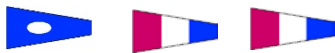


CYBER-CORREDERA

Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana



2020 - N° 233
www.cyber-corredera.de

Unidos por el mar
y exhaustos por
el último poste

Director: Dr. Jorge Serpa Erazo • Editor: TFES(ra) Dr. Francisco Rodríguez Aguilera

<mailto:enfermero@cybercorredera.com>

DR. JORGE SERPA ERAZO 38-082	JOSÉ RAMÓN CALDERÓN Z. 38-004	DR. FRANCISCO RODRÍGUEZ A. 74-065
		
Director	Corresponsal Cartagena	Editor / Corresponsal Europa

EN ESTA EDICIÓN:

SALUDO A LA CYBER-CORREDERA
MONUMENTO AL ÚLTIMO POSTE
EN MEMORIA DEL SEÑOR CN(rn) ÁLVARO
MUNARRIZ BULA (QEPD)
500 AÑOS DEL DESCUBRIMIENTO DEL
ESTRECHO DE MAGALLANES Y PRIMER CRUCE
DEL MISMO
EFEMERIDES PRIMERA PARTE
PROYECTO ARCA
UNA MIRADA AL GOLFO DE URABÁ DE LA
ARMADA NACIONAL Y EL DEPARTAMENTO DE
ANTIOQUIA
RELEVO EN LA DIRECCIÓN DE LA ESCUELA
NAVAL DE CADETES
ARMADA DE COLOMBIA DESIGNA PRIMERA
OFICIAL COMO OBSERVADORA MILITAR EN
ÁFRICA

ESCUELA NAVAL DE CADETES FIRMA
CONVENIO CON LA UNIVERSIDAD JORGE
TADEO LOZANO DE BOGOTÁ
ARMADA DE COLOMBIA GARANTIZA EL
CUIDADO DE LA RESERVA DE BIOSFERA
SEAFLOWER EN SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA
ARMADA DE COLOMBIA RECUPERA
MONUMENTO AL “ALMIRANTE JOSE
PRUDENCIO PADILLA” EN TRABAJO
ARTICULADO CON AUTORIDADES LOCALES
ENFERMERO EN LA UIS
ZAFARRANCHO GRÁFICO
INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA
PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y
ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL
CYBER-CHISTE
MASCARÓN DE PROA

SALUDO A LA CYBER-CORREDERA



Aprovecho esta oportunidad que me brinda la Cyber-Corredera para saludar a toda la familia naval y exponerles de manera muy resumida los lineamientos del Comando de la Armada Nacional, los cuales hemos condensado en el esquema del Tridente Naval.

Los lineamientos expuestos en la presente versión, no son nada diferente a lo que mis antecesores han venido resaltando en sus Políticas de Comando, al contrario, se constituyen en un nuevo impulso a los conceptos y elementos que son fundamentales para que la Institución logre alcanzar sus objetivos en cada una de las áreas en que se desempeña.

“EL TRIDENTE NAVAL COMO REPRESENTACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS DEL COMANDO DE LA ARMADA NACIONAL”.

En la iconografía marinera el Tridente siempre ha sido el símbolo de autoridad y dirección por excelencia, es por ese motivo que para las nuevas Políticas de Comando,

que se han denominado “Lineamientos del Comando de la Armada Nacional”, se ha querido plasmar, utilizando el esquema del Tridente Naval, los aspectos más significativos e importantes que como Comandante de la Armada considero vitales para que todos los tripulantes de la Institución interioricemos y pongamos en práctica en todas nuestras actuaciones.

En el esquema utilizado, el mango representa el proceso de planeación para el desarrollo de cada una de las puntas del tridente, que representan: “El Talento Humano”, “Las Operaciones” y “El Apoyo a la Fuerza”. Así mismo, los tres dientes están unidos por la “Ética”, que a su vez se alinea con la Campaña de Integridad y Transparencia Institucional de las Fuerzas Militares “Si, Juro”.

Hemos querido hacer un énfasis importante en el proceso de planeación, entendiendo que es a partir de un adecuado y detallado planeamiento, con el que se establecen las bases sólidas para una adecuada ejecución. Es vital que para cada actividad que vayamos a desarrollar, dediquemos un tiempo adecuado para analizar cada una de las variables y riesgos que se van a ver involucrados en el desempeño de nuestras funciones y contemplemos todos y cada uno de los posibles escenarios que se puedan generar. Planear con dedicación nos permitirá tener la flexibilidad adecuada para tomar las decisiones más acertadas.

El eje que une las tres puntas del Tridente Naval representa el comportamiento ético de cada uno de los tripulantes de la Institución. Todos los hombres y mujeres que hacen parte de la Armada Nacional deben mantener un comportamiento ético intachable. Las actuaciones profesionales y personales deben estar enmarcadas en el respeto a la Constitución y las leyes. No deben existir comportamientos susceptibles de dudas por parte de los colombianos.

Una de las puntas representa el Talento Humano como el activo más importante de la Institución. Para la adecuada gestión de los seres humanos preparados, responsables, comprometidos y profesionales en el desempeño de sus funciones, se han establecido algunas consideraciones que deben estar presentes en todos los niveles de mando.

El bienestar, entendido como la posibilidad de que todos los tripulantes tengan las condiciones adecuadas en los ambientes laborales y personales para el desempeño de sus funciones. Unos tripulantes sin preocupaciones y con sus necesidades básicas cubiertas, serán garantía para que puedan trabajar con el 100% de su dedicación y concentración.

Todos los Comandantes en todos los niveles deberán velar por el crecimiento y desarrollo personal de cada uno de los hombres y mujeres bajo su mando, para ello deberán ejercer un adecuado liderazgo que permita empoderar a nuestros tripulantes.

El control y la supervisión detallados y minuciosos serán fundamentales para realizar la evaluación y seguimiento a cada una de las actividades realizadas, lo que redundará en la minimización de errores y la optimización de recursos. De igual forma, una comunicación asertiva y de doble vía, proporcionará el ambiente adecuado para la retroalimentación, contribuyendo a mejorar los procesos institucionales.

Así mismo, es necesario fortalecer el concepto de la familia naval, extendiendo la preocupación e interés de los Comandantes por las familias de los tripulantes, toda vez que son ellas las que brindan el soporte y estímulo necesario para trabajar con ahínco y dedicación.

Otra de las puntas del Tridente simboliza el Apoyo a la Fuerza y se materializa en los procesos que requiere la Institución para su adecuado desempeño. El funcionamiento de la Armada Nacional se mueve sobre la logística, y en consecuencia, es esencial para alcanzar los objetivos trazados. Por una parte, la cadena de abastecimientos debe obedecer con estricto apego a la normatividad vigente a una óptima articulación entre la planeación, la organización y el control de los productos y servicios requeridos por la Institución, buscando siempre obtener el máximo aprovechamiento de los recursos asignados.

Aunado a lo anterior está el mantenimiento, una tarea que es responsabilidad de cada tripulante. La conciencia en el cuidado del material, así como la ejecución rigurosa de los planes de mantenimiento, tanto de las unidades operativas como de la infraestructura física, permite la disponibilidad de los medios requeridos para el cumplimiento de la misión. El esmero en la conservación e impecable estado de presentación del material asignado, siempre es motivo de orgullo para un marino colombiano.

Por último, el brazo central del Tridente representa las Operaciones navales como la razón de ser de la Institución, al ser estas la que materializan el cumplimiento de la misión constitucional de contribuir a la defensa y seguridad de la Nación.

Independiente del área donde se labore, todos los hombres y mujeres que hacen parte de la Armada de Nacional, deben tener claro que su esfuerzo debe estar dirigido a contribuir en la ejecución y mejora continua de las operaciones que realiza la Armada. Una condición que demanda la sinergia y cumplimiento oportuno de los lineamientos descritos previamente, razón por la cual las operaciones se ubican en el centro del Tridente Naval.

MONUMENTO AL ÚLTIMO POSTE

Por: Contralmirante (RA) Gabriel Arango Bacci

Anexo envío el proyecto de **MONUMENTO AL ULTIMO POSTE** que se tiene proyectado hacer en la Escuela Naval de Cadetes.

La finalidad de esto, es pedir un aporte o colaboración a **TODOS** los que le dieron la vuelta a ese inolvidable ultimo poste en la ENAP, para dejar ese recuerdo al alma mater de los Oficiales de la Armada. O sea, todos los **excadetes y Oficiales retirados**.

La contribución sería de **\$ 100.000 (cien mil pesos)** o lo que las personas voluntariamente puedan aportar.

Los aportes se harán a la **cuenta de ahorros de Bancolombia No 086-455198-18 a nombre de Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesiones Afines**.

