



EN ESTA EDICIÓN:

EL CONTINGENTE 38 CUMPLE 50 AÑOS DE EGRESADO DE LA “ESCUELA NAVAL DE CADETES”

“JARCIA ARRIBA” CRÓNICA SOBRE LOS VELEROS EN CARTAGENA, SAIL 2018

HACE 51 AÑOS

HEROES NAVALES OLVIDADOS

DON FULIGENCIO DE LA MADRID MONTES DE BAYUNCA

LA CÁPSULA DEL TIEMPO

LITIGIO CON NICARAGUA UNA HERENCIA CON DIFICULTADES

HISTORIA PATRIA: SÍNTESIS HISTÓRICA DESDE 1494 HASTA 1803 4ª. PARTE

XXVIII CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA EN CARTAGENA

BUQUE ESCUELA ARC “GLORIA” CELEBRA 50 AÑOS AL SERVICIO DEL PAÍS

CONCHA Y LOS PROCERES A PROPOSITO DEL 20 Y 24 DE JULIO Y EL 7 DE AGOSTO

JUNTA DIRECTIVA ACORE SECCIONAL BOLIVAR 2018-2020

OBITUARIO

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

EL CONTINGENTE 38 CUMPLE 50 AÑOS DE EGRESADO DE LA “ESCUELA NAVAL DE CADETES”

Por Capitán de Navío (RA) CARLOS ORAMAS LEURO/38-046

El pasado 2 de julio de 2018, el contingente 38 cumplió 50 años de egresado de la “Escuela Naval de Cadetes” fecha en la cual se adhirieron el contingente mercante M 15 y un Alférez de Infantería de Marina del curso IM - 01, conformándose la promoción XL de graduados del “Alma Mater”.

Fuimos 20 los graduados del contingente 38 en esa fecha:

TK Luis Reinaldo Bernal R.	CN Carlos H. Oramas L.	CC Yesid Sarmiento V.
TK Eduardo Boada G. †	CN Hernando Ovalle V.	ALM Mauricio Soto G.
CALM Jairo Cardona F.	TF Darío Páez S.	TK Gustavo Suarez P.
CN Luis Jaime Correa P.	VALM José William Porras F.	CC Jairo Suarez E.
CALM Guillermo A. Diaz D.	CC Jairo A. Quiñonez S.	CC Roberto Spicker G.
TK Eduardo Gómez L.	CN Gustavo Ramírez G.	CN Luis E. Torres S.
TN Lorenzo Indaburu L.	TF German Rodríguez A.	

Posteriormente en promociones siguientes también hubo una “segunda ola” de contingentes que alcanzaron el grado, algunos fortalecieron la Infantería de Marina en su momento.

TK Darío Abril G. †	TF Enrique Lequerica O.	TEIM Humberto Quintero
CTIM Carlos Ariza G.	TK Daniel Lorza P.	STIM Jorge Santos D. †
CRIM José R. Calderón Z.	CRIM Ignacio Ochoa A.	CN Carlos Umaña C.
STIM Luis E Castañeda Y. †	TK Rene Oviedo Z.	CN Sigifredo Velandia R. †
CRIM Luis Fabio García C.	CN Jorge A. Páez E.	CN Carlos R Wiesner P.
TN José David Gómez G. †	CC Fernando Peña U.	
TF Rafael Lara H.	CN Jorge Quintero R.	

Fue un contingente prolífico en oficiales de reconocida brillantez que enriquecieron una Armada en transformación.

Fuimos tal vez iconos de algunas circunstancias significativas en la historia de la Institución. Nuestra formación fue fundamentada en el espíritu mariner, el amor a la Institución y el valor patriótico.

Significativo en la época, fueron los profesores, verdaderos formadores y estructuradores de caballeros del mar, todos de altísimas calidades profesionales, personales y de gran excelencia docente, al igual, los primeros profesores del arte militar y marino, fueron oficiales navales recientemente llegados de escuelas y universidades extranjeras, con quienes se fue configurando a la Escuela Naval como una verdadera Academia del conocimiento naval militar y del medio marítimo, no los menciono por evitar que la memoria me falle y olvide alguno, pero todos de mucha recordación y tenemos la impronta que nos imprimieron con sus atributos y conocimientos.

Los embarques y prácticas abordo verdaderos laboratorios, fueron en los buques de guerra, dos cruceros en el año, se remplazaban tripulantes que salían de vacaciones y los cadetes suplían las funciones equivalentes de guardia y servicios abordo.

De esos cruceros de entrenamiento durante el paso por la Escuela, siempre se realizaron visitas a otros países, lo que permitió la internacionalización de nuestra cultura marinera, el primero de ellos en 1964 a Colón en Panamá, además, se tuvo el privilegio de haber realizado el primer desfile de la Armada en la Intendencia de San Andrés, ese tristemente recordado crucero, fue la última singladura que realizó la emblemática fragata ARC “Almirante Padilla”.

Ante la llegada de nuevos buques como el destructor ARC “Antioquia”, el ARC “Pedro de Heredia”, el buque transporte ARC “Almirante Padilla” y en los modernos ARC “20 de Julio” y ARC “7 de Agosto”, en años posteriores se visitaron: Maracaibo y la Guaira en Venezuela; otro año al Ecuador y al Perú y el tránsito por el Canal de Panamá con una recepción muy recordada, en la Base Naval de Rodman de la Armada de Estados Unidos en la Zona del Canal; otro nos llevó a Puerto Rico, Washington, New York, Baltimore, una visita a la Escuela Naval de Annapolis y a Halifax en Canadá.

Otros cruceros de entrenamiento, no menos interesantes, fueron los llamados ABC donde cubríamos milimétricamente las costas colombianas del Caribe recalando en Turbo, Coveñas, Santa Marta, el Cabo de la Vela, y Castilletes en la Guajira, el archipiélago de San Andrés con todos sus cayos e islotes; en el Pacífico: Bahía Solano, Bahía Málaga, Nuquí, Buenaventura, Malpelo y Tumaco.

Transcurridos los años de Escuela vino la graduación y el embarque a bordo de las unidades de guerra, haciendo el tránsito por los diferentes departamentos de abordo, como era la usanza, nuestra especialidad fue el cuerpo único, es decir, oficiales navales integrales, como se diría hoy “multifunción”, dos años después cuando se aceptó “sexarnos” escogiendo especialidad, los que seleccionamos como rumbo de desempeño el cuerpo de ingeniería, le incorporamos la cinta púrpura a los galones de las palas como distintivo.

A los tres y medio años en el grado fuimos llamados a realizar el curso de ascenso a Tenientes de Fragata y por beneficio Institucional planteado por el entonces Director de la Escuela, Señor Contralmirante Eduardo Meléndez (QEPD), este curso se uniría con el año de complementación profesional, curso que se realizaba en el grado de Teniente de Navío, allí se cursaron materias con las que se culminaría el ciclo profesional universitario, para esta época algunos compañeros habían decidido buscar otros rumbos en la vida civil, con la terminación del curso catorce optaríamos por el título de ingenieros navales y dos compañeros que siguieron la naciente carrera de oceanografía.

Con esto el contingente comienza a participar en actividades que irían a evolucionar la Armada, se inicia el arma silente con la construcción de los submarinos tácticos y los comandos anfibios, los cursos de entrenamiento con la Armada del Perú y posteriormente las prácticas en Alemania; se recibieron el ARC “Córdoba”, el ARC “Almirante Tono” destructores de transporte con capacidad para el desembarco anfibio y el ARC “Almirante Brion” que se destinaria como buque hospital; se realiza una de las maniobras más aveladas con un remolque interoceánico del ARC “Pedro de Heredia” entre Buenaventura y Cádiz en España; las reparaciones del ARC “7 de agosto” en Estados Unidos.

Algunos compañeros salen a cursos de posgrado y de especialización en escuelas y universidades del exterior; se reciben el ARC Caldas y el ARC “Boyacá” y posteriormente el ARC “Santander” destructores tipo Fletcher; después de mucho esfuerzo se repotencia el ARC “Pedro de Heredia” para efectuar operaciones de salvamento en la isla de San Andrés y por la disponibilidad, es destinado para hacer el acompañamiento de los submarinos oceánicos ARC “Pijao” inicialmente y posteriormente el ARC “Tayrona” desde Kiel en Alemania, donde fueron construidos, hasta Cartagena, en este segundo viaje de regreso, en el mar del norte y en el tránsito por el Atlántico, los temporales y el Dios Neptuno le cobraron muy cara la osadía del “Pedrito”.

Después vino la participación muy activa del contingente 38, en la proyección de una nueva y moderna marina, la inspección de la construcción de las corbetas misileras en Alemania, pero más que eso, en la transformación de las culturas marinera, naval militar y técnica de la Armada, aquí se instituyó el concepto del “Mando por Negación”, los nuevos criterios de mantenimiento y operación de equipos, la guerra electrónica, las operaciones navales y aeronavales, otras consideraciones operacionales para el empleo naval, el apoyo logístico y la infraestructura en tierra de las Bases y Apostaderos, como el caso de la construcción de la Base Naval ARC “Bahía Málaga” en el Pacífico; además, reformas en la formación, capacitación y entrenamiento del personal y las tripulaciones.

Siguieron los comandos de buques y submarinos, comandos de Fuerza y Bases, direcciones de Escuelas, Dirección Marítima, direcciones y cargos administrativos y de comando por todas las instancias y guarniciones de la Armada, con relevante éxito, en fin, fue el contingente eje de las reformas que proponían instancias superiores y el mando naval buscando una Institución preparada para el futuro.

Después de tan acumulada experiencia y servicio, nueve compañeros logramos el nivel de Capitanes de Navío, y de estos, cuatro alcanzaron merecidamente por sus méritos el Almirantazgo, dos Contralmirantes, un Vicealmirante que ocupó el cargo de Segundo Comandante de la Armada y un

Almirante quien fue Comandante de la Armada por casi seis años, realizando la transformación más significativa de la Armada en toda su historia, proyectándola a ser una Armada de talla internacional, moderna y capacitada para enfrentar los retos, desafíos y peligros que amenazan al país, al hemisferio y al mundo en el próximo futuro.

Hoy al final de nuestra derrota, todos sobre el veril de los 70, bendecidos por hogares esplendorosos, hijos y nietos ciudadanos ejemplares y profesionales exitosos, son dignos herederos de un contingente que hizo del paso abnegado y de servicio por la Armada, un modelo de vida.

Hoy con el socaire que nos da la vida, algunos lo disfrutan acogidos en puerto seguro, otros continuamos contribuyendo con la experiencia acumulada en el mar, como investigadores, empresarios, científicos, consultores profesionales o como docentes a registrar un poco en la vida cotidiana de nuevas generaciones, una conciencia marítima en el país, rico en costas, mares y ríos.

La singladura en estos 50 cincuenta años la hicimos con la satisfacción del deber cumplido, de la poca o mucha permanencia en el servicio activo, siempre quedó grabada la heráldica de la Armada y la insignia del contingente 38 en las mentes y corazones y con ellas navegaremos con viento largo a rendirle cuentas al Dios de los Mares.

El próximo 25 de agosto de 2018, la Dirección de la Escuela Naval “Almirante Padilla”, realizará la ceremonia conmemorativa a las “Bodas de Oro” profesionales, algunos de los que no podremos asistir ya hicimos un encuentro simbólico y fraterno en Bogotá, pero muchachos los estaremos acompañando y compartiendo la celebración, añorando darle los agradecimientos al Señor Director de la Escuela y compartir remembranzas y anécdotas con ustedes y sus queridas primerísimas.



“JARCIA ARRIBA”

CRÓNICA SOBRE LOS VELEROS EN CARTAGENA, SAIL 2018

Por: Mario Rubianogroot Román, “Papayo el Velachero”

“Jarcia Arriba, Juaneteros y en su altura los Gavieros (Velacheros), largaran sus cuerdas velas, para hacerse a la Mar” (aparte del himno del Gloria)

Hace 30 años, dejé las cubiertas del BE ARC “Gloria”, como su Segundo Comandante, después de haberlo tripulado en 1987 y 1988 y navegado más de 42.000 millas; todo ese tiempo no había visto un espectáculo de “Velas, Jarcias, Flechastes, Cubiertas y Cabos” de tal naturaleza.

La actividad del llamado “SAIL” (posterior “Velas Latinoamérica”), inició en el año 2006 y cada cuatro años (como el Mundial de Fútbol), se realizan y hay un país que se hace cargo de la Organización. De tal forma que, en el año 2018, correspondió la Cuarta Versión y fue Organizada por Chile. La fase de “Cartagena” (Colombia), fue del 21 al 26 de julio y en ese marco, se efectuó la “Conferencia Naval Interamericana”, la Celebración de los 195 años de la Armada, El Cumpleaños de nuestro Buque Escuela y el lanzamiento del libro de los “50 Años del Gloria”, de Villegas Editores.

El sábado 21 de julio, la cita para tomar fotos, fue a la altura del Faro del Club Naval, para ver la “arribada” (entrada) de los veleros, que en su orden fueron el “Cuauhtémoc” de México, el cual le asignaron el muelle “La Bodeguita”, conocido por nosotros como el de “Los Pegasos”, para delicias de los residentes y turistas y el resto (Seis -6- Veleros) atracaron en la “Sociedad Portuaria de Manga” y fueron: “Libertad” de Argentina, “Unión” de Perú, “Gloria” de Colombia, “Sagres” de Portugal, “Esmeralda” de Chile y “Cisne Branco” de Brasil. No se hicieron presentes el “Capitán Miranda” de Uruguay, pues está en reparaciones mayores y nunca supe que pasó con el “Guayas” de Ecuador y el “Simón Bolívar” de Venezuela, que estuvieron anunciados.

