



EN ESTA EDICIÓN:

EDITORIAL

EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO Y
LOS DELITOS TRANSNACIONALES

ASCIENDE LA PRIMERA OFICIAL NAVAL
ORIUNDA DE TIERRA BOMBA

GUARDIAMARINA COLOMBIANO CONTINUARÁ
CRUCERO DE ENTRENAMIENTO EN BUQUE DE
MÉXICO

LA CIUDAD DE KAZAN EN RUSIA UNA DE LAS
SEDES DE LA SELECCIÓN COLOMBIA

BUQUE HIDROGRÁFICO ARC "CARIBE"

EL GALEÓN SAN JOSÉ

EVOLUCIÓN DE LA MARINA MERCANTE
COLOMBIANA 1980-2016 (2ª. PARTE)

RACIONALIZACIÓN SOCIAL

HISTORIA PATRIA: SÍNTESIS HISTÓRICA
DESDE 1494 HASTA 1803 – 2ª. PARTE

CYBER-OBITUARIO

CONCHA Y SU "Я И Ч Н Ы Й П И Р О Г" *

CYBER-CRUCIGRAMA

ZAFARRANCHO GRÁFICO

CYBER-CORREO DE LA ARC LULÚ

INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA
PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y
ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL

MASCARÓN DE PROA

EDITORIAL

Un mes lleno de emociones de todo color. Las elecciones presidenciales por fin llegaron a un final y los Colombianos participaron en un 53% para decidir sobre el timonero de este país, que algo se sentía estaba enfrentando la tormenta haciendo agua y escorado irónicamente tanto a babor como a estribor.

Las urnas han hablado y la historia decidirá si el rumbo elegido es el mejor del momento.

El equipo de la Cyber-Corredera felicita al nuevo Presidente Iván Duque por el éxito en las urnas y le desea una buena mano en sus órdenes en el puente de mando y que su equipo tanto en cubierta como en los cuartos de máquinas, en los cuartos de navegación así como en la cocina lo asesoren pensando por el bien de esta nave que en sus entrañas es tan maravillosa que es Colombia.

EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO Y LOS DELITOS TRANSNACIONALES

OFENSIVA NAVAL INTERNACIONAL EN LA REGIÓN

La Armada Nacional de Colombia junto con las Marinas de México, Estados Unidos, Panamá, Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Ecuador, desarrolló diferentes operaciones combinadas de interdicción marítima regional en el marco de la ofensiva naval denominada "Orión" que busca fortalecer la lucha contra el narcotráfico y los delitos transnacionales en el Mar Caribe y el Océano Pacífico.

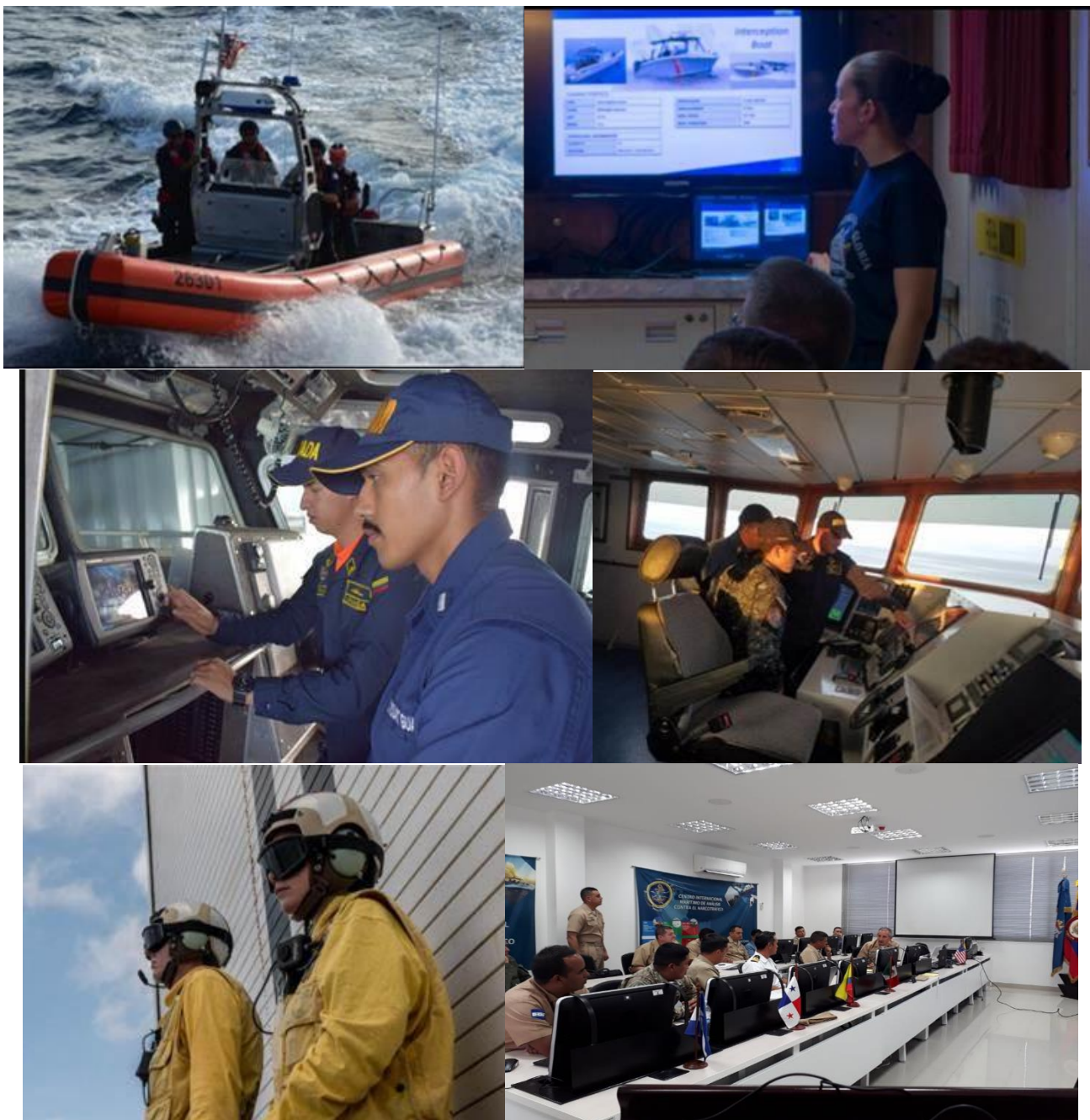
Durante 30 días, la ofensiva logró negar el uso de las aguas jurisdiccionales de los países de la región a las organizaciones delincuenciales transnacionales dedicadas al narcotráfico, así como interrumpir el flujo ilegal de narcóticos generado actualmente entre el Sur y el Norte del continente, a través de los espacios marítimos, logrando resultados históricos durante dicho periodo. De igual forma se logró un control naval efectivo y la reducción del tráfico de narcóticos en las áreas operacionales del Mar Caribe y el Océano Pacífico.

Como resultado de esta estrategia se logró la incautación de 18.5 toneladas de clorhidrato de cocaína, 1.3 toneladas de marihuana y 85 capturados de diferentes organizaciones como el Cartel de Sinaloa y el Clan del Golfo, gracias a las operaciones Betelgeuse (Colombia-México-USA), Alnilam-Kraken (Colombia-USA-Costa Rica-Panamá), Rigel (Colombia-Ecuador) Bellatrix (Colombia-Honduras) y Alnitag (Colombia-Nicaragua), logrando asegurar los espacios marítimos de los países participantes.

Esta importante ofensiva naval se desarrolló; por parte de Colombia, con los buques patrulleros de Zona Económica Exclusiva, Guardacostas y Aeronavales de la Armada colombiana y de los demás países participantes.

Durante las operaciones se conformó el Centro de Fusión de Inteligencia Internacional en Cartagena conformado por tripulantes de enlace de los países participantes y analistas ubicados en el Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico, CIMCON, quienes integraron la información

disponible de los diferentes países participantes para suministrar inteligencia puntual que contribuyó al desarrollo exitoso de las operaciones. De igual forma, un Oficial Naval de Colombia fue embarcado como observador a bordo del USCG "CAMPBELL", mientras que las unidades colombianas tuvieron observadores de la Armada de EE.UU., Costa Rica y Panamá.



La Armada de Colombia continuará desarrollando operaciones en el marco de los acuerdos de cooperación internacional para consolidar y avanzar de manera contundente en la ofensiva contra los delitos transnacionales.

ASCIENDE LA PRIMERA OFICIAL NAVAL ORIUNDA DE TIERRA BOMBA

El pasado viernes 8 de junio de 2018; el Presidente de la República Juan Manuel Santos Calderón presidió en la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", la ceremonia militar de ascenso de un personal de Oficiales de Insignia de la Armada Nacional y el escalafonamiento de 71 jóvenes, entre ellos 21 mujeres, que ascendieron al grado de Teniente de Corbeta o Subteniente de Infantería de Marina. Entre ellos se encuentra la Guardiamarina Divania Contreras quien es la primera Oficial Naval procedente de la Isla de Tierra Bomba, Bolívar.

En la ceremonia, también ascendieron al grado de Vicealmirante; el Contralmirante John Carlos Flórez Beltrán Jefe de Desarrollo Humano y Familia; el Contralmirante Mario Germán Rodríguez Viera, Director General Marítimo; el Contralmirante Javier Díaz Reina, Presidente de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial; el Contralmirante Gabriel Pérez Garcés, Comandante de la Fuerza Naval del Caribe. Así mismo al grado de Contralmirante, ascendió el Capitán de Navío Orlando Grisales Franceschi, Comandante de la Fuerza de Tarea contra el Narcotráfico del Pacífico "Poseidón".

La Teniente de Corbeta Divania Vanesa Contreras Ruiz es una fiel representante de la cultura isleña cartagenera. Es profesional en Comunicación Social y Periodista, especialista en Comunicación Organizacional. Ingresó a la Escuela Naval de Cadetes, como Cadete Logístico Profesional con la intención de servir a Colombia desde la Armada Nacional y contribuir al desarrollo de Colombia.

Durante la ceremonia, el Teniente de Corbeta David Guillermo Trujillo Parra fue condecorado con la Medalla "Francisco José Caldas" por obtener el mejor promedio académico, de conducta y aptitud naval, ocupando el primer puesto de esta promoción.

La Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" es una institución incluyente, que agrupa en su seno a jóvenes de todo el país, convencidos de su vocación de servicio, identificados con la misión institucional y consciente de la importancia del mar para el desarrollo de Colombia.