Se solicita informar a los aportantes que es importante guardar los recibos de consignación o transferencia bancaria e informar al Mail: acorebolivar@telecom.com.co

Proyecto en gráficas:

Actualmente



“ Y QUE HIERVA LA SANGRE DEL CADETE
CUANDO SIENTA QUE A SU ALREDEDOR TODO
SE DERRUMBA, PERO AL FINAL NADA LE
PASARA PORQUE LLEVA POR DENTRO UN
CORAZÓN INVENCIBLE

EL ÚLTIMO POSTE ES SABIO”

CF. AJMO

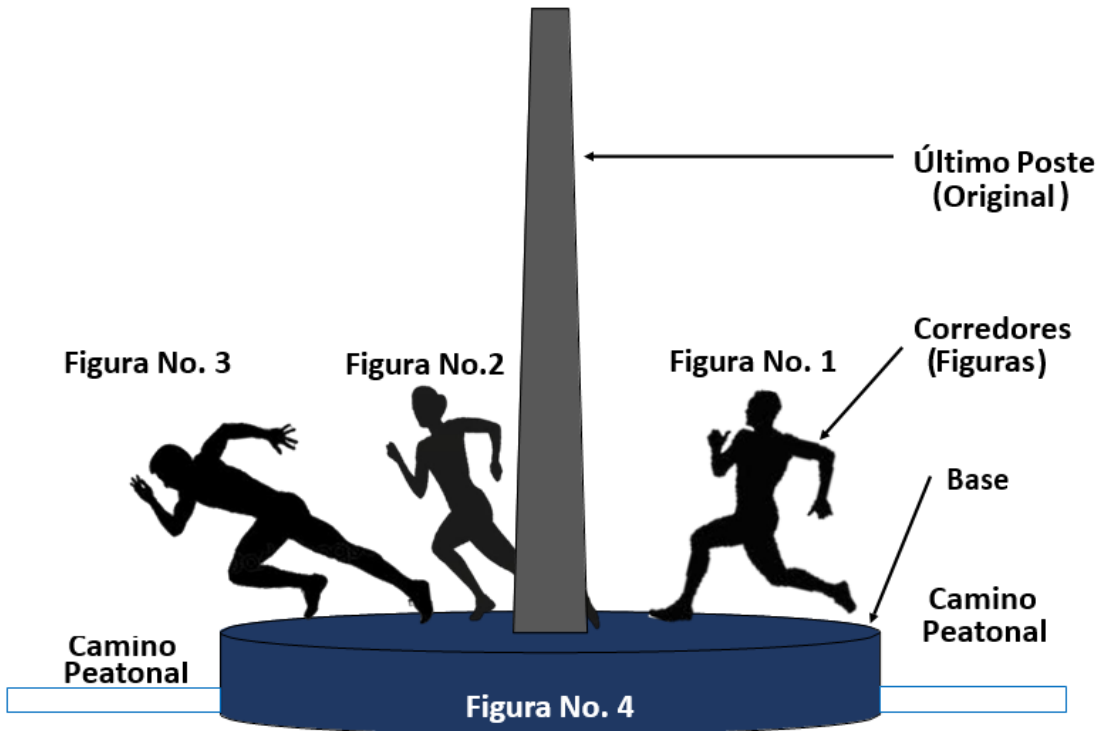
ESQUEMA GENERAL



FIGURAS



Material Figuras: Bronce, Material Base: Concreto, Material Poste: Concreto (original),
Material Camino peatonal: Asfalto – adoquín



PROPUESTA PERSONAL UNIFORMADO MATERIAL / EXPRESIONES / COLOR

UNIFORMES AÑOS 60'S - 70'S



FIGURA FEMENINA AÑOS 2000'S



UNIFORMES AÑOS 2000'S



EN MEMORIA DEL SEÑOR CN(RN) ÁLVARO MUNARRIZ BULA (QEPD)

Oct 18 de 2020



Hace 42 años se inició un proyecto muy interesante en Barranquilla, más específicamente, en la Base Naval ARC BARRANQUILLA. Por orden del Alto Mando Naval, el sr Comandante CN Manuel Avendaño Galvis, organizaría y daría vida al Primer Curso de la Reserva Naval de Colombia. Se reunió un grupo muy interesante de entusiastas jóvenes profesionales barranquilleros y con ellos se dió inicio a lo que sería un proyecto exitoso que sirvió de ejemplo y motivación para su réplica en diferentes ciudades y hoy es la muy respetada y querida Reserva Naval conformada por orgullosos Profesionales Oficiales de la Reserva Naval de Colombia.

Yo fui honrado por el señor Comandante, al ser nombrado el primer comandante del Primer Curso de la Reserva Naval en Colombia y en honor a la verdad, siempre me sentí y me he sentido orgulloso de haberlos comandado, instruido y formado, para finalmente entregarlos como Oficiales Navales en una ceremonia militar calificada como Excelente, por su disciplina y marcialidad.

Uno de aquellos profesionales pioneros, fue Álvaro Munarriz Bula, veterano de la Guerra de Corea, quien nos acompañó a lo largo de los años, hasta ascender al máximo grado de Capitán de Navío. Siempre caballeroso, disciplinado, respetuoso, consciente de su responsabilidad como Oficial Naval, representó a la Armada Nacional con gallardía, entusiasmo, mística y dignidad.

Hoy con un inmenso dolor de Marino y de Amigo de Álvaro, redacto estas palabras para destacar su trayectoria y para decir adiós a quien siempre fue nuestro aliado. Ha zarpado para realizar la singladura más importante de nuestra existencia, al emprender el viaje hacia el mejor puerto, al lado del Buen Dios. Álvaro vivirá por siempre en nuestros recuerdos gratos.

A su Esposa Ivonne y a su Familia, nuestra sentida condolencia y nuestro saludo solidario, lleno de afecto de marino y nuestro agradecimiento por haberlo acompañado en su existencia, en sus éxitos y en sus momentos de prueba. Nosotros oraremos por el alma de nuestro Querido Amigo y Subalterno el señor Capitán de Navío de la Reserva Naval Álvaro Munarriz Bula. Mi familia se une a mí, para saludar a la Reserva Naval de Barranquilla y a la Familia de Álvaro en estos momentos de tristeza Familiar e Institucional.

Almirante Edgar Augusto Cely Núñez

ExComandante General de las Fuerzas Militares



500 AÑOS DEL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y PRIMER CRUCE DEL MISMO

Crónica del Crucero del “Gloria” de 1987 – Por Mario Rubianogroot Román



El día 21 de octubre, se celebraron los 500 años en que el gran navegante Fernando de Magallanes, entró al estrecho (que hoy día lleva su nombre) y “descubrió” el paso al Pacífico y hacia las Molucas, sin necesidad de rodear el Cabo de la Buena Esperanza, en Suráfrica y continuar navegando por el Indico, hasta llegar al Pacífico. Es de anotar que algo más de 300 años después, inició la cartografía de dicho Estrecho y la Tierra del Fuego, el inolvidable Capitán Robert FitzRoy, a bordo del HMS “Beagle” y facilitó de alguna manera, la navegación y evitar accidentes fatales.

Debido a eso, la Armada de Chile en unión con la Armada de España, están celebrando dicho evento y en el Puerto de Punta Arenas, se reunieron los dos veleros hermanos “Juan Sebastián Elcano” y el “Esmeralda”, pues fueron construidos en los Astilleros “Echevarrieta y Larrinaga”, el primero en 1927 y el segundo (que antes era el “Juan de Austria”) en 1946. Vemos los “Bergantín Goleta”, de 4 palos y el primero en cruz, con 4 vergas.

Y 160 años después, y durante el año de 1987, el B.E. ARC “Gloria”, realizó tres (3) cruceros: el de los Cadetes, el de los Grumetes de Barranquilla y el de la Reserva de Profesionales a nivel Nacional, razón por la cual el primero de ellos zarpó en Febrero y cruzar por primera vez en la Historia de la Marina colombiana el llamado “**Estrecho de Magallanes**”, que ha sido durante siglos el terror de los navegantes; canal interoceánico que se prolonga de Oriente a Poniente (del Atlántico al Pacífico) a través de 583 kilómetros de longitud y ancho de 3 Km., en su parte más angosta, de 35 a 40 Km. en otras. Sus mayores atractivos lo constituyen la posición geoestratégica, respecto de su uso como ruta transoceánica para el transporte marítimo internacional, como también su trascendencia histórica y fauna marina que se puede observar. En nuestro caso, durante plena estación Invernal.



El velero al mando del CFESP Ricardo Alberto Rosero Erazo y Segundo CCESP Mario Rubianogroot Román, inició dicho periplo desde Cartagena hasta Puerto de la Cruz en Venezuela, continuamos hasta Río de Janeiro en Brasil y posteriormente Buenos Aires en Argentina, donde se embarcaron dos oficiales de la Armada de Chile, Tenientes Primeros Juan Carlos Ortiz Espinosa y Gonzalo López Pérez.

El 25 de abril la unidad entró en el Estrecho de Magallanes por la Punta de Dungeness y fondeó en Bahía Posesión esperando la “**Estoa**”, punto muerto entre la más alta marea y el inicio del descenso. Punta Dungeness, se dice que es el último punto de Chile continental, llamado “Nombre de Jesús”. Existe un viejo faro, famoso para todos los marinos del mundo, además del Cementerio de los Fareros. En ese mismo fondeadero estuvo el navegante portugués Fernando de Magallanes hizo unos 500 años, cuando inició la expedición que dio la primera vuelta al mundo y descubrió el estrecho austral que lleva su nombre. Recordemos un poco la historia.

Difícil resumir lo que dice Stefan Zweig en sus “Obras Completas” (pp.665-875) con respecto a Fernão de Magelhaes, Portugués de nacimiento, “...que en los primeros años del nuevo siglo, necesitan descubrir un paso hacia el Pacífico, y Magallanes después de varias experiencias hacia la India y en su afán de expedicionar dicha ruta, el 10 de Agosto de 1519 partió de Sevilla hacia la “Especiería Indica” (Islas Molucas en la India) con cinco naves: La **Trinidad**, nave capitana; la **Concepción**, con Juan Sebastián Elcano como contramaestre; la **San Antonio**, la **Santiago** y la **Victoria**, que fue la única que regresó a España, y unos 250 hombres, entre los que figuraba Antonio de Pigafetta, cronista del viaje. Durante más de un mes permanecieron en el Puerto de Sanlúcar de Barrameda, y por fin el 20 de septiembre de 1519 Magallanes puso rumbo a Sudamérica.