Todos los días los buques estaban “abiertos”, para la visita del público y paso a relatar algunas cosas de cada uno, más de carácter histórico y/o anecdótico y poco o nada de características, que fácilmente “google” nos lo reseña más detallado y completo. Igualmente registro, que algunas fotografías de los veleros, corresponden al arribo o al zarpe, oleos o pinturas en sus interiores y trozos de lonas.

GLORIA



Astilleros y Talleres Celaya S.A. de Bilbao (España), construyó cuatro veleros hermanos, tipo “Bergantín Barca” (Brick Barca) y en su orden de fabricación, fueron el “Gloria”, después el “Guayas”, a continuación, el “Simón Bolívar” y por último el “Cuauhtémoc”.

Nuestro Buque Escuela cumplió este año 50 años de construido, para el país. Como dato interesante, se anota que en 1999 del total de la tripulación casi el 5% fueron mujeres. A partir del 2005 pasó a un 10%, con un máximo de 14 cadetes y dos oficiales mujeres, es decir un total de 16, eso hasta el año 2017. Para el 2018, en la Segunda Fase del crucero de cadetes se embarcaron Guardiamarinas y Cadetes (alumnos en formación), en total 51. Así mismo se embarcaron por primera vez Oficiales invitadas de la Fuerza Aérea y de la Policía colombianas, para completar 58 mujeres.

UNION



Antes de abordar el Buque Escuela a Vela BAP “Unión” de Perú, me dijo el Guardiamarina del Portalón, que es el Velero que ocupa el Segundo lugar de los más grandes del mundo y lo supera el Velero Ruso “SEDOV” (CEΔOB, en el alfabeto de Cirilo y Metodio), que tiene un metro y medio más de eslora (117); deducción el peruano tiene 115,5 mt. de eslora.

Ver el “Unión” es un extraño espectáculo, del cual no nos podemos abstraer y estamos ante un tremendo velero tipo “Brick Barca” clásico de 4 palos, o 5 con el bauprés, 35 velas, 6 vergas en los palos trinquete, mayor proel y mayor popel y 2 cangrejas (Alta y Baja) en el Mesana. Desplazamiento 3500 toneladas y lo mejor del cuento construido en su totalidad por los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA) de Perú.

El mascarón de Proa, se encuentra inspirado en el Inca Túpac Yupanqui, “El Resplandeciente” (1441-1493) a quien se le atribuye haber conducido una flota de balsas con 20.000 soldados, según varios cronistas españoles. Esa expedición marítima, lo llevaría a la Polinesia.

SAGRES



El velero de entrenamiento “SAGRES” fue construido en 1937 en los astilleros “Blohm & Voss” de Hamburgo, con el nombre “Albert Leo Schlageter”; fue el tercero de una serie de cuatro buques de la Marina Alemana, como fueron: “Horst Vessel” (hoy día el “Eagle” de los Guardacostas de EUA), “Gorch Fock” (hoy día el “Tovarish” de Ucrania), y otro que nunca se terminó de construir.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el “Albert Leo Schlageter” (1937-1948), fue capturado por las fuerzas americanas y entregadas a Brasil en el año 1948, por un valor simbólico de USD\$5.000 y bautizado como el “Guanabara” (1948-1962). Por los años 1960, la marina portuguesa, estaba buscando un velero de entrenamiento y Brasil, que ya había pensado que su velero era insuficiente lo vendió. Portugal lo compró y lo bautizó como “Sagres” y reemplazar su viejo velero; a partir de 1962 ha viajado todos los años en cruceros de entrenamiento de la Academia Naval, a excepción de los años 1987 y 1991, debido a reparaciones mayores. Hoy día el “Sagres”, tiene 81 años.

Como dato curioso, en sus velas luce la llamada “Cruz de Cristo”, como lo hacen sus veleros, desde el siglo XV. Fue el símbolo de la “orden Militar de Cristo”, establecida en Portugal en 1317, en la cual el Príncipe Henry, fue “Administrador y Gobernador” desde 1420; igual es de anotar que la “orden de Cristo” viene heredada de la “Orden de los Templarios”, extinguida en 1312.

ESMERALDA



Del “Esmeralda”, siempre hemos escuchado que es el hermano joven del “Juan Sebastián de Elcano” (1927); la historia resumida es como sigue: “en el año 1946, La Armada española ordenó la construcción de un velero, casco No. 32, a los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, para reemplazar al Buque Escuela “Juan Sebastián de Elcano”. Ese mismo año se inició su construcción. Se le designó como “Juan de Austria”. El 18 de agosto de 1947, una explosión en la Base de Defensas de Submarinos causó tal destrucción en el Astillero que la construcción del velero quedó paralizada y el astillero al borde de la quiebra.

Durante varios años España había importado desde Chile miles de toneladas de salitre para recuperar la agricultura devastada por la guerra Civil, aprovechando un crédito del gobierno chileno. España ante la imposibilidad de efectuar los pagos del crédito, ofrecía pagar con productos manufacturados, entre ellos del área de construcción naval. A Chile, le interesó el inconcluso “Juan de Austria” y se gestionó su adquisición, la cual fue aprobada por el Congreso el 27 de diciembre de 1951, la botadura fue el 12 de mayo de 1953 y el 15 de junio de 1954, la Sociedad Astilleros de Cádiz S.A. hizo entrega del buque al Embajador de Chile y a continuación se izó el pabellón Nacional, para zarpar al siguiente día y recalar en Valparaíso de 1 de septiembre de 1954”; Hoy día el “Esmeralda”, tiene 64 años.

El “Esmeralda”, es del tipo “Bergantín Goleta”, Cuatro palos y el primero en cruz con 4 vergas, El mascarón de proa es el “Cóndor de los Andes”, que como dice el escrito: “Ayuda a tener una buena singladura, es el único tripulante que nunca ha pisado puerto. Su figura está presente en el escudo de Chile”.

CUAUHTEMOC



Como lo comenté cuando se habló del “Gloria”, Astilleros y Talleres Celaya S.A. de Bilbao (España), construyó cuatro veleros hermanos, tipo “Bergantín Barca” (Brick Barca) y en su orden de fabricación, el último fue el “Cuauhtémoc”, (1982), con mayor eslora (90 metros.) y mayor desplazamiento (1800 ton); es decir se corrigieron todas las novedades y/o mejoras de los tres veleros escuela anteriores.

El antiguo Imperio Azteca, está representado en su mascarón de proa por el indomable espíritu guerrero de Cuauhtémoc (Águila que desciende sobre su presa), último Emperador Azteca, es el icono de la mexicanidad. Los ornatos en las “aletas”, son la representación de “Quetzalcóatl”, la serpiente emplumada, dios de la riqueza y la fertilidad de la mitología azteca.

LIBERTAD



La Fragata “Libertad”, construida en Astillero Rio Santiago (Buenos Aires) y fue botada el 30 de mayo de 1956, e incorporada al servicio activo el 28 de mayo de 1963, año en el cual zarpo a su primer viaje de instrucción. Hoy día tiene 55 años.

La “Libertad” es del tipo “Fragata de Tres Palos”, 15 velas cuadras 12 cuchillas. Desde 1873 la República Argentina contó con buques escuela que sirvieron para modelar a los oficiales y suboficiales de la Armada en su vínculo por la navegación. Sus antecesoras la corbeta “Uruguay”, el buque escuela ARA “La Argentina” y la fragata ARA “Presidente Sarmiento”, marcaron la estela que hoy continua la fragata “Libertad”.

CISNE BRANCO



Este velero, orgullo de la Armada de Brasil, fue construido en el astillero Damen de Ámsterdam (Holanda). Su quilla fue puesta el 9 de noviembre de 1998, botado y bautizado el 4 de agosto del mismo año y entregado a la Armada de Brasil el primer trimestre del año 2000.

Como la fragata “Libertad” es del tipo “Fragata de tres palos”, con 32 velas.

Su nombre es el subtítulo de la “Canción del Marinero”. Esa canción, para el pueblo brasileño, está asociada a la Armada de Brasil y tiene versos que hace una analogía entre un velero (probablemente el buque escuela “Benjamín Constant”, que era el navío de instrucción cuando la canción fue creada) y un cisne. En símbolos de heráldica, el cisne significa “Buena travesía y buen augurio”.

Para terminar, quiero traer a colación la frase de la contraportada del libro de Gilles Klein “Cita de los Grandes Veleros, Rouen 94”, que a la letra reza: *“Gigantes de los Mares” o “Catedrales de Lona”: No faltan los superlativos, para evocar los más grandes veleros del Mundo, que nos hacen soñar a millones de personas, durante las escalas que hacen los Buques Escuelas, en este tipo de actividades.*

El mantenimiento de un velero, tal como los aquí enunciados es un trabajo cotidiano que no tiene precio y que no se interrumpe jamás. El Mar, con la sal y la humedad permanente, es un medio tremendamente agresivo, para todos los materiales y objetos que allí se poseen. En el puerto o en el mar, cuando ellos no participan en las maniobras colectivas hechas con la fuerza de sus brazos, los marinos veleristas mantienen sin descansar sus buques, quienes están en representación de sus países. La lucha contra el óxido y el envejecimiento, exigen el pulimiento decidido, con el fin de guardar intacto esos verdaderos “Museos Flotantes”, para las generaciones futuras.

Y de mi propia cosecha: “Estos magníficos barcos evocan la leyenda de los clippers a vela del siglo XIX, que transportaban mercancías en el mundo entero, atravesando el mítico “Cabo de Hornos”, como de hecho lo hicieron, nuevamente, en este viaje”

Mar Uno y Viento a Un Largo. BZ !!!!.



HACE 51 AÑOS

Por TK (ra) Luis A. Oviedo, 30-032

Odiseas sumergidas en el mar de la vida

Hoy hace 61 años, el Jueves Primero de Agosto de 1957 arribé a la Escuela Naval en Cartagena como cadete integrante del nuevo contingente XXX.

Unos cuatro meses atrás había llenado mi aplicación en el Comando de la Armada localizado en la carrera 10ª cerca de la calle 16, si mal no recuerdo. Se presentaron a exámenes 480 aspirantes en todo el país, y seleccionaron 57 en total.

Cada candidato tuvo que pagar una cuota única de \$710 pesos (US\$ 177 divisas en aquel momento) para cubrir los costos de uniformes y equipo a su llegada y fue el único costo para toda la duración de los estudios, 5 años como mínimo hasta la graduación como Oficial Naval, incluyendo vacaciones anuales.

El 1º de Agosto por la mañana nos presentamos al aeropuerto de Techo alrededor de las 8:00 AM y muchas familias estaban allí y por supuesto algunos padres y madres estaban emocionados en aquel momento. Nos conocíamos ya de vista en la sede del Comando durante los exámenes intelectuales y físicos y se habían forjado algunas amistades ya.

Una de ellas fue con Hernando Navas Zawadsky, 16 años de edad, gimnasta, inteligente, con un estilo de letra escrita que siempre envidié, y resultó que siempre estuvimos juntos porque nuestros apellidos eran seguidos alfabéticamente.

La mayoría estaban cursando 4º o 5º año de bachillerato, uno de ellos en la Escuela Militar.

Nos dijeron que la Armada había rentado un avión para llevar a todos los candidatos reclutados en Bogotá y departamentos aledaños en lugar de viajar en un vuelo comercial.

Pronto me di cuenta que solo había un avión de carga, de dos motores, parqueado cerca al muelle. Inmediatamente, habiendo visto docenas de películas de guerra con paracaidistas saltando de los aviones de transporte me hizo realizar que este avión era idéntico a los usados durante la guerra, tipo C47, también conocido sin muchos cambios en la aviación civil como el Douglas DC-3.

A lo mejor este vino de aquellos tiempos, ¿quién pudiera saberlo? Esa sospecha no era muy confortante que digamos.

De todas maneras, me acorde que como en las películas debía tener asientos retractables de metal y lona a lo largo de cada costado para crear espacio para montar carga sin mucho contratiempo. Me imaginé que no eran muy confortables para viaje largo y decidí buscar la posibilidad de obviar ese problema.

Les dije a mis padres que me esperaran y camine por un rato en el terminal. De pronto vi a un señor joven tomando café y fumando en una esquina sin un propósito específico, tenía una chaqueta de cuero que yo decidí en ese momento asociarla con las que usaban los pilotos en las películas de Hollywood por razones que ya escapan mi memoria, ¿posiblemente demasiadas películas de guerra en ese entonces?

Me le acerque, lo salude y le pregunte, “¿es usted el piloto de ese avión de carga?”

Me contesto amablemente que sí, “esperando por mi copiloto que esta demorado...”.

Yo no iba a dejar esta oportunidad escaparse de mis manos. Le conté que yo era parte del grupo de la Armada viajando a Cartagena, de mis memorias de esos aviones de carga durante la guerra y le pregunte si él podría mostrarme la cabina de pilotos antes de decolar, era como un sueño para mí cuando era niño.

Él se rio de buena gana por un rato y empezó a hablarme acerca de aviones, aventuras aterrizando en los Llanos Orientales, etc., y me invito a ir donde el en la cabina de los pilotos cuando abordáramos, “y yo le muestro todo”.

Yo sabía que esos aviones en las películas tenían una silla retractable detrás de los dos pilotos - “y quien sabe - ¿podría ser para mí?”

No le quité el ojo al avión y cuando llego el momento de abordar me despedí de mi familia en medio de la emoción y llanto de muchas madres asistentes (y algunos padres también) y me dirigí hacia la nariz del avión donde los pilotos estaban chequeando el tren de aterrizaje y fuselaje mientras que mis compañeros abordaban por la puerta de atrás.

El piloto me presento al copiloto y cuando terminaron los tres abordamos el avión en la parte trasera y yo sostuve la conversación con ellos hasta que llegamos a su cabina de control, pretendiendo que eran amigos míos o de mi familia o cualquier otra cosa.