GUARDIAMARINA COLOMBIANO CONTINUARÁ CRUCERO DE ENTRENAMIENTO EN BUQUE DE MÉXICO

En el marco de la regata "Velas Latinoamérica 2018" y con la intención de fortalecer las relaciones con las Armadas de países amigos, el Guardiamarina Yeferson Espinel Flórez, de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" ha sido seleccionado por el mando para ser parte del crucero de entrenamiento del Buque ARM "Cuauhtémoc", desde el 03 de junio hasta el 21 de julio, cuando los buques escuelas arribarán a Cartagena.

El Guardiamarina Espinel hace parte de los 77 Cadetes que iniciaron su crucero de entrenamiento en el Buque ARC "Gloria" en febrero de 2018. En esta ocasión especial podrá compartir con la tripulación mexicana la historia, la organización y la cultura de la Armada colombiana.

"Estoy muy dichoso de poder participar en este crucero, porque la primera parte la hice con mis compañeros en el buque ARC "Gloria" y haré una segunda parte en un buque extranjero, en el que tengo una gran responsabilidad. Trataré de representar las mejores virtudes como la filosofía de la verdad con la que nos formamos los Cadetes y Oficiales de la Armada Nacional" expresó el Guardiamarina Espinel.

Durante su embarque en buque extranjero, el joven colombiano oriundo de Pamplona (Santander), recibirá la misma instrucción y prácticas de los cadetes mexicanos, permitiendo el intercambio de conocimientos y experiencias para exaltar el espíritu mariner y contribuir a la unión de las regiones.

El Guardiamarina Espinel, fue suboficial de la Armada Nacional y estuvo embarcado en el Buque ARC "Providencia". La pasión por el mar, la vida militar, la disciplina y el apoyo del mando, lo motivó a presentarse al proceso de selección para ser Oficial, ingresando en enero de 2015 a la Escuela Naval de Cadetes. Su motivación ahora es poder escalafonarse y seguir aportando al desarrollo marítimo de Colombia desde la Oficialidad Naval.

La Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", como academia naval y universidad marítima, encargada de la formación de los Oficiales Navales, adelanta diferentes acciones de movilidad estudiantil para promover la visibilidad nacional e internacional de la Marina colombiana.



LA CIUDAD DE KAZAN EN RUSIA UNA DE LAS SEDES DE LA SELECCIÓN COLOMBIA

Por: Vicealmirante (RA) Luis Fernando Yance V.

La historia de Kazan es fascinante. Llamada "La Estambul del Volga" por ser un lugar en el que Asia y Europa se observan con curiosidad desde los campanarios de sus iglesias y minaretes (símbolos de la cultura árabe y, su nombre se debe a las torres de las mezquitas). Esta ciudad maravillosa encierra la historia del legendario Iván "El Terrible", el zar psicópata obsesionado con el sexo al que Stalin admiraba, fue el magnicida por excelencia y la ciudad fue devastada por las tropas de este Zar ruso. Allí hay una larga disputa sobre si Kazán fue fundada por "los búlgaros del Volga" o "los Tártaros de la Horda de Oro" a mediados del siglo XV. Recordemos que los tártaros es un nombre colectivo que se aplica a los pueblos túrquicos de la Europa Oriental (los túrquicos son alrededor de 150 millones de miembros, aproximadamente la mitad son turcos de Turquía y la otra mitad se encuentran en Asia Central, Rusia, el sur del Cáucaso y el noroeste de Irán). Siberia y los "búlgaros del Volga" se cree fueron en principio vasallos del Imperio Jázaro (los que habitaban a orillas del mar Caspio y aliados importantes del Imperio romano), es así que se desarrolla la historia de esta gran región.

En Kazán, se encuentra el núcleo del ateísmo, cuya historia se basa en el ícono de Nuestra Señora de Kazán, y, es la advocación más venerada por los ortodoxos rusos. Recordemos que el Papa Juan Pablo II, tenía el ardiente deseo de ir a Rusia y entregar este ícono personalmente al patriarca ortodoxo ruso de Moscú, ya que una de las historias manifiestan que en 1904 fue robado de su iglesia de Kazán, siendo cortado en pedazos y quemado, aunque uno de los ladrones finalmente confesó que el ícono se encontraba en un monasterio en los bosques de Siberia. Realidad o ficción, son hechos de esta ciudad interesante por su cultura y de allí se desprende a juicio de la Iglesia Ortodoxa Rusa, que ésta desaparición del ícono, fue como un signo de las tragedias que asolaron a Rusia, después de la pérdida de la Santa Protectora, que representa a la Santísima Virgen María como patrona y protectora de la ciudad de Kazán.

Kazán una ciudad moderna con espacios para la cultura, la investigación espacial y, también considerada la capital rusa de la informática. Es el alma rusa con dos caras: una cristiana y otra musulmana, una occidental y otra oriental, una eslava y otra tártara que los colombianos que la visitaremos podremos apreciar esa dicotomía de Kazán, la capital de la república de Tartaristán, que está estrechamente ligada a la figura de Iván "El Terrible", el primer Zar ruso que forjó el sobrenombre por sus crueles torturas, con vejámenes (muy parecidos a las acciones de grupos como las FARC) y hechos innobles hacia las poblaciones y, acompañados del disfrute sexual, desvirgando a más de 1.500 mujeres. Este hombre brutal y odiado nacido en las gélidas estepas rusas, está ligado a la historia de esta gran sede de la selección Colombia. Trataré de ir en buque a la isla de Sviazhsk a orillas del río Volga para conocer más de cerca la historia de la ciudad sede, cuyo pueblo ancestral se encontraba y,

que después de la construcción del embalse de Kuibyshev, quedó rodeado por las aguas y se convirtió en una isla. Algunos amigos ingenieros de tertulia, me dicen que Puerto Valdivia puede suceder lo mismo, al desviar el curso del río Cauca para la construcción de este embalse (Hidroituango), incluyendo la región del Bagre. Desde allí, si me lo dispensan la Cyber-Corredera y Acore, enviaré notas desde el corazón de esta bella ciudad y, ojalá acompañados de los triunfos de mi querida selección. Me llevaré ese magnífico libro de Mauricio Vargas: 'La noche que mataron a Bolívar' para saber leerlo y estudiarlo, dos, tres y más veces con una inversión importante de mi tiempo libre. Lo recomiendo.

BUQUE HIDROGRÁFICO ARC "CARIBE"

Por: CRIM(RA) José Ramón Calderón



El ARC "Caribe" debe su nombre a la importancia geopolítica que tiene para la Nación el mar Caribe, área de grandes riquezas y biodiversidad, de gran importancia estratégica e interés mundial, la cual debe ser adecuadamente administrada y controlada bajo el concepto de desarrollo sostenible para el posicionamiento del país como una potencia regional.

Este buque, cuyo número de casco es el 152, llega a integrar la flota de la Fuerza Naval del Caribe y cuenta con la capacidad de realizar operaciones de investigación científica marina en las áreas de oceanografía, hidrografía y señalización marítima, así como también, operaciones especiales, atención de emergencias, contención de derrame de hidrocarburos, apoyo a las operaciones costa afuera, entre otras.

Construido en los astilleros de Fujian Mawei Shipbuilding Ltd., el ARC "Caribe" tendrá a bordo contenedores configurados de acuerdo a cada una de las misiones y operaciones de investigación científica a desarrollar, así como también, cuenta con una grúa con capacidad de 30 toneladas y sistema dinámico.

La madrina del ARC "caribe" es la señora María José Cure de Durán.

ARC "Caribe" es la cuarta plataforma de investigación al servicio de la Dirección General Marítima en esta región, y acompañará a los buques ARC "Malpelo", ARC "Providencia" y ARC "Roncador" en el cumplimiento de la misión de liderar el desarrollo de los espacios marítimos jurisdiccionales, que le permite a Colombia consolidarse como un país marítimo.

Características generales:

- Tipo: Hidrográfico Multipropósito.
- Eslora: 59.60 mts.
- Manga: 15.20 mts.
- Puntal: 6.20 mts.
- Calado medio: 5 mts.
- Velocidad máxima: 12.5 km
- Velocidad económica: 10 km
- Casco: No. 152
- Indicativo internacional: 5KMQ

EL GALEÓN SAN JOSÉ

Por: VALM(RA) José William Porras

El galeón construido por España en 1698 y hundido por los ingleses el 6 de junio de 1708 al zarpar hacia Cádiz, España, en el área de las islas del Rosario y que según los historiadores llevaba unas 200 toneladas de oro (11 millones de monedas de oro), plata y esmeraldas que sacaban de Cartagena, es uno de los tesoros sumergidos más importantes y codiciados del momento.

Este gobierno abrió una licitación de APP (Alianza Público Privada) para rescatar el galeón, omitiendo que la Ley 996, de 2005, en su Artículo 33, Restricciones a la contratación pública, prohíbe durante los cuatro (4) meses anteriores a la elección presidencial y hasta la segunda vuelta, si fuere el caso, la contratación directa por parte de todos los entes del Estado. Igualmente, el Procurador General le envió una carta a la ministra de Cultura, encargada de la licitación, con al menos ocho reparos a la APP mencionada. Y antes de flotar el galeón, ya sí salió a flote la falsa maestría del director del ICANH, encargado del galeón.

Afortunadamente ante la solicitud de un nuevo oferente, la Ministra de Cultura suspendió la licitación hasta el 25 de mayo.

¿Qué se esconde tras toda esta historia, más apasionante que rescatar el galeón?

Maritime Archaeology, firma constituida en enero de 2015 solo para apostarle a rescatar el Galeón, reúne a los inversionistas y trabajará a través de su subcontratista, Woods Hole Oceanographic Institution (WHOI), que realizó el redescubrimiento en 2015, y hará el rescate por una pequeña parte de la exorbitante remuneración que recibirán los dueños del capital y sus comisionistas que según las condiciones de la APP, participarán del aprovechamiento económico de los bienes que estén en el polígono autorizado en el Mar Caribe. El proceso que en teoría le permite competir en 'franca lid' a otros oferentes, tiene estas características: pese a que la firma de los inversionistas Maritime Archaeology viene trabajando tres años en secreto con el Gobierno para hacer su propuesta, los demás interesados solo tienen hasta el 25 de mayo para presentar la suya, si es que sigue el proceso pese a las limitaciones legales y objeciones de la Procuraduría.