Tras aprovisionarse en el archipiélago de las Islas Canarias, y luego de entrar a la Bahía de Río de Janeiro y explorar el estuario de la Plata, el 31 de marzo de 1520 llegaron a la Bahía de San Julián (Lat. 49° S), donde invernarón cerca de cinco meses. Allí Magallanes tuvo que sofocar un motín y perder la Santiago en labores de exploración y más adelante la San Antonio que desertó. “Iniciada la navegación, el 21 de octubre entraron en el deseado estrecho, al que Magallanes llamó de “**Todos los Santos**” **“La ruta es intrincada y el alma se turba -decía Magallanes -y teniendo por única compañía el salvaje himno incomprensible del viento que zumba y chilla, entre los cerros”** y después de dudosas navegaciones en aguas negras, peligrosas y misteriosas, por fiordos y recaladas salieron triunfalmente al océano Pacífico el 28 de noviembre...”

Es de anotar que, revisando las Profundidades del Estrecho de Magallanes y de los Canales Patagónicos chilenos, existen puntos que superan las ocho y llegan hasta los 10 grilletes, de tal forma que las longitudes de las cadenas del “Gloria” por babor y estribor son de cinco y seis grilletes respectivamente,

fue imperativo unir con grillete giratorio la cadena de estribor a la de babor para obtener 11 grilletes y poder fondear, con una sola ancla, cuando fuese necesario.



Llegó la Estoa al amanecer del 26 de abril e iniciamos el cruce por la “Primera Angostura”, y “Segunda Angostura” y arribar a la ciudad más al Sur del continente: **Punta Arenas**, por recalada técnica. “Sacó la mano” el Radar y nada menos que el Girocompás, razón por la cual se pidió apoyo a “ASMAR” (los astilleros marítimos chilenos), manejado por la Armada de Chile.

Dos días después, de ardua labor en puerto zarpamos con el Radar reparado, sin Giro y navegar solamente con el Compás magnético, que a dichas latitudes tenía una gran y significativa “Variación magnética”; cálculos y posiciones al minuto con el fin de evitar sorpresas. Se establecieron dos guardias de seis horas cada una; en la primera con el Comandante y en la otra con el Segundo Comandante a la cabeza; timoneles experimentados y guardia permanente en el servomotor, en caso de falla de la pala del timón. En tránsito por el estrecho, dejamos por estribor el Cabo Froward, conocido porque Su Santidad el Papa, dejó una gran cruz, como la de Armero (Colombia), en testimonio a la solución del conflicto sobre el Canal del Beagle con Argentina. Interesante registrar que el Cabo Froward está en latitud 53° 55,5 S y Longitud 71° 15,5 W y es el punto más austral del continente (Curiosamente todos son los puntos más australes; ¿lo han notado?). Por la otra banda ya tenemos la "Tierra del Fuego", magnífica isla, que en su parte sur limita con el cabo de Hornos y el Paso Drake.

Cruzamos el Paso Inglés, el Paso Tortuoso y al tratar de salir al Pacífico por “Fairchild”, nos encontramos con vientos de 60 nudos por la amura de babor; son los llamados **"Williways"**, que agitan las aguas y rasgan las velas; en el buque todo está asegurado. Fue necesario retromarchar, “fachando velas de capa” y guarecernos cerca de Isla Desolación; aquí fondeamos a ocho brazas y media y estrenamos el ancla de babor con 11 brazas. **“Guardia de Mar con buque a la Gira”**, mejor dicho, seguíamos navegando, esperando viento más calmo, información meteorológica que nos daba una estación a 50 millas al Norte.

Nueve horas después logramos salir al Pacífico y después de algunas horas de navegación entramos a los “Canales Patagónicos” que nos protege de mares tormentosos, pero que conserva la temperatura bajo cero grados centígrados. La Sensación Térmica es menor aún por lo cual usamos ropas de invierno, con guantes, parkas, pasamontañas, bufandas e interiores especiales; parecemos exploradores de la Antártica y para mantener la temperatura corporal se deben tomar bebidas calientes como el chocolate y el aguardiente (¿). Dejamos el Archipiélago “Madre de Dios” y cruzamos el estrecho “Paso Kirke” de no más de 40 metros de ancho y nos vamos acercando a los glaciales o témpanos, que en Chile tiene un nombre particular: “**Los Ventisqueros**”. En cercanías de la Isla de Exmouth y el llamado Paso del Abismo, avistamos el “**Ventisquero de Ana María**”; allí fondeamos a 6 brazas y arriamos la Falúa o bote motor; el Segundo en compañía del Ingeniero jefe y tres experimentados contramaestres,

nos desplazamos a dicho ventisquero y remolcamos un hielo milenario, que según los conocidos el deslizamiento de estos hielos se produce cada 50 años y es el ideal para un buen whisky, por el sabor mineral y el sonido que produce. Qué experiencia. El hielo (tremendo iceberg) se izó con ayuda de la pluma y chinchorro y se almacenó en el cuarto frío para mantenerlo compacto, hasta arriba al Puerto Destino.

Seguimos navegando estoas, fiordos y canales de cientos metros de altura para recalar al día siguiente en **Puerto Edén**, pequeño poblado situado en la isla de Wellington, donde viven los últimos sobrevivientes de los indios “**Alcalufes**”, melanésicos de dos metros de altura y piel especial que soportan bajas temperaturas; Puerto Edén es un antiguo poblado indígena patagónico y actualmente caleta de pescadores, donde hay una Capitanía de Puerto, un Suboficial de la marina chilena y tiene dentro de sus funciones la custodia de los Indios mencionados. A manera de anécdota,



nos invitan a jugar un partido de futbolito; nuestros cadetes y tripulantes jugaron con sudadera, ropa interior para invierno y tenis, mientras los indios jugaron con el torso desnudo y descalzos; es de entender que los indios nos metieron tremenda goleada y para celebrar nos invitaron a degustar almejas, berberechos, locos y centollas, rociados con un vino blanco exquisito y a la temperatura ideal.

Al amanecer del siguiente día, luego de cuatro horas de navegación, se cruza la Angostura Inglesa, siguiendo por el Canal Messier, para enfrentar el imponente “Golfo de Penas”, en el Océano Pacífico (realmente es de Peñas, pero en ese entonces la “ñ” no existía y se usaba la “gn”); Dicho golfo es así, porque allí confluyen tres grandes corrientes: la de la Antártida que viene del sur, la del Ecuador que viene del Perú y la marejada del Pacífico Sur que encuentra en ese punto la cordillera andina submarina que sube abruptamente de profundidades de más de 3.000 metros hasta una pared de 300 metros; la “Marejada” es lo mismo que “El efecto dique”.



Puerto Edén al fondo de este estrecho que tiene menos de 50 metros de ancho

Con relación al viento, decían los navegantes que “aquí reina siempre el Viento Norte (nosotros lo llamamos “Culo de Pollo”) desde todos los puntos del espacio”. Dice el refrán: “... **verdadero marino es quien va del golfo de Penas hasta el Japón...**”; Ahí si fue Troya, mejor dicho, aquí se mareó hasta “Chicote”, menos el ancla, el Comandante y el suscrito... (¿lo dudan?); timoneles eran reemplazados cada 40 minutos e iniciamos una orzada, con todas las velas latinas, es decir foques, estays, escandalosa y cangreja, teniendo como referencia el faro al norte de Penas.

Cambiábamos de amura cada diez millas, remontando la latitud, es decir cada 5 horas. Lo curioso es que el faro no se movía, o parecía que no se movía; la marcación era siempre

NNE. Veintitrés (23) horas después el faro estaba por el través de estribor o “A la Cuadra”, momento en que se largaron las diez velas cuadras, gavias, velachos, juanetes y sobrejuanetes, la mayor y la trinquete, braceadas al máximo y el buque navegó con timón de arribada y todo el velamen para pasar por bahía Ana Pinke, Boca Wickman, canal Puluche, bahía Darwin, Fitz Roy y Magdalena, y luego internarse en el Canal Moraleda conocido como los Canales Chilotes, dejando el archipiélago de los Chonos y el golfo Corcovado. Aquí supimos que después de largas singladuras, el objetivo del viaje había sido alcanzado, que habíamos superado la travesía prevista, en pleno y crudo invierno, con “lujo de detalles”, “pletóricos de experiencias y paisajes” y “cero” accidentes. **“Gracias mi Diosito lindo”**.

Antes de terminar y para completar el cuadro, estábamos a la altura de Puerto Castro, en la Isla de Chiloé y nuestro capellán, el reverendo Andrés Arbeláez (qepd) sufrió un desmayo y se informó a la Capitanía; “Al Tiro”, enviaron una patrullera de mar, lo recogieron en camilla y lo llevaron al Hospital de dicho Puerto. El “Gloria” atracó a la **Mediterránea** (de popa), por falta de espacio. Fue un merecido descanso de dos días: Nuestro curita “Andresiño” (como cariñosamente le decíamos), tuvo un edema pulmonar, que fue diagnosticado a tiempo y tratado adecuadamente.

Al zarpar de Puerto Castro, celebramos el día de la Armada de Chile, homenajeamos a los Oficiales Navales Chilenos abordo, entregamos diplomas del cruce del Estrecho de Magallanes y Canales Patagónicos y almorzamos “Sancocho de 7 carnes”, para iniciar nuevamente la navegación por el mar de Balboa al cruzar el canal del “Chacao” al costado de Ancud y dejando por la popa el “Seno Reloncán” frente a Puerto Montt.

Ya lo otro fue una **“Charlita de la hijas de María”**, atracamos en Valparaíso a punta de “Pito de Contramaestre”, continuamos a el Callao (Perú), posteriormente Guayaquil, a orillas del río Guayas en Ecuador, para después entrar triunfalmente a aguas colombianas en Tumaco, cruzando la “Barra”; ya éramos “Lobos de Mar”, especialistas en calcular “Estoas”, Buenaventura, Panamá y recalar finalmente a nuestro Puerto Base “Cartagena de Indias”, con todos los gallardetes, banderines y banderas arbolados, cadetes y tripulantes en los marchapiés y andariveles, cantando el himno del Velero y “Gorro de Lana”, canción marinera Chilota, donde nos recibió el Presidente del País doctor Virgilio Barco (qepd), a quien se le dio parte de “Misión Cumplida”.