Ambos pilotos se sentaron en sus asientos dentro de ese espacio que era miniatura y empezaron a explicarme algunas cosas de manera muy superficial, tenían que empezar el chequeo de pre-vuelo. Yo note que había la silla replegable detrás de ellos en el centro y les pregunte si y podría realizar mi sueño y viajar sentado allí.

El piloto se volteó y dijo, “claro que sí, pero cierre la puerta”.

Yo cerré la puerta detrás de mí, y le puse el seguro, “por si acaso”. Además, siendo un avión de carga no teníamos el servicio de azafata de esos tiempos.

El resto de mis compañeros estaban en la sección de carga detrás de mí, sentados en los bancos laterales de lona. ¡Y más tarde uno de ellos tuvo la “audacia” de golpear en la puerta para preguntar por qué yo no estaba sentado con ellos atrás!

Llego la hora, los motores trepidando, la pista de asfalto terminándose y por fin solo el cielo al frente, nubes blancas viviendo hacia mí y disipándose, tenía una vista delante de mí con la cual yo había soñado desde jovencito, pero nunca imagine que lo alcanzaría. Maravillosa en su simplicidad.

El viaje a Cartagena debía durar unas 2.5 horas, pero como a una hora de vuelo ya sobre el valle del rio Magdalena observé una súbita actividad entre los dos pilotos y con llamadas de radio a Bogotá, finalmente uno me dijo que abriera la puerta y le dijera a todos que teníamos un problema menor y que íbamos a desviarnos a Medellín para una reparación rápida y sin mayor demora, lo hice y luego le puse el seguro a la puerta, esta vez por orden del piloto.

Era sabido que el aterrizaje en el aeropuerto de Medellín era “difícil” por las montañas de la región que alcanzan una altura de hasta 2900 metros.

Empezamos nuestro desvío hacia el occidente con los motores a más revoluciones que en crucero normal para ascender por encima de las montañas rodeando la ciudad.

Yo iba sentado entre los dos pilotos hacia atrás y calculando la altura de los picos contra lo que parecía era la altura de nuestro nivel de vuelo, que es totalmente imposible porque no hay punto de referencia de más alto o más bajo, solamente “de allá”.

Finalmente le dije al piloto, lo más humildemente que pude, que yo era conocido como persona con una visión o sentido visual muy poco común, y que en mi apreciación visual nosotros no íbamos a pasar por encima de los picos al frente - no hubo respuesta.

Finalmente, el copiloto sugirió que estuvieran de acuerdo conmigo y el piloto no dijo una palabra, pero empezó a virar el avión hacia la izquierda inmediatamente, hacia el sur, para hacer una vuelta completa ganando altura e intentar de nuevo.

Había como dos o tres ventanas a cada lado del avión y mis compañeros notaron que estábamos virando, oímos varios golpes en la puerta, finalmente el piloto me dijo que la abriera y les asegurara que todo estaba bien pero que debían sentarse distribuyéndose por igual a ambos lados y hacia la parte delantera del avión para tenerlo balanceado lo mejor que se pudiera, y esto provoco algún desconcierto allá atrás. Tuve que abrir y cerrar la puerta tres veces para mantener la calma.

Volamos a ras de árboles sobre los picos más altos a máxima revolución en los motores, viendo la colorida ropa de los colonos secándose en las cuerdas al aire libre y perdiéndose debajo de nosotros y en pocos minutos la ciudad se veía en el valle a lo lejos.

Diez años más tarde me encontré en una situación casi idéntica pero esta vez yo iba en la dirección opuesta.

Aterrizamos en Medellín y desembarcamos. No había nadie para recibirnos, entramos al terminal de carga en busca de los baños y algo para beber.

El avión pertenecía a AeroCóndor, una pequeña compañía regular de pasajeros y carga, y los pilotos hablaron por radio con Bogotá y algunos mecánicos empezaron a trabajar en el problema, y nosotros a esperar.

Poco tiempo después vimos un avión Constellation de Avianca de cuatro motores aterrizando y luego pasajeros desembarcando en el terminal, después supimos que este vuelo regular de Cali a Cartagena traía algunos pasajeros que eran los futuros compañeros nuestros escogidos en la parte occidental del país, más algunos que subieron de la región central y nosotros, viniendo de LA CAPITAL, nos mandaron en un avión de carga. Ese “detalle” vivió en nuestras mentes y chistes por muchos meses después.

Ya no recuerdo cual fue el problema exacto con el avión, pero no era tan casual como los pilotos lo tomaron, quizás como algo rutinario. ¡Estábamos perdiendo presión de aceite en uno de los motores, y solo había dos!

Los pilotos no dijeron nada sobre eso, pero lo sabían mirando los indicadores en el panel, ellos golpeaban sobre ellos, como para saber si no estaban trancados. Yo no sabía que era lo que estaba ocurriendo.

Ninguna película de guerra me había entrenado para eso.

Llegamos a Cartagena en un calor infernal, nos llevaron a la Escuela en unos buses grises al mando de un Teniente de Corbeta, lo recuerdo perfectamente, pero he olvidado su nombre, nos pasaron al comedor y nos dieron almuerzo, eran como las 3:30PM o más.

Un Guardiamarina de Cali vino y se sentó en mi mesa, charlamos, y luego nos llevaron al “rancho” y allí conocimos al oficial que estaba al comando de la 5ª Compañía, la de nosotros reclutas, que se introdujo en un punto diciendo: “De ahora en adelante voy a ser su padre, su madre, su abuela, su hermana, su tía, su doctor, su confesor, su primo, su maestro - pero nunca me llamen `mi amor`, de ahora en adelante pueden llamarme Teniente Toro”.

El Teniente de Corbeta Carlos Eduardo Toro Uribe. La persona cuyo recuerdo nunca se ha borrado de mi mente cuando pienso en la Escuela Naval.

Corolario: esperando en Enero de 1958 el avión para regresar a la Escuela después de las vacaciones de fin de año me encontré de nuevo con el piloto de mi historia, lo salude y le recordé de mi viaje en su cabina, no me había reconocido con mi uniforme negro y estuvo muy efusivo hasta mi hora de partir. Años más tarde nos volvimos a encontrar en otro aeropuerto, pero esa historia pertenece a otro capítulo de mi vida.

Y HOY hace exactamente 60 años celebrábamos nuestro primer año en la Escuela Naval, embarcados en varias fragatas hacia la ciudad de Santa Marta, nuestro “bautismo de mar”. Íbamos allí para prestar guardia y hacer parada para varios miembros de la Junta Militar que gobernó al país después de Rojas Pinilla.

Varios eventos sucedieron que hicieron ese viaje inolvidable para mí.

Uno fue nuestro “desembarco y toma de una fortaleza en poder del enemigo”, un esqueleto de edificio como de 4 pisos, la UNICA construcción en una desolada playa al oriente de Santa Marta en donde solo había sol y viento, solamente las columnas de concreto salían sobre la arena, y cerca sobresalía una roca inmensa casi tan alta como el edificio y cubierta de arena por un costado, y el sitio era conocido como “El Rodadero”.

¿Quién diablos osó enterrar tanto dinero en un sitio en donde no se paraban ni los gallinazos?

¡Quien lo hubiera sabido!

Ese desembarco y la vuelta a nuestros buques fue una odisea recordada por muchos como hecha con sangre, sudor y lágrimas.

Otro evento para mis recuerdos fue la salida de franquicia de uno de mis compañeros a la ciudad de Santa Marta, yo estaba de guardia.

Fue devuelto al buque por un oficial, no recuerdo los detalles, pero tuvo que declarar que la falta fue que no saludo a uno de los co-Presidentes de la Junta.

Cuando después en el rancho, mientras él se cambiaba a uniforme de rutina a bordo, el guardiamarina de Guardia vino curioso a averiguar por qué no había saludado al General, su contestación fue “!Mi brigadier, yo no tengo por qué saludar a alguien a quien yo no conozco, a mí nunca me han presentado ese señor!”

Todavía me rio del ingenio de ese cachaco “cicuta”.

Y eso es todo por ahora, quiero celebrar la existencia del Contingente XXX, si vivimos, si existimos, si nos graduamos (no yo), si servimos al país como nos fue factible, si nos retiramos, muchos se han ido (no yo), y el recuerdo de nuestra vida en la Escuela Naval es imperecedero, hasta que la lista se termine.

Buen Viento y Buena Mar.

HEROES NAVALES OLVIDADOS

CRIM (ra) LUIS GUSTAVO ROJAS GONZÁLEZ / IM 07-14

A propósito de la develación de la Placa del Campo de Paradas de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, el pasado 24 de Julio de 2018, viene a mi mente la nostalgia del viejo marino que mira con tristeza el mar como queriendo con su atarraya mental atrapar todos los sueños y vivencias que durante muchas singladuras fueron hechos realidad, pero al igual que las espumas de las grandes olas se esfumaron ya... y solo se queda, como el viejo navío, olvidado en la mitad del inmenso mar.

No existen ya ni pitos marineros, ni llamadas en alta mar, no hay zafarranchos de combate ni nada por afanar solo queda la tristeza y vagos recuerdos de sirenas encantadas que con sus silbidos fantasiosos no me podrán llevar.

Así podría sintetizarse tan simple como el nudo llano, pero tan fundamental como este la vida, obra, entrega y los logros de los verdaderos héroes navales jamás, posiblemente nombrados, mucho menos recordados y peor aún no reconocidos. Se podrá hablar no para nosotros del soldado desconocido sino del “marino desconocido” y mucho más grave del “marino olvidado”.

Si bien es cierto que en nuestras bitácoras históricas brillan por su ausencia los nombres de muchos, pero de muchos hombres que lucharon en el mar por nuestra independencia y enarbolaron esa bandera victoriosa de la cual creemos enorgullecernos, también es cierto que en las bitácoras actuales se pueden registrar anotaciones que brillarán por la ausencia de información de gestas heroicas sobre las cuales plantar y construir nuestra historia naval, tal como se hace con la quilla de un buque. Si esta no es fuerte, la superestructura menos lo será.

La Escuela Naval de Cadetes el pasado 24 de Julio de 2018 bautizó, no cómo se hace con las naves marineras, con rotura de botella de Champagne y madrina de mostrar su “Campo de Paradas” llamado a filas desde ya como “Enrique Santos Castillo” Me imagino las neuronas marineras corriendo full adelante, como en los angostos pasillos de los buques, buscando la salida hacia la cubierta principal a preguntarse quién es este posible héroe que abordo tenemos ya.

Les resumo, respetando la memoria del ilustre ciudadano (Q.E.P.D.), es padre del Sr Presidente Juan Manuel Santos Calderón. Nació en Tunja el 12 de Abril de 1917 y falleció en Bogotá el 25 de Noviembre de 2001; abogado y periodista. Jefe de redacción de El Tiempo durante 39 años. Reconocido en el ámbito periodístico y a quien le fueron otorgados los premios y reconocimientos en este círculo, pero ningún acto de tipo naval militar o posición que amerite que su nombre se funda con el blindaje de esa cubierta principal, como lo es el Campo de Paradas de esa gran nave que es La Escuela Naval.

La importancia histórica en América, que se ha dado a las batallas en tierra ha opacado las batallas en el mar, aunado con la negligencia que nuestros países, a diferencia de los grandes imperios han visto y aprovechado en el mar: España, Inglaterra, Estados Unidos rápidamente entendieron que quien dominara el Caribe dominaría América. Algunos historiadores consideran que de no haberse dado batallas cruciales como las del Lago de Maracaibo, las de Las Bocas del Orinoco o la de La Bahía de Cartagena la independencia de la Gran Colombia se hubiera atrasado por lo menos 50 años. Entonces por qué no desempolvar el pañol de los recuerdos y en nuestra atarraya mental atrapar a uno de esos héroes navales a quien, como en los tiempos actuales, con las injusticias y egoísmos de unos y la ignorancia de otros no se han reconocido, no se han nombrado y mucho menos como lo decía anteriormente serán recordados Les hablo de LOUIS MICHAEL AURY, nacido en Paris en 1788 (El Almirante Padilla nació en 1784) entró al servicio de la marina francesa en 1802, abandonó su nativa Paris y las comodidades de su familia (como Bolívar) de clase media, para participar en la Independencia de América constituyéndose en uno de los más grandes héroes navales de nuestra historia, incomodando y preocupando al poder naval español. No me referiré a los altos cargos y grados ostentados desde Argentina hasta México; atracare en la actual Colombia: Comodoro de la República de Cartagena, uno de los libertadores de la Nueva Granada y Proclamador de la independencia de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Negado por los colombianos y desconocido en otros lares... no cacareó como lo hacen las gallinas kikas, ponía los huevos grandes como lo hacen las patas sin bulla, sin ruido, sin aspavientos y por eso no figura en las páginas gloriosas de la historia (Analogía con sabor a presente). Como muchos franceses, afectados por la coronación del Napoleón emperador, desertó ante lo que consideró una traición a las ideas libertarias de la Revolución Francesa (Acá en Colombia parece que ha sucedido algo parecido a la traición; el que entendió entendió). Pasó cuatro años como marino mercante y logró ahorrar cuatro mil dólares con los que adquirió un barco el cual pone al servicio de los países herederos en América de las ideas revolucionarias europeas. En su propio barco de bandera venezolana zarpó de North Carolina en 1813 con la misión de atacar barcos españoles en el Caribe presentándose al frente de la Plaza de Cartagena, cuando Morillo iniciaba el famoso sitio de la ciudad. Es acogido como la primera figura de nuestra naciente marina y cómo tal fue investido por el gobierno de Cartagena. Si alguna región colombiana le debe tributo a Aury por su independencia, esta es el Archipiélago de San Andrés y Providencia. Aury fue el primero en reconocer la importancia para Colombia de esas islas... Que el triste silbido del pito marino y de la gaita escocesa no lo molesten en el más allá o en la insondable profundidad del mar por la pérdida de los 75.000 Km cuadrados de aguas marineras que se dejaron perder como al viejo navío en la mitad del mar recientemente, en un famoso “laudo arbitral” sin tanta lucha ni sacrificio de esos que tienen sabor a sal del mar. Tanta entrega defendiendo el archipiélago de los intrusos...Aury lo único que te quedó como al viejo marino, fue la expresión actual de muchos..., de labios para afuera, de la satisfacción del deber cumplido. Deber

contigo mismo, deber personalmente impuesto. Desde el presente hacia el pasado con extensión hacia el futuro un BZ y el reconocimiento para uno de nuestros grandes héroes navales.

