

# Una historia y dos voces para contar los inicios de Dimar en el principal puerto del Pacífico colombiano

Por  
**Yamile Adriana López Rodríguez**  
Corresponsal del Pacífico, Dirección General Marítima (Dimar)

*A story and two voices to tell the  
beginnings of Dimar  
in the main port of the  
Colombian Pacific*





Malecón Bahía de la Cruz Buenaventura.



Edificio de La Pagoda, donde funcionaban algunas oficinas de la Capitanía de Puerto. Este edificio fue reemplazado por el actual en el año 2012.

**E**n el año 1952 inició labores la Capitanía de Puerto de Buenaventura de la Dirección General Marítima (Dimar), y hace algún tiempo se presentó la oportunidad de recoger parte de la historia de estos 67 años, a través de la experiencia de dos de sus ex-colaboradores, poseedores de una memoria fabulosa, capaz de narrar en presente algunos de los principales hitos.

En ese diálogo, se redactó este texto que hoy Dimar presenta como homenaje póstumo a uno de ellos: el capitán (RA) Ernesto Hernández Palomino, quien fuera el segundo Capitán de Puerto de Buenaventura. Lastimosamente, no pudo ver la publicación de este documento, del cual es uno de los protagonistas; sin embargo, con afecto y gratitud a sus familiares, se incluye en esta edición de la revista País *de Mares* como un reconocimiento a sus aportes para la consolidación del país marítimo.

**I**n 1952, the Captaincy of Puerto de Buenaventura of the General Maritime Directorate (Dimar in Spanish) began work, and some time ago the opportunity to collect part of the history of these 67 years was presented, through the experience of two of his former -Collaborators, holders of a fabulous memory, capable of narrating some of the main milestones.

In this dialogue, this article was drafted, and today Dimar presents a posthumous tribute to one of them: Captain (RA) Ernesto Hernández Palomino, who was the second Captain of Puerto de Buenaventura. Unfortunately, he could not see the publication of this article, of which he is one of the protagonists; However, with affection and gratitude to their families, this edition of the magazine País *de Mares* is included as a recognition of their contributions to the consolidation of the maritime country.

### In memóiriam

Los aniversarios, sin duda alguna, son acontecimientos para recordar. El 15 de mayo de 2019, la Capitanía de Puerto de Buenaventura de la Dirección General Marítima (Dimar), cumplió 67 años de servicio en el “bello puerto del mar”. Una historia que se construyó con el esfuerzo, la visión, y aportes de hombres y mujeres que en diferentes épocas asumieron el compromiso de trabajar para la Autoridad Marítima Colombiana.

Y preguntando por la historia de Dimar en el Pacífico, como una bonita casualidad, llegaron dos personajes que conocieron muy bien esos primeros años. El primero, amable, sonriente y muy cordial con los funcionarios de la Capitanía del Puerto de Buenaventura, se presentó en las instalaciones el Capitán de Navío (RA) Ernesto Hernández Palomino, quien fue el segundo Capitán de Puerto que tuvo Buenaventura, y quien cada vez que llega a estas oficinas dice “estoy entrando a mi casa”. No llegó solo, debido a los estrechos lazos que se forjan en el compañerismo y se convierten en amistad, lo acompañaba -como en aquella época- uno de sus más cercanos colaboradores, el suboficial (RA) Jorge Loaiza.

Con su memoria muy fresca, como si los acontecimientos hubieran tenido lugar hace pocos días, el capitán (RA) Hernández recordó que asumió su cargo como Capitán de Puerto de Buenaventura el 7 de agosto de 1990. Su nombramiento, que se produjo cuando ya era un oficial retirado de la Armada Nacional (junio de 1986), lo condujo hasta una ciudad a la que ya conocía y que siempre le gustó:

*Yo le recibí al capitán Carlos Prieto Pabón, quien fue el primer Capitán de Puerto y que estaba muy enfermo, lastimosamente murió a los tres meses de yo haberle recibido. Uno se acuerda de todos ellos y tiene recuerdos muy amables a pesar de que uno vivía cosas muy duras durante la vida militar. Yo acababa de llegar de ser piloto en Turbo y desde esa época estoy aquí. Me quedé, afirmó sonriente, pues se enamoró de Buenaventura y en esta tierra sembró las raíces de su vida.*