REFLEXIÓN DE UN OFICIAL NAVAL CHILENO CON QUIEN COMPARTIMOS EXPERIENCIAS:
¿Quien dijo que el “Fin del Mundo” está en la Patagonia? Extraña asociación de ideas es ésta. Primero habría que recordar que, técnicamente, el “Fin del Mundo” no existe, pues como todos sabemos el Mundo es redondo y los cuerpos esféricos no empiezan ni terminan en lugar alguno. O sea que el “Fin del Mundo” en realidad es un No-Lugar, un U-Topos, es decir una utopía; de allí que afirmar que el “Fin del Mundo” está en la Patagonia significa situar, de nuevo, la utopía en América.

EFEMERIDES PRIMERA PARTE

CN NA 74-76 Fernando Alonso Tabarez Molina

Quisiera iniciar este escrito, presentando mis condolencias a todas las familias que han perdido algún ser querido en lo corrido de este año, muchos de ellos como consecuencia de esta pandemia. Esta pandemia nos cambió la vida, nos aislamos y hemos tenido que buscar “que hacer” para pasar el tiempo. Ojeando algunos libros, encontré que en estos últimos cuatro meses del año se celebran varias efemérides relacionadas con el mar, veamos:

12 de octubre de 1492, Cristóbal Colón y sus muchachos descubren el “Nuevo Mundo”, iban para las “indias” y terminaron en estas tierras, se les atravesó todo un continente.

El **21 de octubre de 1520** se descubre un paso marítimo en el sur del continente americano que permitió navegar desde el Océano Atlántico al Océano Pacífico, el cual conocemos hoy como el *Estrecho de Magallanes*. Fernando de Magallanes, navegante portugués lideró la expedición que pretendía llegar a las “indias” navegando al Oeste, lo cual había intentado Colón desconociendo la existencia del continente americano, por lo cual no fue más allá del actual Mar Caribe. Esta nueva expedición había partido de Sevilla el 10 de agosto de 1519, compuesta inicialmente por cinco naves y 239 tripulantes.

Después de cruzar al Pacífico, Magallanes pereció el 27 de abril de 1521 luchando contra unas tribus indígenas en la isla de Mactán (Filipinas). Después de varios inconvenientes más, la expedición quedó a cargo del marino español Juan Sebastián Elcano, quien atraviesa el Océano Indico, da la vuelta a África y atraca en Sevilla el 8 de septiembre de 1522, con una sola nave, **Victoria**, y 17 tripulantes, completando la circunnavegación del globo terráqueo.

Para la celebración de los 500 años del descubrimiento del paso, los buques escuela de España y Chile, el **Juan Sebastián Elcano** y su gemelo **Esmeralda** se encontraron en el Estrecho de Magallanes el pasado 21 de octubre.

21 de octubre de 1805, el Almirante Horatio Nelson conduce a su flota y enfrenta a la coalición de franceses y españoles en lo que conocemos como **la Batalla de Trafalgar**, antes de entrar en combate, envía uno de sus últimos mensajes a todos los buques de su flota: “Inglaterra espera que todo hombre cumplirá con su deber”. Aunque consigue la victoria, un tirador ubicado en una de las cofas del buque francés **Redoutable** lo hiere mortalmente y muere pocas horas después, a bordo de su buque insignia el **HMS Victory**.

El debilitamiento de la armada española a raíz de esta derrota, ocasionó dificultades en el tráfico comercial y militar hacia y desde España, lo cual afectó el control y facilitó las luchas independentistas en las colonias americanas a partir de 1810. En esa misma batalla, pero del lado español, también participó un joven marino de 21 años nacido en Riohacha, del cual nos ocuparemos más adelante.

8 de septiembre de 1799, nace en Concepción (Antioquia, Virreinato de Nueva Granada) el General José María Córdova Muñoz, quien se destacó por su activa y heroica participación en la Guerra de Independencia de Colombia, Perú y Bolivia. El **16 de octubre de 1819**, Córdova formó en Rionegro el 2º Batallón de Cazadores de la Nueva Granada, con el, derrotó a las fuerzas españolas que pretendían apoderarse de Bogotá y abrir un corredor estratégico hacia el sur. Después, Bolívar le ordena la toma del río Magdalena, para lo cual toma Magangué, recupera Mompox y después junto al Almirante Luis Brion, los Coroneles José Padilla y Mariano Montilla, el Capitán Córdova participa en las acciones para liberar a Cartagena y las sabanas de Corozal. Padilla se apodera de Santa Marta y Montilla con Córdova sitian a Cartagena, la cual someten el **10 de octubre de 1821**. Años después, Córdova manifestó su total oposición y descontento con la proclamación del general Simón Bolívar como Presidente de la Gran Colombia el 27 de agosto de 1828 y estaba bajo investigación por la conspiración de la “Noche Septembrina” del **25 de septiembre de 1828**. Se levantó en armas contra Bolívar y el **17 de octubre de 1829**, después de ser derrotado por tropas gobiernistas y salir herido del combate, es asesinado en El Santuario (Antioquia) por el Coronel irlandés Rupert Hand.

2 de octubre de 1828, por órdenes de Bolívar es ejecutado José Prudencio Padilla López, quien había sido acusado de estar involucrado en la “Conspiración Septembrina”, y no obstante haber sido absuelto, Bolívar disolvió el tribunal, nombrando al General Urdaneta quien ordenó su ejecución por cargos de conspiración y traición.

Padilla participó en la Batalla de Trafalgar a bordo del navío de línea español **San Juan Nepomuceno**, construido en Guarnizo en 1766, era un navío de dos puentes armado con 74 cañones, contaba con una tripulación de 530 hombres y estaba comandado por el Brigadier Cosme Damián Churrua, quien murió en dicha batalla, la tripulación y su navío fueron capturados por los ingleses.

En 1808 Padilla fue amnistiado y liberado, regresando a América donde fue nombrado como contramaestre del apostadero de Cartagena de Indias, estableciéndose en el arrabal de afrodescendientes de Getsemaní y posteriormente el **11 de noviembre de 1811** tomó parte en el amotinamiento del pueblo de Getsemaní, lo cual desembocaría en la independencia de Cartagena.

ANÉCDOTAS:

A raíz del folclorismo resultante después de la firma de los Acuerdos de La Habana, se han conocido varias anécdotas por parte de los honorables próceres de las farc, tal vez esta es la más graciosa: Cuenta Carlos Antonio Lozada, el famoso “tornillo”, que cuando viajó al norte del Ecuador a los campamentos de Raúl Reyes, alma bendita, para preparar la séptima conferencia, se había acostado en el cambuche y de pronto, con la linterna alumbró hacia arriba y se dio cuenta que alguien había escrito en una tabla “Córdoba durmió aquí”, entonces le preguntó a Raúl: camarada, ¿José María Córdova durmió aquí? Y Raúl le respondió: José María no, pendejo, Piedad.

La otra anécdota, no es graciosa, pero sí muy impactante. Tal parece que la periodista investigativa Victoria Pálida está a punto de revelar la última chiva del año. Según dice, la “huepa Jep” se alista a recibir el testimonio de Carlos Antonio Lozada, otra vez, en la cual se atribuye el asesinato mediante el uso de sicarios, otra vez, del Mariscal Antonio José de Sucre, ocurrida el 4 de junio de 1830, mientras transitaba por el sendero estrecho de Cabuyal en las montañas de Berruecos. Se asegura que el curita de Roux le da total validez a esa versión e insiste en que de eso se trata, de cambiar la historia. Inclusive, el doctor Álvaro Venerea de Leyva y Farsa, íntimo amigo del Mariscal Sucre aseguró haber llorado al lado del caballo del prócer, una vez llegó al lugar de los hechos.

PROYECTO ARCA

Vicealmirante (RA) José William Porras Ferreira

Se preguntarán cuando vean el título ¿Qué es el proyecto ARCA?, pues bien, este proyecto que nació en una noche en que el Sr. Vicealmirante Antonio Martínez, Jefe del Estado Mayor Naval de Apoyo a la Fuerza de la Armada Nacional y cuya obligación es entregar los buques, la infantería de Marina y demás unidades listas y preparadas cuando lo requiera el Jefe de Operaciones Navales de la Armada Nacional hasta el pasado 18 de septiembre y hoy Comandante de Comando Conjunto de Oriente No. 4, pensando en cómo la Armada Nacional podría contribuir para evitar la propagación del virus, decidió formar un grupo de oficiales, suboficiales y civiles de COTECMAR, Buceo y Salvamento e INVEDES (Investigación y Desarrollo de la Armada Nacional) para desarrollar una máscara para profesionales de la salud y pacientes contagiados por el virus a costos económicos, que por un lado le diera seguridad a los profesionales de la salud que no fueran contagiados y por otro que garantizara que la respiración exhalada por los pacientes con coronavirus no contagiaran, volviendo el virus inerte. Eso fue en marzo, cuando el virus acababa de entrar en nuestro país el 06 de marzo con el primer contagio y ya se veía el poder de propagación y contagio, pasando a varias ciudades.

En la mañana siguiente me llamo y me pregunto que si quería hacer parte de ese grupo y de esa idea loca que tenía y le dije inmediatamente que sí. Si bien el propósito de la Armada no es diseñar máscaras, pero si uno de ellos es salvar vidas, el proyecto se denominó ARCA en alegoría al ARCA de Noé y el grupo Arcángeles, en alusión al Arcángel que significa proteger, por ello su lema “proteger y salvar vidas”, asignándoles un número a cada miembro dentro del grupo. Así el proyecto ARCA es un proyecto integral que nace de una iniciativa institucional de la Armada Nacional ante el reto impuesto por la pandemia producida por el virus COVID-19.

