén Ramos Rodríguez (Uruguay)

Director Técnico: Laudman J. Richoux (Brasil)

Director Tesorero: Manuel Eduardo de Sousa Santos (Brasil)



Asistieron más de 350 delegados y se inauguró la Marinexpo'83; presentando 87 trabajos técnicos.

IX COPINAVAL

SEDE:
GUAYAQUIL,
ECUADOR
FECHA: DEL 15
AL 18 DE
JULIO DE 1985

Presidente:
Guillermo
Dueñas-
Iturralde
(Ecuador)
Vicepresidente
1°: Mauro

Fernando Orofino Campos (Brasil)

Vicepresidente 2°: Mario F.C. Santarelli (Argentina) Director Técnico:
Víctor Posso Carrillo (Perú)

Director Tesorero: Decio Mauro Rodríguez Da Cunha (Brasil)



Asistieron delegaciones de países de América y de Europa, se realizó el primer simposio panamericano sobre educación en Ingeniería Naval SYMMEDUC inaugurándose también la Marinexpo'85.



X COPINAVAL

SEDE: RIO DE
JANEIRO,
BRASIL
FECHA: DEL 21
AL 25 DE
JUNIO 1987

Presidente:

Mauro

Fernando

Orofino

Campos (Brasil)

Vicepresidente

1º: Mario F.C.

Santarelli (Argentina)

Vicepresidente 2º: Sergio Ostornol Vankla (Chile)

Director Técnico: Cristóbal Mariscal Díaz (Ecuador)

Director Tesorero: Decio Mauro Rodríguez Da Cunha (Brasil)



Con una presencia de mas de 300 delegados se inauguro el X COPIVANAL donde se presentaron 170 ponencias técnicas, se realizo el primer Simposio sobre construcción de buques militares SYMMISSEL así como se inauguró la Marinexpo'87.



XI COPINAVAL

SEDE: VIÑA
DEL MAR,
CHILE
FECHA:
OCTUBRE DE
1989

Presidente:
Harold
Rosenqvist
Señores (Chile)
Vicepresidente

1°: Mario F.C. Santarelli (Argentina)

Vicepresidente 2°: Augusto Brito Ascanio (Venezuela)

Director Técnico: Reynaldo Brown Do Rego Mecedo (Brasil)

Director Tesorero: Manuel E. De Sousa Santos (Brasil)



Asistieron 242 delegados, presentándose 187 trabajos técnicos, se realizó el II SYMMEDU y el II SYMMSEL, inaugurándose también la Marinexpo'89.

XII COPINAVAL

SEDE: BUENOS
AIRES
ARGENTINA
FECHA: 21 AL
25 DE JUNIO
DE 1991

Presidente:
Héctor Jorge
Macchi
(Argentina)
Vicepresidente

1°: Augusto Brito Ascanio (Venezuela)

Vicepresidente 2°: Renán Zúñiga Mossone (Perú)

Director Técnico: Nexton Do Amaral Figueireo (Brasil)

Director Tesorero: Reynaldo Brown Do Rego Macedo (Brasil)



Se presentaron 60 trabajos técnicos y asistieron más de 200 delegados.

Junto con el COPINAVAL se realizaría el 3° Simposium sobre Diseño y Construcción de Navíos Militares (SYMMISSEL) y la ya Tradicional Marinexpo'91.







XII CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO E INGENIERIA PORTUARIA
Buenos Aires 30 de Septiembre al 3 de Octubre del 1991



CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO E INGENIERIA PORTUARIA
Buenos Aires 30 de Septiembre al 3 de Octubre de 1991





XIII COPINAVAL

SEDE:
CARACAS,
VENEZUELA
FECHA: DEL 7
AL 10 DE
JUNIO DEL
1993

Presidente:
Ignacio Pena
Cimarro
(Venezuela)

Vicepresidente 1°: Renan Zúñiga Mossone (Perú)

Vicepresidente 2°: Juan Carlos Camnasio (Uruguay)

Director Técnico: Eduardo Miguel Devoto (Argentina)

Director Tesorero: Manuel Eduardo de Sousa Santos (Brasil)



Con cerca de 230 delegados, se presentaron 72 trabajos técnicos, se realizaron simultáneamente el III Simposio sobre educación SYMMEDUC y el IV Simposio sobre construcción de buques militares SYMMISSEL. Se inauguró la Marinexpo'93.



XIV COPINAVAL

SEDE: LIMA,
PERU

FECHA: DEL 13
AL 16 DE
JUNIO DE 1995

Presidente:

**Renan Zúñiga
Massonie (Perú)**

Vicepresidente

**1º: Juan Carlos
Camnasio
(Uruguay)**

Vicepresidente 2º: Fernando Olavarrieta Delgado (México)

Director Técnico: Manuel E. De Sousa Santos (Brasil)

Director Tesorero: Marco Antonio Vieira (Brasil)



La Ceremonia Inaugural estuvo presidida por el Presidente del Perú Alberto Fujimori.

En sesión de la Asamblea General se rindió un homenaje a todos los Past-Presidents que con su tesón y esfuerzo han contribuido a los que es el IPIN; se presentaron 76 trabajos técnicos y asistieron cerca de 300 delegados así mismo inauguró la Marinexpo'95.





XV COPINAVAL

SEDE: MONTEVIDEO, URUGUAY

FECHA: DEL 11 AL 14 DE NOVIEMBRE DE 1997

Presidente:

**Juan Carlos
Camnasio**

(Uruguay)

Vicepresidente

**1º: Marvin A.
Gutiérrez**

Morales

(México)

Vicepresidente

**2º: Juan Carlos
Acosta**

(Colombia)

Director

Técnico: Cristóbal Mariscal Díaz (Ecuador)

Director Tesorero: Luiz Alberto de Mattos (Brasil)



200 Delegados del continente y Europa participaron en el Congreso donde se presentaron 62 trabajos técnicos junto con la Marinexpo'97.





XVI COPINAVAL

SEDE: CARTAGENA, COLOMBIA

FECHA: DEL 19 AL 22 DE OCTUBRE 1999

Presidente:
Edgar Romero
Vásquez
(Colombia)
Vicepresidente
1°: Marvin A.
Gutiérrez
Morales
(México)
Vicepresidente
2°: José
González Cobas
(Cuba)

Director

Técnico: José Marcio Vasconcelos (Brasil)

Director Tesorero: Luiz Alberto de Mattos (Brasil)



Con la asistencia de 228 delegados donde se presentaron 116 Ponencias con autores de diversos países simultáneamente se realizó la tradicional exposición marítima MARINEXPO '99.





XVII COPINAVAL

SEDE:
VERACRUZ,
MEXICO
FECHA: 25 AL
28 DE
OCTUBRE DEL
2001

Presidente:
Marvin A.
Gutiérrez
Morales
(México)

Vicepresidente

1º: José González Cobas (Cuba)

Vicepresidente 2º: Hugo Cañarte Jalón (Ecuador)

Director Técnico: José Vásquez Salazar (Venezuela)

Director Tesorero: Luiz Alberto de Mattos (Brasil)



152 delegados de diversos países se presentaron en Veracruz, presentando 98 ponencias y se realizaron simultáneamente los simposios sobre educación (IV SYMMEDUC) y Simposio sobre construcción de buques militares (VII SYMMISSEL) y la MARINEXPO'01.



XVIII COPINAVAL

SEDE: LA
HABANA,
CUBA
FECHA: DEL 16
AL 19 DE
SEPTIEMBRE
DEL 2003

**Presidente: José
González Cobas
(Cuba)**

Vicepresidente

1º: Jorge Cruz (Ecuador)

Vicepresidente 2º: Rui Carlos Botter (Brasil)

Director Técnico: Luiz Alberto de Mattos (Brasil)

Director Tesorero: Cristóbal Mariscal Díaz (Ecuador)



La presentación de los 97 trabajos técnicos y la presencia de 200 delegados le dieron realce al evento. Realizado en el Palacio de Convenciones y en el Hotel Palco, se llevaron los trabajos sobre el simposio de educación (VII SYMMEDUC) y el Simposio sobre construcción de buques (VII SYMMISSEL) instalándose la tradicional MARINEXPO 2003.