Junto con el nombre del primer Director General Marítimo, -el capitán Agustín Rey Abadía, los dos amigos mencionaron las diferentes sedes que tuvo Dimar en la ciudad,

*La primera oficina funcionó en la Calle Primera, frente al parque en el edificio de Colseguros en el tercer piso; luego pasó al edificio donde quedaba el Banco de Caldas, en el segundo piso; posteriormente se hizo la construcción del edificio El Velero y en el primer piso funcionaba Dimar y ahí también vivía el capitán de puerto; tiempo después se construyó el Edificio del Café y ahí quedaba mi oficina, en el primer piso.*

### In memoriam

*Anniversaries, are without a doubt, events to remember. On May 15, 2019, the Captaincy of Puerto de Buenaventura of the Maritime General Directorate (Dimar in spanish), completed 67 years of service in the “beautiful harbor of the sea”. A story that was built with the effort, vision, and contributions of men and women who at different times assumed the commitment to work for the Colombian Maritime Authority.*

*And asking about the story of Dimar in the Pacific, as a beautiful coincidence, two characters arrived, who knew very well those early years. The first, kind, smiling and very cordial with the officials of the Captaincy of the Port of Buenaventura, was presented at the facilities, Captain of the Ship (RA) Ernesto Hernández Palomino, who was the second Captain of the Port that Buenaventura had, and who once he arrives at these offices says “I am entering my house”. He did not arrive alone, due to the close ties that are forged in fellowship and that became friendship, he accompanied him - ever since - one of his closest collaborators, the noncommissioned officer (RA) Jorge Loaiza.*

*With a very fresh memory, as if the events had taken place a few days ago, Captain (RA) Hernández recalled that he assumed his position as Captain of Puerto de Buenaventura on August 7, 1990. His appointment, which occurred when he was already a retired officer of the National Navy (June 1986), led him to a city he already knew and always liked:*

*I received Captain Carlos Prieto Pabón, who was the first Captain of the Port and who was very ill, who unfortunately died three months after I received him. I remember all of them and I have very kind memories even though I lived through very hard things during military life. I had just arrived from being a pilot in Turbo and ever since then, I am here. I stayed, he said smiling, because he fell in love with Buenaventura, and in this land he sowed the roots of his life.*

*Together with the name of the first Maritime Director General, -Agustin Agadín Rey Abadía, the two friends mentioned the different locations Dimar had in the city,*

*The first office worked on First Street, facing the park in the Colseguros building on the third floor; then he went to the building where the Bank of Caldas was, on the second floor; later the construction of the El Velero building was done and on the first floor Dimar worked and there also lived the harbor captain; Some time later the Coffee Building was built and there was my office, on the first floor.*



En ese instante le llega a la memoria un recuerdo que le hace bajar la fuerza de su voz. Debido a lo numerosa que era su familia -su esposa y cuatro hijos-, le acondicionaron dos apartamentos para que todos vivieran cómodamente. Recuerda que perdió a su hija menor hace cinco años y aunque hoy disfruta del amor de sus tres hijos, evoca con nostalgia los momentos en que su familia estaba completa.

Con mucha elocuencia y para contribuir en la reconstrucción de la historia, el suboficial Jorge Loaiza recuerda que por aquellos años el personal no superaba las quince personas, por lo que cada uno desempeñaba varias funciones. Él, particularmente, desempeñó roles como inspector de contaminación, playas y litorales, y jefe de embarcaciones menores y costaneros.

*Yo ingresé el 16 de abril de 1981 como inspector de contaminación y me dieron el curso sobre eso. La relación con el gremio era muy buena, cuidábamos mucho esa relación con las personas y eso abonó en la estima de la gente por la Capitanía.*

Con claridad ambos evocan cómo era el movimiento de los buques en aquella época, cuando la Buenaventura que conocemos “era una ciudad muy amable, pequeña, donde la mayoría de sus habitantes se conocían”, afirma el historiador Luis Morales, una de las personas dedicadas a recopilar la historia del puerto más importante sobre el Pacífico. El suboficial Loaiza comenta que el movimiento de los buques en el puerto de Buenaventura era más numeroso que el de la actualidad, pero aclara que eran embarcaciones más pequeñas que las de hoy. En aquellos años podían estar fondeados de 17 a 19 buques a lo largo de la Bahía, hasta llegar a proximidades de las playas de La Bocana. Sin embargo, ese trajín de algunos días contrastaba con la ausencia total de buques en otras jornadas.