Cada uno de los miembros del grupo fue escogido personalmente por el vicealmirante Martínez y quedo conformado así:

Grupo ARCA

Grupo ARCA			
Grado	Nombre	Cargo	Arcángel
Vicealmirante	Antonio Martínez Olmos	JEMNAF	10
Contralmirante	Oscar Darío Tascón Muñoz	Presidente COTECMAR	2
Vicealmirante (RA)	José William Porras Ferreira	Reserva Activa	3
Capitán de Navío	Alfredo Enrique Ponce Iglesias	INVEDES	4
Capitán de Navío	Nelson Fernando Villalba Ospina	Buceo y Salvamento	5
Capitán de Navío	Luis Enrique Aranibar Campo	COTECMAR	6
Capitán de Fragata	Steve Fernando Mendoza Moyano	Buceo y Salvamento	7
Capitán de Corbeta	Eddilene Cordero Pardo	INVEDES	8
Capitán de Corbeta	Camilo Enrique Gómez Cortes	COTECMAR	9
Capitán de Corbeta	Manuel Alejandro Ariza Zuluaga	COTECMAR	11
Teniente de Navío	Cristian Jiménez Barrera	INVEDES	12
Teniente de Navío	Edwin Giovanni Paipa Sanabria	COTECMAR	13
Teniente de Navío	Juan Enrique Cruz Moreno	Buceo y Salvamento	14
Teniente de Fragata	María Camila Varón Poveda	INVEDES	15

Grupo ARCA			
Grado	Nombre	Cargo	Arcángel
Suboficial Jefe	Jhon Edilson Márquez	Buceo y Salvamento	16
Suboficial Jefe	Héctor Alexci Morales Vásquez	INVEDES	17
Suboficial Jefe	Pedro Jesús Villamizar	INVEDES	18
Suboficial Primero	Andrés Caraballo Gómez	INVEDES	19
Suboficial Primero	Arlin Berney Quintero Álzate	Buceo y Salvamento	20
Suboficial Segundo	Fernando Elías Bevans Castaño	INVEDES	21
Suboficial Tercero	Diego Alberto Guevara Amaya	INVEDES	22
Ingeniera	Priscila Areiza Freiri	COTECMAR	23
Ingeniero	Julián David Hernández Corredor	COTECMAR	24
Ingeniero	Julián David Castaño Bustos	COTECMAR	25

El grupo ARCA estableció su iniciativa con el objetivo general de desarrollar prototipos de elementos físicos para la prevención de la transmisión del virus SARS-CoV-2 en el marco de la pandemia por el COVID-19:

“El proyecto ARCA es una iniciativa de la Armada de Colombia, en la que se proponen elementos contribuyentes a la bioseguridad con el fin de preservar la integridad física de los miembros de la Institución y de ser posible aplicable al pueblo colombiano, dentro del marco normativo establecido para prevenir el contagio del COVID-19”.

Para ello se tuvieron en cuenta la suma de las capacidades tecnológicas de COTECMAR, aplicación de principios de Buceo y Salvamento y aplicación, desarrollo electrónico y de software en los sistemas navales y de combate en INVEDES (Investigación y Desarrollo)

Esta iniciativa se orientó hacia:

- Desarrollar una máscara para el personal de Sanidad Militar y pacientes contaminados por el virus que evitase su propagación.
- Desarrollar un sistema de monitoreo de signos vitales del paciente con capacidad de wifi hacia un celular o Tablet que le permitiese al médico tener información del estado del paciente no en forma presencial, pero si en tiempo real
- Desarrollar un filtro UVGI (Ultraviolet Germicidal Irradiation) por sus iniciales en inglés, que pudiese volver inerte el virus exhalado por un paciente contaminado por este virus.
- La posibilidad de construir un ventilador mecánico (esta iniciativa fue descartada posteriormente al conocerse que varias universidades estaban desarrollando un proyecto similar.

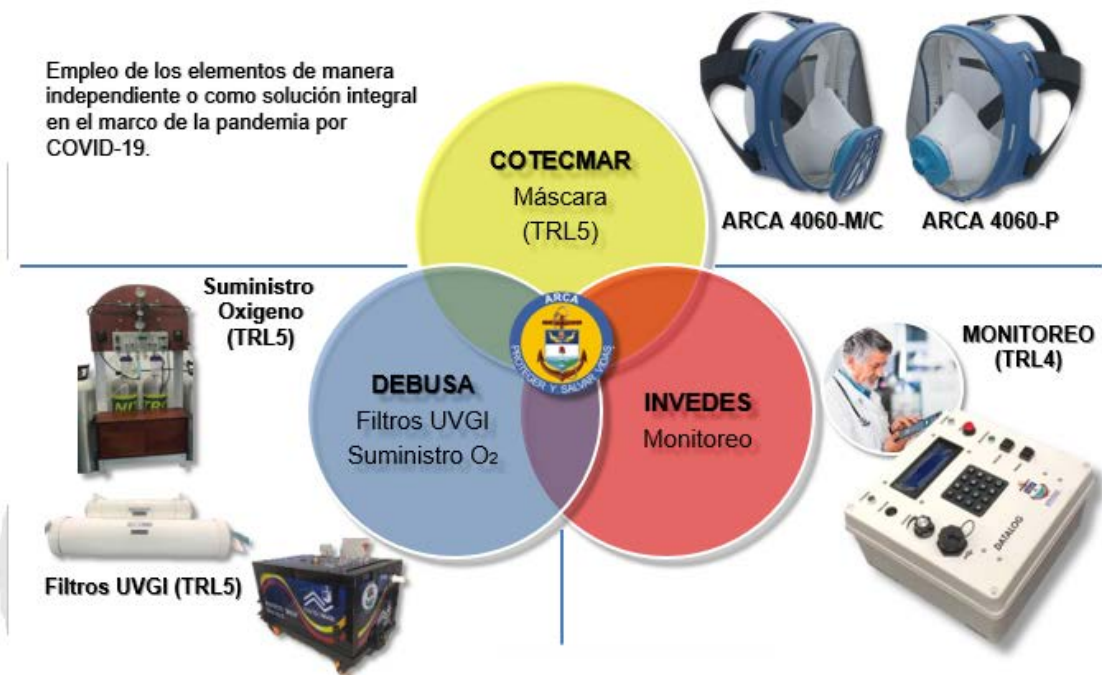
Desarrollar prototipos de elementos físicos para la prevención de la transmisión del virus SARS-CoV-2 en el marco de la pandemia por el COVID-19.



Iniciativas propuestas en el proyecto ARCA

Con el fin de optimizar recursos y conocimientos dentro del grupo ARCA, estas iniciativas fueron divididas en diferentes grupos de trabajo, pero compartiendo el desarrollo de cada proyecto en forma

presencia en la Estación de Buceo y Salvamento y en forma virtual mediante teleconferencias cuando fuese necesario.



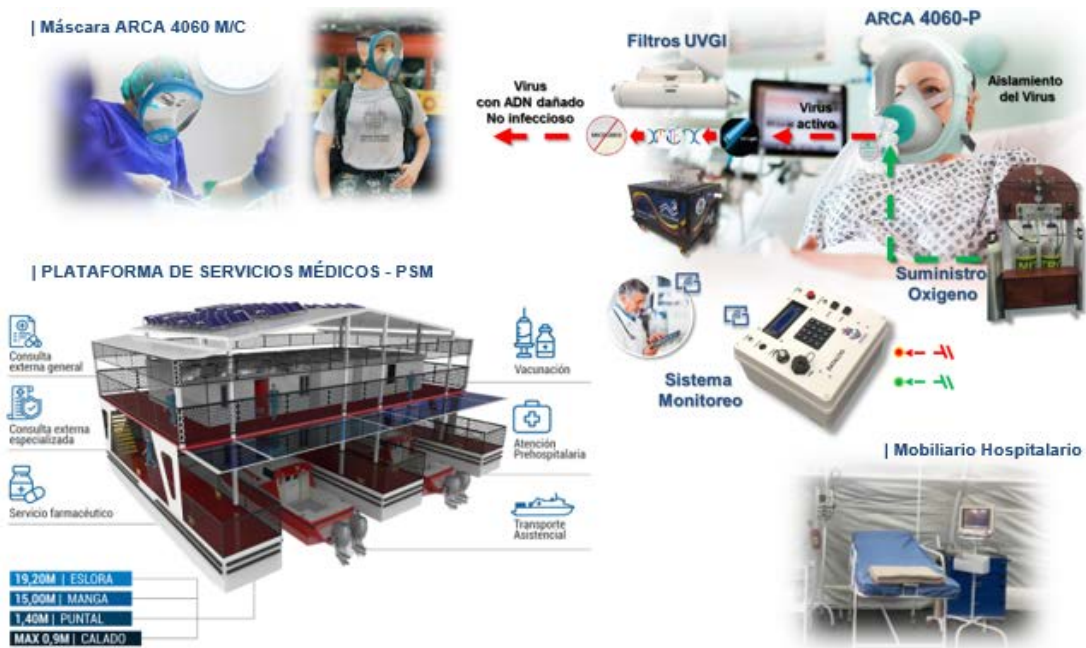
División de las iniciativas dentro del Grupo ARCA

Así por ejemplo el desarrollo de la máscara quedó bajo la responsabilidad de COTECMAR y verificación por Buceo y Salvamento, el Sistema de Monitoreo en INVEDES y el desarrollo de filtros ultravioletas en Buceo y Salvamento.