El Comodoro Louis Michael Aury murió en la isla de Santa Catalina a los 33 años, en donde como homenaje, el fuerte construido por Agustín Codazzi aún lleva su nombre, a la espera que una unidad naval colombiana actual, de trascendencia estratégica lo lleve también como símbolo de reconocimiento, aunque muy extemporáneo... muy justo. Sí! tenemos héroes navales; si ya encontraron la Atlántida podemos encontrar también nuestros héroes y bautizar nuestras naves con sus nombres para construir nuestros valores y principios navales militares fundamentados en hechos históricos que sirvan de ejemplo y motivación como cuando se anhela cruzar por primera vez el paralelo cero.

PD: Ya hay muchos santos en la Escuela Naval y en la Marina de Guerra Colombiana que no son tan santos.

DON FULIGENCIO DE LA MADRID MONTES DE BAYUNCA

David Escobar Gómez / NA 42-044

Se le ve caminando por la acera de su barrio, como siempre, con su caminado elegante y parsimonioso, del que se siente orgulloso, pues está demostrando que viene de aristocráticos ancestros. Luce sombrero de copa, bufanda, chaleco, saco de cola. Y casi siempre lleva un paraguas bajo el brazo y el que sabe usar como todo rolo chapineruno de abolengo santafereño originario de la España del Levante con estribaciones en Extremadura. A veces parece que va marchando, otras ocasiones, como si caminara por el piso hirviendo y no aguanta el quemón en la planta de sus pies. Dicen, que podía tener una lesión en la columna vertebral, pero los gamines – que los había bastantes- dicen: “Ese viejo hijueputa camina frenado”. No obstante, sea el motivo que fuera, varios pensionados trataban de imitarlo. Pues hay en esta vida personas a las que les gusta que las vean con entusiasmo, y tratan de estar siempre a lo mejor vestidos, y caminar elegantes hace parte de ese modo de dejarse ver. Buscando siempre que la gente diga: “Mira mijo, ese señor tan elegante que va por la otra cera” Y el marido le contesta: Ese es Mando Godo, y te lo voy a presentar.

Cuando se entusiasmaba con la marcha, recordando cuando desfilaba el 20 de julio por la Avenida Caracas con el uniforme negro de la Armada, y al pasar por una calle solitaria, aprovechaba para alargar la caída del tacón de la pierna derecha para que se notara la elegancia del soldado prusiano que quiso ser, y hasta subía los codos, tomaba el paraguas como si fuera la espada, y con el pecho y la frente en alto se imaginaba los bombos y platillos con las tonadas marciales de las gaitas. Era tanto el entusiasmo, que no tenía en cuenta que la gente lo veía y, en una ocasión, se le vino un gamín por la retaguardia y le puso la mano en el cubanito, para la risotada de los peatones del momento.

Sigamos observando el personaje que me interesa mostrar. Antes que se nos pierda por entre los caminantes. Una señora lo saluda, y él, como todo buen cachaco santafereño, que sabe usar sombrero y paraguas, se detiene; coloca su paraguas en su brazo izquierdo pegado al codo, se quita el sombrero, se inclina hacia donde está la dama que lo saluda con una venia respetuosa y le dice, mostrándole el sombrero: “Buenos días tenga usted, mi queridísima y respetada vecina, que esta hermosa mañana la mantenga a sumercé siempre hermosa”. La señora sigue barriendo y él, sigue tan campante recuperando su velocidad de cruce de calle, pues ahí se le quita toda parsimonia, un bus de la línea Las Cruces Centro, que viene a toda, en bajada, no respeta pinta ni nada y lo hace brincar al otro andén. El vendedor de periódicos que está en la esquina sonríe al ver el estilo de salto largo de don Fuligenio de la Madrid Montes de Bayunca.

Y ese caminado, no deja de preocuparnos, porque en realidad no es consuetudinario. Ya lo han visto caminar rápido cuando va llegando a la entrada del viejo caserón en donde vive solo con miles de cachivaches del tiempo de upa. “Seguro que se viene cagando”, dice el dueño de la panadería que lo tiene visté, que la tiene en la acera de enfrente. Y que entre otras cosas, el dueño, don Macelo, no gusta para nada de ese misterioso personaje, porque siempre que va a comprar pide que le dé rebaja. Entonces, ninguna lesión cervical ni huesática ni que na. Y la verdad, se las voy a decir: ese señor trata de no gastar la suela de sus zapatos, y por eso trata siempre de pisar parejo, para que el tacón no se le coma de medio lado. No sobra agregar que, en esos tiempos, el calzado de cuero era muy caro y la remonta también. Entre otras mañas, los chagualos, como les decía, tenían su orden de postura: El lunes, los más nuevos, el martes las polainas, y así, hasta el viernes, pues los sábados y domingos usaba los de dos tonos que alternaba. Los blanco y negro el sábado, y los albo marrones los domingos. Los emboladores del sector se cansaron de ofrecerle lustre. ¡Nunca! Ningún lustrabotas pudo decir que le hubiere sacado un peso por darle brillo a sus zapatos. Desde luego que siempre los tenía brillantes.

De tanto caminar las calles de su barrio, de analizar inventarios de comestibles, estaba pendiente de las promociones. Tenía en observación los hábitos de compra como los tiempos de cosecha de los productos de la región, de ahí, que nunca en su vida compró una manzana importada ni una uva menos una frambuesa californiana. ¡Por caras! Al pasar por las panaderías, metía el ojo agudo a las estanterías, y al notar que el pan se estaba quedando... ¡Zas! Que entraba. Y siempre haciendo ver que había mucho pan sin vender, para luego entrar en el rafi rafe del descuento de precio y la respectiva ñapa. Pan que se comía frente a la Hostería La Rosa, donde los franceses elaboraban deliciosos pasteles y, con el solo aroma de la exquisitez, deglutía pan viejo como si fuera un sabroso mojicón. Antes, cuando vivía la

esposa del francés, don Fuligenio ya le tenía chequeado el horario a los propietarios. Cuando entraba a tomar los alimentos el dueño, la mujer le hacía el turno, y era en ese momento que entraba nuestro personaje ilustre como si entrara al salón de los virreyes... el que decía que era gente de bien... ¡Y de muy buena familia!

- ¡Buenos días... ¡Mi estimada y respetada señora, tenga usted un hermoso día! -le dijo a la señora francesa. El motivo de mi visita a este prestigioso lugar, donde hacen los mejores pasteles de Bogotá, es para saludarlos y desearles que siga la prosperidad, y no es por más nada, ni me lo ha preguntado, pues es menester cuidar de mi salud, y mi médico, el doctor Urrutia Izquierdo de Bojacá, me tiene prohibido harinas y azúcares, como confituras sabrosas, y por eso, me veo en la dolorosa y sufriente abstención de sus productos de fino deleite, como no los hay en cien kilómetros a la redonda. Lo que me place enormemente, y por eso, personas de la más alta alcurnia santafereña han venido y siguen viniendo a comprar, pues yo les hago la propaganda a usted sin tener compromiso distinto al ver que mis vecinos progresen. Tal cual le pido a mi diosito que está en el Cielo que los mantenga siempre con las ventas en alto, cada vez que estoy en el altar. Y, ya para despedirme de usted con el mayor respeto y admiración, le pido un favor en nombre de la Virgen María que socorre a las familias vergonzantes y las cubre con su manto recién lavado, para que, sabiendo de su gran corazón, permítame que yo sea el intermediario para que esas personas de bien que han caído en desgracia puedan volver a consumir los productos que por tantos años adquirieron en la mejor repostería de la ciudad; pero, así es la vida: ¡Hoy no tienen para venir a comprar ni mañana tampoco! No obstante, siempre hay alguien que tiene que velar por esas nobles personas que el destino los ha llevado a la pobreza absoluta, y, para que usted sepa: Yo pido por ellos. No me da pena, la caridad es uno de los más grandes mecanismos de solidaridad humana que nuestro señor ha puesto en el alma de sus criaturas al ser El su creador. Como también le pone a los que les ha dado todo, la oportunidad de ser dadivosos. Y esas buenas acciones no se pierden. No, mi respetada señora. Se anotan en el libro sagrado de la bondad de la Humanidad y, cuando nuestra alma llega al Juicio Final, el ángel de la guarda que cada uno posee se identifica y hace abrir ese libro para que el Altísimo nos juzgue y le dé a esa alma caritativa el lugar que se merece en el Paraíso. Si les puede mandar algún pastelillo, yo con gusto seré su humilde sirviente.

Y así, salió don Fuligenio con una bolsa repletas de milhojas, crocantes galletas, magdalenas, cruasanes, glorias, y bastante pan francés.

Y como ya lo han podido deducir, estimados amigos lectores: ¡Que pobres vergonzantes ni me na! Le dio la vuelta a la manzana y puso rumbó a su destino, y a su casa fue a dar con la donación, la que le sirvió para alimentarse toda la semana. Y repitió la visita unas tres veces. Pero era tan astuto, nuestro personaje de hoy, que se presentaba con un envelope elegante, en cuyo interior había una nota de agradecimiento de un notable caído en la mala situación, unas veces lo firmaba Carlos Urrea de Brigard, otros doña Lucha Umaña de Debia. Hasta que falleció la señora esposa del panadero francés. Entonces, la sustituta en la caja y en el catrélit, a la hora de tomar los alimentos don Morgan, quien había sido antes vendedora y ahora su mejor pastelillo, no comía cuento de tan vivaracho señor.

Amigos lectores, si hay voluntad política, y suficiente tiempo, verán ustedes la continuación de la vida de tan singular personaje en otra oportunidad. Estén pendientes, pupila al máximo de la dilatación; pero, que no les caiga un sucio en el ojo. ¡Casos se han desvisto!

LA CÁPSULA DEL TIEMPO

Escuela Naval de Cadetes; 100 años

Vicealmirante (Ra) Luis Alberto Ordóñez Rubio. Director ENAP 2007-2010



El 3 de julio de 2010 la Escuela Naval “Almirante Padilla” celebró 75 años de su creación. Hubo varias actividades conmemorativas y una de ellas fue la preparación de una cápsula del tiempo; mensajes, souvenirs y objetos de la época fueron preparados por cada una de las dependencias para que fueran recibidas, veinticinco años después, por la tripulación del Alma Mater que tenga el honor de conmemorar el primer centenario de la actual Escuela Naval. Se pensó en muchos lugares

para ubicarla, pero finalmente la decisión fue que la urna quedara en el sitio más frecuentado de la isla de Manzanillo: el Oasis. Cuando la cápsula se abra, la promoción de oficiales del 2010, año en que se cerró, ostentarán el grado de capitanes de navío y seguramente su director o directora será uno de los oficiales graduados mientras se planeaba la celebración.

La historia

Dos años antes, en 2008, se comenzó a pensar en cómo sería la conmemoración del aniversario número 75 de la cuna de formación de la oficialidad naval. Era todo un hito teniendo en cuenta que cuatro escuelas anteriores no habían podido sobrevivir por la poca conciencia marítima de nuestros políticos, quienes no consideraban el mar como algo importante. Alcanzar quince lustros de labor ininterrumpida y con éxitos por todos conocidos, como el de ser la única escuela de formación con categoría de

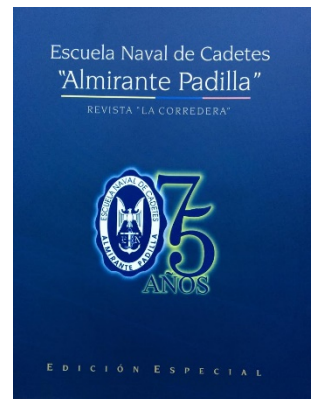
universidad y haber sido la primera en acreditar programas en alta calidad en las Fuerzas Militares, entre muchos otros, obligaban a una celebración muy especial, precisamente en el año del bicentenario del grito de independencia.

La conmemoración

“Honor y tradición”; es el lema que marca los fundamentos de la formación naval y fueron los mismos que orientaron los actos conmemorativos de 2010. Actividades académicas como la “Cátedra Escuela Naval 75 años”, permitieron durante todo un año repasar la historia y escuchar de boca de los mismos exdirectores la forma en que se construyó, paso a paso, lo que hoy tenemos y es orgullo nacional e internacional. También prestantes personalidades pudieron compartir sus conocimientos y unirse a tan magna celebración. La aprobación, por parte del Ministerio de Educación, de la maestría en Ingeniería Naval, así como la acreditación de los programas de Ciencias Navales, esencia del quehacer naval, engalanaron la celebración en el aspecto académico.

El legado

Quedó para la historia un libro conmemorativo con muchas imágenes de quienes eran protagonistas en ese momento, también en este se incluyó la historia y se registró el quehacer formativo y las actividades del aniversario. El libro se constituye en un documento de gran valor para los coleccionistas navales. También quedó otro importante documento; la “Corredera Edición Especial 75 años”, un recuento de lo más importante de los archivos de la revista de los cadetes navales desde su fundación por los guardiamarinas Guillermo Barriga y Marcos Ariza, del primer curso, y el cadete dibujante Belarmino Vargas en 1937. Ilustrada con muchas fotos, de todas las épocas, y con estadísticas y nombres de quienes le han dado vida, prestigio y continuidad a nuestra escuela, se constituye en un ejemplar único e importante en la historia de la institución.