Lo anterior deja en duda la transparencia con que se debe manejar estos asuntos para el bien del país, por ello no solo la Ley 996 restringe este proceso, sino la Procuraduría presentó sus reparos.

Está en manos del Gobierno dar marcha atrás y dejar que el próximo presidente lidere este proceso con transparencia para el máximo beneficio de la Nación, y no de particulares.



Fuente: <http://galeonsanjose.com.co/la-historia-del-galeon-san-jose-desde-su-naufragio-hasta-su-hallazgo/>

EVOLUCIÓN DE LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA 1980-2016 (2ª. PARTE)

Jorge Humberto Restrepo Restrepo, MSc /MC-28



Evolución de la Marina Mercante Colombiana 1980-2016

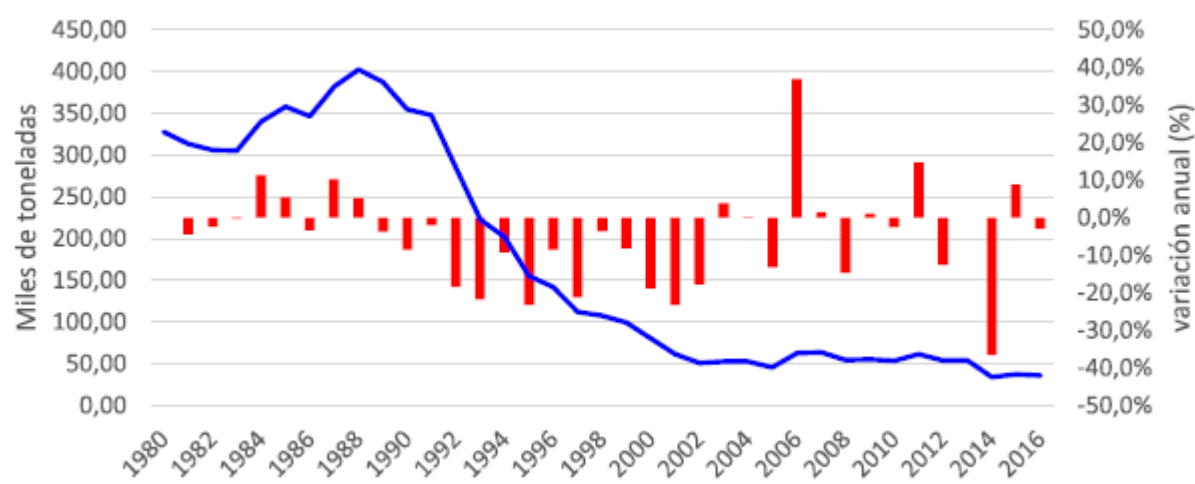
Este trabajo analiza la evolución del crecimiento de la Economía Colombiana, representada como el PIB, el Comercio Exterior y la Marina Mercante de Colombia, desde el peso muerto de la flota de buques mercantes que han estado matriculados en Colombia en el período 1980-2016 y sus interrelaciones. Concluye que economía y el comercio exterior colombiano tienen una relación directa y positiva; ambas mantienen una tendencia creciente y son propicias para que compañías navieras se desarrollen en el país. Mientras existió la Marina Mercante se dio una relación directa entre ésta, la Economía Colombiana y el Comercio Exterior, sin embargo, desde la última década del Siglo XX se inició la liquidación de la Marina Mercante Colombiana, por lo que hoy esa afirmación no es válida.

- Continuación -

2.1 Buques de carga general

Los buques de la Marina Mercante Colombiana, desde sus inicios, han sido buques de carga general en su gran mayoría; en parte porque este tipo de buques se adapta fácilmente a la mayoría de necesidades de los transportadores y de los puertos del siglo pasado. Por esto, la forma como ha evolucionado el DWT de la Marina Mercante Colombiana y el de los buques de carga general es muy similar.

Figura 19 - DTW Total Buques Colombianos - Carga General



Fuente: UNCTAD. Cálculos del Autor

En la Figura 19 se muestra la evolución de este tipo de buques durante el horizonte de análisis. La gráfica de línea referida al eje vertical izquierdo muestra los valores del DWT registrado y la gráfica de barras verticales referida al eje vertical derecho muestra las variaciones porcentuales anuales durante el período de análisis.

Como en la figura anterior, en esta figura pueden verse tres períodos claramente marcados, el primero entre 1980 a 1988 con una tendencia ascendente, llegando al máximo valor en el último año de ese período con un total de 402.860 toneladas; el segundo período comprende entre 1989 a 2005 con una marcada tendencia descendente en el DWT, llegando en el último año de ese período a 46.000 toneladas; y el tercero y último período comprende entre 2006 a 2016 y tiene un comportamiento con muy poca variación, pasando al mínimo valor en todo el horizonte de análisis, 35.500 toneladas.

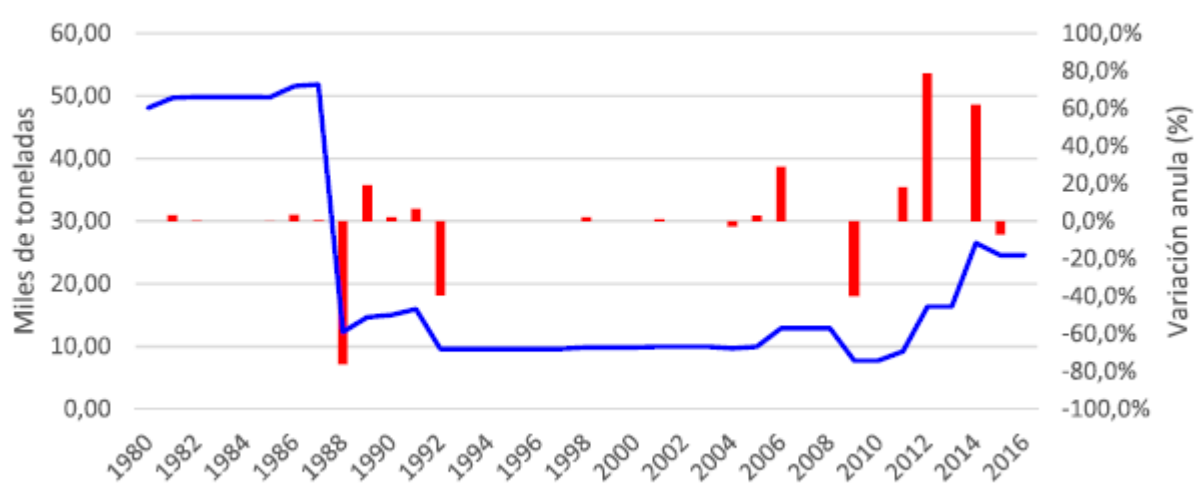
2.2 Buques tanqueros

Es de conocimiento general que la carga que más se transporta en los buques tanqueros es el petróleo y sus derivados, aunque también hay otros tanqueros dedicados al transporte de aceites vegetales, como el aceite de palma, y otros más especializados para el transporte de cítricos. Lo que determina el uso del buque-tanque es el tamaño de la parcela a transportar, si esta no es muy grande, puede manejarse en algunos contenedores iso-tanque y no es necesario el tanque a bordo del buque.

En Colombia se hace necesario el transporte de derivados de petróleo por vía marítima a algunos puntos de la geografía nacional, como es el caso del suministro de combustibles al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; y algunos sitios que por su volumen de consumo amerita el envío de estos productos en este tipo de buques, como es Puerto Bolívar y Coveñas, entre otros.

Estos transportes se han hecho con pequeños tanqueros.

Figura 20 - DWT Total Buques Colombianos - Tanqueros



Fuente: UNCTAD. Cálculos del Autor

En la Figura 20 se muestra cómo ha evolucionado el DWT de los buques tanqueros en Colombia durante el horizonte de análisis. La gráfica de línea muestra los valores del DWT para cada año y está referida al eje vertical derecho, la gráfica de barras verticales muestra la variación porcentual entre año y año, y está referida al eje vertical derecho. Para este tipo de buques pueden distinguirse tres períodos marcados. El primero es un período estable que viene previo al inicio del horizonte de análisis, en 1980 y llega hasta 1987, cuando tiene una abrupta caída, al pasar de 51.840 DWT en ese año a 12.310 DWT en 1987, lo que equivale a una caída del 76%. La razón de este cambio fue la cancelación del registro en Colombia de la M/T Ciudad de Barrancabermeja, de la F.M.G. En otras palabras, tres cuartas partes del DWT de los tanqueros en Colombia lo representaba un solo buque; el tonelaje restante lo representaban pequeños tanqueros que prestaban servicio de cabotaje principalmente, como las M/T

San Andrés, M/T Don Gustavo, M/T Ana María, M/T Don Nico pertenecientes al Grupo Coremar y la M/N Don Basilio perteneciente a la compañía Transpetrol.

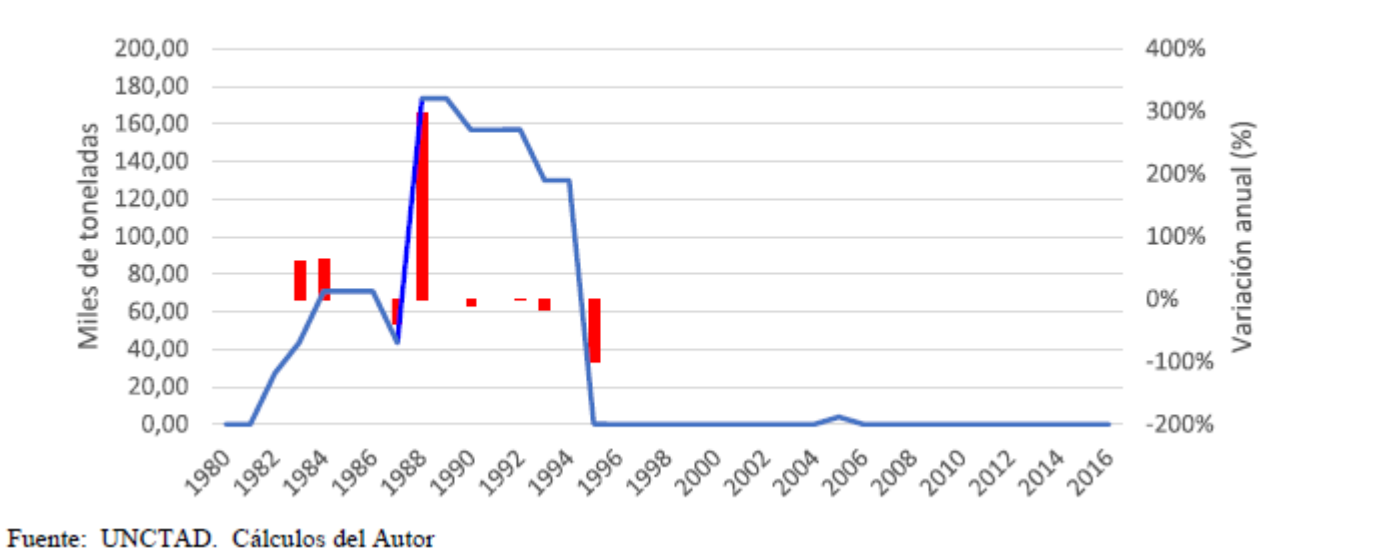
El segundo período comprende entre 1988 a 2009, con una tendencia horizontal o lateral, lo que significa que no hay variaciones importantes en el DWT, es más entre 1992 y 2003 es una línea recta en la que la variación escasamente supera las 300 toneladas, solo en los años iniciales y finales del período hay variaciones, pero no son muy significativas. El tercer y último período comprende desde 2010 a 2016 y tienen una tendencia ascendente, aunque en los dos últimos años el DWT ha descendido un poco. En este período se da la incorporación al registro de buques de las M/T Intergood VII, M/T Intergood VIII e Intergood IX de la empresa C.I. International Fuels Ltda.