XIX COPINAVAL

SEDE: GUAYAQUIL, ECUADOR
FECHA: DEL 24 AL 28 DE OCTUBRE DEL 2005

Presidente:
Cristóbal
Mariscal Díaz
(Ecuador)
Vicepresidente
1º: Rui Carlos
Botter (Brasil)
Vicepresidente
2º: Mauricio
Ballejos (Chile)
Director
Técnico: Luiz
Alberto de
Mattos (Brasil)
Director Tesorero: Marcos Bastidas (Ecuador)



Se presentaron 119 ponencias por los 378 participantes de países de América y Europa conjuntamente se realizó la Marinexpo'2005; en sesión de clausura fue electo Brasil para la celebración del XX COPINAVAL







XX COPINAVAL

SEDE: SAO
PAULO,
BRASIL
FECHA: DEL 22
AL 26 DE
OCTUBRE DEL
2007

**Presidente: Rui
Carlos Botter
(Brasil)**
**Vicepresidente
1º: Carlos
Fanta de la
Vega (Chile)**

Vicepresidente 2º: Gerson Padron (Venezuela)

Director Técnico: Luiz Alberto de Mattos (Brasil)

Director Tesorero: Claudio Muller Sampaio (Brasil)



Extraordinario evento presentado en el hotel Transamérica, en 4 salas simultáneas se presentaron 148 ponencias, 7 conferencias magistrales, 1 mesa redonda sobre educación, 1 concurso de alumnos, el XI Simposio sobre educación (SYMMEDUC) y el X Simposio sobre construcción de buques militares (SYMMISSEL) así como la MARINEXPO'07.







XXI COPINAVAL

SEDE:
MONTEVIDEO,
URUGUAY
FECHA: DEL 24
AL 28 DE
OCTUBRE DEL
2007

Ante la
imposibilidad del
Presidente del
IPIN , Va. Carlos

Fanta de la Vega, de Chile de realizar el Copinaval. El Ing. Julio Coppola Vicepresidente 2°. Del Comité Directivo, se ofreció a realizarlo en su País Uruguay.



El Comité del IPIN lo formaron:

Vicepresidente 2° Y Presidente Comité organizador: Ing. Julio Coppola Uruguay

Vicepresidente 1°: Berta Assie Argentina

Director financiero: Luis Alberto de Mattos Brasil

Director Técnico: Eduardo Troncoso U. Chile

Secretario Ejecutivo: Romir Ribeiro Brasil

El Hotel Radisson Victoria Plaza de Montevideo, fue la sede en donde en cinco salas se presentaron 121 Ponencias de los 213 participantes al XXI COPINAVAL, al Simposio sobre Educación SYMEDUC, al Simposio de Buques Militares SIMMISSEL.

También se montaron los stands de la tradicional MARINEXPO 2007.







XXII COPINAVAL

SEDE: BUENOS AIRES, ARGENTINA

FECHA: DEL 27 AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2011

Presidente.

**Berta Assie
(Argentina)**

Vicepresidente

**1°. Julio Cesar
Coppola**

(Uruguay)

Vicepresidente

**2°. José
Passariello**

Verdicchio

(Venezuela)

Directo Técnico.

**Carlos Brañas
(Argentina)**

Director Tesorero. Luis Alberto de Mattos (Brasil)



El evento se realizo en el Hotel Hilton se presentaron 350 delegados y participantes de todo el mundo, se presentaran 200 trabajos técnicos.

Se realizo el XI Simposio sobre educacion SYMMEDU y el XII Simposio sobre construccion de buques militares SYMMISSEL.





XXIII COPINAVAL

SEDE:

PORLAMAR,

ISLA DE

MARGARITA,

NUEVA

ESPARTA,

VENEZUELA.

FECHA: DEL 30

DE

SEPTIEMBRE AL 04 DE OCTUBRE DE 2013



Presidente: José Passariello Verdicchio (Venezuela)

Vicepresidente 1°: Julio Cesar Coppola (Uruguay)

Vicepresidente 2°: Gilberto Becerra Arévalo (Perú)

Directo Técnico: José Marcio Vasconcelos (Brasil)

Director Tesorero: Luis Alberto de Mattos (Brasil)

Se presentaron 7 conferencias Magistrales y 69 ponencias de los temas convocados por el IPIN, conjuntamente se realizó la Marinexpo'2013; Al

término de la presentación de las ponencias, se realizó la asamblea del IPIN Américas y fue electo Uruguay para la celebración del XXIV COPINAVAL.







XXIV COPINAVAL

SEDE:
MONTEVIDEO,
URUGUAY.
FECHA: DEL 18
AL 22 DE
OCTUBRE DE
2015

Presidente:
Julio Cesar
Coppola
(Uruguay)
Vicepresidente
1º: Adán Vega
(Panamá)

Vicepresidente 2º: Jorge Enrique Carreño (Colombia)

Directo Técnico: Dennyc de la Torre Cortez (Perú)

Director Tesorero: Sergio Chertkoff (Uruguay)



En las instalaciones hotel Radisson Montevideo, de los días 18 – 22 de Octubre se realizo el XXIV COPINAVAL.

Se presentaron 5 Conferencias Magistrales y 57 Ponencias sobre los temas convocados. Asistieron 236 profesionistas, se llevó acabo también la Marinexpo 2015, donde en los stands se mostraran las empresas navieras del Sector Naval así como los astilleros del mundo y proveedores de maquinaria y Equipo Marítimo.

Se aprobo en la asamblea el cambio de la sede de la secretaria del IPIN, de Rio de Janeiro, a Cartagena de indias, Colombia.



**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015



**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015



**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015





**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015



**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015



**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015





**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015



**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015



**XXIV
COPINAVAL**

CONGRESO PANAMERICANO
DE INGENIERIA NAVAL,
TRANSPORTE MARITIMO
E INGENIERIA PORTUARIA,
18 al 21 de octubre de 2015



El Futuro

Una Mirada Prospectiva al Rol del Instituto Panamericano de Ingenieros Navales (IPIN) en la Industria Marítima Mundial

Autor: Adán Vega Sáenz

Presidente del Instituto Panamericano de Ingenieros Navales (IPIN)

Introducción

Tal como dijese el físico y matemático Blaise Pascal: “Los ríos son caminos que se mueven”. Así debió entenderlo el hombre del Paleolítico; pues siempre prefirió vivir cerca del agua, aun cuando no contaba todavía, con planes para sacarle provecho. Planes no, pero con lo que sí contaba en demasía, eran los deseos de explorar y conocer, cualidades características de ellos, nómadas acostumbrados a batirse con animales salvajes en terrenos inexplorados. En el marco de la celebración de los cincuenta años del Instituto Panamericano de Ingenieros Navales (IPIN), plasmaremos en cortas líneas, lo significativa que ha sido la navegación marítima en el desarrollo de la humanidad. Revisaremos cómo ha evolucionado la construcción naval y el transporte marítimo y sobre todo cómo la tecnología

ha cambiado la forma de transportarnos, ahora de forma más segura, más rápida y a menor precio. Aunque si bien es de gran valor revisar la historia a nivel global, pues nos permite recordar de dónde venimos y hacia donde debemos ir, no deja de ser igual de importante valorar lo que como IPIN debemos seguir aportando al desarrollo marítimo mundial; es por ello que para concluir el artículo, analizaremos con visión prospectiva el futuro del IPIN, tanto a corto como a mediano plazo.

Los primeros pasos del hombre en su camino hacia el dominio de las aguas

Imaginémonos por un segundo un tronco de madera flotando. Ahora supongamos que el tronco, por su geometría y peso, le permitiría a una persona sentarse sobre él sin que ambos se precipitaran al fondo del agua. De este episodio, pueden surgir varias preguntas: ¿Durante qué tanto tiempo se mantendrá la persona en esa posición?, ¿Qué tan lejos podrá llegar?, ¿Será posible escoger la ruta? Las respuestas son bien conocidas: el tronco no es estable flotando en el agua, por ende el destino final estará dado en función de la interacción tronco-agua, sin importar la ruta que el hombre desee tomar. Ese episodio lo vivió una y otra vez el hombre del Paleolítico cuando descubrió que podía mantenerse sobre el agua montado en un tronco. Gracias a ello, inició la búsqueda de soluciones que lo llevaron a tomar una rama de árbol para tratar de guiar el tronco.