CONSIDERACIONES FINALES

- El proyecto ARCA se presenta como una propuesta innovadora por parte de la Armada Nacional en el marco de la pandemia COVID 19. Como proyecto tiene todo lo que se necesita para presentar una solución integral que permita mitigar los efectos del virus.
- La Armada Nacional para el 10 de agosto, ordeno las primeras 1.000 máscaras, con el fin de brindar protección a la primera línea operacional de la Institución y así cumplir con el objetivo de preservación de la Fuerza.
- La versatilidad y flexibilidad del proyecto ARCA lo hace fácilmente adaptable y compatible a los diferentes resultados obtenidos en el esfuerzo mundial en la lucha contra el COVID -19, por lo tanto, se hace necesario el apoyo Institucional para este proyecto.
- El apoyo que se brinde al proyecto es determinante para lograr entregarle al país estas soluciones y lograr el impacto que se busca, presentando resultados tangibles y productos antes que otros grupos de investigación que vienen trabajando en elementos para el COVID-19 en líneas temáticas similares.

El proyecto ARCA puede ser integrado a la Plataforma de Servicios Médicos.



Integración del Proyecto ARCA con la Plataforma de Servicios Médicos.

- Las consecuencias derivadas del COVID-19, muchas aún desconocidas, nos han obligado a ser creativos e innovadores. El proyecto ARCA es un ejemplo de ello.
- El adecuado uso y sobre todo la Disciplina en los elementos de bioseguridad son factores claves para garantizar la salud e integridad de los colombianos.
- Con relación a la máscara podría ser utilizada por los diferentes gremios y sectores industriales contribuyendo al sostenimiento de la economía del país.
- Esta iniciativa muestra una de tantas fortalezas que tiene nuestra Fuerza Pública para producir soluciones tecnológicas, orientadas a contribuir al bienestar y seguridad del Pueblo Colombiano.
- *“Las especies que sobreviven no son las más fuertes, ni las más rápidas, ni las más inteligentes; sino aquellas que se adaptan mejor al cambio”*. CHARLES DARWIN



UNA MIRADA AL GOLFO DE URABÁ DE LA ARMADA NACIONAL Y EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA

Por: Vicealmirante (RA) Luis Fernando Yance Villamil, Cofundador Cuerpo de Guardacostas de Colombia, Comandante de Infantería de Marina (2002-2006), Excomandante fragatas misileras: ARC Padilla, Caldas e Independiente

Una estrategia de ubicación de la Armada Nacional de mantener una presencia más activa en el Golfo de Urabá es necesaria e imprescindible. Urabá fértil esquina agropecuaria e industrial, hoy vive sus mejores momentos en materia de desarrollo portuario y será el futuro de las comunicaciones marítimas por estos espacios acuáticos. La gobernación de Antioquia y el gobierno nacional desarrollarán tres proyectos portuarios a gran escala: Puerto Antioquia, Puerto Internacional del Darién y Puerto Pisisí y serán construidos en asocio con empresas multinacionales francesas y coreanas. Estas ideas de construir la salida al mar datan de 1926 que nunca se concretó por falta de voluntad y visión de los gobernantes y de la empresa privada. Hoy con la visita de bancos, inversionistas ven un futuro halagador para la exportación de productos industriales y agrícolas a gran escala y se convertirán en un futuro el mayor movimiento de carga del país por la infraestructura vial que se está construyendo para rebajar tiempos y costos a los puertos colombianos. De igual manera será el trampolín para la carga por el Atrato para la salida al Pacífico.

Hoy la competencia portuaria en el Caribe se inició y las alarmas se prendieron con estos proyectos portuarios a gran escala en Antioquia y que se verá compensado con precios competitivos en un golfo natural de aguas profundas y resguardado por la naturaleza.



Fotografía Proyectos de Puerto

He extractado algunos datos de interés de la publicación “*Opinión Caribe*” de febrero de 2018, “*Desarrollo portuario del Urabá, ¿un reto o una amenaza para el Caribe?*” Miremos estos datos interesantes:

La comparación en distancias de los centros de producción con Cartagena y Turbo:

- Bogotá - Cartagena: 1.136 kilómetros, a Turbo 738
- Medellín - Cartagena: 643 a Turbo 380
- Cali - Cartagena: 1.099 a Turbo 801
- Manizales - Cartagena: 908 a Turbo 645
- Pereira - Cartagena: 961 a Turbo 698

Las vías hacia Urabá tendrán las especificaciones de 4G y 5G con dobles calzadas, 63 puentes y 15 túneles. Las multinacionales de la China en el proyecto Mar 2 la *compañía China Harbour Engineering Company*, la principal socia del consorcio se metió la mano al bolsillo para la construcción de otros 18 túneles y vías y, disminuirán las distancias del transporte de tractocamiones que normalmente se hace entre 10 y 12 horas se verá reducido a la mitad. Es la integración del Urabá y el Valle de Aburrá que los dirigentes antioqueños y sus gobernantes le han apostado a este gran proyecto.

Todas estas iniciativas en el Golfo de Urabá surgieron por los problemas endémicos de transporte de carga hacia los puertos de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura y su lejanía que encarecen los fletes, además de los proyectos viales que nunca se terminaban o tenían retrasos como el de la “Línea” que duró en construcción muchos años y además de las condiciones geográficas nos jugaban una mala pasada en cuanto al tema de movilidad y retrasos. De igual manera la estrechez de los canales de acceso a los puertos del Caribe colombiano era una problemática mayor y con este proyecto se resuelven todos estos problemas.

INTERESES DE LA ARMADA NACIONAL

En esta esquina llena de riquezas agroindustriales y potencial del polo de desarrollo del Caribe, se hace necesario que la Armada Nacional mire con buenos ojos su presencia en este escenario acuático por excelencia para darle seguridad a los puertos allí construidos que iniciarán labores en el año de 2023 y, de seguro vendrán más puertos allí en esta esquina llena de riquezas. La Armada Nacional tuvo la visión de construir el Comando de Guardacostas en Turbo en la modalidad llave en mano con 5 oficiales que se entregaron de lleno para llevar a cabo esta singladura (Contralmirante José Augusto Matallana (QEPD), CN Luis F. Yance, CN Ismael Idrobo (QEPD), CN Saulo Tamayo y CN Eusebio Cabrales) quienes dirigieron este proyecto con la Gobernación de Antioquia y el IDEA en la modalidad de contrato administrativo para que fuera dirigido financieramente por el gobierno de Antioquia.

Hoy observamos los complejos problemas de seguridad y es necesario implementar un sistema de seguridad y defensa de este golfo que será la “joya de la corona” en un poco tiempo y la Armada Nacional tendrá en sus manos la seguridad para que se mantengan estas comunicaciones marítimas en óptimo estado y genere confianza en los inversionistas que le han apostado a esta región. En un futuro cercano será el puerto de mayor alcance para las exportaciones del país. Es sugerente ampliar la Base de Guardacostas en asocio con el departamento de Antioquia, que mantenga una presencia de unidades variadas para el control y vigilancia del Golfo, de igual manera ampliar la tecnología para el control del tráfico marítimo, indispensable y necesario (saber que embarcación sale y entra al golfo o puerto específico, una red de inteligencia electrónica para detectar amenazas en forma temprana y en profundidad). De la misma forma un muelle para las unidades de guerra que ejerzan una presencia activa en el Golfo de Urabá y a la entrada del mismo, la infantería de marina un sistema combinado de defensa de costas y de desembarcos administrativos para mantener la seguridad desde tierra al mar e inversamente con una presencia puntual en Necoclí y en cercanías a la desembocadura al río Atrato, y elaborar el proyecto de un gran Fuerte Militar de Infantería de Marina en el Chocó en esta región del Atrato con unidades fluviales controlando las vías de aproximación hacia el Golfo de Urabá y los ramales de los ríos que desembocan a este golfo.



Fotografía Proyectos de Puerto

CONCLUSIONES

La presencia de la Armada en el Golfo de Urabá amerita que el mando naval genere las iniciativas de elaborar un gran proyecto naval en forma prioritaria con sus variados componentes que puedan ejercer una vigilancia por mar, ríos, tierra y aire en forma coordinada, a sabiendas que la generación de riquezas se ampliará y será el foco de los grupos violentos. Sin lugar a duda, será la región de mayores riquezas de nuestro país en un futuro cercano y con la visión que expresaba de la salida hacia el Pacífico por el río Atrato, traerá a los inversionistas del orbe para plasmar proyectos de la mano de la clase dirigente antioqueña. De seguro el presidente Iván Duque antes de entregar su mandato dejará avanzado este gran proyecto que traerá bienestar a los colombianos, y a esta región. Es necesario que la Armada presente un gran proyecto que endurezca la seguridad en esta región, con mayor tecnología y menos hombres, esa es la apuesta.

“Si he podido ver más allá que los demás, es porque he estado parado sobre los hombros de un gigante” Isaac Newton

RELEVO EN LA DIRECCIÓN DE LA ESCUELA NAVAL DE CADETES



En ceremonia militar presidida por el Contralmirante Francisco Hernando Cubides Granados, Jefe de Formación, Instrucción y Educación Naval de la Armada de Colombia, se realizó el relevo en la Dirección de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. El Contralmirante Juan Ricardo Rozo Obregón entregó el cargo que desempeñó desde el 17 de enero de 2020.



Por su parte, el Capitán de Navío John Henry Ruiz Murcia asumió el encargo de las funciones como director de la Escuela Naval de Cadetes, al tiempo que se desempeña como subdirector de esta unidad.

Fueron cerca de 10 meses al frente de la Escuela Naval, un reto importante para el Contralmirante Juan Ricardo Rozo, quien lo resaltó como un “honor que representa para un oficial, después de 35 años de haber ingresado a la Institución, dirigir los destinos y tener la responsabilidad de formar las futuras generaciones de la Armada de Colombia”.