2.3 Buques graneleros

En la Marina Mercante Colombiana los buques graneleros han tenido el segundo lugar en participación del total de buques; pero la mayoría de estos buques son de pequeño tamaño comparado con el tamaño que tienen los buques de esta clase. Parte de estas cargas a granel se han transportado en rutas de cabotaje, como fue el transporte de sal desde las minas de Manaure en la Guajira hasta la Planta de Soda en Cartagena de Indias durante los años 70’s, arena y materiales de construcción para las Islas de San Andrés y Providencia, etc. Otras cargas a granel especializadas, como el cemento, han sido el resultado de la exportación de compañías como Cementos del Caribe, que ha exportado este producto en sus buques, especializados en el transporte de cemento a granel.

Dos compañías navieras, Líneas Agromar y Granelco (Compañía filial de F.M.G.) tuvieron buques graneleros en el tráfico internacional de mercancías; la primera con la M/N El Pionero y la segunda con las M/N La Guajira, M/N Bahía Portete, M/N Castilletes, M/N Riohacha y la M/N Manaure. En el transporte de cargas a granel en buques de bandera colombiana hay que mencionar a la empresa Álcalis de Colombia, que explotó las minas de sal en Manaure, departamento de la Guajira y transportó ese producto al granel en buques de este tipo, como las M/N Julio Caro, M/N Luis Ángel Arango, M/N Salina de Manaure, M/N Planta de Mamonal, y M/N Planta de Betania, hasta su planta en la zona de Mamonal en Cartagena de Indias.

Figura 21 - DWT Total Buques Colombianos - Graneleros



En la Figura 21 presenta la evolución del DWT de los buques graneleros en Colombia durante el horizonte de análisis. En la gráfica de línea, referida al eje vertical izquierdo se muestra el DWT en toneladas para cada año y en la gráfica de barras verticales, referida al eje vertical derecho se expresan las variaciones porcentuales anuales.

En la evolución de este tipo de buques a lo largo del período de análisis, pueden identificarse tres períodos, el primero desde 1981 a 1988 con una tendencia ascendente, pero no continua. En este período está dividido en tres sub-períodos, el primero entre 1981 y 1984 con tendencia ascendente, cuando se registran los buques de Granelco como la M/N La Guajira y la M/N Bahía Portete; el segundo sub-período entre 1985 y 1986 con una tendencia horizontal, es decir, sin variaciones al principio, y con un descenso o variación negativa en el último año, debido a la cancelación del registro de la M/N Bahía Portete en 1985; y el tercer y último sub-período entre 1987 y 1988, este es de solo un año y registra el mayor ascenso, que es producido por el ingreso al registro de la M/N El Pionero, de Líneas Agromar.

El segundo período de la evolución de los buques graneleros durante el período de análisis, es entre los años 1989 y 1995 que tiene una tendencia descendente. Este período tiene dos sub-períodos, el primero entre 1989 y 1993 en el que la tendencia decreciente es escalonada, lo que significa la cancelación del registro de buques como las M/M La Guajira, M/N Cabo de la Vela, la M/N Riohacha de la empresa Granelco, entre otros. Y el tercer y último sub-período es entre los años 1995 y 1996 cuando se produce la mayor caída en el DWT de los buques graneleros colombianos, con la cancelación del registro de la M/N El Pionero de Líneas Agromar.

El tercer y último período se da entre los años 1997 y 2016, donde no hay DWT registrado en este tipo de buques y la gráfica es una línea horizontal con valor cero, excepto en 2005 donde se registran 4.000 toneladas.

3. LA MARINA MERCANTE EN LA ACTUALIDAD

No hay que hacer grandes análisis para ver que la Marina Mercante Colombiana en la actualidad no es, usando el lenguaje coloquial, ni sombra de lo que fue en un pasado no muy lejano. El número de buques mercantes abanderados en el país ha disminuido drásticamente, y por lo tanto el DWT, que hoy se aproxima a las escasas cien mil toneladas.

Varios portales especializados en monitorear las marinas mercantes en el mundo, registran para Colombia solo 12 buques mercantes en 2017. Estos 12 buques están divididos por tipo en 9 buques de carga general, 2 tanqueros de productos derivados de petróleo y 1 tanquero químico.

En las actuales condiciones del negocio marítimo, pensar en desarrollar compañías navieras como existieron en el pasado en Colombia, como fue la F.M.G., no es financieramente viable. Hoy existe una oferta de servicios de transporte marítimo, especialmente en los servicios de contenedores, que supera la demanda; y esto ha llevado a que muchas empresas acumulen pérdidas. Por esto las ventajas que ofrece la Marina Mercante a un país deben analizarse en forma general, y no solo como negocio privado del que se lucran unos pocos. La Marina Mercante de un país provee empleo para sus nacionales, ventajas en la política monetaria, contribución al desarrollo de los clústeres asociados al transporte y a la industria metalmeccánica, entre otros. Pero en Colombia no existe ningún incentivo que motive a los particulares a desarrollar la Marina Mercante.

En cuanto al personal de mar, si se ha re-activado la formación de personal para desempeñarse a bordo de buques mercantes en cuanto a los oficiales, cuando después de un período de más de diez años sin abrir cursos para Oficiales Mercantes en la Escuela Naval de Cadetes, debido a la caída en la demanda de estos empleos por liquidación de las compañías navieras colombianas. Teniendo en cuenta que la cantidad de buques abanderados en Colombia es mínima, muchas de estas personas tienen que salir a buscar una posibilidad de empleo en una compañía en el exterior. Similar ocurre con quienes desempeñan cargos de timoneles, marineros, mecánicos, etc.

4. CONCLUSIONES

Por los análisis expuestos en los numerales anteriores, puede concluirse que,

- En Colombia, mientras existió la Marina Mercante se dio una correlación directa entre el comportamiento del PIB, el Comercio Exterior y el crecimiento de la Marina Mercante Colombiana.
- La Marina Mercante Colombiana comienza a desaparecer a partir de 1991, cuando se inicia el declive en el DWT registrado en el país. Vale anotar que, en el mismo año 1991 se aprobó la Ley 1ª, con la que comienza la liquidación de Colpuertos, empresa del estado, comienza la expansión portuaria en el país.
- El crecimiento económico del país ha sido creciente en la mayoría de los años entre 1980 y 2016, lo que permite inferir que los agentes productivos han estado en constante crecimiento.
- El flujo de exportaciones e importaciones, expresado en toneladas, se ha mantenido con una tendencia creciente. Esto demuestra que durante el período analizado siempre ha habido demanda de servicios de transporte marítimo. Desde la liquidación de la Marina Mercante Colombiana esta demanda solo ha sido atendida por navieros extranjeros.
- Por no tener una Marina Mercante nacional, los valores de seguros y fletes de las mercancías se cancelan a compañías extranjeras. Esto es una oportunidad perdida para competir por esos rubros por los nacionales interesados en desarrollar esas actividades comerciales.
- Las cifras aquí presentadas demuestran que Colombia tiene una Economía, que, si bien no tiene unos altos valores de crecimiento año a año, si es una economía que tiene solidez y recursos para avanzar en la dirección del crecimiento y con pocas variaciones. Similar puede decirse de las cifras del Comercio Exterior, que mantienen una tendencia creciente.
- Las cifras aquí presentadas muestran que Colombia tiene suficientes recursos de cargas de importación y exportación, para que inversionistas desarrollen empresas navieras que compitan a nivel mundial en el transporte marítimo.
- Las estadísticas publicadas por diferentes entidades del estado son muy pocas y de baja calidad, con frecuencia se presentan mezcladas, donde los diferentes valores presentados no tienen relación entre ellos.

4. OTROS INTERROGANTES

Después del análisis de las cifras presentadas, surgen otros interrogantes a los que se les debe hallar respuesta para entender la situación de la Marina Mercante Colombiana y por qué no hay recuperación alguna, estos son:

- Ante la liquidación de la Flota Mercante Grancolombiana y su salida de la oferta de servicios de transporte marítimo desde y hacia Colombia, ¿Por qué Líneas Agromar, como segunda naviera del país, o alguna otra naviera colombiana no pasó a ofrecer servicios de transporte marítimo en las rutas que antes explotaba la FMG?
- Pocos años después de la desaparición de la segunda naviera del país, Líneas Agromar también fue liquidada. ¿Las razones de su liquidación fueron las mismas que las de la F.M.G.?
- Después de liquidadas las principales navieras del país, ¿Por qué no crecieron las pequeñas navieras, si tenían el camino libre de competencia nacional?
- ¿Tiene que ver el Estado Colombiano, o alguna de sus políticas con el hecho que en Colombia no se den inversiones en el campo de la Marina Mercante?

RACIONALIZACIÓN SOCIAL

Por: Almirante (RA) Edgar Romero Vásquez, MScEE, Ph.D

La racionalización es encontrar explicación a acciones propias para evitar censura o culpa. Se busca "explicación lógica" o justificación a creer algo. Es mala cuando hay supuestos y no se ven daños, ni riesgos, ni consecuencias.