Los dos exfuncionarios reconocieron los cambios que ha tenido la Autoridad Marítima Colombiana a lo largo del tiempo, con la creación de algunas dependencias y la adquisición de la tecnología necesaria para la puesta en marcha de su compromiso por proteger la vida en el mar, al igual que roles que han cambiado su nombre y ampliado su cobertura. Por ejemplo, lo que hoy se conoce como Señalización Marítima, antes recibía el nombre de Faros y Boyas; así como la creación de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítimo (Ectvm), una labor que realizaban los inspectores encargados del control del movimiento de los buques. “La labor se realizaba de forma manual en un libro, allí se registraba el destino del buque, el capitán, la carga, la tripulación, los víveres y todo lo que se consideraba importante para el viaje”, refirió el capitán Hernández.

“De Faros y Boyas recuerdo que antes funcionaban con botellas de gas acetileno, se prendían

*At that moment, a memory comes to mind that lowers the strength of his voice. Because of how numerous his family was - his wife and four children - he was equipped with two apartments so that everyone could live comfortably. Remember that he lost his youngest daughter five years ago and although today he enjoys the love of his three children, he evokes with nostalgia the moments when his family was complete.*

*With much eloquence and to contribute to the reconstruction of history, the noncommissioned officer Jorge Loaiza recalls that in those years the staff did not exceed fifteen people, so each one performed several functions. He, in particular, played various roles such as a pollution, beaches and coastlines inspector, and chief of minor and coastal vessels.*

*I entered on April 16, 1981 as a pollution inspector and they gave me the course on that. The relationship with the guild was very good, we took great care of that relationship with the people and that paid in the esteem of the people for the Captaincy.*

*They clearly evoke how the movement of the ships was at that time, when the Buenaventura we know “was a very kind, small city, where most of its inhabitants knew each other;” says historian Luis Morales, one of the dedicated people to collect history on the most important port on the Pacific. Petty officer Loaiza comments that the movement of ships in the port of Buenaventura was more numerous than that of today, but clarifies that they were smaller vessels than today. In those years they could be anchored from 17 to 19 ships along the Bay, until they came close to the beaches of La Bocana. However, the hustle and bustle of some days contrasted with the total absence of ships in other days.*

*The two former officials recognized the changes that the Colombian Maritime Authority has had over time, with the creation of some dependencies and the acquisition of technology necessary for the implementation of its commitment to protect life at sea, as well which roles that have changed their name and extended their coverage. For example, what is now known as Maritime Signage, formerly received the name of Lighthouses and Buoys; as well as the creation of the Traffic Control and Maritime Surveillance Station (Ectvm by its initials in Spanish), a task carried out by the inspectors responsible for the control of the movement of ships. “The work was done manually in a book, there was recorded the ship’s destination, the captain, the cargo, the crew, the food and everything that was considered important for the trip,” said Captain Hernandez.*

*“From Faros and Buoys, I remember that they used to work with acetylene gas bottles, they were lit all day, today they have solar cells that turn on at night and*



Fotografía de el carnet del suboficial Loaiza.

todo el día, hoy tienen celdas solares que encienden en la noche y se apagan en la mañana, y cumplen un papel fundamental con los buques de gran calado que entran por el canal, ayudados por un piloto práctico, alguien de mucha experiencia y muy calificado para ejercer su labor"; complementa el suboficial Loaiza.

Entre los dos reconstruyen un episodio que marcó la historia de los puertos del país. Al hablar de la formación de los pilotos prácticos, civiles entrenados para entrar y salir con los buques que ingresan al canal, surgió el nombre de la desaparecida Puertos de Colombia, empresa donde la mayoría de los pilotos prácticos recibían su entrenamiento, el cual era avalado por Dimar con la expedición de la respectiva licencia.