Lo anterior representó un gran avance, ya que le permitió desplazarse a un sitio deseado. Sin embargo, los problemas seguían, y fue así como decidió colocar un tronco al lado del otro, logrando una mayor estabilidad, lo cual le brindaba más seguridad. Y así nació la balsa. Por mucho tiempo se utilizó la balsa, pues brindaba mayor capacidad de carga y estabilidad. Aun así existía un gran problema, y es que los troncos ofrecían una gran resistencia al flujo, lo cual limitaba la velocidad. Éste último lo resolvió el hombre muchos años después, cuando apareció la canoa. El hombre volvió al inicio; tomó el tronco y le cambió la geometría, haciéndolo más liviano y con mayor capacidad de carga. Esto resultó en mayor velocidad y, por supuesto, menos esfuerzo para propulsarla.

El ingenio del hombre había permitido superar un gran dilema; ya se podía desplazar de un punto a otro, de forma segura, rápida y sin mucho esfuerzo. Es allí cuando nace la ingeniería naval, cuando el hombre empieza a pensar en geometrías eficientes para sus embarcaciones. Allí termina la primera etapa de la historia; fue en esos tiempos que se marcó la ruta a seguir, misma que seguimos hoy día y que se seguirá por muchos años más.

Del remo al motor de combustión, un gran salto

Aunque el hombre ya poseía una embarcación segura y relativamente rápida, existía una gran limitante: el tiempo necesario para desplazarse de un lugar a otro, sobre todo por el hecho de que remar tenía sus límites. Es así como aparece una herramienta que posteriormente se convirtió en pieza clave en la conquista de los océanos: la vela. No se conoce con certeza cuándo se dio la aparición de la vela, pero se han encontrado importantes datos que la remontan a más de seis mil años.

Al introducir la vela, el hombre da un paso gigantesco en el desarrollo humano, pues aprendió a utilizar la fuerza del viento para resolver uno de sus grandes problemas. Lo que nació como una simple herramienta de apoyo en la navegación se convirtió en la clave del desarrollo de muchos pueblos, al permitir la navegación a tierras más lejanas en un tiempo mucho más corto, impulsando el comercio, las conquistas y el intercambio cultural. Simple en su geometría, pero compleja en su funcionamiento, la vela pasó de ser una herramienta más en la navegación a ser el estandarte de muchos que lucharon por la conquista, por la libertad, o por sus sueños de grandeza. Sin duda, a ella le debemos muchas historias, ya que fue la herramienta que permitió grandes aventuras y cambios en la historia de la humanidad, como el descubrimiento de nuestra América por Cristóbal Colón aquel 12 de Octubre de 1492 cuando pisó por primera vez nuestras tierras.

Una simple tela reforzada, fue transformada a lo largo de la historia hasta convertirla en verdaderos ejemplos de avances tecnológicos. Pasaron miles de años durante los cuales el hombre le dio forma, tamaño y manejo a

la vela; le sacó el máximo provecho, la acompañó del remo, y logró conquistar cuanto ola se le aproximó, aun con viento en contra.

Los tiempos cambian y la necesidad de mayor empuje no pudo ser resuelta con la vela. Los grandes navíos aparecieron y cada día se hacía más difícil desplazarse por los mares. La solución a este dilema demoró muchos siglos en presentarse. Fue solamente hasta mediados del siglo XVII que la inspiración llegó a un par de grandes hombres (el padre Eugenio Barsanti y el ingeniero Felice Matteucci, ambos Italianos), que ya en 1853 habían documentado y solicitado patentes de lo que en pocos años pasó a ser el invento de mayor relevancia en la propulsión de los buques. Pocos años después, y gracias al Alemán Nikolaus Otto, en 1863 se patentizó lo que hoy conocemos como motor de combustión interna a cuatro tiempos, con base en el trabajo realizado por Barsanti y Matteucci, y reforzado con el aporte del francés Alphonse Beau de Rochas.

Los motores han evolucionado en tamaño, capacidad y eficiencia, no en principio de funcionamiento, pues lo que bien se hizo, perdura. Hoy contamos con tecnología de punta que nos permite propulsar grandes naves, nacieron los submarinos, los Aero-flotadores y los buques propulsados mediante energía nuclear, etc. En pocos años se dio un giro total a la construcción de nuevas embarcaciones, se volvieron a desempolvar los sueños de grandes inventores.

Si bien el motor de combustión cambió la forma de transportarnos en el mar, pues nos permitió llevar más carga por viaje, no hubiese tenido tal impacto sin la propela. Se conoce del uso de la propela desde unos 400 años antes de Cristo, aunque si bien en otras aplicaciones. Éstas evolucionaron y estaban ya preparadas para recibir el motor de combustión una vez éste se desarrolló. Podemos afirmar con seguridad que la combinación motor – propela atrajo una nueva generación de hombres de mar: aquellos que no estaban dispuestos a remar por largos períodos ni estaban entrenados para sobreponerse a los vaivenes del viento y aquellos que soñaban con disfrutar de la vida en el mar, pero sin tener que sudar más allá de lo necesario. Por primera vez, se reconoció el barco como una opción de paseo y placer.

El material que cambió la historia de la navegación

Si tuviese que resumir en tres palabras la historia de la construcción naval, no dudaría en describirla con base en el material con que se han construido los buques: madera, metal y materiales compuestos. El cambio fue lento, primero tuvo que aprender a proteger la madera para que el agua no penetrase el casco. Luego estableció técnicas de construcción para poder reforzar los tablones. De esa manera, nacieron las cuadernas y los mamparos. El hombre aprendió a separar la carga, nacieron las bodegas de carga y se inició la era del transporte de carga. En resumen, se logró aumentar el tamaño de las embarcaciones sin verse restringido por el peso.

La historia a bordo de barcos de madera continuó por siglos y siglos, y solamente hasta que el hombre reconoció que el uso de madera no era sostenible, se dispuso a reemplazarlo por otro material más versátil y más resistente. Le costó mucho encontrar ese nuevo material, y de hecho no fue hasta finales del siglo XVII que se inicia la construcción de buques reforzados con hierro. La aparición del acero le quitó el sueño a los dueños de grandes aserraderos navales, y marcaron el inicio de la desaparición de los mismos. Los sensatos se amoldaron a la nueva tecnología y los rebeldes son historia. Los grandes buques de madera pasaron a ser parte del pasado, se abrió las puertas a las mega estructuras flotantes construidas de acero, nacieron los buques modernos. Se introdujeron los perfiles de viga, se aumentaron los espacios abiertos, se eliminaron las columnas y se mejoró la resistencia de los buques. En resumen, se cambió la forma de navegar.

Aunque si bien el acero permitió la construcción de grandes buques, fue solamente hasta el siglo XIX cuando apareció su complemento perfecto, el componente que resolvió los problemas de unión de las diferentes partes del buque y que convirtió al acero en el material ideal para los buques. Se introdujo la soldadura de aceros. Previamente, sólo podían ser utilizados remaches y esto generaba uniones no del todo seguras y, peor aún, su reparación era toda una odisea.

Es que ni el inglés Humphrey Davy, quien propuso la soldadura por arco eléctrico, ni el Sueco Oscar Kjellberg, quien inventó el electrodo recubierto,

tenían la mínima idea de que sus inventos revolucionarían al mundo y cambiarían la historia de la manufactura, dando paso a la construcción soldada de grandes buques de acero. Otros materiales, incluyendo metales más livianos, materiales compuestos y hasta productos de madera se han utilizado en la construcción naval, pero más bien para aplicaciones muy reducidas. Una excepción es la fibra de vidrio que se usa en la mayoría de embarcaciones pequeñas y de placer. Sin embargo, ninguno de estos materiales ha jugado el papel predominante que tiene el acero en el éxito del transporte marítimo internacional.