Algunos ejemplos:

Malvinas o Falklands, 1980, Inglaterra creyó que la “Task Force” enviada no sería enfrentada por misiles Exocet comprados por Argentina a Francia para su marina. Argentina tenía unos pocos aviones lanzadores Super Etenard con 5 misiles Exocet no listos, pero así lograron resultados como hundimiento de la Fragata Sheffield y daños varios con efectividad inesperada. Desarrollaron lo que técnicamente faltaba a ese material. Se dice que Inglaterra no tenía defensa contra los misiles franceses por ser desarrollo de su aliado.

Pearl Harbor, 1941, es el ejemplo típico de racionalización sicológica pues EEUU a pesar de tener toda la evidencia del día del ataque no creyó que Japón se atreviera, que su poder era tan grande que nadie se atrevería a atacarlo, aún con detección por radar se creyó que eran aviones que venían de EEUU y nada se hizo.

Ataques 11 sept 2000, EEUU no vió que existía una amenaza por ataques suicidas de fanáticos como los de Al Qaeda, no cotejó información de agencias de inteligencia, fueron violadas normas de seguridad en aeropuertos y aviones, por ejemplo, prohibición de ingreso de puñales y otras medidas.

Tanto en Pearl Harbor como en 11 septiembre se racionalizó, que nada podía suceder y no se vió la amenaza, no se preparó respuesta y hubo casi 3000 muertos en cada caso.

NASA Challenger 1979 y Columbia 1986, en el primero sellos que se sabían defectuosos fallaron y explotó en el lanzamiento, en el Columbia trozos de espuma del tanque abrieron un boquete desde el lanzamiento y al regreso el calor destruyó la nave.

En cada caso murieron 7 tripulantes y en ambos se pensó que como ya las fallas habían sucedido antes, nada había pasado y nada sucedería.

Chernobyl 1986, explotó el reactor 4 de una Central de energía nuclear de la U. Soviética; hubo mal diseño que no disponía de contención y errores por operadores, se obvió la seguridad, no se conoció la realidad de la radiación y la Organización Mundial Salud dice de 9.000 víctimas. Pasaron más de 24 horas hasta que se ordenó evacuación de Pripyat de 53.000 habitantes, hubo “secretismo” y engaños por la U. Soviética. Actualmente está blindada la radiación.

En mi iniciativa sobre mentalidades, numerosos casos son estudiados en detalle y son muestras de racionalización con daños, por no ver, ni hacer; ceguera a consecuencias y riesgos. Las organizaciones deberían aprender de la historia y que como dice la Plegaria se requiere: “serenidad para aceptar lo que no puedo cambiar, valor para cambiar lo que puedo cambiar y sabiduría para reconocer la diferencia”.



HISTORIA PATRIA: SÍNTESIS HISTÓRICA DESDE 1494 HASTA 1803 – 2ª. PARTE

Por: Juan Francisco Rojas

CÓMO, CUANDO Y DONDE COMENZO EL ESTABLECIMIENTO DE LOS INGLESES EN CENTROAMERICA Y CUAL SU TRAYECTORIA ENTRE 1633 Y 1650

ARTHUR PERCIVAL NEWTON en "Las actividades colonizadoras de los Puritanos Ingleses: última fase de la lucha isabelina"

Tomaré algunos de los apartes de su obra para que ustedes se ilustren de la historia de los antecedentes de lo que hoy debatimos, Nuestra propiedad allí.

John Pym (1584 - diciembre 8 1643) fue un parlamentario inglés, líder del Parlamento general y un destacado crítico de James I y luego Charles I. En el intervalo entre los parlamentos fue tesorero de la Compañía de la Isla de Providencia desde 1630, que lo vinculan con un pequeño e intenso grupo de opositores puritanos al Rey.

El dos de julio de 1635, la flota española era espiada acercándose a la isla (Providencia) desde el sureste y constantemente sondeando por la cantidad de bancos o bajos. El grupo, que estaba bajo el Comando personal del gobernador de Cartagena, don **Nicolás de Judice**, estaba formado por tres naves, cuatro chalupas, y un bote, y transportaba una fuerza de unos trescientos soldados.

-Este es el primer ataque de los españoles desde Cartagena, para recuperar la isla, pero resulta infructuoso. Negrillas mías para mostrar quien ejercía soberanía.

Durante cinco días, las naves fueron encontrando su camino a través de las rocas y bancos de arena sólo al final de ese tiempo se encontraron bajo el fuego de la artillería pesada en Warwick Fort. (Ver mapa anterior relativo a la época).

En el curso de nuestras páginas muy poco, se habrá dicho sobre la isla de Henrietta o San Andreas, aunque esta se incluyó en la patente original de la Compañía Providencia como adecuado para las actividades de la Compañía. Como cuestión de hecho, "aunque la idea había sido abordada dos o tres veces ", ningún intento se había hecho de cualquier establecimiento permanente de la isla. San Andrés es una larga isla baja, en gran medida de naturaleza arenosa, y su puerto, situada en el lado oeste, es muy inseguro y expuesto a los vientos predominantes. (Este era el Cove donde se encuentra una Base de la Armada Nacional hoy).

La isla no se prestaba a la fortificación y la Compañía, por lo tanto, eligió a no perder en ella los trabajos y los gastos que podrían ser más beneficiosamente hechos en Providencia.

San Andrés, sin embargo, abundado en maderas finas se convirtió en el escenario de una Industria de la construcción naval muy respetable y muchas chalupas se construyeron allí, bajo la dirección de algunos carpinteros holandeses. La isla también fue la base para un gran parte de los negocios subrepticios apresando los pequeños barcos españoles que tenían que ser cuidadosamente ocultados del gobernador y el consejo de Providencia en los primeros años de la existencia de la colonia.

CAPTURA DE LA ISLA PROVIDENCIA 295

Faltaron fondos para promover los preparativos dirigidos desde España, por lo que parecía ser el mejor curso a tomar, dar a los gobernadores de **Cartagena, Panamá y Porto Bello** carta blanca para tratar de desalojar a los piratas ingleses con los medios a su disposición, cuando parecía una probabilidad de éxito.

Coloco negrillas en los nombres de las tres fortificaciones del virreinato de la Nueva Granada, para dar otra muestra de quien ejerció siempre la soberanía de nuestra área occidental del Caribe

La expedición partió de Cartagena, en mayo de 1640, alcanzando a Providencia el jueves, 28 de mayo.

Vuelto Maldonado anuncia su derrota en Cartagena justo cuando la Armada de la plata (los galeones que recogían en América el precioso mineral) había llegado de España bajo el mando del Almirante Don Francisco Díaz de Pimienta. Pimienta era un hombre de gran energía y carácter, que se había ganado para sí mismo un considerable nombre en los anales navales de España.

Se le ordenó regresar inmediatamente a las Indias y desalojar a los corsarios de Santa Catalina; durante tres meses Pimienta diligentemente hizo sus preparativos.

El 6 de mayo de 1641 la expedición navegó desde Cartagena, sumando en total dos mil hombres. El almirante fue embarcado en el galeón San Juan de cuatrocientas toneladas, porque el hacía poca agua, su segundo al mando, el Almirante Don Jerónimo de Ojeda, navegado en la Urea Sanson de novecientas toneladas, y acompañando a ellos se encontraban el Jesús María de Castilla (cuatrocientas toneladas), el Santa Anna (trescientos y cincuenta toneladas), el Urea de S, M, San Marcos (de cuatrocientas toneladas), el Convoy (trescientas toneladas), el Teatina (trescientas toneladas), el Jesús María de Ajuda (doscientos treinta toneladas), el San Pedro, y tres pataches de setenta-ochenta toneladas cada uno. El 17 de mayo la armada lo primero que vio fue a Santa Catalina, pero no fue sino hasta dos días después de que se hubo intentado penetrar en los arrecifes que la rodean.

El lugar elegido para el desembarco estaba en el sureste (vean el mapa viejo de providencia que les mostré en unas páginas anteriores y sitúense por el lado de South East Hill) de la isla y era custodiado solamente por terraplenes. Fieros combates tuvieron lugar alrededor de estos terraplenes, pero los defensores Ingleses fueron finalmente desalojados y se refugiaron en las montañas. Descuidando su persecución, Pimienta marchó a través de la isla hasta New Westminster (hoy esa área urbana se denomina Pueblo Viejo y para llegar hasta allí debieron cruzar desde el sitio de desembarco picos que se elevan hasta 360 metros) y sitiaron la casa del gobernador y la iglesia, la cual estaba protegida por algunos mosqueteros (soldados portando mosquetes, los fusiles de la época).

El 26 de mayo se celebró la misa solemne con gran altura y el Te Deum se cantó en la plaza de New Westminster (Hoy Pueblo viejo) como acción de gracias por la victoria en presencia de la totalidad de la fuerza de españoles y de los cuatrocientos capturados herejes. Parte de los Ingleses, que había huido a los bosques en el primer desembarco español, habían arreglado para escapar en chalupas a Henrietta y a tierra firme (costa misquita), pero la mayoría de los colonos había sido capturada, y estos fueron enviados presos abordo de la flota que regreso a Cartagena y de allí a cautiverio en España.