Por otra parte, y con el fin de preservar las tradiciones y motivar a las nuevas generaciones, se diseñó y construyó el hall de los almirantes; lugar emblemático y simbólico, que muestra los elementos distintivos del oficial de insignia colombiano. También allí se encuentra la lista de quienes han alcanzado los más altos grados de la profesión naval en sus 195 años de historia, pero aún más importante, fue hacer el merecido reconocimiento a los hijos de nuestra escuela que han ofrendado sus vidas en cumplimiento del deber. Con ese fin se hizo el monumento a los héroes navales caídos en acción. En ese lugar, lleno de simbología y agradecimiento, se les rinde honor con sus nombres grabados en letra de oro para que nunca olvidemos su sacrificio. Una llama eterna que brota del agua clama a Dios por sus almas y les recuerda a sus familiares que son recordados y admirados.



La parte protocolaria

Una imponente ceremonia militar donde el estandarte de la Escuela Naval fue distinguido con nueve condecoraciones nacionales y cinco internacionales, así como tres placas presentadas por países amigos y otras tres de entidades del ámbito nacional e internacional, fueron justo reconocimiento a tantos años de dedicación a la formación de la oficialidad naval. Una cena de gala en el comedor de cadetes permitió reunir a los exdirectores, sus señoras y los invitados especiales. En ese escenario se hizo el lanzamiento de la estampilla conmemorativa expedida por el Servicio de Correos de Colombia, 4-72, la cual hoy en día debe ser la delicia de los coleccionistas. Una sencilla pero representativa ceremonia fue la que permitió sellar y colocar en el lugar, que aún conserva, la cápsula del tiempo con su legado para las generaciones de cadetes del centenario.





El año 2035



Conmemorar el primer centenario de la Escuela Naval “Almirante Padilla” será, sin lugar a dudas, algo apoteósico. Dios permita y nos de salud y energía para acompañar tan importante momento. La apertura de la cápsula del tiempo será un punto interesante para los cadetes de ese momento, ellos apenas están naciendo y lejos están de imaginarse que serán marinos. Quienes empacaron documentos y recuerdos ya habrán recorrido buena parte de sus carreras y casi toda la

oficialidad que dirigía los destinos de la escuela en 2010 estará en el retiro y los pocos que puedan permanecer ostentarán grados de oficial de insignia. ¿Qué se encontrará al interior de la urna? Nadie lo sabe a ciencia cierta pues el pequeño grupo, en el cual no me incluyo, que hizo la labor física de empaque y cierre de la urna, encabezado por el señor Comandante del Batallón de Cadetes, el Capitán de Fragata en ese momento, Orlando Cubillos, conocieron parte del contenido pero no su totalidad, pues también se incluyeron sobres cerrados, entre ellos una carta del suscrito para el señor director o directora del centenario. Si la urna recibe los cuidados del caso y se protege de los penetrantes rayos del sol, con seguridad su contenido será parte de la historia de la Armada Nacional. “Honor y tradición generación del Centenario”

LITIGIO CON NICARAGUA UNA HERENCIA CON DIFICULTADES

Por VALM(ra) Luis Fernando Yance Villamil y VALM(ra) William Porras Ferreira

En el presente ensayo, pretendemos dar un marco conceptual de lo sucedido con las demandas de Nicaragua, desde el prisma informativo y de opinión, sugiriendo algunas rutas para no seguir perdiendo aguas jurisdiccionales que son intereses supremos de la nación. En dos capítulos se elaborarán los resúmenes didácticos de lo sucedido con las demandas de Nicaragua y conclusiones para darle un alcance pragmático de lo que hereda el nuevo gobierno.

Resumen: Colombia firmó la Convención del Mar (CONVEMAR) en 1958, pero esta no ha sido ratificada. El litigio con Nicaragua se remonta al 2001, con la demanda interpuesta por Nicaragua ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ). La sentencia de la Corte en noviembre de 2012 arrebató más de 75.000 kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales y colocó nuevos actores en estos espacios acuáticos que dificultan el arreglo de las fronteras marítimas. Ahora, Nicaragua en su ofensiva diplomática ha demandado a Colombia para extender su plataforma continental extendida (PCE) y ganar aguas subterráneas para sus propósitos de exploración y explotación de los recursos y riquezas contenidas

debajo de la plataforma continental (PC) y, la CIJ ha dicho en sus sentencias que tiene competencia para delimitar esta segunda demanda de Nicaragua, hecho que podrá suceder a finales del año 2019, es decir en este nuevo gobierno.

Palabras claves: Corte Internacional de Justicia (CIJ), Plataforma Continental (PC), Plataforma Continental Extendida (PCE), aguas jurisdiccionales, fronteras marítimas, límites marítimos, enclaves marítimos y la Convención del Mar (CONVEMAR).

CAPÍTULO I

Colombia y sus fronteras marítimas en el Mar Caribe

Las consideraciones que tratan de los “límites marítimos” así como las “fronteras marítimas” plantean nuevos escenarios en cuanto a los procesos de apropiación porque se encuentran dificultades para demarcar estos espacios marítimos en el Mar Caribe, el cual se encuentra fragmentado por razones políticas y por las disputas de estos espacios con terceros Estados en esta pequeña zona del mar con altos intereses para las naciones comprometidas. Observamos que existen 13 “diadas” o fronteras entre los Estados y sólo 6 de estas se encuentran resueltas mediante tratados plenamente ratificados.

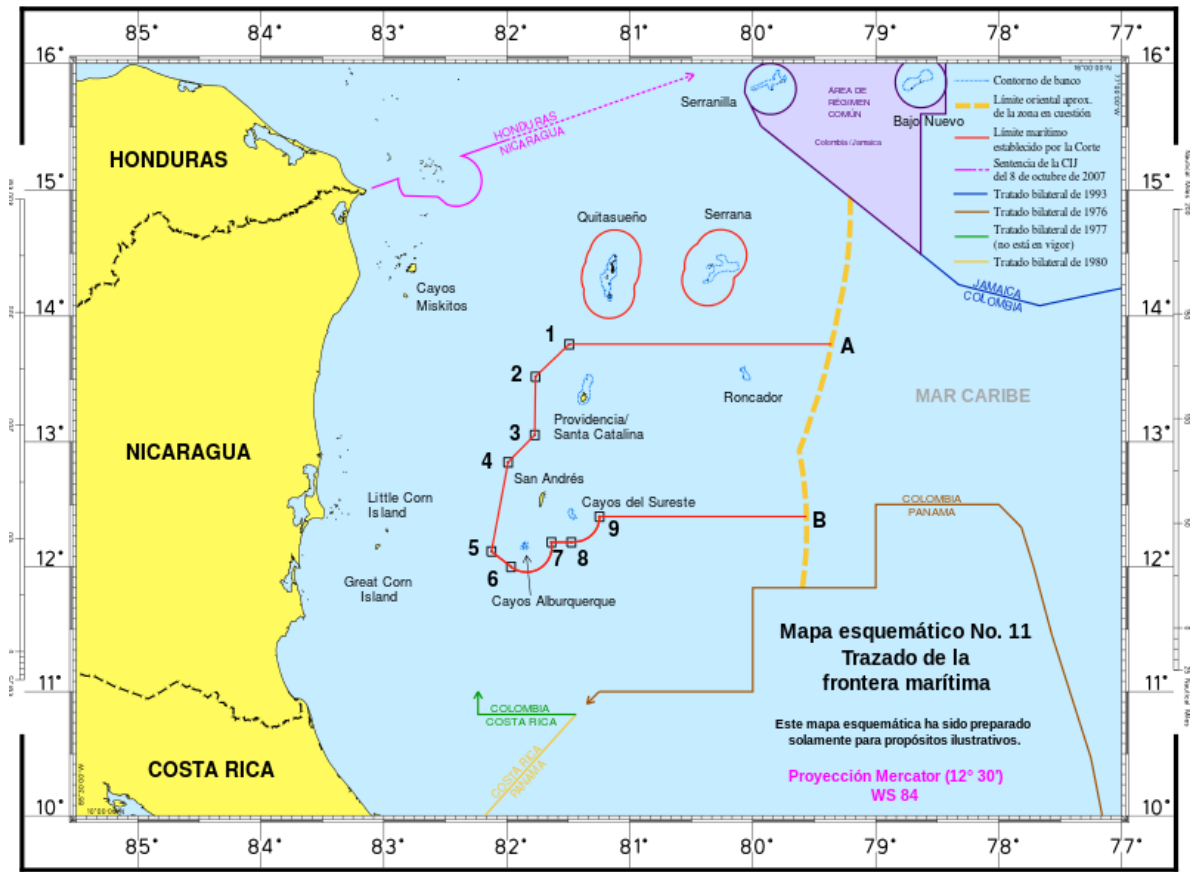
Con la sentencia de la CIJ en noviembre de 2012 Colombia dejó de tener fronteras marítimas con Honduras y Costa Rica, además de territorio perdido con consecuencias graves para los raizales. Los tratados con Panamá y Jamaica (Régimen Común) deberán efectuarse con un nuevo actor como lo es Nicaragua, es decir una negociación de tres Estados que dificultan los procesos de entendimiento y de la misma negociación. Esto demuestra que la Corte no previó las consecuencias de este fallo, ya que generó nuevos problemas y conceptos de jurisprudencia marítima. Es así que, tenemos en ese espacio reducido como lo es el Mar Caribe, 33 Estados cuyas aspiraciones son tener definidas sus espacios marítimos y en esas demandas o negociaciones aspiran tener mayores cantidades de agua para la exploración y explotación de los recursos allí contenidos, pensando en la supervivencia de sus connacionales en un futuro cercano.

Actualmente tenemos fenómenos de carácter geopolítico en el Mar Caribe con Nicaragua y Venezuela debido a las nuevas demandas de estos gobiernos populistas que requieren herramientas de distracción para obtener sus objetivos en el orden interno. Se suma la precariedad del asunto marítimo por parte de los gobiernos de turno en Colombia por la debilidad y la vacilante política internacional. Podemos decir que el asunto marítimo, el poder marítimo y naval para mantener las comunicaciones marítimas como una gran estrategia marítima, no está en el radar de los gobernantes. La visión en asuntos del mar es precaria y podemos decir miope, para las instituciones que proyectan el futuro de las regiones. Hoy tenemos departamentos colindantes con el Mar Caribe en el olvido y en la pobreza extrema, ejemplo de ello observamos la Guajira que es un detonante de la corrupción y que en pleno siglo XXI no tengan agua potable y a escasos 20 metros tienen abundante agua de mar que puede convertirse en agua para el consumo. Y hablar de la ausencia del Estado, dejando morir más de 4.000 niños por desnutrición, debe dar pena ante el mundo. La pesca destruida por la poca y ausente inversión en este campo, es una variable que no se tiene en cuenta.

Los Fallos de la Corte de la Haya y el Catálogo de Errores

- a. La Corte dirimió con una sentencia del 8 de octubre de 2007, los límites marítimos entre Honduras y Nicaragua, con graves perjuicios a los intereses de la nación en el Mar Caribe. Los presidentes Zelaya y Ortega aceptaron esta solución salomónica en los términos de la misma. La pregunta que nos hacemos: ¿Por qué Nicaragua aceptaba ceder el 79.1% a Honduras y solo se le entregaba el 29.1 %?. La respuesta es frívola e impactante: Nicaragua sabía qué con esta sentencia, se estaba dirimiendo el futuro del litigio de Colombia con Nicaragua, así lo expresaron los jurídicos de ese país.
- b. Dos meses más tarde en diciembre de 2007, la CIJ falló a las excepciones preliminares formuladas por Colombia, en el sentido qué: San Andrés, Providencia y Santa Catalina pertenecían a Colombia, pero que las demás islas y cayos sus fronteras no estaban delimitadas y además que la Corte tendría la competencia para definir estos espacios acuáticos en una nueva sentencia. Hubo júbilo en el gobierno de Santos y su Canciller se mostró optimista, así como la mayoría de los analistas. Colombia cambió su parecer y manifestó que la CIJ si tenía competencia para dirimir las fronteras marítimas entre los dos Estados. Recordemos que Colombia manifestaba que la Corte no tenía competencia, ahora si la tenía.
- c. El análisis que hacemos de esta situación es que el fallo entre Honduras y Nicaragua desestimó el paralelo 15 como un límite entre estos dos países. Consecuente a lo anterior, Colombia había firmado un tratado con Honduras en 1989 y había sido ratificado por ambas partes en 1999. Se contemplaba que el meridiano 82-00 y el paralelo 14-59 eran los límites entre Colombia y Honduras. Significaba esto para la CIJ que el paralelo y el meridiano no eran límites, tesis que siempre argumentó Colombia en especial el meridiano 82 con Nicaragua. En Colombia le dimos una concepción diferente, en la cual la CIJ estaba de nuestro lado con los argumentos para creer que esto se iba a ganar. Tremendo error.
- d. El mayor error de cálculo, lo cometió Colombia al recomendar una línea media, apartándose de esta manera de la tesis que por mucho tiempo sostuvo que el meridiano 82 era el límite que estaba en el tratado Esguerra Bárcenas desde 1928. Nicaragua contra atacó y estuvo de acuerdo y agregó que fueran enclavadas las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y los demás cayos. La solución dada por la CIJ en la sentencia del 19 de noviembre de 2012 (Fig. No 1) hizo caso a las recomendaciones de ambos países y sentó una nueva jurisprudencia marítima enclavando los cayos de Quitasueño y Serrana en un radio de 12 millas, las cuales no generan plataforma continental y, con la gravedad que estamos enclavados en aguas nicaragüenses. En

romance significa que para salir o entrar pasaríamos por aguas nicaragüenses. Más grave aún, que en estas aguas (75.000 kilómetros cuadrados), Nicaragua tiene la facultad de explorar y explotar el suelo y el subsuelo de estos espacios acuáticos.