El presente y futuro de la industria marítima

El hombre en su afán de dominar el mundo ha explorado desde los terrenos maravillosos a orillas del mar hasta las montañas más inhóspitas. Siempre acompañado de su arma principal: los deseos de ver qué hay más allá de lo que sus ojos pueden ver. Aunque, todavía no se le ha ocurrido construir ciudades debajo del agua, pero lo que sí se le vino en mente hace décadas fue el establecer ciudades flotantes. Existen varios proyectos que buscan desarrollar ciudades enteras con todas las comodidades y servicios que el hombre necesita para su día a día, que incluyen trabajo, educación, ocio y convivencia. Imaginemos un edificio de 50 pisos, a sólo 12 millas de la orilla del mar. Allí llegarían los grandes buques, sin restricción de calado ni contratiempos.

Lo anterior parece una idea sacada de un libro de ficción, pero no lo es. Estamos a pocos años de ver cómo el futuro de la industria marítima dará un giro inmenso, pasando de los barcos tradicionales a algo parecido, en principio de anclaje al menos, a las estructuras *offshore*. Serán grandes embarcaciones dotadas de todo lo necesario para que las personas solo regresen a tierra firme como turistas, con la ventaja de poder ver el mar en cualquier ángulo, y sin tráfico ni otros problemas que tienen las grandes ciudades. Esto podría ser una solución al gran problema de hacinamiento que existe en las grandes ciudades, y podría representar un mecanismo perfecto para escapar a los problemas de transporte, vivienda, trabajo y otros de las ciudades. Estas ciudades flotantes no funcionarían si no se les diseña y construye con los mismos principios que se diseñan los

barcos, puesto que los modelos, formas y tamaño cambian día a día, pero lo que no ha cambiado ni cambiará es lo que bien dejó escrito el muy recordado Arquímedes De Siracusa, cuando nos regaló su teoría de la flotación. Hoy, a 2216 años de su muerte, no existe ingeniero que no se nutra de sus enseñanzas. Con él nació una nueva era: la verdadera ciencia detrás de la construcción naval, pues nos brindó los principios en los que se basaron los demás para construir sus nuevos buques.

El pensar en megabuques no es del todo nuevo. Este concepto tal vez se remonta a los tiempos del hombre del Paleolítico, pues él al igual que nosotros hoy día, tenía una idea de lo que es grande y lo que no lo es, sólo que ha cambiado la escala con que lo comparamos. Así, tal vez él pensó en grandes troncos flotando y sobre ellos, toda su tribu desplazándose a otro pueblo; mientras que hoy día el ser humano piensa en megabuques de metal capaces de transportarlo entre países, entre continentes. Aunque no estamos muy lejos de los megabuques, puesto que existen megatanqueros, y megacruceros, estos no se encuentran en gran número ni disponibles para todos. Pero de algo sí estamos seguros, muy pronto, lo estarán.

El papel del IPIN en el futuro del transporte marítimo

La historia escrita jamás será suficiente para describir con el detalle que quisiéramos el impacto de la navegación marítima en el desarrollo del hombre, y es que no existe tampoco libro que lo soporte, ni escritor con la delicadeza para ilustrarla tal como ocurrió. Lo que sí es cierto es que independientemente de cómo la cuenten, tenemos que reconocer que el transporte marítimo le cambió la vida al hombre. Del remo al motor, pasaron siglos, pero lo más impresionante es el hecho de que el hombre nunca lo vio como un impedimento, siempre salió a la conquista de los mares indiferente de cuanto esfuerzo tendría que hacer para lograrlo. Una mirada en la historia de la navegación marítima nos llenaría de tantos conocimientos, pues no existe en este mundo, historia como tal. Hoy, miles de años después, y a pesar de los avances tecnológicos, el hombre sigue utilizando las mismas herramientas en la navegación que el hombre primitivo: el tronco, el remo, la canoa, la balsa y la vela. La historia es la misma, los actores cambian y dentro de esa historia no podemos

dejar de mencionar a cada uno de los miembros de esta gran familia IPIN, quienes grano a grano han aportado a que hoy día el transporte por mar y ríos sea cada vez más accesible a todos y cada uno de los pueblos que forman parte de nuestro continente.

Predecir el futuro es, por supuesto, muy difícil, pero incluso en el más negativo de los escenarios previstos, el crecimiento marítimo es fuerte según los expertos del sector. Es ahora cuando el trabajo de cada uno de los actores que forman parte de la familia IPIN, involucrados en el desarrollo de nuevos conocimientos en lo relativo a la ingeniería naval se debe dar a conocer ampliamente, para que sigamos formando parte de la larga lista de historias, de hitos que cambiarán el rumbo y el destino de la navegación, para que nos recuerden como lo hacemos hoy en día con los vikingos y fenicios. Hasta el más incrédulo coincidirá en que el IPIN es el foro de donde saldrán las grandes ideas, los nuevos diseños y las nuevas tecnologías que pasaran a formar parte del conjunto de elementos que crearan las embarcaciones del futuro.

Desarrollaremos herramientas, construiremos sueños, despertaremos pasiones en el sector marítimo y sobre todo seremos piezas claves en el desarrollo socioeconómico de nuestros pueblos. La familia IPIN crecerá, nuevos países, nuevos miembros nos acompañarán en este camino, pero nunca olvidando el aporte de cada uno de los que lucharon por que este sueño de unión entre pueblos hermanos, que se fundamenta en el interés común de desarrollar el sector marítimo, y que nuestra sociedad tenga un futuro mejor.

Referencias:

- [1]. D. S. Johnson, J. Nurminen, Historia de la Navegación, Editorial GeoPlaneta, 2010
- [2]. A. Arnáu Artigas, Rudimentos de cultura marítima, Editorial Maxtor, España, 2014

[3]. E. de Sendagorta, Indomables del mar, marinos de guerra vascos en el siglo XVIII, Ediciones Rialp, S.A, 2014

[4]. S. M. Margeson, Viking, Ed. Knopf Books for Young Readers, 1994

Adjunto I

- *Estatutos del IPIN:*

Capitulo I

De La Denominación, Duración, Domicilio Y Fines Del Instituto

Art. 1 - El Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, también denominado IPIN, es una asociación civil sin ánimo de lucro, regida por estos estatutos y por las normas y leyes aplicables a esta clase de entidades, de duración de 100 años y con domicilio principal en la ciudad de Cartagena de Indias-Colombia.

Art. 2 – Son objetivos del IPIN:

Promover, internacionalmente y especialmente en el continente americano, el progreso de la ingeniería y de la técnica naval, de la navegación, de la industria naval y de la actividad portuaria en todos sus sectores afines, inclusive en las actividades paralelas y subsidiarias.

Estimular por todas las formas la enseñanza de la ingeniería y de la técnica naval, y activar el intercambio de ideas e informaciones entre sus miembros, divulgando los resultados de investigaciones y del perfeccionamiento de la construcción y operación de buques, sus máquinas y equipos.

Cooperar con instituciones análogas de todo el mundo para el desarrollo de la ingeniería y de la técnica navales.

Editar con regularidad series de artículos e informaciones de interés de la ingeniería y técnica naval para divulgación entre sus miembros.

Realizar congresos, simposios y conferencias sobre ingeniería naval, navegación, industria naval y actividad portuaria.

Capítulo II

De los Miembros

Sección I – De la composición

Art. 3 – El cuadro social del IPIN Americas está constituido por miembros de las siguientes categorías:

- a. Miembros Nacionales (MN) – Asociaciones de Ingeniería naval o de actividades afines existentes en cada país del continente americano.
- b. Miembros Patronales (MP) – Representantes de los Departamentos Técnicos de las Armadas, Marinas de Guerra, u organizaciones análogas de los países americanos.
- c. Miembros Individuales (MI) – Ingenieros, técnicos o estudiantes efectivamente ligados a las actividades navales y de transportes sobre el agua, que sean miembros de las asociaciones definidas en los ítems anteriores y por ellas propuestos;
- d. Miembros Colectivos (MC) – Astilleros, compañías navieras, empresas o instituciones relacionadas con las actividades navales, con sede en el continente americano, propuestas por los Miembros Nacionales o Patronales;
- e. Miembros Eméritos (ME) – Miembros que, de manera notable, al criterio del Directorio, y durante varios años hayan trabajado en pro de los objetivos del Instituto, y los ex presidentes del IPIN Americas.

