

# María Elena Miño, con alma de astillera

Emprendedora. Ese sería el mejor calificativo para describir a esta guayaquileña cuya vida se desarrolla en un campo en el que pocas féminas se distinguen: la ingeniería naval.

**Guayaquil** es una ciudad en donde los astilleros navales han tenido una presencia connotada. Sin embargo, aquellos modelos sencillos que se construyeron a principio del siglo pasado quedaron relegados para dar paso a embarcaciones que se ajustan a los cambios tecnológicos del mundo: diseños innovadores, estructuras con mayor capacidad, peso y equilibrio. Con esas características se forja una industria que a pesar de las limitaciones que tiene en el país, producto del escaso desarrollo de la construcción naval, trata de ser competitiva.

Para ingresar a este mercado es necesario competir con precios asequibles, dice la ingeniera naval, María Elena Miño, presidenta de Logsesa (Logística y Servicios del Golfo S.A), empresa que el año pasado ganó la licitación para la construcción del buque Sierra Negra, una nave que posee 33 metros de eslora -largo- y 8 de manga -ancho-, y que está equipada hasta con un helipuerto. El costo de esta embarcación, que fue designada a investigaciones de desarrollo y evolución en el Parque Nacional Galápagos, fue de un millón de dólares.

La construcción de este barco por su longitud se constituye en uno de los más grandes desafíos de María Elena Miño, quien desde hace 10 años está al frente de Logsesa, compañía dedicada a construir, diseñar y mantener en buen estado embarcaciones.

## Inicios navales

Resaltar en el ámbito empresarial resulta complejo para una mujer, en especial en los países de América Latina en donde los hombres llevan las riendas del mayor número de empresas. Ese antecedente no fue impedimento para Miño que una vez graduada de ingeniera naval, profesión poco común en las mujeres (solo existen 15 en la ciudad) decidió sobresalir en su carrera.

## En pocas palabras

- Ingeniera Naval graduada en la Escuela Superior Politécnica del Litoral en 1985.
- Master en Administración de Empresas, graduada en la Espol en 1988.
- Miembro del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval.
- Integrante de la Fundación Ecuatoriana para el Desarrollo de la Ingeniería Marítima.
- Ha construido más de seis embarcaciones de grande y mediano calado.
- Su empresa proporciona mantenimiento a las flotas pesqueras de Negocios Industriales S.A. Nrsa. y Salca de Ecuador.

El vínculo con el mar se origina en su infancia producto de los múltiples viajes que realizó en los buques de carga de la Flota Mercante Gran Colombia, en donde su madre trabajó durante 35 años en la secretaría de gerencia.

Los cálculos de estructura, manejo de muelles, operaciones portuarias, tráfico marítimo, optimización de línea de espera para entrada y salida de los buques en terminales portuarios de alto y mediano calado y el diseño naval, llegaron después de graduarse de ingeniera naval en la Escuela Superior Politécnica del Litoral (Espol) en 1985.

Teorías y criterios complejos que Miño fue dominando progresivamente y que los puso en práctica cuando ingresó como pasante a los Astilleros Navales del Ecuador (Astinave). "Cuando se ingresa a empresas militares se lo hace como conscripto; se deben realizar varias actividades, desde trabajar en el área relacionada con la profesión hasta

colaborar con el mantenimiento del lugar. Sin embargo, en Astinave logré mi evolución profesional, la empresa se constituyó en una escuela invaluable.

Allí, me encargué del diseño, planificación, control y evaluaciones de obras, como las gabarras para Bahía de Caráquez, embarcaciones fluviales que navegan en el río Guayas y la construcción del Tauñas, un buque tanquero que lleva combustible a Galápagos".

Después de 14 años de permanecer en Astinave y dar lo mejor de sí -como ella reconoce- desafió los obstáculos económicos, comerciales y crediticios para formar la empresa Logsesa.

"Iniciar cualquier negocio es difícil, pero no me amilané porque una vez en el ruedo no queda otra alternativa a seguir. Tal vez, si hubiese dado marcha atrás, no estaría inmersa en el mundo de las construcciones navales."

Logsesa no solo tiene embarcaciones flotando en el mar sino también en los ríos. Samarina es una de sus principales obras fluviales. En ella, Miño se desempeñó como residente de la construcción. Esta lancha hospital, que ahora atiende a los pobladores de la Amazonia se construyó con 250.000 dólares que los financió Unicef y el Ministerio de Salud Pública.

## Diseños y embarcaciones

La construcción naval en el país no es incipiente, pero no ha tenido un desarrollo adecuado. Nos hace falta inversión estatal y privada, una política gubernamental que instaure incentivos para quienes logren incursionar en la construcción de embarcaciones.

"Mi criterio sobre la inversión en la construcción naval no solo obedece a mi experiencia en este campo, es producto de mis estudios en administración de empresas, profesión que me permite tener una visión más amplia de las direc-



Tiene 10 años presidiendo una empresa de construcciones navales.

trices comerciales del negocio.

Aunque parece fácil, diseñar y construir un barco, hacerlo es una tarea compleja, recalca Miño; se debe conocer de hidráulica, mecánica, electricidad y arquitectura naval. El proceso de fabricación de un astillero se inicia con el diseño. Este depende del tamaño y la complejidad de la nave. El Sierra Negra, por ejemplo, es un barco completo, construido bajo normas internacionales y que cuenta con un moderno sistema electrónico de operación. Con el diseño listo se realizan los trabajos de ingeniería básica; planos y materiales son primordiales en la elaboración de las piezas que constituyen la embarcación.

El proceso incluye la elaboración de partes planas y curvilíneas que se ejecutan analizando todos los detalles que posee el plano. En el taller de módulos, se acoplan las partes que forman el subconjunto, que determinará la capacidad de izado (potencia de las grúas y de la nave).