Conclusiones

El presidente electo recibirá el 7 de agosto, un nuevo mapa en el Mar Caribe con una menor extensión, con escenarios de seguir perdiendo en su subsuelo, ante la demanda de la plataforma continental extendida (PCE) por parte de Nicaragua que señalaremos en el siguiente capítulo y la necesidad de analizar la conveniencia de ratificar la Constitución del Mar, la CONVEMAR, que la están aplicando de manera sistemática y con la incertidumbre que los fallos proferidos por la CIJ en el futuro tendrán como referencia el marco de la Convención del Mar.

Las decisiones jurídicas por parte de Colombia no han obedecido a un trabajo coherente entre los que participan en la Comisión de Relaciones Exteriores, con sus expresidentes a la cabeza y persisten las polarizaciones personales y de partido con grave detrimento a los intereses nacionales que están por encima de cualquier disenso de carácter personal y político. Además, deben coadyuvar el conocimiento que propician las universidades, los organismos que tienen que ver con el mar, para dar propuestas técnicas a esta problemática.

Debemos aprender a conciliar con nuestros vecinos de otras maneras. El mar, dado que no es un territorio habitado, sino transitado y usado, permite nuevas geometrías con los vecinos, señalando áreas de uso compartido, de protección (caso de la SEA FLOWER) para llegar a un acuerdo que la imaginación y la buena fe puedan descubrir.

Debemos aprender que la economía del mundo en que vivimos es, y seguirá siendo en el futuro previsible de características marítima. Mantener las comunicaciones marítimas es un imperativo y Colombia con su archipiélago se convierte en uno de los nodos estratégicos del comercio mundial. El pensar tanto en Estados Unidos y Europa nos hemos saltado las Islas del Caribe donde hay un gran potencial de intercambio y cooperación.

Sobre los autores:

Vicealmirante (ra) William Porras Ferreira. Maestría en Ingeniería Naval y estudios superiores en otras universidades. Escribe en diarios locales y revistas de circulación militar. Con el almirante Yance escribieron el libro titulado: “Una Luz en el Túnel” que hace referencia a los fallos de la Corte de noviembre 19 de 2012.

Vicealmirante (ra) Luis Fernando Yance V. Ingeniero Naval con Posgrados en Administración Financiera, Seguridad y Defensa Nacional y DDHH. Ha elaborado libros de táctica para la Infantería de Marina, así como el Manual de “Guía del Oficial de I.M.” y el libro “Historia de la Infantería de Marina” en dos tomos. Escribe periódicamente en las revistas de carácter militar.

HISTORIA PATRIA:

SÍNTESIS HISTÓRICA DESDE 1494 HASTA 1803

4ª. PARTE

Por: Juan Francisco Rojas

EVOLUCIÓN DE LA OFICIALIZADA PERTENENCIA TERRITORIAL INSULAR Y MARÍTIMA ENTRE EL VIRREINATO DE SANTA FE Y LOS PAÍSES LÍMITROFES CENTROAMERICANOS CON LA COSTA DE MOSQUITOS

A.-Reacción del Virreinato de Santa Fe

1.-El Gobernador de la Mosquitia y del Archipiélago de San Andrés (que incluía las islas del Maíz) viajó a Cartagena y se puso a las órdenes del Virrey, e incorporó las cuentas de su administración en la contabilidad general de las autoridades de esta plaza. [“NUESTRO ARCHIPIÉLAGO DE SAN ANDRÉS Y LA MOSQUITIA COLOMBIANA”, ENRIQUE GAVIRIA LIEVANO]

.....

7.-En 1815, el pacificador Pablo Morillo expidió un decreto bloqueando las costas del Nuevo Reino de Granada hasta el cabo Gracias a Dios, incluyendo la costa de Mosquitos, como parte del Virreinato, lo cual fue aprobado por el Rey y conocido en todo su imperio y respetado por los enemigos de su imperio.

.....

10.-En 1824, el Vice Presidente de la República, Francisco de Paula Santander, mediante decreto, prohibió toda empresa destinada a colonizar cualquier parte de la Costa de los Mosquitos, invocando la validez de la Real Orden de San Lorenzo del 20 de noviembre de 1803.

El siguiente portal contiene apartes de la prueba de soberanía que de una u otra forma ejerció el virreinato de la Nueva Granada a partir del momento de conocimiento de la Real Orden por intermedio del Apostadero de Cartagena (Base Naval menor): www.bdigital.unal.edu.co/6890/37/14_Cap12.pdf

NOTA DEL VIRREY AMAR SOBRE MEDIOS DE DEFENSA DE LA COSTA DE MOSQUITOS (1804).

N° 121. Exmo Señor,

Enterado por la Real orden que ha comunicado a V.E. en 10 de setiembre último el Señor Secretario de Estado y del despacho de Marina, y que se sirve V.E. transcribirme el 14 del mismo, de lo resuelto por S.M a consulta de la Junta de Fortificaciones de América para el resguardo y seguridad de la Costa de Mosquitos, felicitaré al Comandante de Marina del Apostadero de Cartagena el caudal y auxilios necesarios para la compra y completa habilitación de los dos buques Guardacostas que se han de destinar para aquel crucero, luego que me remita, como le he pedido, el cálculo y presupuesto de su costo.

Habiéndoseme comunicado igualmente la resolución de S. M. por el Ministerio de Marina, he considerado de mi obligación, representarle el excesivo gasto que causan los pocos y pequeños buques Corsarios de Cartagena, el mayor a que progresivamente van subiendo; el que ahora tendrán con el aumento de los dos buques propuestos; la falta y carestía de pertrechos que padecen; y la necesidad y conveniencia de atenderles desde España con oportunos envíos de algunos artículos precisos para su habilitación y estimando conveniente que V. E. por su parte no carezca de estas noticias, por lo que pueden importar a su superior conocimiento y providencia, y por la relación que dicen con la Real

Hacienda de este Reyno y sus atenciones, acompaño a V. E. copia del oficio que las contiene cumpliendo así con lo dispuesto en la nueva instrucción de Guarda-costas de 1° de octubre de 1803, acerca de la intervención que en estos particulares debe tener el Ministerio del cargo de V. E. de acuerdo con el de Marina. V. E. se servirá hacer de dichas noticias el uso que estime conveniente.

Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años.

Santa-Fe, 19 de abril de 1804.

Exmo Señor,

ANTONIO AMAR

Exmo Senor Don Miguel Cayetano Soler

NOTA EN QUE SE DA PARTE DE LA OCUPACIÓN DE LAS ISLAS DE SAN ANDRÉS POR LOS INGLESES (1806).

Exmo Señor,

N o 14. - Muy Señor mio Por el correo ordinario de la Plaza de Cartagena he recibido el oficio de su Comandante General que en copia acompaño a V. E. con el cuidado de que al divulgarse el suceso no carezca V. E. del primer aviso que con harto disgusto mio me es inexcusable participarle.

Las Islas de San Andres, por Real orden de 20 de noviembre de 1803, se segregaron con la costa de Mosquitos de la dependencia de la Capitanía General del Reyno de Goatemala y se incorporaron a este Virreynato; y se le habia facilitado de la guarnicion de Cartagena un Destacamento compuesto de un subalerno y 30 hombres que pidió su Gobernador el Tente. Coronel Don Tomas Oneille, y seis cañones con sus aparejos y pertrechos que también solicitó y que han debido encontrarse en la Isla.

Su situacion sobre la costa de Mosquitos donde conservan comunicación los Ingleses y aun intentaron conducir al Rey o mandon suyo a Inglaterra a ofrecerse bajo la protección Británica. La posición en que residen entre la Babia de Honduras y la Provincia de Veraguas, y la situación de las islas de San Andres, intermedias del Istmo de Panamá y de Jamayca, hace su pérdida de las mas costosas atenciones y las mas peligrosas consecuencias.

No ha cavido dar contextacion a este primer aviso, que por temporal se ha recibido después de la salida del correo, pero a primera contextacion, procuraré estimular al Comandante General de Cartagena a que premedite medios de hacer su recobro, y por extraordinarios que sean, si hallare proporciones nada excusaré por reconquistar al Dominio de Nuestro Augusto Soberano esas Islas que por alexar otros costosos cuidados y riesgos convienen a retener en su soberania.

Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años.

Santa Fé, 7 de mayo de 1806.

Exmo Señor,

ANTONIO AMAR.

Exmo Señor Principe de la Paz, Generalísimo de Mar y Tierra

REACCIÓN DE LA CAPITANÍA GENERAL DE GUATEMALA

Las reacciones fueron: **la primera**, la comenta el historiador **ENRIQUE GAVIRIA LIEVANO** en **“NUESTRO ARCHIPIÉLAGO DE SAN ANDRÉS Y LA MOSQUITIA COLOMBIANA”**: La Real Orden de 1803 no tiene, ni puede tener otra interpretación. Así lo entendió el propio capitán general de Guatemala, quien en nota de 3 de julio de 1804, expresaba que **“la segregación de territorios resuelta por Su Majestad es de un grande alivio para mi en esta Capitania General”**.

La segunda acción fue enviar una nota al Rey solicitándole reconsideración de su Real Orden de 1803, la cual por el contrario fue respondida con la Real Orden del 26 de mayo de 1805, mediante la cual se ratificaba lo ordenado en 1803, y que dice así:

Excelentísimo Señor

Al Capitan General de Goatemala comunico con esta fecha lo que sigue:

“Enterado el Rey de los que V.S. ha expuesto en carta de 3 de junio del año próximo pasado (No. 467), y la representación que acompaña del Sub-inspector que fue de las tropas de ese Reyno Dn Roque Abarca, sobre el plan del Gobernador de la Ysla de San Andres D. Tomas O’Neill y medios aprobados en R.L orn. De 20 de noviembre de 1803 PARA LA POBLACION de una parte de la Costa de Mosquitos, agregándola al Virreinato de Santa fe: SE HA SERVIDO RESOLVER S.M. conformándose con el parecer de la Junta de Fortificaciones y Defensa de Yndias, SE LLEVE A DEBIDO EFECTO EL PLAN APROBADO, y que el Gobernador O’Neill pase a Santa Fe con el sueldo de su grado entretanto que se le da otro destino, nombrando el Virrey en su lugar otro oficial que sirva interinamente al gobierno de la Ysla de san Andres.

“Lo traslado a V.E. de R. Lorn para su noticia y cumplimiento en la parte que le toca”.

“Dios gue. A V.E. M.sa.s

Aranjuez 26 de mayo de 1805

CABALLERO

(“El Señor Don José Antonio Caballero era en la fecha el Secretario de Estado del Reino,”)

Con referencia a este concepto equivocado, o mejor, mal intencionado de Nicaragua, las Cédulas y Reales Órdenes eran precisas, y si no decían lo contrario, derogaban todo lo anterior. La de 1803 fue específica en el sentido de referirse a una segregación de territorio, y la de 1806 a Guatemala fue una Real Orden asignando una comisión privativa, es decir, una comisión militar puntual; esas eran las funciones de las Capitanías.

CRONOLOGÍA REVOLUCIONARIA E INDEPENDENTISTA CENTROAMÉRICA.

- REPÚBLICA DE COLOMBIA
- Primera República (1810-1815)
- Reconquista (1815-1819)
- República de la Gran Colombia (1819-1821)
- Organización administrativa de Centro América (1821-1824)
- Organización administrativa de la República de Colombia (1821-1824)
- El 30 de agosto de 1821 se proclamó la Constitución de Cúcuta de 1821.

Tras el Congreso de Cúcuta, Simón Bolívar fue nombrado presidente de la República y Francisco de Paula Santander su vicepresidente. Santander propugnaba una legislación robusta y un marco constitucional y legislativo que guiara a la nueva república. La prioridad de Bolívar fue continuar su proyecto de la liberación de la América española. Durante la campaña del sur, dirigida directamente por Bolívar, el vicepresidente Santander estuvo a cargo del gobierno en Bogotá.

- Continuación en la CC 208: “NACIMIENTO Y MANEJO DE LA CONTROVERSI” –

XXVIII CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA EN CARTAGENA



Después de 18 años, Colombia es el país anfitrión de la Conferencia Naval Interamericana - CNI, el evento más importante entre las Marinas del continente americano, que desde 1959 se viene desarrollando cada dos años.

La Armada Nacional reúne este año en la ciudad de Cartagena de Indias, del 23 al 27 de julio de 2018, para abordar las principales temáticas marítimas de interés común y fortalecer los lazos de cooperación y diálogo entre las Armadas del hemisferio; a 18 países: Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y 3 organismos internacionales como observadores: Junta Interamericana de Defensa, Red Interamericana de Telecomunicaciones y Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas.

El tema central de esta Conferencia es la “Responsabilidad de las Armadas de la Región frente al narcotráfico” y en ella, los representantes de las Armadas de América expondrán los retos presentes y futuros en su lucha contra esta problemática.

Esta reunión, cuyo propósito fundamental es fomentar el establecimiento de vínculos profesionales permanentes entre las armadas de los países participantes con el fin de promover la solidaridad hemisférica, se convierte en el mejor escenario para intercambiar ideas y conocimientos sobre aspectos marítimos, así como fortalecer las políticas y sellar nuevas alianzas que permitan a la región la interoperabilidad entre las Armadas y así garantizar la seguridad y contribución al desarrollo de los espacios marítimos, costeros y fluviales de sus países, generando nuevas estrategias contra las amenazas comunes.