A los jóvenes que se forman para ser oficiales los invitó a soñar en grande y les aconsejó que “hay que luchar para cumplir los sueños, pero también hay que prepararse, se requiere de mucha disciplina, se requiere preparación física y mental, se requiere sacrificio y por encima de cualquier otra cosa, se requiere pasión, siempre sabiendo que si nos lo proponemos podemos llegar a cumplir las metas que nos tracemos”.

El Contralmirante Rozo asumió el Comando de la Fuerza Naval del Caribe hace 35 días.

CONDECORACIONES

En este mismo acto marcial, se realizó un reconocimiento especial a un personal civil que se ha destacado por sus servicios a la Institución. Alejandro Escallón Lloreda, presidente de la Fundación para la Investigación y el Desarrollo de la Educación Especial - FIDES y Hans Londoño García, Gerente de RCN Cartagena, fueron condecorados con la Medalla de Servicios Distinguidos a la Armada de Colombia.

Por su parte, un personal de la Armada de Colombia recibió la condecoración de Servicios Distinguidos a la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” por su trabajo destacado en beneficio de esta escuela de formación naval militar y universidad marítima.

ASCENSO AL GRADO DE GUARDIAMARINA

De igual forma, 23 Cadetes, entre ellos 13 mujeres, del contingente 164 ascendieron al grado de Guardiamarina, la última singladura en su formación integral como futuros Oficiales de la Armada de Colombia, donde desarrollan habilidades como líder organizacional



ARMADA DE COLOMBIA DESIGNA PRIMERA OFICIAL COMO OBSERVADORA MILITAR EN ÁFRICA

Es la primera oficial en representar a la Armada de Colombia como observador militar y la segunda en las Fuerzas Militares

Astridt González Ríos, de 34 años, es la primera mujer seleccionada por la Institución Naval para que se desempeñe como observadora militar durante un año en Marruecos, al norte de África.

Nacida en Villeta, Cundinamarca, y con 10 años de servicio a la institución, la Teniente de Navío González será la segunda mujer colombiana que se despliega a Marruecos; país ubicado al noroccidente del continente africano, como observador militar, velando por el cumplimiento de los derechos humanos en dicha región.

Esta importante labor de nuestra compatriota se llevará a cabo en el marco de la misión de las Naciones Unidas para el referendo del Sahara Occidental Minurso, misión establecida el 29 de abril de 1991.

La oficial naval cumplirá funciones de observadora militar internacional, desarrollando diversas acciones para la verificación del alto al fuego entre el Gobierno de Marruecos y el Frente Popular para la Liberación de Saguía el-Hamra y de Río de Oro (Frente Polisario), entre ellas la supervisión, monitoreo, verificación y reporte de los acuerdos de alto al fuego; separaciones y retiradas de fuerzas; seguimiento de puestos de control, pasos fronterizos; entrada y salidas de puertos aéreos y marítimos; seguimiento

de los procesos de desarme y desmovilización, así como asistencia a puntos de distribución de alimentos, convoyes, suministros y establecimientos médicos.



Desde el momento en que fue seleccionada, la oficial naval inició un proceso de instrucción y entrenamiento en el Centro de Entrenamiento y Capacitación para operaciones de Paz (Cencopaz) en Coveñas, Sucre, y desarrolló el curso de Observador Militar, para adquirir conocimientos sobre la Organización de las Naciones Unidas, las funciones en el campo, y el contexto de esta misión de paz, así como la adquisición de diversas capacidades para el trabajo en las difíciles condiciones climáticas de la región.

La Teniente de Navío Astridt Gonzalez, quien representa el profesionalismo, el valor y la gallardía de la mujer militar representará a las Fuerzas Militares y a Colombia en esta importante misión como garante de paz entre Marruecos y el Sahara Occidental durante un año.

El Comandante General de las Fuerzas Militares General Luis Fernando Navarro Jiménez y el Comandante de la Armada de Colombia Vicealmirante Gabriel Alfonso Pérez Garcés, entregaron a la oficial el pabellón de Colombia y el estandarte de la Institución Naval destacando el sentido patrio, la confianza de la Institución y el país en el rol de la mujer en operaciones de paz, abriendo espacios en la comunidad internacional para conformar estas misiones especiales en el mundo.

La Armada de Colombia en cumplimiento de la proyección del Gobierno Nacional establece en el Plan de Desarrollo Naval 2042 el reto de entrenar y capacitar al personal de las Fuerzas Militares para la participación en misiones internacionales y operaciones de paz, proyectándose como un eje de liderazgo internacional, adquiriendo nuevas doctrinas en mecanismos de cooperación de seguridad colectiva, fortaleciendo y sosteniendo así las capacidades de las Fuerzas Militares de Colombia.



ESCUELA NAVAL DE CADETES FIRMA CONVENIO CON LA UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO DE BOGOTÁ

La Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” y la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano firmaron un convenio marco de cooperación académica por un período de cinco años, el cual permitirá, entre otras actividades, fortalecer los programas académicos de ambas instituciones, así como llevar a cabo intercambios profesionales y la realización de proyectos de investigación conjuntos que respondan a las necesidades de generación de conocimiento y desarrollo marítimo del país.

El convenio fue suscrito por el Doctor Carlos Urbano Sánchez Gaitán, rector de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano y el Contralmirante Juan Ricardo Rozo Obregón, director de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” en Cartagena.

Desde la década de 1960, la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano y la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” crearon los primeros programas de ciencias marinas del país: Biología Marina y Oceanografía Física, respectivamente. Con este convenio, se retoman esos esfuerzos y se amplían hacia todos los campos del conocimiento de las ciencias del mar, complementando la participación que ya tienen las instituciones en el programa interinstitucional de Doctorado en Ciencias del Mar.

De esta manera, la Armada de Colombia a través de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” reafirma su compromiso con la formación y capacitación de los oficiales navales y la comunidad marítima, con miras a alcanzar los intereses marítimos del país.



ARMADA DE COLOMBIA GARANTIZA EL CUIDADO DE LA RESERVA DE BIOSFERA SEAFLOWER EN SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA

La Armada de Colombia a través del Comando Específico de San Andrés y Providencia, de manera articulada con la Fuerza Aérea Colombiana, el Ejército Nacional, la Policía Nacional, el Gobierno Departamental, el Jardín Botánico de la Universidad Nacional y la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina -CORALINA-, dieron apertura a la campaña “Sembrar nos une”, con la siembra de 200 árboles en la isla de San Andrés.

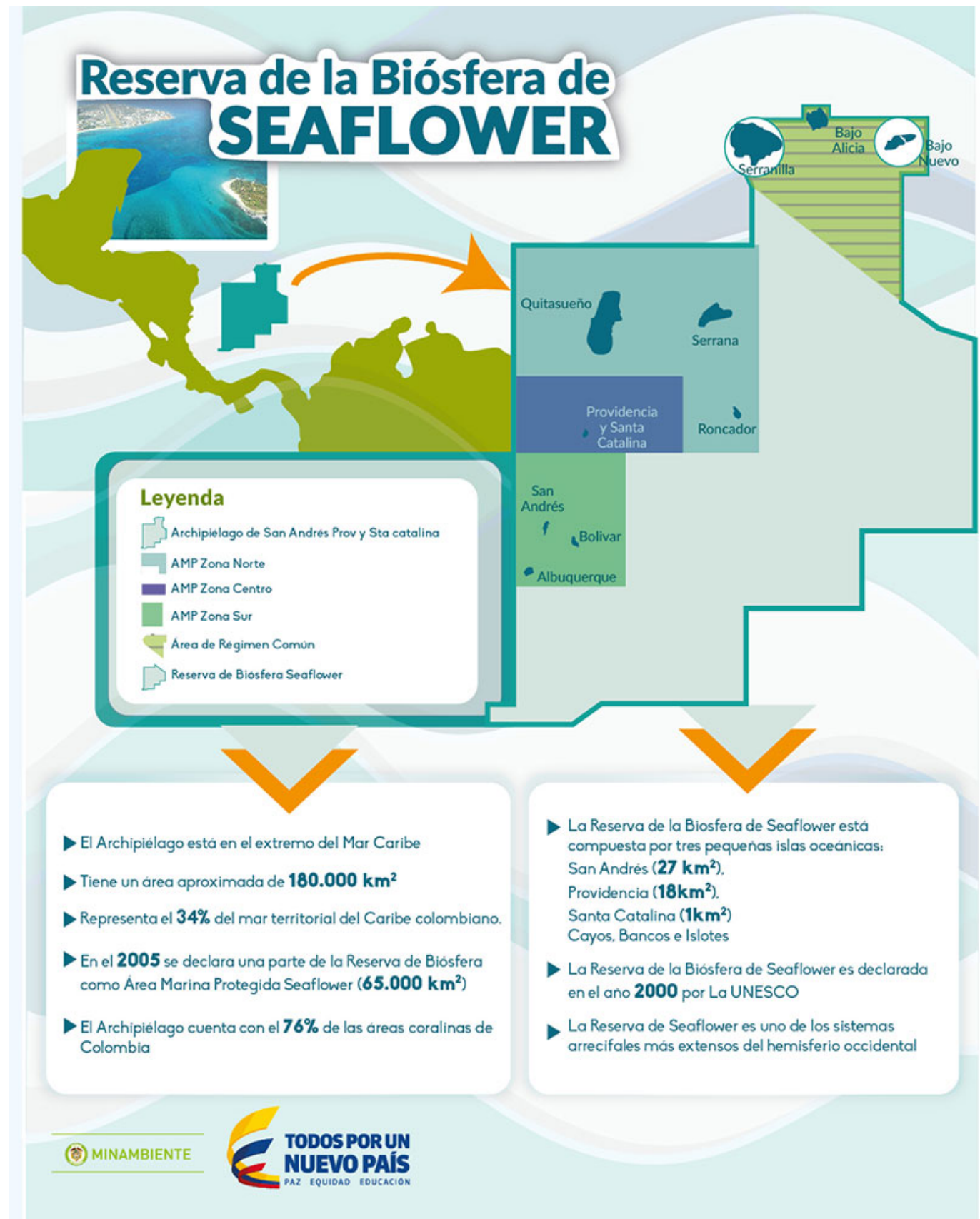
Esta campaña busca incentivar a la protección y cuidado del medio ambiente, dando cumplimiento a la meta establecida en el marco del Foro Económico Mundial celebrado en Ginebra - Suiza, de sembrar 180 millones de árboles en todo el territorio nacional, de ese modo el Comando Específico de San Andrés y Providencia participó en esta jornada ambiental sembrando árboles en los sectores de Tom Hooker, El Cove, Conty Wata, Parque Regional Natural Old Point y en el Balance Water de la isla de San Andrés.