Pues lo que sigue cronológicamente viene con la toma de Providencia nuevamente por el Pirata Morgan donde se prepara para el gran asalto y quema de Panamá en 1671, es un hecho trascendental que debe quedar en la memoria de los amantes de la historia y de la investigación y por eso dedicamos algunas líneas especiales:

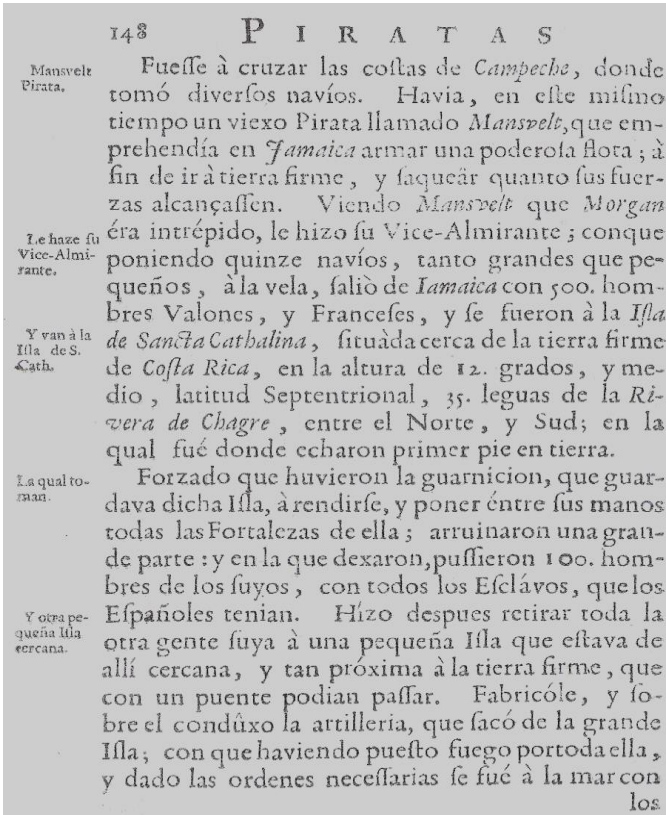
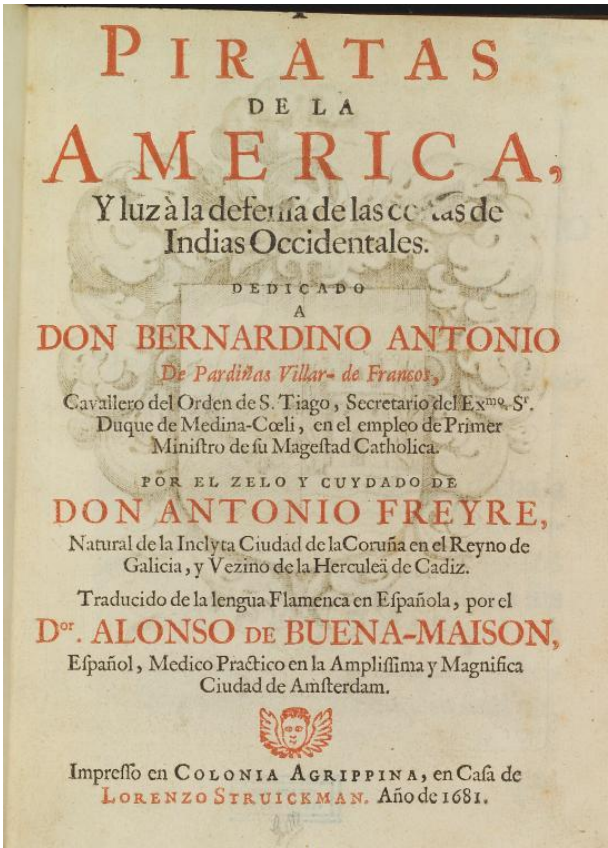
A continuación, presentaré apartes del relato escrito en fragmento de un libro, escrito por el actor, quien compartió aventuras con el pirata Juan Henry Morgan y participo de las dos tomas de Nuestra Isla de Providencia:

Su nombre y existencia: Exquemelin, Alexander Olivier (1645-ca. 1707)

Su libro: "Piratas de la América Y luz a la defensa de las costas de Indias Occidentales"

Impresión: "Impreffo en COLONIA A GRIPINA, en Cafá de LORENZO S TRUICKMAN, Año de 1681. "

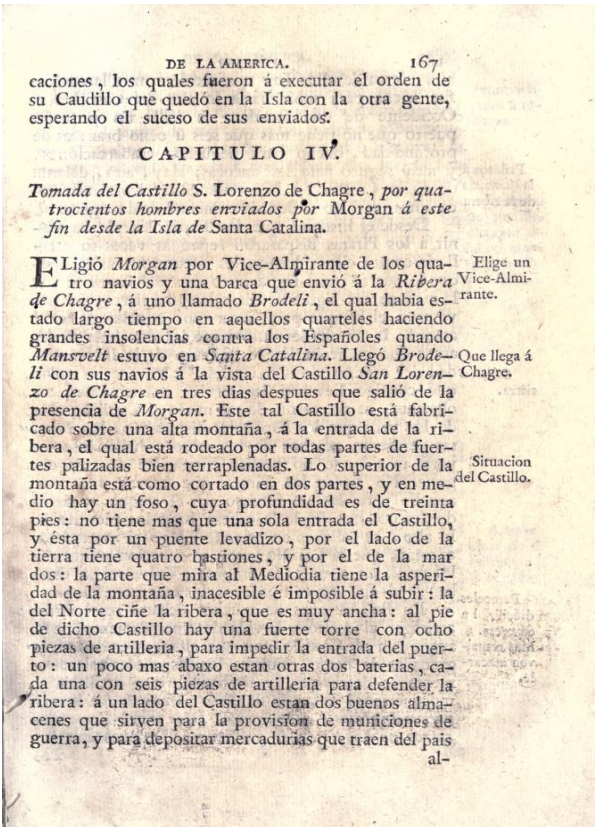
Fuente: Archivo General de Indias (PARES) Portal de Archivos Españoles



Archive.org/stream/piratasdelaamr00esquguat#page/60/mode/2up

Edición de 1681

Obsérvese la referencia de posición geográfica que el autor hace de nuestra isla con relación a su ubicación cerca a Costa Rica y la latitud de 12 grados y 30 minutos (cálculo de hace 332 años sin satélites). Así mismo se refiere el pirata a la otra isla **"...una pequeña isla que estaba de allí cercana, y tan próxima a la tierra firme, que con un puente podían pasar."** El espacio fue el que hoy ocupa el Puente de los Enamorados, pero era más cerrado, en la época de AURY este lo ordenó ampliar para dar paso a los botes de su flota.



LOS INGLESES EN LA COSTA MISKITA 1633-1820

Esta es la dirección de donde tomé este maravilloso ejemplar con un zoom óptimo que le permitirá casi que sentir la humedad de los ríos cuando Ud. los localice.



Vale la pena anotar que, casual o previsto, el tratado Misquito-Inglés se firmó casi que simultáneo con la declaratoria de guerra de los ingleses contra las colonias españolas en 1740, con el fin de tomárselas en el Caribe, la misma que Vernon hizo a Cartagena, donde salieron humillados los ingleses; todo comienza con la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1741), la cual les recomiendo leer. Los Misquitos se declararon muy satisfechos de esa toma, porque su mayor deseo fue el de ser colonia británica, ya que ellos fueron sus protectores y amigos.

Siguieron para Inglaterra dos guerras más, **la Guerra de los siete años** (1756-1763) para establecer el control sobre Silesia y por la supremacía colonial en América del Norte e India.

Y **la Guerra de Independencia de los Estados Unidos**, este último un conflicto que enfrentó a las trece colonias británicas originales en América del Norte contra el Reino de Gran Bretaña. Ocurrió entre 1775 y 1783, finalizando con la derrota británica en la batalla de Yorktown y la firma del Tratado de París.

Estado que manifiesta la poblacion de la Isla de S. Andrés en 19 de Enero de 1793

Cabezas de Familias.	Matrim.	Solteros.	Vudos.	Niños.	Esclavos.	Labradores.	Navegantes.	Carpinteros.	Barberos.	Total.
D ^{no} Juan M. Nisch. Sara su muger	1	2		2	41	1				45.
D ^{no} Guillermo Lever. Isavel id	1	3		3	50	1				55.
D ^{no} Diego Anderson. Sara id	1	2		2	42		1			46.
D ^{no} Forquato Dorric. Sara id	1	4		4	16	1				22.
D ^{no} Jorge Ellys.		1			4	1				5.
D ^{no} Juan Taylor. Sofia id	1	3		3	30	1				38.
D ^{no} Juan Kiat		1	1	1	12	1				14.
D ^{no} Salomon Taylor. Susana id	1				3					5.
D ^{no} Guillermo Taylor. Raquel id	1				3	1				5.
Samuel Forbes. Carlota id	1	2		2	6	1				10.
D ^{no} Pedro Lyons		1	1	1	7	1				9.
D ^{no} Lorenzo Thyne		1			5					6.
D ^{no} Carlos Brown		1			1		1			2.
D ^{no} Juan Horn		1			4				1	5.
D ^{no} Juan Lough. Ana id	1	2		2	6	1				10.
D ^{no} Juan Grenard. Elisavet id	1				4					6.
D ^{no} Carlos Allen. Juana id	1				2			1		4.
D ^{no} Evens (Juan). Sofia id	1	2		2		1				4.
Daniel Brown. Sara id	1	2		2	3	1				7.
Diego Brown. Berfabe id	1	4		4	6	1				12.
Benjamin Tobers. Ana criada		2			1	1				3.
Jorge Forbes		1			7	1				8.
Isavel Hannon. con 3 hermanos.		3	1		2					6.
Guillermo Duttiler. Susana muger.	1	3		3	1	1				6.
D ^{no} Guillermo Taylor. Maria id	1	3		3		1				5.
D ^{no} Pedro Peterson. Ana id	1	1		1	5	1				8.
D ^{no} Hugo Drake. Dorotrea id	1	3		3	7	1				12.
D ^{no} Tomas Taylor. Elena id	1				1		1			3.
D ^{no} Juan Dickson. Sara id	1						1			2.
D ^{no} Samuel Right. Juana id	1				1	1				3.
D ^{no} Rebecca Willson.		2	1	2	5					8.
D ^{no} Diego Bald. Luisa id	1	1		1	1		1			4.
D ^{no} Diego Fittiball. Catalina id	1	2		2			1			4.
Isavel Brown		1			2					3.
D ^{no} Alejandro Donlap. Ju ^{ma} Carey. Lu ^{ma} Hall		3						2		3.
D ^{no} Cristoval Elliott		1			3	1				4.
Anna Taylor y Tomas su nieto		1	1							2.
En 37 Familias Totales	23	53	5	43	281	22	6	3	1	391.

Archivo Histórico Nacional
BOGOTÁ

Con referencia a los descendientes ingleses y esclavos que vivían en las islas de San Andrés y Providencia (treinta y siete familias), en 1789 solicitaron al Rey de España les permitiera quedarse, lo cual autorizó el Rey en 1793, con la condición de convertirse a la religión católica y someterse a la Corona.

CONVENCIÓN DE LONDRES

En esta dirección encuentran todo el contenido que permite ver los compromisos violados por Inglaterra CONCLUIDA ENTRE SU MAJESTAD CATÓLICA Y EL REY DE LA GRAN BRETAÑA, EL CATORCE DE JULIO DE MIL SETECIENTOS OCHENTA Y SEIS, PARA AMPLIAR, EXPLICAR Y HACER EFECTIVO LO ESTIPULADO EN EL ARTÍCULO 60 DEL TRATADO DEFINITIVO DE PAZ DE MIL SETECIENTOS OCHENTA Y TRES, Y DEBIDAMENTE RATIFICADA Y CANJEADA.