Para el señor Almirante Ernesto Durán González, Comandante de la Armada Nacional, el tema de la lucha antinarcóticos es una prioridad porque “no queremos que el narcotráfico como lo vive Colombia y como lo sufre Colombia le pase a ningún otro país sin excepción”. Las lecciones aprendidas de años de esfuerzo para combatir este flagelo y los lazos de cooperación internacional para potencializar y fusionar las capacidades de las diferentes Marinas, han permitido que nuestro país se perciba de manera positiva a nivel internacional, porque “hoy estamos en una Colombia diferente”.

La Armada Nacional busca contribuir al establecimiento de un mejor y mayor entorno de seguridad regional, poniendo a disposición de los países de la región su experiencia y conocimiento, dados los excelentes resultados obtenidos en operaciones de interdicción en la lucha contra amenazas transnacionales como el narcotráfico y el terrorismo, con el fin de asegurar que las áreas marítimas de América sean seguras y estables, no sólo para el continente, sino para el mundo.

La Secretaría y la organización de la XXVIII Conferencia Naval Interamericana fue entregada a la Armada Nacional en el año 2016, por la Marina Real Canadiense, en ceremonia realizada a bordo del buque “Fredericton” en la ciudad de Cartagena de Indias y una vez finalizada, asumirá la Secretaría del CNI para el año 2020 la Armada de Chile.

BUQUE ESCUELA ARC “GLORIA” CELEBRA 50 AÑOS AL SERVICIO DEL PAÍS

En el marco de la celebración de los cincuenta años del Buque Escuela ARC “Gloria”, la Armada Nacional viene realizando una serie de actividades para conmemorar este importante aniversario.

El ARC “Gloria” durante sus 50 años, ha ondeado el majestuoso tricolor nacional en 77 países, cuyo pabellón es el más grande de cualquier velero del mundo, simbolizando en cada puerto la grandeza y la pujanza inigualable de la cultura y las raíces colombianas.

El embajador flotante de los colombianos ha embarcado los sueños de más de 4.000 jóvenes que han hecho su práctica marinera a bordo, apoyando notablemente la política exterior de Colombia y llevando una parte de nuestro país a los 190 puertos visitados en todo el mundo.

Esta fase del Crucero de entrenamiento está conformada por primera vez por 52 Cadetes femeninas y tres Cadetes masculinos, quienes durante su embarque ponen en práctica sus conocimientos en navegación costera electrónica y astronómica, meteorología, maniobras, control de averías, maquinaria auxiliar, marinería, entre otros, con el objetivo de fortalecer sus habilidades en el mar.

HISTORIA

La historia del Buque ARC “Gloria” se remonta al año de 1.956, cuando siendo comandante de la Armada Nacional el señor Vicealmirante Orlando Lemaitre Torres, convenció al Ministro de Defensa, General Gabriel Rebéiz Pizarro, sobre la necesidad de adquirir un buque escuela. Por esta razón, frente a varios oficiales en una reunión social, manifestó su aprobación al proyecto y para confirmar su decisión, tomó una servilleta en donde escribió “Vale por un velero”, firmado con su nombre.

Después de su construcción e instrucción a la tripulación, el 9 de octubre de 1.968, la unidad zarpó a su primera singladura soltando los cabos en el puerto del Ferrol del Caudillo en España, para luego arribar por primera vez al puerto colombiano de Cartagena de Indias, el 11 de noviembre del mismo año.

El buque insignia de los colombianos, es un bergantín Barca, con una eslora total de 76,8 metros, un calado de 4,8 metros, el total del área vélica es de 1.693,63 metros cuadrados, con un desplazamiento de 1.300 toneladas.

El buque continuará forjando Patria en los mares del mundo, porque no sólo representa a la Armada Nacional, sino también a todo el pueblo colombiano y continuará siendo la vitrina del país, para ratificar una Colombia orgullosa, sensible y honesta.

LA CONMEMORACIÓN

A partir de ayer el Museo Naval del Caribe tiene un módulo conmemorativo de las cinco décadas del buque insignia de la Armada Nacional, en donde se puede presenciar una gran cantidad de información gráfica sobre la construcción y los viajes del buque en sus 50 años. Este módulo consta de una maqueta del buque, una vitrina de trofeos, paneles con cronología fotográfica, videos y una baranda informativa, donde los visitantes pueden interactuar con los nombres de las velas del buque.

Así mismo, para celebrar las cinco décadas del Buque Insignia, se realizó el lanzamiento del documental “Buen Viento, Buena Mar”, dirigido por María Catalina Sandoval, hija del señor Almirante Alberto Sandoval Solano (Q.E.P.D.), quien fue Comandante del ARC “Gloria” en el año 1.979, en el que se cuentan las historias marineras vividas a bordo.

Otro gran lanzamiento del día fue el libro conmemorativo del aniversario de oro del ARC “Gloria”, producido por Villegas Editores, donde se podrá leer, además de la historia, vivencias, anécdotas; datos curiosos de la navegación.

Y para cerrar con broche de oro, se realizó también el matasellado y firma de los sobres de primer día de la emisión filatélica en homenaje al buque, emitida por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y puestas en circulación por ,4-72 la empresa oficial de correos de Colombia.

Nuestro embajador flotante, zarpará hoy desde Cartagena hacia la ciudad de Santa Marta, en Colombia, para continuar su travesía por el mundo, junto a los veleros que acompañan “Velas Latinoamérica 2018”.



CONCHA Y LOS PROCERES

A PROPOSITO DEL 20 Y 24 DE JULIO Y EL 7 DE AGOSTO



Oh, gloria inmarcesible, Oh, júbilo inmortal...

Buenos días ña' Concha, co...

¡Hablá pasito negro! ¿No ves que estamos en plena izada del pabellón?

...de dolores, El bien germina ya, El bien germina ya. Oh, gloria inmar...

Está bien ña' Concha, ¿qué hace por aquí tan temprano?

Estoy esperando al Teniente Chacón pa' hacele una consulta de historia patria.

¿Y eso?

Cesó la horrible noche, La libertad sublime...

Pue que a mi nieta Adoración, a raí de las fiestas patrias, en el colegio le pusieron una tarea y de cambambara yo le dije que le ayudaba con eso.

De su invencible luz, La humanidad entera, Que entre cadenas gime...

Eso si va a está bien teso ña' Concha, usté ya sabe como son esas izadas de pabellón con el Teniente Chacón, aquí va a amanecé.

Comprende las palabras, Del que murió en la cruz. ...

La que voy a gemí soy yo donde no le lleve esa tarea a esa muchacha.

Pue váyase sentando ña' Concha, esto va pa' largo. ¿Y de qué e' la tarea?

Independencia grita, El mundo americano, Se baña en sangre de héroes la tie...

Tiene que llevar el nombre de un prócer de la independencia o de un gran personaje nacional que esté relacionao con el mar y de ñapa hacé un breve resumen de su aporte. Menos mal allá en el oasis deje a Matilde Lina encargada de las pailas, de todas maneras los cadetes siguen aquí...

¡Fácil ña' Concha! ¡El Almirante Padilla!

Ahí está el problema negro, Padilla no vale, que de eso se trata, que tienen que investigá.

Eso es verdá ña' Concha, ¿y ya le preguntó al profesó Geza?

El rey no es soberano, Resuena, y los que sufren, Bendicen su pa...

Claro que sí, pero me habló de un tal coronel Strenowitz, pero a mi ese mono no me suena y menos relacionao con el mar...

A mi menos ña' Concha...

De sangre y llanto y un río, Se mira allí correr. En Bárbula no saben...

Oíste negro, ¿y es que van a cantá todas las estrofas?

¿Y usté que cree ña' Concha?, si recibe el Oficial de Guardia Escuela el Teniente Chacón y el Guardiamarina de Guardia es el Guardiamarina Castro Luis, de vainas no los ha puesto a cantá el himno en francés.

A orillas del Caribe, Hambriento un pueblo lucha, Horrores prefiriendo...

¡Ñerdaaaaa! De verdá que mandan cáscara... ¿Un domingo?

Y eso no es ná, cuando está el Teniente Uribe, los pone a trotá despue de misa y en marinera.

¿Quien? ¿El Guillo?

El mismísimo...

De Boyacá en los campos, El genio de la gloria, Con cada espiga un héroe...

Me va tocá buscá en otra parte, porque donde no lleve esa tarea resuelta, la que se va a tené que largá pa' Boyacá soy yo...

Grave la vaina ña' Concha. ¿Y por qué no se echa una pasá por Manzanillo?, de pronto se encuentra al Capitán Silva Víctor, el siempre sale a esta hora a faroleá en la moto.

Su varonil aliento, De escudo les sirvió. Bolívar cruza el Ande, Que riega...

Hablando de varonil, ya me lo encontré, pasó temprano por el oasis y me mandó ahí pa' la estatua que está al lao de la guardia interna, donde un tal Tamandaré...

¿Tamandare? Pero, que yo sepa, ese no peleo aquí en estos mares, ese señó es brasilero.

Eso mismo me dijo el Jefe Palomares y el sí sabe de eso, porque es admirador de Pelé.

Póngale la firma ña' Concha.

Descienden a los llanos, Y empieza a presentirse, De la epopeya el fin...

De verdá mi negro que esta si es una verdadera epopeya sin fin...

¿Y el profesó Lengel?

¡Ay mijo! Ahí lo cogí entrando al laboratorio de electricidá y me escribió un nombre en este papel y mirá, ¡no se le entiende un carajo!

La trompa victoriosa, Que en Ayacucho truena, En cada triunfo crece...

A trompá limpia es que me van a cogé a mí en esa casa si no llevo esta bendita tarea resuelta....

No se preocupe ña' Concha, déjeme pensá... ¡Ya la tengo! ¿Por qué no se pasa por la enfermería? Allá se la pasan los cadetes Infante, Lora y el aspirante Barceló, de pronto ellos si saben...

No negro, allá fui primero, el cadete Infante no me pudo ayudá porque estaba haciendo la china, el cadete Lora estaba fondiao y el Aspirante Barceló... de ahí no se saca un caldo en materia de historia patria ni de ná, como será la cosa, que hasta Bailabien le estaba explicando unos ejercicios de cálculo diferenciá y me habló fue de un tal Popeye.

¿El marino?

Noooo negro, el traqueto. Según esa lumbrera, dizque ese tal Popeye es un excelente testigo de cargo de la gesta libertadora de la izquierda progresista para desmantelà la derecha genocida que está en contubernio con el imperio yanqui.

¿Y eso con que se come?

Ni idea, yo tampoco entendí un carajo. Allá lo dejé cantando La Internacionà...

Ñerdaaa ña' Concha, estamos jodíos, y pa que vea, esa lumbrera es capaz de terminá de magistrao...

La Virgen sus cabellos, Arranca en agonía, Y de su amor viuda, Los cuelga...

¡Callate esa boca negro! Que ese vaselino de magistrao es capaz de redatá fallos con pruebas traídas de los cabellos...

O de los relojes, cosas se han visto ña' Concha, ¿no vio donde terminó el cadete Palmera?

¡Dios nos libre! Solo nos falta un presidente...

La Patria así se forma, termópilas brotando; Constelación de cíclopes...

Pero si ya tuvimos uno ña' Concha, ¿no se acuerda del señó Almirante Piedrahita?

Verdá negro, pero esas eran otras épocas... y qué, de la terea, ¿no se te ocurre na'?

Pue' ña' Concha, yo le oigo hablá al cadete Gómez Luis del Almirante Brion, de José María García de Toledo, Rafael del Castillo y Rada, Juan Nepomuceno Eslava, Renato Beluche, Pedro Lucas Urribarrí, Clemente Castell, Nicolás Joly, Walter Chitty y del Almirante Tono.

Si negro, pero pa' eso necesito la biblioteca abierta y hoy es domingo...

Más no es completa gloria, Vencer en la batalla, Que al brazo que combate...

Y hablando de combate mi negro, tantos muchachos que hemos perdío en todos estos años de lucha contra esos bandoleros y narcotraficantes.

Ni me lo recuerde ña' Concha, la lista es larga, no más de los oficiales tenemos, entre otros, al Señor Almirante José Augusto Matallana, al señor General Luis Milton Gutiérrez, al señor Almirante Leonardo Santamaría, el Mayor Alberto Martínez, los Tenientes de Navío Ana Marcela Pineda y Milton Bermúdez, los Capitanes de Infantería de Marina Jorge Moreno, Guillermo Londoño, los Tenientes de Infantería de Marina, Ramiro Tello, Tony Pastrana, Mario Alonso Villegas, Juan Ricardo Oyola, Freddy Alexander Pérez, Cristian Reyes Olguín y los Tenientes de Corbeta David Salas y Laura Prieto. Como quien dice ña' Concha, lo que hay son héroes.

Ricaurte en San Mateo, En átomos volando, Deber antes que vida, Con llamas escribió.

Así es, lamentablemente. Pero a muchos de ellos se les ha honrao y varias de nuestras unidades de guerra llevaron y llevan sus nombres.

Muy cierto ña' Concha, pero algunos siguen en la lista de espera y están ahí hace rato.

En surcos de dolores, El bien germina ya.

Batallón, ¡A discreción! Guardiamarinas fuera de la fila.

¿Sera que ya los van a mandar a continuar?

Nooooo ña' Concha, ahora es que la cosa se pone buena. Mire...

Cadetes que van a salir francos, pero van a almorzar a bordo, los va a recoger el acudiente y no van a usar la rutina, ¡al frente!

Cadetes del seleccionado de Tiro, que van a almorzar y después pasan a recogida millonaria, pero solicitaron hora de estudio, ¡al frente!

Ay mi Dios....

¿Se refiere al Guardiamarina Castro ña' Concha?

No mi negro, esto está más largo que un mal gobierno...