Parágrafo: Para la participación de los miembros anteriormente descritos en la Asamblea General se requerirá:

- a. El Miembro Nacional (MN) se hace representar por persona facultada por escrito.
- b. El Miembro Patronal (MP) y Colectivo (MC) se hace representar por persona facultada por escrito.
- c. En los países donde no existieran asociaciones de ingeniería naval o de actividades afines, el Miembro Patronal ejercerá las funciones del MN.
- d. El IPIN Americas podrá nombrar Delegados en países donde no existan Miembros Nacionales o no sea posible la adhesión de la respectiva Marina de Guerra.
- e. En las Asambleas Generales, la representación nacional será ejercida en el siguiente orden:
 - 1. Miembro Nacional
 - 2. Miembro Patronal
 - 3. Miembro Colectivo, por orden de registro
 - 4. Miembro Emérito.
 - 5. Delegado nombrado por el IPIN Americas.
 - 6. Miembro Individual, por orden de registro.

Art . 4 – La admisión y suspensión de miembros se regirá por el procedimiento descrito en el reglamento del IPIN Americas.

Sección II – De los Derechos y Deberes

Art. 5 – Son derechos de los miembros del IPIN Américas:

- a. Participar con voz y voto y ser elegido en las Asambleas convocadas por el IPIN Américas.
- b. Convocar la Asamblea General con por lo menos 1/5 de sus miembros.

- c. Concurrir a la sede y tomar parte en todas sus actividades;
- d. Recibir la información que emita o publique el Instituto.
- e. Participar de la administración del IPIN Américas y las elecciones para el Directorio, según el art. 10, inciso b.

Art. 6 – Son deberes de los Miembros del IPIN Américas:

- a. Cumplir estos Estatutos y las demás disposiciones reguladoras de la Asociación.
- b. Acatar las decisiones de la Asamblea General y de los demás órganos del IPIN Américas.
- c. Cumplir dentro de los plazos fijados, los compromisos adquiridos por todo concepto con el IPIN Américas.
- d. Contribuir con trabajo y desarrollo intelectual para el engrandecimiento del IPIN Américas.
- e. Custodiar el patrimonio material y moral del IPIN Américas.
- f. No realizar pronunciamiento alguno en nombre del IPIN Américas.

Parágrafo – El Presidente del Directorio es el único miembro autorizado para emitir pronunciamientos a nombre del IPIN Américas.

Sección III – Régimen Disciplinario

Art. 7 – Los miembros del IPIN Américas están sujetos a las penalidades de advertencia, suspensión temporal y exclusión del cuadro social, por las causales descritas en el reglamento, para lo cual deberá tenerse en cuenta que:

- a. Las penas de advertencia y suspensión temporal podrán ser aplicadas por resolución del Directorio.

- b. La pena de exclusión solamente podrá ser aplicada por la Asamblea General.

Parágrafo – Los miembros del IPIN Américas que se encuentren bajo un proceso disciplinario, podrán ejercer ampliamente su defensa de acuerdo al procedimiento que para tal efecto establece el reglamento.

Capítulo III

De La Organización Y Administración

Sección I – De los Organismos

Art. 8 – Son organismos del IPIN Américas:

- a. Asamblea General
- b. Consejo Consultivo
- c. Directorio
- d. Secretaría Ejecutiva.

Sección II – De la Asamblea General

Art. 9 - La Asamblea General estará integrada por todos los miembros que estén al día con la Tesorería del IPIN Américas; cada miembro tendrá derecho a un voto dentro de la bancada de su país, y esta con el total de votos de sus componentes.

- a. El número máximo de votos del país organizador de la Asamblea no podrá ser mayor que la suma de los votos de los demás países presentes.

- b. No tendrán derecho a voto los asistentes que concurran a la Asamblea como observadores o invitados.

Art. 10 – La Asamblea General, órgano máximo del IPIN Américas, tendrá las siguientes atribuciones:

- a. Fijar las directrices, y las políticas técnicas y administrativas de la Asociación.
- b. Elegir el Presidente, el 1er. Y 2do Vicepresidente, el Director Financiero, el Consejo Consultivo y el Revisor Fiscal.
- c. Analizar y considerar las memorias del Directorio y los informes del Consejo Consultivo.
- d. Decidir sobre la exclusión de miembros y destitución de los administradores.
- e. Fijar el lugar y fecha probable de la próxima Asamblea.
- f. Modificar los presentes Estatutos.
- g. Decidir sobre el cambio de domicilio del IPIN Américas y de la Secretaría Ejecutiva.
- h. Decidir sobre la disolución de la Asociación, desde que específicamente esté convocada para este fin.

Art. 11 – La Asamblea General se reunirá en forma ordinaria cada dos años, en un país del continente americano, de preferencia bajo la forma de un congreso de ingeniería naval, o de transporte marítimo y fluvial. También se podrá reunir en forma extraordinaria cuando sea necesario, para tratar asuntos de especial importancia para la asociación, convocada por el Presidente del IPIN Américas, pudiéndose desarrollar la misma por medios virtuales, debiéndose dejar para el efecto, registro de las mismas, a través de un medio magnético y documental.

Parágrafo - El mandato de todos los directores y consejeros será de dos años; sin embargo, si no fuera posible la realización del Congreso en ningún

país, en el año previsto, el Consejo Consultivo quedará con las atribuciones mencionadas en los incisos a, c, d y e del artículo anterior, prorrogando el mandato del Directorio hasta la próxima Asamblea.

Art. 12 – La Asamblea será organizada y costeadada por los miembros del IPIN Américas en el país en donde se realice.

Art. 13 – El programa de cada Asamblea será divulgado entre todos los miembros del IPIN Américas con seis meses de anticipación.

Art. 14 – La Asamblea General será presidida por el Presidente del IPIN Américas y coordinada por el Director del país organizador.

Art. 15 – Las decisiones de la Asamblea General serán tomadas por mayoría de votos de los miembros presentes; se exigirá el quórum de cincuenta miembros, en primera convocatoria, y con cualquier número, en una segunda y última convocatoria.

Sección III – Del Consejo Consultivo

Art. 16 – El Consejo Consultivo del IPIN Américas, elegido por la Asamblea General, está constituido, además de los Miembros Eméritos, de hasta tres miembros por país.

Art. 17 – Son atribuciones del Consejo Consultivo:

- a. Analizar memorias anuales del Directorio y hacer críticas y sugerencias.
- b. Analizar los balances financieros, informándolos a la Asamblea General.
- c. Tener a su cargo las funciones de la Asamblea General que no se pueda realizar al término del bienio, con las atribuciones previstas en los incisos a, c, d y e del artículo 10.

Art. 18 – El Consejo Consultivo se reunirá por lo menos una vez al año, entre una y otra Asamblea General Ordinaria, en cualquier país del

continente, siendo convocado por el Presidente del IPIN; también podrá reunirse, cuando sea solicitado mínimo por dos miembros del Consejo.

- a. Las reuniones del Consejo Consultivo será preparadas y asesoradas por el Secretario Ejecutivo, y sus decisiones serán inmediatamente comunicadas a los miembros del IPIN.
- b. Si no fuera posible la reunión, por motivos de fuerza mayor debidamente acreditados, las consultas serán logradas por comunicaciones del Directorio a los miembros del Consejo, quienes manifestarán su respectiva opinión y voto respecto a los asuntos propuestos.
- c. Las reuniones del Consejo Consultivo podrán desarrollarse por medios virtuales, dejando registro de las mismas, a través de un medio magnético y documental.

Sección IV – Del Directorio

Art. 19 - El Directorio del IPIN estará integrado por el Presidente; Vicepresidente 1º y 2º; Director Técnico, Director Financiero y los Directores Nacionales que no ostenten las calidades antes señaladas. Estará constituido así:

1. La Asamblea elige, de entre éstos, el Presidente, el Vicepresidente 1º y 2º el Director Financiero. Éste último deberá ser miembro del país-sede del IPIN. Los demás integran el Directorio.
2. El Presidente elegido asigna funciones a los demás directores, con las atribuciones previstas en éstos Estatutos.