Este tratado de 1786 contiene mucho más, en lo cual queda muy claro que Inglaterra no tenía sino autorización de cortar madera en determinada y muy bien limitada área; sin embargo, por intimidación y respaldo de la misma Corona que firmó el tratado, se estableció y se hizo respetar lo que se llamó Honduras Británica y también Roatam, la isla en la bahía.

El gobierno de los Estados Unidos insistió en ella en 1856, en carta dirigida el 26 de julio al ministro estadounidense en Londres; decía el Secretario de Estado Mr. Marcy:

La Gran Bretaña no tenía, al tiempo de la convención del 19 de abril de 1850, "**posesión de derecho alguno en Centroamérica, salvo solamente el usufructuario establecimiento de Belice, si realmente está eso en Centroamérica**"; y al mismo tiempo, "**si alguno tenía, estaba obligada por el expreso tenor y verdadera construcción de la convención, a evacuarlo para quedar precisamente en el mismo pie que los Estados Unidos**". (Es decir sin ventaja de territorio allí).

El anterior condensado de la presencia de Inglaterra en la Costa Misquita hasta lograr oficializar el establecimiento de Belice, mediante la aparente conquista de 1798 para darle forma legal a la Colonia allí establecida, y los posteriores hechos sobre la costa misquita hasta el tratado de 1850 que reconoce la soberanía de Nicaragua sobre esa costa, nos deja ver que la ineptitud política diplomática y jurídica de un estado puede conducirlo a la pérdida de la integridad territorial, que fue, es y será desde la independencia, la característica de nuestros personajes que manejan el Estado Colombiano. De nuevo traigo a colación la frase con la cual los Jóvenes Griegos que formaban parte del ejército se vinculaban **“No entregaré a mis sucesores la patria más pequeña que cuando La recibí, ni menos fuerte, ni menos grande.”**- y otra de noble inspiración **“La independencia de los pueblos se funda en derechos incontestables; pero es también un derecho incontestable de los Gobiernos mantener su integridad del imperio nacional”**.

La implicación de todo el accionar de los ingleses en la costa misquita, sobre la soberanía de Colombia, radica en lo siguiente: Los ingleses fueron invasores de territorio español comenzando por la isla de Providencia, luego mediante la pantomima de una conquista en 1798 legalizó su status de concesionario para corte de maderas a propietario de una gran área que se convirtió en una colonia inglesa llamada Honduras Británica y luego Belice que pasa últimamente a ser república. Pero si ustedes observan el mapa anterior, Belice está muy lejos de la Costa Misquita Colombiana y sin embargo por solicitud inteligente de Nicaragua adelantan un tratado mediante el cual Inglaterra le reconoce la soberanía sobre la costa misquita, sin que nuestros flamantes Administradores del Estado Colombiano, en todos sus rangos y encargos, tomaran acciones preventivas y correctivas.

COMENTARIO

El 3 de septiembre de 1783 se firmó en París el Tratado entre Estados Unidos y Gran Bretaña, y allí simultáneamente firmaban Inglaterra y España un tratado mediante el cual los ingleses despejaban la Mosquitia y todos los establecimientos que estuvieran por ellos ocupados, así como también reconocían la soberanía de España sobre la isla de Providencia. Debido a este tratado el Rey ordenó la salida de estas áreas de los ingleses que las ocupaban, efectuándose el debido repliegue; sin embargo, de las islas del maíz, San Andrés y Providencia, algunas familias presentaron en 1789 súplica al Rey de permitirles quedarse, cuya respuesta del Rey llegó afirmativamente en 1793 bajo la condición de jurar lealtad a la corona y conversión a la religión católica.

Estados Unidos

Creo de imperiosa necesidad por el deseo de compartirlo, agregar aquí un aparte de la Historia de Estados Unidos encontrado en esta dirección: <http://www.theusaonline.net/spanish/historia.htm> "... Caboto navegante al servicio del monarca inglés Enrique VII consiguió tocar brevemente Terranova en 1497. Las tierras que estos navegantes conocieron estaban habitadas desde hacía más de 20000 años antes de la llegada de Colón, En 1492 la población indígena sobrepasaba los 90 millones de personas de los cuales más de 10 millones de personas vivían al norte del Méjico actual."

Era la naciente Doctrina Monroe frente al colonialismo británico. Sin embargo, Inglaterra se arregló con sus primos norteamericanos por lo cual firmaron un acuerdo el 10 de abril de 1850, se celebró el tratado Clayton-Bulwer entre Inglaterra y los Estados Unidos, con el cual se aseguraban, mutuamente, no ponerse en Centroamérica dificultades y no intentar apropiarse algún territorio, se comprometían a que ninguno mantendría para sí el dominio exclusivo del futuro canal de Nicaragua, a la cual en este tratado no tomaron en cuenta. Los ingleses se quedaron con la Costa y los norteamericanos con la ruta del Tránsito y el futuro del Canal.

Terminada la hegemonía sobre estos territorios por parte de Inglaterra, ahora quedaría en condición de participante observadora y practicante de comercio, pero entraría ya Estados Unidos como principal protagonista de los sucesos que en adelante se desarrollen.

- Continuación en la CC 206 -

CYBER-OBITUARIO

Fallecimiento

Lamento comunicar, el fallecimiento del profesor de matemáticas de la Escuela Naval de los años 74, Samuel Serrano (Trapito) en la Ciudad de Bucaramanga, el 3 de Junio de 2018, nos llegó esta lamentable noticia en las canchas de tenis del Centro Recreacional de Oficiales de Cartagena, Trapito era un buen tenista y sus dos hijos son tenistas universitarios de los Estados Unidos.

Paz en su tumba, Sentido pésame a su distinguida familia,

José Calderón 38-04.

CONCHA Y SU “ЯИЧНЫЙ ПИРОГ” *



Buenos días ña' Concha, ¿lista para el mundial? La veo con esa camiseta de "la naranja mecánica", pero ese equipo no clasificó.

Buenos días profesó Balanta, claro que estoy lista pa'l domingo, esa barrida que le vamo a pegá al bandido ese, será mundial. Pero hasta ahora me entero que al programa económico del dotó Duque le decían así, yo lo conozco es por la "economía naranja" y déjeme decile que ese equipo si clasificó, el que se quedó por fuera fue el del dotó coscorrón...

No ña' Concha, yo le hablo es del mundial de futbol que empieza esta semana en Rusia. ¿Entonces esa camiseta naranja es de Iván Duque?

¿Y entonces, cuándo has visto tú un fogón sin humo? Lo mío es el domingo, después habrá tiempo pa' esas cosas del futbol...

Disculpe ña' Concha, pensé que a usted le había dado la fiebre mundialista...

No mi negro, en eso andan son los pelaos que les importa todo un carajo, a ellos lo que pase con el país les vale lo que llevan mis arepas...

¿Huevo?

¡Exacto! Y de avestrú... Pero para que veas que si había pensao algo en eso, tengo por aquí la "arepa Suarez" ...

¿Arepa Suarez?

Así es, a esa todos le quieren meté un mordisco...

Esa esta buena ña' Concha, ¿Qué más tiene?

También tengo la "arepa chilena" ...

¿Y esa?

¿Esa? Tiene huevo.

Pero si Chile no va al mundial...

Por eso...

Se parece a la selección de Italia, muchas figuras, muchos pergaminos y vea, los eliminaron.

En eso se parecen a la campaña del dotó de la Calle, con figuras como Gaviria, Cristo, Serpa, Clara López y vea usted, Humberto terminó de "Bufón" ...

Ñerdaaa ña' Concha, esa estuvo fuerte...

¿Fuerte? Que va, fuerte es el platal que tiene que pagá por ponese de cambamero; Si hasta le ganó el voto en blanco. También tengo la "arepa panameña", esa viene acompañada de un "bolillo" de mazorca, pero voy a hacé muy pocas, porque esa selección se devuelve al tercé partido.

¿Usted cree?

¿Creo? Cuando te digo tajá es porque está frita, y si te digo que la iguana es verde es porque la tengo pisá.

Tengo una que se está vendiendo mucho, la "arepa Yerri Mina" ... Esa se come, pero solo en esa "banca" y como le digo, la piden mucho.

La veo muy actualizá ña' Concha.

Toca mijo, si no, nos gana la competencia.

¿Competencia? ¿Cuál competencia?

Y quien má, pué Mañe con sus invento... ahora salió dizque con la "PanochaPanzer".

¿Y eso que es?

Pues una Panocha con una salchicha alemana adentro y le agrega salsa de tomate y mostaza.

Y, ¿Quién se come eso?

¿Quién? Ay negro, estos cadetes con filo se comen lo que sea y si el que está reclutando pa'l aseo es el Guardiamarina Castro Luis Bernardo, la cosa se complica. Ese fue el que le metió esas cosas al negro Mañe en la cabeza.

¿Hay más?

Pué claro, los domingos vende por debajo de cuerda dizque la "soviet Kola", una mezcla de Vodka con Kola Román y por una botella de litro les encima una lata de carne de diablo. Eso me ha bajao mucho las ventas, porque las arepas no combinan con esa mescolanza ... por eso me toca innová.

Ya veo ña' Concha. ¿Y qué más tiene?

Tengo la “arepa Petro”, esa es to’ una lotería, hoy tiene huevo, mañana no, después no es arepa si no bollo de angelito, pero sin coco, parece un patacón con queso, pero termina con yuca encima, en fin, aquí los cadetes le dicen la “arepa trampa”.

¿Pero esa arepa que tiene que ver con el mundial?

Mucho, ¿no ves que todos los que van a votá or Petro son todos unas bolas?

¿De futbol?

Ay negro, hoy tienes tres velocidades: Lento, más lento y parao... te pareces a Cardona, que dice que no sabe por qué el profe Peckerman lo dejó por fuera.

¿Por bola?

Noooo, por conchudo, por gamín y por irrespetuoso.

Oiga si ña’ Concha, ese es mucho gamín, ¿ese no fue el que se burló de los coreanos?

El mismo profesó, ese no merecía ni que lo llevaran a una manifestación de Petro, ¿usted se lo imagina con otro poco de gamines como él?

Al menos a Petro se le salvó ese voto.

Y a Duque se le perdieron los veintitré que están en Rusia... pero no los vamos a necesitá aquí, los necesitamos allá, concentrado en ganar los tré primeros partidos pa ve a quien tenemos que pelá en la segunda fase.

Póngale fe ña’ Concha y vera que nos va bien.

Yo le pongo fe profesó, pero ellos tienen que ponerle lo que les pongo yo a mis arepas...