Cadetes mercantes que van al terminal marítimo con el señor Capitán Estévez y después salen francos, ¡al frente!

No negro, ¿qué es este despelote?

Tranquila ña' Concha, esto apenas comienza...

Cadetes de tercer año, del equipo de velas, que van a la regata del Club Naval y tuvieron weekend la semana pasada, pero no se van a quedar francos, ¡al frente!

Cadetes del equipo de basquetbol que van para Manga con el profesor Pérez a órdenes del cadete García, pero le deben trote al Guardiamarina Noriega y se comprometen a pagarlo apenas lleguen de franquicia, ¡al frente!

Cadetes radioleros que van para el cumpleaños de la hija menor de mi Capitán Serrano en el Kiosco de Gueza, ¡al frente!

Una hora después... ¡Permiso para hablar mi Teniente! ¡Una solicitud!

¡Diga cadete!

Mi Teniente, los cadetes del Coro, que somos del seleccionado de basquetbol, pero no estamos francos y queremos ir al terminal marítimo con los cadetes mercantes, ¿podemos ir?

A ver, miremos a ver... ¿este grupo que está aquí son los mercantes?

No mi Teniente, nosotros somos del equipo de voleibol que vamos a salir en ballenera. Los mercantes son los de allá.

¿Los de allá no son los del equipo de velas?

¡Negativo mi Teniente! Nosotros somos la Escuadra Invencible y estamos rutinarios a órdenes de mi Guardiamarina Hermida.

¿Y esos que están allá quiénes son?

Esos son los cadetes del comité de invitaciones que están a órdenes del cadete Salazar y esperan a mi Teniente Lanziano.

¿Y los que están atrás?

Esos son los del coro que están a órdenes del Brigadier Mora y están esperando al profesor Briceño para ir a la misa en la iglesia de Bocagrande con el padre Castaño.

Y los que están allá en la Guardia Interna, ¿son los del equipo de tiro?

¡Negativo mi Teniente! Esos son los cadetes del Grupo de Teatro que están castigados por mi Capitán Silva y tienen que hacer el inventario de la Escuela a órdenes de mi Brigadier Castañeda.

Mejor dicho, esto es un despelote. ¡Todos a la fila! Guardiamarina de Guardia, ¡continúe con el Batallón!

¡Como ordene mi Teniente!

¡Mi Teniente Chacón! ¡Mi Teniente Chacón!

Buenos días señora Concha, ¿en qué le puedo servir?

Gracias mi Teniente, imagínese que a una nieta mía le pusieron una tarea...

Una hora más tarde, en el Oasis...

Que más ña' Concha, ¿cómo le fue con mi Teniente Chacón?

Pues creo que bien, ahí me mando pa'l campo de pará, me dijo que anotara el nombre del prócer que está en una placa ahí en la tribuna y que ahí mismo estaba el breve resumen de su aporte. Aquí lo escribí en esta hoja y ahora le voy a pedí el favó a Lira pa' que me lo pase en limpio.

Deje vé. Este señó no me suena pa' na' ni de prócer ni na' de importancia pa' la Armada ña' Concha. ¿Está segura que fue a la placa que era?

Pues si negro, era la única que había, mirá que ahí atrás anoté el breve resumen que había ahí.

A vé. Aquí dice "Ilustre hombre de letras y modelo de dignidad que contribuyó a la promoción de la democracia y defensa de las instituciones." Esto no me cuadra ña' Concha. ¿Por qué mejor no le pregunta al Enfermero Pinto o a otra persona?, a mí se me hace que esto es una mamadera de gallo de mi Teniente Chacón.

Ve negro, el Enfermero Pinto no está y yo ya no tengo más tiempo pa' esto, dejemos eso así, que cuando más, que le pongan un sei.

Usté verá ña' Concha, después no diga que no le advertí.

Y el martes siguiente...

Buenos días Conchita, ¡Japi niu yier! Qué la trae por aquí un martes, ¿algún evento especial?

¡Qué evento especia' ni que ná! ¡Estoy buscando al Teniente Chacón!

¿A mi Teniente Chacón? ¿Y cómo para qué?

¿Para qué? Pa' que me explique la tremenda embarrá que me hizo cometé, me hizo quedá como el norte de las vacas cuando van pa'l sú.

¡Recorcholis Conchita! ¿Cómo un cu...?

¡No diga esa vulgaridá mi Teniente!

¡Cáspita Conchita! Disculpa, casi se me sale... Que lástima que no pueda ayudarte, pero el señor Teniente Chacón no se encuentra, se embarcó con los cadetes de segundo año en el ARC "BOYACA" y van para Buenaventura.

Y dígame Teniente Quintero, ¿Cuándo regresa?

Yo creo que más o menos dentro de un mes, pero apenas venga por aquí yo le aviso que tú lo estás buscando, un tanto ofuscada, eso sí.

¡Y cómo no! Si me dio una información equivocá pa' una tarea y a mi nieta le pusieron cero, ¿usté sabe lo que es eso?

No te sulfures Conchita, yo te prometo que apenas llegue le informo, el quedó de traerme un aire acondicionado, una nevera y un televisor que le encargué, inclusive con la marca y las referencias.

Muchas gracias mi Teniente, usté siempre tan organizao, pero perdone la confianza, ¿usté le dio los dólares pa'l encargo?

Ahora que lo mencionas, no Conchita, ¿Por qué?

Ay mi Teniente, ¿usté nunca oyó el cuento de tu pitarás?

Para serte franco, no Conchita.

Entoncé le recomiendo que se vaya comprando un abanico y ojalá sea Sanyo, porque los otros salen muy malos, una hielera de icopor, siga viendo televisión en la cámara de oficiales y cuando hable con mi Teniente Chacón, dígame que es mejor que recomiende que tumben esa placa del campo de pará, porque eso se presta para confusió y porque es mejor ponerse colorao un rato, que no pálido toa la vida.

Nota: Concha aclara muy respetuosamente que a diferencia de los nombres correspondientes a los señores Oficiales fallecidos durante el servicio y que en estas fechas patrias los recordamos como los héroes que son, los demás nombres aquí relacionados son ficticios y cualquier parecido con la realidad es pura coincidencia.

JUNTA DIRECTIVA ACORE SECCIONAL BOLIVAR 2018-2020

Presidente: CA(ra) GABRIEL ARANGO BACCI

Vicepresidente: CRIM (ra) José Ramon Calderón Zambrano

Vocales Principales:

- CN (ra) Gustavo Ramírez García
- CN (ra) Hernando Quintero Santamaría
- CN(ra) German Rodríguez Santana
- CN(ra) Luis Uricoechea Martin
- SREJ(ra) Jaime Ardila Hernández

Vocales Suplentes:

- TK (ra) Leonel Ortiz Suarez
- CF (ra) Gabriel Monroy Martínez
- MYIM (ra) Adolfo Cruz Vega
- CF (ra) Carlos Cantillo S.
- CC (ra) Carlos Díaz Díaz

Tesorero: CC (ra) Jaime Rivero Polania

Secretario: CC (ra) Jorge Gómez Bodadilla

Fiscal: CF (ra) José Luis Acosta

OBITUARIO

CYBER-CORREDERA y los integrantes del Contingente 39 de la
Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”,
lamentan el fallecimiento del apreciado Oficial, compañero y amigo,
Capitán de Altura
JAIME JIMÉNEZ CARVAJAL
ocurrido en la ciudad de Medellín el pasado 2 de agosto de 2018.

Presentamos a su señora Graciela, sus hijas Tatiana, Liliana,
Natalia y familiares nuestra sentida nota de condolencia
y lo confiamos con todo nuestro aprecio al Dios de los Mares.

ZAFARRANCHO GRÁFICO

ACORE BOLIVAR

ACORE BOLIVAR, celebro su almuerzo de compañeros del mes de agosto con una excelente concurrencia de socios, el señor Almirante Gabriel Arango, presento a los asistentes la nueva junta directiva de Acore para los próximos dos años los cuales recibieron aplausos de los asistentes.



Mesa CM Alfonso, CF Monroy, CF Domínguez, CR Urrea y sus respectivas señoras



CA Gabriel Arango B. Presidente de Acore Bolívar entrante. VA. Guillermo Uribe P. Presidente saliente de Acore Bolívar



Mesa del CN Vargas y CR González Amadeo con señoras y amigos



Mesa de CN Carlos Torres



Sra. de Serrano, AL Rafael Grau, Sra. de Uribe, VA Guillermo Uribe, Sra. de Delgado, AL Holdan Delgado, CA Gabriel Arango, MY Henao



Mesa CN Rodríguez, CN Gómez, CN Gómez, CC Barraza y señoras y familiares

COMPAÑEROS EN SEPELIO DE LA SEÑORA BEATRIZ OLIVEROS DE MORENO

En la fotografía, aparecen el TN Fabián Márquez Serrano, CT IM Yesid Sayas Castilla, TN Wilson Duarte Ojeda y SMC Johnny Montañó M., quienes asistieron el pasado 27 de julio, al sepelio de la señora Beatriz Oliveros de Moreno, hermana del Sr. Vicealmirante Sergio Oliveros y madre del CN Omar Moreno Oliveros.



VISITA A ROMA CONVENCION NAL DE VENTAS SEGUROS BOLIVAR

Rene Oviedo & Cia Ltda



CYBER-CORREO DE LA ARC LULÚ



Quiere enviar mensajes

Buenos días primero que todo quiero felicitarlos por esta excelente idea de mantenernos informados,
Mil gracias

Quisiera saber si se pueden enviar mensajes o pautar a través de este medio, yo soy el CR (ra) Víctor Manuel Salcedo Camargo y actualmente me desempeño como Director y Representante Legal de FAJARC Fondo de Asistencia Jurídica de la Armada Nacional, empresa privada, sin ánimo de lucro creada para el beneficio de los señores Oficiales, Suboficiales e IMP y Civiles al servicio de Armada Nacional; y nuestro objeto social es la asesoría y representación jurídica de nuestros afiliados en todas las áreas del derecho, hoy en día con más de 7.000 vinculados entre activos y retirados. El costo de los servicios es tan solo de un día y medio del sueldo básico que se descuenta en el mes de junio y diciembre y con ese aporte se tiene el derecho de asesoría y representación jurídica en el área penal, disciplinario, administrativo, civil y de familia y con garantías en el sentido que donde no tenemos abogados contratados por FAJARC el afiliado puede escoger el abogado de su entera confianza y nosotros lo cancelamos hasta por un monto de 4 SMMV más adicionales por la antigüedad de aportes, pero si es un caso de relevancia penal o disciplinario y con ocasión del servicio se le puede contratar el abogado de su confianza hasta 30 SMMV.

Si esto es posible como, con quien puedo hablar sobre precio y como remitir los comunicados también tenemos una bolsa de empleo funcionando y a veces las empresas públicas y privadas nos piden algunas hojas de vida para algunos empleos y en ocasiones nos quedamos cortos en publicidad para que apliquen los interesados de la reserva activa.

Atentamente,

CRIM (ra) VICTOR MANUEL SALCEDO CAMARGO

Profesional en Ciencias de la Administración.

Especialista en Finanzas y en Administración de la Seguridad.

Graduado en Alta Gerencia Empresarial.

Director y Representante Legal FONDO DE ASISTENCIA JURÍDICA DE LA ARMADA NACIONAL- FAJARC
CEL. 3115149817 - TEL 4660491

Promoviendo que una vez se extraiga el Galeón San José este se conserve como una unidad indivisible

Muy bien por Francisco Muñoz defendiendo nuestro patrimonio, de seguro llegará al final del camino amado por sus seres queridos y con la conciencia tranquila.

Debemos todos seguir este ejemplo.

Vicealmirante (ra) William Porras

<http://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/el-gobierno-debe-declarar-el-galeon-san-jose-como-bien-de-interes-cultural-veedor/20180812/nota/3785334.aspx>



El Gobierno debe declarar el galeón San José como bien de interés cultural: veedor

La propuesta la hizo en diálogo con W Radio Francisco Hernando Muñoz Atuesta, veedor nacional del patrimonio cultural sumergido de Colombia, con el objetivo de blindar el Galeón.

W Fin de Semana

12/08/2018

Francisco Muñoz Atuesta, presidente de la veeduría nacional del patrimonio cultural sumergido de Colombia, afirmó que la decisión de Mincultura, de suspender el proceso de exploración del Galeón San José, la reciben con gran satisfacción.

Muñoz propuso que "el galeón debe ser declarado por el Gobierno como bien de interés cultural y protegido como una unidad indivisible, inalienable, imprescindible e inembargable. De esta forma se protegerá como lo que es, un patrimonio cultural de la nación".

Por último, el historiador aconsejó que la nave debe estar en un museo y que nos debemos apoyar en la experiencia de otros países, porque "el Galeón San José tiene mucha historia; que de ponerse en un museo, lograría recaudar todo lo que se utilice para la exploración".

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, montacargas y lavado Dirección: Trv. 54 No. 21c - 28 Bosque, Cartagena Celular: 310 350 4986 Operamos 24horas
CONSULTOR INFORMÁTICO JORGE BORDA <big>B</big> Diseño Páginas Web Posicionamiento SEO https://jorge-borda.com/ Email: info@jorge-borda.com	INMOBILIARIA VIVAL SAS http://vivalarquitectos.com/ Calle 107 No. 52-08, Bogotá Teléfono: (1) 656 2938 Raul Valderrama (NA 74-76)

MASCARÓN DE PROA



DR. JORGE SERPA ERAZO
38-082



Director

JOSÉ RAMÓN CALDERÓN Z.
38-004



Corresponsal Cartagena

DR. FRANCISCO RODRÍGUEZ A.
74-065



Editor / Correspondent Europe

Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@Cyber-Corredera.com

Derechos Reservados

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