Art. 20 – En caso de vacante en un cargo del Directorio, exceptuando el de Presidente, que será cubierto por el Vicepresidente 1º y el de éste, que será cubierto por el Vicepresidente 2º, el nuevo miembro será nombrado por el Miembro Nacional del país originariamente representado en el cargo.

Art. 21 – El Directorio se reunirá por lo menos una vez al año para decidir sobre programas de actividades y otros asuntos concernientes al mismo, en

cualquier país del continente.

- a. El quórum para las reuniones del Directorio es la mitad más uno del total de miembros del Directorio, admitiéndose representaciones por poder, específicas para la reunión.
- b. Si no fuera posible la reunión, por motivo de fuerza mayor debidamente acreditado, las decisiones serán logradas directamente de los directores, mediante una circular en la que cada uno manifieste su opinión y voto respecto a los asuntos propuestos.

Art. 22 – El Directorio, como órgano ejecutivo del IPIN, desarrolla las siguientes funciones:

- a. Cumplir los programas técnicos y administrativos, según las directivas de la Asamblea General.
- b. Convocar, a través del Presidente, las Asambleas Generales y las reuniones del Consejo Consultivo.
- c. Crear comisiones técnicas y especiales.
- d. Admitir nuevos miembros del IPIN Américas.
- e. Aplicar penalidades de advertencia y suspensión temporal.
- f. Fijar anualidades de los miembros y aprobar el presupuesto anual.
- g. Aprobar y modificar el Reglamento del IPIN Américas.
- h. Cuidar el patrimonio del Instituto.
- i. Someter memorias a la Asamblea General y al Consejo Consultivo.
- j. Nombrar delegados del IPIN Américas, según dispone el numeral 5 del art. 3 de estos Estatutos;
- k. Supervisar el trabajo de la Secretaría Ejecutiva.

Parágrafo – Los directores podrán delegar una o más funciones específicas al Secretario Ejecutivo.

Art. 23 – Son atribuciones del Presidente:

- a. Representar legalmente al Instituto Panamericano de Ingeniería Naval.-IPIN Américas.
- b. Hacer pronunciamientos públicos en nombre del Directorio.
- c. Presidir todas las Asambleas y reuniones del IPIN Américas.
- d. Coordinar las actividades de los miembros del Directorio.
- e. Firmar contratos y documentos a nombre del IPIN Américas.
- f. Designar el Director Técnico
- g. Nombrar, de común acuerdo con el Vicepresidente 1º, al personal de la Secretaría Ejecutiva, fijándole su remuneración.
- h. Autorizar gastos no previstos, ad referendum del Directorio;
- i. Abrir cuentas bancarias y firmar cheques, separadamente o en conjunto con el Director Financiero.

Art. 24 – Son atribuciones del Vicepresidente 1º:

- a. Sustituir al Presidente en sus eventuales faltas, y en caso de vacante hasta la próxima elección.
- b. Supervisar los trabajos de divulgación de las actividades del IPIN Américas.
- c. Coordinar la realización de Asambleas Generales.
- d. Colaborar con los demás directores en sus tareas específicas y generales.

Art. 25 – Son atribuciones del Vicepresidente 2º:

- a. Sustituir al Vicepresidente 1º en sus eventuales faltas y en caso de vacante hasta la próxima elección.
- b. Supervisar los servicios de antecedentes de miembros del IPIN Américas.
- c. Colaborar con los demás directores en sus tareas específicas y generales.

Art. 26 – Son atribuciones del Director Técnico:

- a. Desarrollar el programa de actividades técnicas del IPIN Américas;
- b. Supervisar el desenvolvimiento del programa técnico y la divulgación de todas las publicaciones sobre la materia, del Instituto;
- c. Proponer la edición de temas de interés para los fines del IPIN Américas;
- d. Colaborar con los demás directores en sus tareas específicas y generales.

Art. 27 – Son atribuciones del Director Financiero:

- a. Preparar el proyecto del presupuesto del IPIN Américas para el Directorio.
- b. Controlar las cuentas del Instituto, verificando ingresos y egresos.
- c. Abrir cuenta bancaria y firmar cheques, separadamente o en conjunto con el Presidente.
- d. Someter las cuentas Del Directorio al Consejo Consultivo;
- e. Colaborar con los demás directores en sus tareas específicas y generales.

Art. 28 – Son atribuciones de los Directores Nacionales:

- a. Cuidar los intereses del IPIN Américas en sus países y votar sobre materia que les sea sometida.
- b. Colaborar con los demás directores en sus actividades específicas y generales.

Sección V – De la Secretaría Ejecutiva

Art. 29 – Son atribuciones de la Secretaría Ejecutiva:

- a. Asesorar al Directorio y ejercer las funciones que éste le asigne.
- b. Coordinar las actividades de los Directores entre ellos.
- c. Preparar actas, asistir a las reuniones, transmitir comunicados y decisiones del Directorio, del Consejo Consultivo y de la Asamblea General.
- d. Administrar la sede del IPIN Américas, cuidando su patrimonio.
- e. Preparar el expediente y la divulgación del material técnico.
- f. Mantener actualizados los antecedentes de los miembros del Directorio y diligenciar el pago de las cuotas.
- g. Mantener la contabilidad actualizada, comunicando al Director Financiero periódicamente sobre los gastos e ingresos;
- h. Preparar el anteproyecto del presupuesto del IPIN Américas, sometiéndolo al Director Financiero.

Art. 30 – La Secretaría Ejecutiva será dirigida por un Secretario Ejecutivo nombrado por el Presidente; el Secretario será subordinado al Directorio y residirá en el país sede del Instituto, quien fungirá como apoderado general del Presidente, cuando éste no resida en el país sede del IPIN Américas.

Capitulo IV

De Las Finanzas

Art. 31 – El patrimonio del IPIN Américas estará integrado por:

- a. Las cuotas de los asociados que la Asamblea General establezca.
- b. Las donaciones, contribuciones, legados de personas naturales y jurídicas, públicas o privadas, sean éstas nacionales o extranjeras.
- c. Los bienes que en el futuro adquiriera, a cualquier título
- d. El producto que obtuviese de sus actividades.

PARÁGRAFO – Las cuotas de los asociados se fijan en US 1500 dólares anuales.*Capitulo V*

Del revisor fiscal

Art. 32 – El IPIN Américas contará con una Revisoría Fiscal ejercida por un profesional contador que será elegido y nombrado por la Asamblea General, de acuerdo al procedimiento que se establezca en el reglamento, y residirá en el país sede del IPIN Américas.

Art. 33 – El Revisor Fiscal ejercerá la auditoría del Instituto, presentando ante los miembros de la Asamblea General, para su aprobación, el informe del estado contable y financiero de la Asociación.

Capitulo V

De La Disolución Y Liquidación.

Art. 34 – La Asociación se disolverá por imposibilidad de realizar sus objetivos o por alcanzar el tiempo de duración determinado, contando siempre con la voluntad de por lo menos las dos terceras partes de sus miembros reunidos en Asamblea General convocada única y exclusivamente para tal fin. En caso de disolución, el patrimonio del IPIN Américas se liquidará donándolo a instituciones afines a la ingeniería naval indicada por el Consejo Consultivo y aprobada en la Asamblea General por simple mayoría de votos.

Capítulo VI

Nombramientos

ARTÍCULO TRANSITORIO: Para el período de un año se hacen los siguientes nombramientos:

I. REPRESENTANTES LEGALES

PRESIDENTE

JULIO COPOLA, mayor de edad, domiciliado en Uruguay, identificado con Pasaporte No.

PRIMER VICEPRESIDENTE

ADÁN VEGA, mayor de edad, domiciliado en Panamá, identificado con Pasaporte No. 1735360 expedido en Panamá.

SEGUNDO VICEPRESIDENTE

JORGE ENRIQUE CARREÑO MORENO, mayor de edad, domiciliado en Bogotá D.C., identificado con C.C. No. 13.923.981 expedida en Málaga (Santander)

SECRETARIO EJECUTIVO

ALEJANDRO GRACIA MARTINEZ, mayor de edad, domiciliado en Cartagena de Indias, identificado con C.C. No. 19.382.269 expedida en Bogotá.