Fotografía del carnet del capitán Hernández

Mientras compartían estos momentos históricos, visitaron la actual Ectvm; entonces la memoria prodigiosa del Capitán Hernández no podía dejar pasar un detalle que observó desde allí, al mirar fondeado en el muelle de Señalización Marítima del Pacífico (Semap), el buque de investigación oceanográfica ARC "Gorgona": "Este buque fue construido en Suecia, en los astilleros de Gothenburg, donde también fabricaron al mismo tiempo, dos destructores: el ARC "7 de Agosto" y el ARC "20 de Julio". Había en esa época doce cadetes colombianos que estaban estudiando en la Academia de Suecia, se graduaron allí y vinieron con esos buques. El ARC "Gorgona" fue hecho porque aquí no había buque boyero, aquí el buque que utilizaban era el ARC "Andagoya", pero tenía una pluma pequeñita. A este le trajeron una grúa más grande. Lo han modificado varias veces".

El suboficial Jorge Loaiza trabajó 21 años para Dimar y el capitán Ernesto Hernández Palomino concluyó su periodo como Capitán de Puerto de Buenaventura el 31 de diciembre de 1994, cuando asumía como Director General Marítimo el Almirante Alberto Roncancio,

*turn off in the morning, and play a fundamental role with the large draft ships that enter through the channel, helped by a practical pilot, someone with a lot of experience and very qualified to carry out their work"; complements Petty Officer Loaiza.*

*Between the two they rebuild an episode that marked the history of the country's ports. When talking about the training of practical pilots, civilians trained to enter and leave with the ships entering the canal, the name of the now forgotten Puertos de Colombia came up, a company where most of the practical pilots received their training, which was endorsed by Dimar with the issuance of the respective license.*

*While sharing these historical moments, they visited the current Ectvm; then the prodigious memory of Captain Hernández could not pass up a detail that he observed from there, when he was anchored at the Pacific Maritime Signaling Dock (Semap in Spanish), the oceanographic research vessel ARC "Gorgona": "This ship was built in Sweden, in the shipyards of Gothenburg, where they also manufactured at the same time, two destroyers: the ARC "7 de Agosto" and the ARC "20 de Julio". At that time there were twelve Colombian cadets who were studying at the Swedish Academy, they graduated there and came with those ships. The ARC "Gorgona" was made because there was no beach vessel here, here the ship they used was the ARC "Andagoya", but it had a tiny mast. They brought a bigger crane to this one. They have modified it several times."*

*Petty Officer Jorge Loaiza worked for the Dimar for 21 years and Captain Ernesto Hernández Palomino concluded his term as Captain of Puerto de Buenaventura on December 31, 1994, when Admiral Alberto Roncancio assumed as General Maritime Director.*



Izq.: antiguo muelle de Buenaventura. Der.: muelle de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, donde hoy se encuentra el muelle de Semap y la Capitania de Puerto de Buenaventura.

[Left: Old dock of Buenaventura. Right: Buenaventura's Port Society dock, where today the semap pier and the captaincy of the port of Buenaventura is found]





Momentos de la visita de los exfuncionarios de Dimar a las actuales instalaciones de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.  
*Moments of the visit of former Dimar officials to the current facilities of the Port Captaincy from Buenaventura.*

Antes de finalizar su visita, señalaron la importancia de la cercanía con la gente, manejar siempre relaciones amables y de respeto, facilitar los servicios; porque “en el trato con la gente, en su sencillez, en su alegría, está la riqueza del trabajo”. Eso hizo que para ambos la experiencia en Dimar fuera grata y aún se sientan parte de esta comunidad que no los olvida, y a través de ellos agradece a todos los hombres y mujeres que en 67 años han contribuido al crecimiento y desarrollo de la Autoridad Marítima Colombiana en Buenaventura. 🇨🇴

*Before finalizing their visit, they pointed out the importance of being close to people, always managing friendly and respectful relationships, facilitating services; because “in dealing with people, in their simplicity, in their joy, there is the wealth of work.” That made the experience in Dimar both pleasant and they still feel part of this community does not forget them, and through them we thank all the men and women who in 67 years have contributed to the growth and development of the Colombian Maritime Authority in Buenaventura. 🇨🇴*