¿Qué les pone?

¡Huevos!

(*) *Empanada de Huevo. La palabra arepa no existe en el idioma ruso, por eso se usó la palabra empanada.*

CYBER-CRUCIGRAMA

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									

Horizontales:	Verticales:
1- DD03	1- Isla Colombiana de pura sepa
2- Grisales – Reserva activa	2- Fórmula química NH4+ -lo hace la vaca
3- Contrario de si – primera parte de muchos nombres de buques mercantes	3- Naval Police – dos vocales (no se me ocurrió nada con ellas) – antes de ser TE en la IM
4- Escribir – lo contrario del 2 horizontal	4- Materia en la ENAP - Mi buque está parado y sin arrancada
5- Hijo del hijo - Maniobro con dificultad. Manténgase alejado - Hombre al agua	5- Que’ ta furioso – Brasil
6- Nota musical – Afirmativo – Deporte de Almirantes en uso de buen retiro	6- Nombre árabe - a place in Malda district, West Bengal, India
7- Recibido – Deleita	7- Manténgase alejado de mí, estoy maniobrando con dificultad (2 veces) – descanse
8- parecido al Nando – Cuchicheo	8- épocas – rey de la selva
9- Arma escondida letal	9- los hay omnidireccionales y direccionales

ZAFARRANCHO GRÁFICO

LOS 25 AÑOS DEL CONTINGENTE NA 103.

Reunidos otra vez en Cartagena. Marchando con el batallón y visitando el último poste de nuevo.



**GRADO DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS & MINOR EN ECONOMÍA, Y DE UM
UNIVERSIDAD DE MIAMI MAESTRÍA EN FINANZAS.**

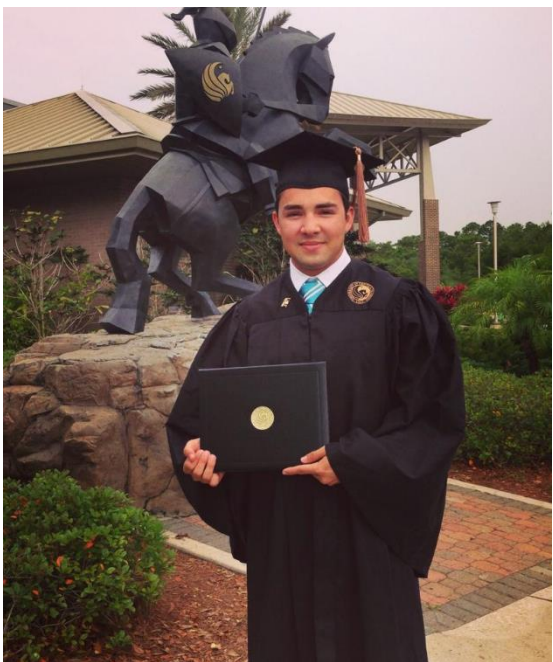
Quiero aprovechar esta ocasión para enviar un abrazo y un cordial saludo a todos los compañeros, y amigos de la Cyber-Corredera. Felicitar a todos quienes han hecho lo posible para que esta edición salga periódicamente como lo ha venido haciendo por años. A mi personalmente me informa, me divierte y me alegra muchísimo ver fotos y saber noticias buenas de mis amigos. Agradezco mucho a quienes tuvieron alguna participación, apoyo y gestión para que la Cyber-Corredera siguiera editándose y publicando sus artículos.

Además quiero compartir con ustedes la felicidad y orgullo familiar que nos da los logros académicos de nuestro hijo Carlos Alberto Cortes; quien se ha graduado en la UCF Universidad Central de La Florida en Administración de negocios & minor en economía, y de UM Universidad de Miami maestría en finanzas.

Capitán de altura Carlos Alberto Cortes. NR 71-013 “El Panda”



UCF CFE Arena, Orlando, FL. USA. Carlos A. Cortes, Patricia De Castro, Carlos A. Cortes, y Maria Emma Cortes



UCF University of Central Florida
Carlos Alberto Cortes
Bachelor of Science in Business
Administration



UM University of Miami
Carlos Alberto Cortes
Master of Science in Finance

CUMPLEAÑOS ACORE BOLÍVAR



DÍA DEL PADRE EN EL CLUB NAVAL DE CARTAGENA – ACORE BOLÍVAR



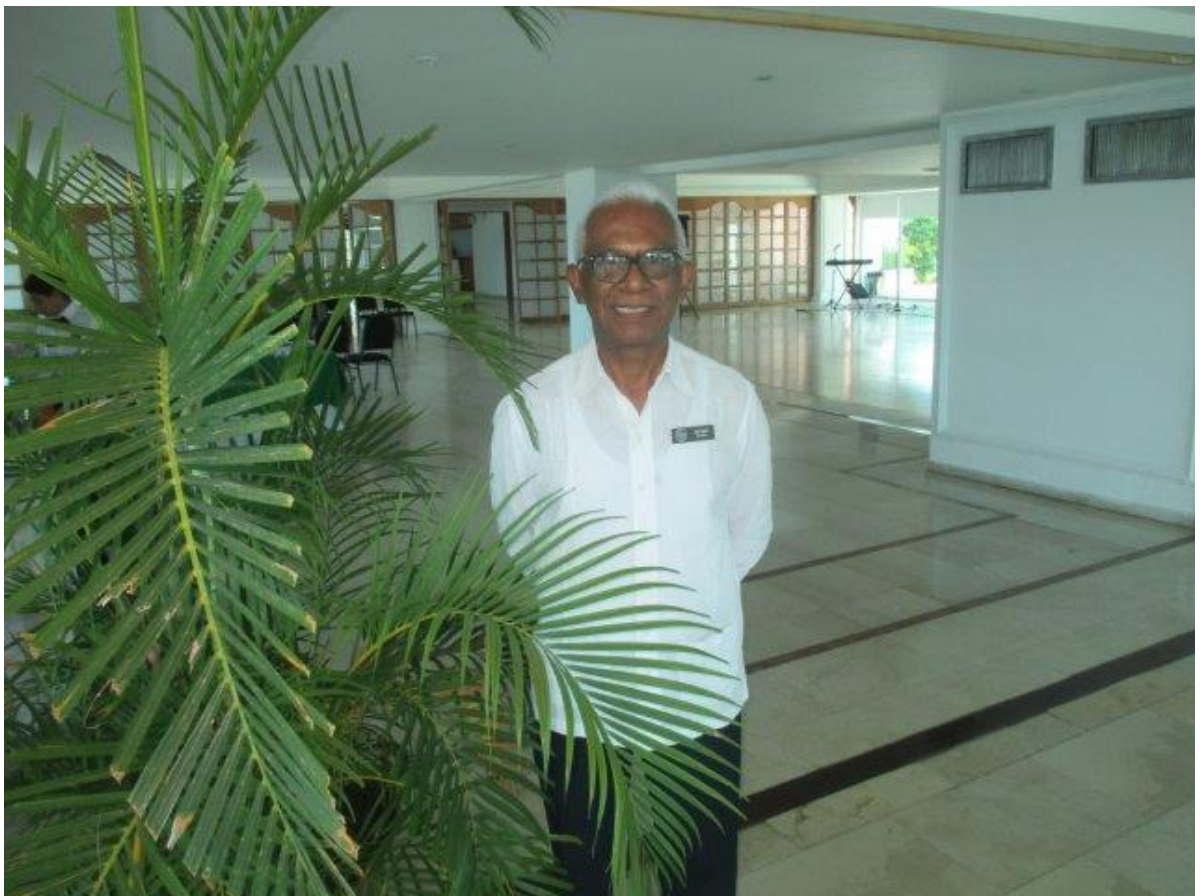




CYBER-CORREO DE LA ARC LULÚ



Antonio Espinosa



Toño: Que socio del Centro Recreacional no Conoce A TOÑO: hace 50 años labora en el Centro recreacional de Oficiales Club Naval de Castillo Grande, empezó a laborar en la Higuana como disc-joker, luego pasó a ser mesero, luego jefe de meseros, y hoy día es el empleado más antiguo del Centro recreacional, es muy grato hablar de Toño él conoce a todos los socios y a sus familiares él conoce nuestros hijos y los hijos de nuestros hijos es una persona muy cariñosa y muy colaboradora, a Toño lo felicitamos por su gran labor en el club, por sus servicios prestados a todos los socios y sus amables atenciones.

José Calderón

Saludo, Felicitaciones y gracias por Cyber-Corredera

Apreciados Pacho Rodríguez y Dr. Jorge Serpa,

Cordial saludo, un abrazote, agradecido por su grandiosa labor de edición y publicación de la Cyber-Corredera, me alegró mucho que continuaran su labor. Un Bravo Zulu para todos quienes han venido trabajando en este proyecto.

A mí personalmente me informa, divierte y me alegra saber noticias varias de nuestros amigos y compañeros (Familia Naval).

Muchísimas gracias

Carlos A. Cortes

NR 71-013 El Panda

E-mail. cacortes33@gmail.com

Tel. +1 305 467 2580. USA

INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL

CARLOS A. PARDO & CIA. LTDA.

ASESORES EN SEGUROS Y VEHÍCULOS

Calle 23 No. 43ª – 81 Local 138, Medellín

Teléfono: (4) 232 7175 – (4) 262 3983

Fax: (4) 262 3983

Celular: 310 462 3484

Email: carlospardocia@une.net.co

PALOSER SAS

Servicios y logísticos para Tractocamión, carga, almacenamiento, montacarga y lavado

Dirección: Trv. 54 No. 21c - 28

Bosque, Cartagena

Celular: 310 350 4986

Operamos 24horas

Diseño Páginas Web Posicionamiento SEO

<https://jorge-borda.com/>

Email: info@jorge-borda.com

CONSULTOR INFORMÁTICO
JORGE BORDA **B**

INMOBILIARIA VIVAL SAS

<http://vivalarquitectos.com/>

Calle 107 No. 52-08, Bogotá

Teléfono: (1) 656 2938

Raul Valderrama (NA 74-76)

Vival Arquitectos

DR. JORGE SERPA ERAZO
38-082

JOSÉ RAMÓN CALDERÓN Z.
38-004

DR. FRANCISCO RODRÍGUEZ A.
74-065



Director



Corresponsal Cartagena



Editor / Corresponsal Europa

MASCARÓN DE PROA



Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@Cyber-Corredera.com

Derechos Reservados

Se invita a divulgar la información aquí contenida, citando la fuente