DIRECTOR FINANCIERO

SERGIO CHERTKOFF, mayor de edad, domiciliado en Uruguay, identificado con Pasaporte No.

DIRECTOR TÉCNICO

DENNYS DE LA TORRE, mayor de edad, domiciliado en Perú, identificado con Pasaporte No.

REVISOR FISCAL

ALEXANDER ACEVEDO CARVAJALINO, mayor de edad, contador público, identificado con C.C. No. 73.158.436 expedida en Cartagena de Indias, y Tarjeta Profesional No. 87360-T

Adjunto II

- El acta de la constitución del IPIN:

Ata da Assembléia Geral de Fundação do Instituto Pan Americano de Engenharia Naval.



Aos dois dias do mês de junho do ano de mil novecentos e sessenta e seis, ao ensejo do I Congresso Pan Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos, no salão do Centro de Convenções do Hotel Glória, na cidade do Rio de Janeiro, com início às 16,30 horas e sob a presidência do Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães, que convidou a mim, Paulo Justino Strauss, para secretariar a reunião, realizou-se a Assembléia Geral de Fundação do Instituto Pan Americano de Engenharia Naval, presentes as pessoas que assinam a lista de presença da Assembléia a qual passa a ser parte integrante desta ata. Iniciando os trabalhos, o senhor Presidente esclareceu que a Assembléia destinava-se especificamente à fundação do Instituto Pan Americano de Engenharia Naval cujos detalhes de constituição foram amplamente discutidos pela Comissão de Expansão e Integração do I Congresso Pan Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos e cujo relatório seria lido pelo respectivo relator, Sr. Aurelio Gonzalez Climent, da delegação argentina. Antes, entretanto, o senhor presidente deu a palavra ao Capitão Guillermo Kraso, da delegação da Colômbia para uma pequena saudação aos presentes. A seguir, ocupou a tribuna o relator da Comissão de Expansão e Integração que leu o seguinte relatório: "A Comissão de Expansão e Integração do I Congresso Pan Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos, reunida nos dias 31 de maio e 1º de junho, com a presença de seus membros, Srs. Mathew Forrest, Aurelio Gonzalez Climent e José Celso de Macedo Soares Guimarães, submete à apreciação do plenário as seguintes conclusões: 1º) Recomendar que o II Congresso Pan Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos se realize na cidade de Buenos Aires, em maio de 1968, confiando-se a sua organização ao Instituto de Estudios de La Marina Mercante. 2º) Recomendar a fundação do Instituto Pan Americano de Engenharia Naval cuja finalidade

Altaury 2
3.º OFÍCIO
REGISTRO DE ATOS E DOCUMENTOS
Câmara Municipal de São Paulo
Subs. Municipal de Engenharia
1922
ESTADO DE SÃO PAULO

lidade será promover o progresso da engenharia naval através de estudos, pesquisas, cursos, conferências, edição de publicações técnicas e de intercâmbio de idéias e de experiências das atividades marítimas. Com referência à fundação do Instituto, a Comissão, considerando o pouco tempo havido para um detalhado exame do projeto de estatutos elaborado pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, recomenda o seguinte: 1ª) Até a realização da próxima Assembléia Geral, dentro de dois anos, o Instituto funcionará regendo-se pelas deliberações tomadas nesta Assembléia. 2ª) Para dirigir o Instituto nestes dois anos, esta Assembléia elegerá uma diretoria integrada por um presidente, dois vice-presidentes, um diretor-técnico e um tesoureiro, a qual terá a seu cargo o seguinte: a) submeter o projeto de estatutos recebidos por esta Assembléia a todas as sociedades nacionais de engenharia naval, ou de estudos correlatos e a engenheiros e técnicos de engenharia naval, levando-o, bem como as sugestões apresentadas, à consideração da próxima Assembléia Geral a qual, então, aprovará os estatutos da entidade; b) tomar todas as medidas administrativas necessárias ao bom funcionamento do Instituto; c) cobrar, após os seis primeiros meses, contribuições que serão fixadas pela diretoria em sua primeira reunião, a realizar-se na cidade de Buenos Aires em dezembro do corrente ano; d) organizar o quadro associativo da entidade; e) durante os seis primeiros meses a SOBENA manterá o Instituto com seus próprios recursos e o instalará em sua sede; f) a SOBENA criará uma secretaria executiva do IPEN para a execução de todas as medidas administrativas determinadas pelo presidente ou pela diretoria; g) até a realização da próxima Assembléia Geral, o IPEN será sediado na cidade do Rio de Janeiro, funcionando a SOBENA como sua secretaria geral. 3ª) Serão considerados sócios fundadores do IPEN os que assinarem a presente ata ou se filiarem ao Instituto nos próximos seis (6) meses." Finda a leitura do relatório, foi o mesmo aprovado pelo plenário. Aprovada, assim, a fundação do Instituto Pan Americano de Engenharia Naval, o senhor presidente solicitou ao plenário a

3.º OFÍCIO
REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS
Ofício 3.º de 1966
Sala: 1900/1966
RUA DO NOBREGA, 1966
TEL. 1966
RIO DE JANEIRO

indicação de nomes para constituir a primeira diretoria do Instituto. Com a palavra, o Sr. Horácio Gutnisky, da delegação argentina, propôs os seguintes nomes: Presidente - Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães (Brasil), 1.º Vice-Presidente - Almirante Edmundo Manera (Argentina), 2.º Vice-Presidente - Comandante Jorge Delleplane (Perú), Diretor-Técnico - Dr. Mathew Forrest (Estados Unidos), Diretor-Tesoureiro - Capitão Enrique Diaz (Associação Latino-Americana de Armadores - ALAMAR). Como o nome do senhor Presidente fôra proposto, pediu êle permissão ao plenário para retirar-se a fim de que os presentes decidissem com plena liberdade, passando, então, a presidência a mim, Paulo Justino Strauss. A seguir, a mesa indagou do plenário se mais alguém desejava propor outros nomes, tendo o Sr. Coaracy França da Silva, da delegação do Brasil, proposto o nome do Sr. Décio Sinch Campos para o cargo de Diretor Técnico. Postos em votação os nomes apresentados, o Sr. Décio Sinch Campos recebeu apenas o voto do Sr. Coaracy França da Silva, tendo todos os demais presentes votado nos nomes indicados pelo Sr. Horácio Gutnisky. A mesa declarou, então, eleitos e empossados o Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães para Presidente, o Almirante Edmundo Manera para 1.º Vice-Presidente, o Comandante Jorge Delleplane para 2.º Vice-Presidente, o Dr. Mathew Forrest para Diretor-Técnico e o Capitão Enrique Diaz para Diretor-Tesoureiro. Voltando ao plenário, o Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães reassumiu a presidência e agradeceu a sua eleição, convidando a seguir os demais eleitos para tomarem assento à mesa. Nada mais havendo a tratar, foi a reunião encerrada da qual eu lavrei a presente ata que vai por mim e pelo senhor presidente assinada. Rio de Janeiro, 2 de junho de 1966.

3.º OFÍCIO
REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS
Insc. de Recibo Nº 222918
PROTOCOLADO Nº 222918
RECEBIDO POR Nº 222918
NO REGISTRO - O QUE CIRCULO
19 DE JANEIRO
Paulo Justino Strauss
J. C. de Macedo Soares Guimarães

LISTA DE PRESENÇA DOS PARTICIPANTES DA ASSEMBLÉIA
FUNDACÃO DO INSTITUTO PAN AMERICANO DE ENGENHARIA



ATTENDANCE SHEET OF PARTICIPANTS IN THE GENERAL ASSEMBLY
ESTABLISHING THE PAN-AMERICAN INSTITUTE OF NAVAL ENGINEERING

ASSINATURA (Signature)

NOME EM LETRA DE IMPRENSA
(Name - Please Print)

[Handwritten signatures]

LORENZO H. SEBURA
Ernesto J. G. Potthoff
HORACIO GUTNISKY

[Handwritten signature]

GERARDO PETIRELLA

[Handwritten signature]

J. GRAU

[Handwritten signature]

S. KOMURA

[Handwritten signature]

K. IWAMURA

[Handwritten signature]

PAULO GERALDO DE A. BARBOSA
CARLOS EDUARDO RODRIGUES DA COSTA

[Handwritten signature]

RUGEMAN LEONARDO Gomes Pereira

[Handwritten signature]

SILVIO DE ALMEIDA CHAVES

[Handwritten signature]

JOÃO LUIZ HANRIOT SELASCO

[Handwritten signature]

ELIZEU TOKIO TAKASE

ASSINATURA (Signature)

Stein
W. Gerich
Benford
Salvatore Rosa
Ernesto Frend Vargas

Nelson Augusto Moraes Xavier
Guillermo Erasmo Arango
cap. de Navio - Colombia

Alberto Rubio Watkins
Antonio J. Guzman
cap. FTA. VENEZUELA

Raul R. Montalvo
C. A. N. Jorge A. Camino (Peru)

C. N. Jorge Belleplane
Ocampo

Ismael Coelho de Souza
Almirante Joaquim Carlos Rego Monteiro

R. G. Seitz
Elcio de Sa Freitas

Arbenio Carlos Nobrega
Phactuel Machado Rego

Arbenio Carlos Nobrega
Phactuel Machado Rego

Arbenio Carlos Nobrega
Phactuel Machado Rego

Arbenio Carlos Nobrega
Phactuel Machado Rego

NOME EM LETRA DE IMPRESSA
(Name - Please Print)

G. M. STEIN

W. R. GERICH

HARRY BENFORD

SALVATORE ROSA

ERNESTO FREND VARGAS

NELSON AUGUSTO MORAES XAVIER

Guillermo Erasmo Arango
cap. de Navio - Colombia

ALBERTO RUBIO WATKINS

ANTONIO J. GUZMAN
CAP. FTA. VENEZUELA

RAUL R. MONTALVO

C. A. N. JORGE A. CAMINO (PERU)

C. N. JORGE BELLEPLANE
OCAMPO

ISMAEL COELHO DE SOUZA

Almirante Joaquim Carlos Rego Monteiro

R. G. SEITZ

ELCIO DE SA FREITAS

ARBENIO CARLOS NOBREGA

PHACTUEL MACHADO REGO

3.º OFICIO 2.

RECEBIDO DE...
OBRIGADO...
RUA DO...
TEL. 11 1111

ASSINATURA (Signature)

Edmundo Maciel
Mozart Padilha de Souza
João Bosco W. Serrão

Jorge Alberto Marques Vaquez
Itairo Kano

Rolando Marini
Pedro F. Preusche

Arthur Saldanha da Gama
Alvaro José de Almeida Junior

Nobuo Oguri
William F. Tighe, Jr.

Robert W. Witter
Eduardo Winkler de França

Carlos Roberto Santos Alves
Maurillo Vinhas de Queiroz

Jose Carlos Mendonça Seane
Delio Esteves Galvão

Paulo Henrique Zebianho Montenegro

Paulo Henrique Zebianho Montenegro



NOME EM LETRA DE IMPRENSA
(Name - Please Print)

Edmundo Maciel
Mozart Padilha de Souza
JOÃO BOSCO W. SERRÃO

JORGE ALBERTO MARQUES VAQUES
ITAIRO KANO

Rolando Marini
PEDRO F. PREUSCHE

ARTHUR SALDANHA DA GAMA
(ESTALEIROS VEROLME)

ALVARO JOSÉ DE ALMEIDA JUNIOR

NOBUO OGURI
(Industria de Borrachas S.A.)

WILLIAM F. TIGHE, JR.
ROBERT W. WITTER

EDUARDO WINKLER DE FRANÇA
CARLOS ROBERTO SANTOS ALVES.

MAURILLO VINHAS DE QUEIROZ
JOSE CARLOS MENDONÇA SEANE

DELIO ESTEVES GALVÃO
PAULO HENRIQUE ZEBIANHO
MONTENEGRO

ASSINATURA (Signature)

[Handwritten signatures]

Alexandre Simony

Paulo Miguel Bohomoletz
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
John B. Oren
[Handwritten signature]

Arthur B. Engel
Nelson A. M. Xavier

[Handwritten signature]
no Porto de
E. L. Diaz
[Handwritten signature]

3.º OFICIO

REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS
Ofício de Matrícula e Registro de Imóveis
Subseção de Registro de Imóveis

ESTADO DA GUANABARA
RIO DE JANEIRO
TEL. 22-5238

NOME EM LETRA DE IMPRENSA
(Name - Please Print)

Ruben E. Martinez & Parera

Lando Roberto OMATOS MARAÑON

ANTIBAL ALFREDO VANOLI -
FEDERICA REVITIN MENEZES

ALEXANDRE SINROWSKY

Paulo Miguel Bohomoletz
RENATO LUIZ DE CASTRO SANTOS

José Luis Cubria Palma

John B. OREN

Rogelio PEÑA.

ARTHUR B. ENGEL

NELSON A. M. XAVIER

AURELIO GONZALEZ CLIMENT

JOSE MARIA PALACIOS HARBY

ENRIQUE LUIS DIAZ (ALAMAR).

FRANCISCO SUAREZ

ASSINATURA (Signature)

Thales de Barros Freire
Thales de Barros Freire

John J. Fee
Gerald L. Wood

Sergio Ramirez G.

Marisa Acon

John Alden

Alexis Ferreira dos Santos
Armando Ancosa da Luz

Pedro Paulo Charneau
Brasão Accidly
Antônio Carlos Soares Dutra

Paulo Ferraz
Jose Valentim
Pedro Guilherme Telles de Menezes
José de C. Bustamante
Mauricio Camacho Piquet

Richard NIELSEN
LCDR, U.S. Coast Guard
Raul Martins Gomes de Paiva

3.º OFÍCIO

REUNIÃO DE ESTUDO E TRABALHO
 COMITÊ INTERAMERICANO DE ARMADORIA
 CIDA

NOME EM LETRA DE IMPRENSA

(Name - Please Print)

RAIMUNDO NONATO
 VILHERIANO DIAS

THALES DE BARROS FREIRE

JOHN J. FEE, RADM. USN

GERALD L. WOOD (CHLE)

SERGIO RAMIREZ G. (CH)

COMITÊ INTERAMERICANO DE ARMADORIA
 CIDA.

TIFENAS J. ALDEN - for US Maritime Administration

ALEXIS FERREIRA DOS SANTOS

ARMANDO ANCOSA DA LUZ

PEDRO PAULO CHARNEAU SERTÁ

BRASÃO ACCIDLY

ANTÔNIO CARLOS SOARES DUTRA F.

PAULO FERRAZ

JOSE VALENTINO

PEDRO GUILHERME TELLES DE MENEZES

José de C. Bustamante

Mauricio Camacho Piquet

Richard Nielsen

RAUL MARTINS GOMES DE PAIVA

ASSINATURA (Signature)

plde Mouto Irm. Amigues
Armando P. P. P.
Conrado Franco da Silva
Fleber de Castro
Enj. L. L. L. L.
W. M. Hannan
Andrew Neilson
L. J. Richoux
Paulo Justino Strauss
Don L. Stevens, Jr.
Matthew G. Forrest
Carlos A. L. Fontes Ferreira
Robert Toledo Echeverria
Salomon Mendez
Miguel Puig Ortiz
Lester R. Looor Jacome
Robert W. Furman

NOME EM LETRA DE IMPRENSA
(Name - Please Print)

JOSE CELSO DE ALMEIDA
ARMANDO SANTOS.
CONRACY FRANCA DA SILVA
KLEBER DE CASTRO
CICERO MARINHO
W. M. HANNAN
Andrew Neilson
L. J. RICHOUX
PAULO JUSTINO STRAUSS
DON L. STEVENS, JR.
MATTHEW G. FORREST
CARLOS A. L. FONTES FERREIRA
Robert Toledo Echeverria
SALOMON MENDEZ
MIGUEL PUIG ORTIZ
LESTER R. LOOR JACOME
ROBERT W. FURMAN