Dentro de las especies de árboles que se sembraron se encuentran la granadilla, el marañón, la naranja dulce, el limón, pomarrosa, anón, caimito, mango, coco plum, tamarindo, mamoncillo, guayaba,

aguacate y naranja agria, garantizando el equilibrio ambiental, recargando las fuentes de agua y liberando el oxígeno de la zona insular.

La Armada de Colombia a través de las unidades adscritas a la Fuerza Naval del Caribe, ratifica su compromiso en la protección de la Reserva de Biósfera Seaflower y sus recursos marinos e invita a la comunidad a denunciar cualquier hecho delictivo o sospechoso que ponga en peligro la conservación del medio ambiente a través de la línea de emergencia gratuita 146 o el canal 16 en VHF marino.

#ProtegemosElAzulDeLaBandera. #CorazónAzulLado



ARMADA DE COLOMBIA RECUPERA MONUMENTO AL “ALMIRANTE JOSE PRUDENCIO PADILLA” EN TRABAJO ARTICULADO CON AUTORIDADES LOCALES

La Armada de Colombia a través de la Base Naval No 6 ARC Bogotá con el fin de recuperar el monumento histórico del héroe naval, Almirante José Prudencio Padilla, ubicado en la Avenida 22 con calle 37, en el barrio La Soledad, emprendió una campaña en la que vinculó al Ministerio de Cultura, la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Alcaldía Menor de Teusaquillo, el Jardín Botánico, líderes de la comunidad local, la Defensa Civil y la Policía Nacional

La actividad que se desarrolló con un trabajo articulado interagencial tuvo entre otras actividades; la recuperación del monumento al Almirante José Prudencio Padilla por parte de la Armada de Colombia en coordinación con el Departamento de Restauración de la Alcaldía Mayor de Bogotá en el marco de la conmemoración de su fallecimiento; el aseo y mantenimiento por parte de la Alcaldía Menor de Teusaquillo; el mantenimiento de la capa vegetal, la entrega y siembra de árboles por parte del Jardín Botánico, actividades realizadas con el apoyo de los líderes de la comunidad, la Defensa Civil y la Policía Nacional.

La Orquesta de la Armada de Colombia junto a la Orquesta Filarmónica Nacional acompañaron la jornada con melodías que incentivaron el sentido patrio de la población.

La iniciativa que propendió por el mejoramiento, la conservación y la apropiación social de la riqueza natural y el patrimonio cultural e histórico del sector, finalizó con una ofrenda floral en el monumento al Almirante José Prudencio Padilla y un acto cultural en reconocimiento al importante papel de nuestro héroe naval mediante la sensibilización de los niños del Colegio Naval a otros niños y habitantes del lugar sobre la importancia de este prócer en la independencia de Colombia y la generación de conciencia ambiental en la comunidad.

VALOR HISTÓRICO

El creador de la escultura del Almirante Padilla fue Gerardo Benítez y fue ubicada en julio de 1965 en el Parkway, para conmemorar el día de la Armada de Colombia y la Batalla del Lago de Maracaibo, que se celebra cada 24 julio.

El Almirante Padilla fue uno de los actores más decisivos de la Independencia, no solo por su capacidad como estratega, sino también porque contribuyó a movilizar los miles de hombres que lucharon para fundar la República.

El 5 de noviembre de 1.822 inició la campaña de Maracaibo, que duró 242 días y culminó con la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, el 24 de julio de 1.823, en donde un puñado de Marinos al mando del Almirante José Padilla, máximo prócer naval, consolidó la independencia de Colombia expulsando del todo a la Marina Española.

Esta acción enfrentó a las escuadras del almirante colombiano José Padilla y las del comandante español Ángel Laborde, quien tras un intenso combate y ante el ímpetu y la valentía de los patriotas criollos, emprendió la retirada y permitió que nuestro héroe naval lograra la consolidación definitiva de la independencia de Colombia.

Con esta importante gesta nace para la historia la Armada de Colombia; el heroísmo, la audacia y el compromiso de quienes allí combatieron, quedan como marca de todos los sucesores en esta importante labor de salvaguardar los mares y ríos de la patria, portando la bandera tricolor y el orgullo del Marino.

Armada de Colombia ¡Protegemos el Azul de la Bandera!



ENFERMERO EN LA UIS

Artículo sobre la UIS, publicado en 1973, en “Diario del Oriente”, cuando el Economista Jorge Serpa Erazo, fue Director del Plan General de Desarrollo de esa grata e importante universidad.

El Plan General de Desarrollo ejecutó un préstamo del BID a la UIS, por US\$14 millones, para la construcción de la vía perimetral, edificios para Laboratorios Pesados y Livianos (dotados con equipos ultramodernos), la Biblioteca, Aulas, Centro de Bienestar Universitario, el Auditorio Luis A. Calvo y otras construcciones e inversiones que modernizaron y evolucionaron a la mejor universidad del oriente colombiano.

Siempre orgulloso de haber estado vinculado a la UIS.

de 1973 DIARIO DEL ORIENTE Página Cuarta

CRITICAS Y COMENTARIOS



El Desarrollo y la UIS

Uno de los objetivos fundamentales de Colombia indudablemente debe ser el que toca con el desarrollo. Los planes de desarrollo son los que necesita este país que aún busca angustiosamente su destino esquivo. Las empresas que hoy por hoy valen la pena y representan algo para el país, han tenido que acogerse a un plan de desarrollo. Por eso la Unipersidad Industrial de Santander es una auténtica empresa de cultura, ajena a toda clase de improvisaciones. Su plan General de Desarrollo como lo comentábamos en Editorial pasada es un motor incansable que ensancha los horizontes y formula una serie de objetivos admirables que tienden a la cristalización práctica de lo que pueda ser algún día la Enseñanza Superior Integral. Y estamos seguros que ésta se logrará por primera vez aquí en Bucaramanga a través de la Universidad Industrial que cuenta con destacadas directivas y con una juventud profesional que se ha abanderado de tan ambicioso y formidable plan que en muy pocos años demostrará sus grandes bondades y pondrá muy en alto este Centro Cultural, orgullo de Santander. Y la Universidad Industrial es fiel representante de la Cultura y es un ejemplo de esfuerzo, de trabajo y de un gran espíritu que sólo puede acompañar a la gente superior que desafortunadamente saca la cara por el Departamento. Mientras que un Concejo Municipal atrevido y desvergonzado hiere de muerte la Cultura al suprimir la oficina de Divulgación Cultural, la UIS, planea obras de envergadura y da un ejemplo de civismo a unos ediles de mentalidades trasnochadas que no han hecho mayor cosa por este Municipio y que han ofendido seriamente la conciencia de un pueblo sano que un día los eligió.

Al señor Rector de la Universidad doctor Carlos Guerra así como al doctor Jorge Serpa Erazo, mi amigo personal les envío una felicitación desinteresada para que sigan con tan noble e importante empeño. Adelante.

Rafael García Ordóñez

ZAFARRANCHO GRÁFICO

CUMPLEAÑOS CALM LUIS CARLOS JARAMILLO PEÑA



85 Años Es el cumpleaños del Calm Luis Carlos Jaramillo Peña

VICEALMIRANTES PULIÉNDOSE



Vicealmirantes Mario Rodríguez, Carlos Serrano y Pablo Romero aprendiendo de la antigua guardia con TN Luis Bernardo Castro.

EL PANDA HACIENDO PÁTRIA



MATRIMONIO VALM CARLOS OSPINA CUBILLOS E IRENE PARADA ARNOLDS

Ayer



Y hoy



60 años de matrimonio!
BZ señor Almirante y Señora Irene!

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



Señor Oficial:

Obtenga un segundo título profesional, mediante la homologación de cursos y/o créditos, con todas las garantías y calidad de la Educación Presencial, en menos tiempo, con una inversión económica inferior, desde cualquier lugar, hora y día de la semana.

Educación virtual:

ECONOMÍA - ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS - CONTADURÍA.

Matrículas abiertas

Información: 3112317811 - 3202016246

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  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)

INGENIERO CARLOS ENRIQUE ORTIZ RANGEL
GERENTE GENERAL



MENTORING & EMPRESA
Marcando el Rumbo..!

gerencia@mentoring-empresa.com
(+57) 312-3774497
www.mentoring-empresa.com



- ★ Gestión del Conocimiento
- ★ Gestión de la Innovación
- ★ Planeación Estratégica
- ★ Empowerment

www.mentoring-empresa.com

CONFERENCIA EN LINEA
FUNDAMENTOS DEL TRADING

HAGAMOS
DINERO CON
TECNOLOGÍA



ESPECIAL
PARA MIEMBROS
DE LA **ARMADA
NACIONAL DE
COLOMBIA**

FÁCIL, RÁPIDO Y EN
AUTOMÁTICO A TRAVÉS
DE TU **CELULAR**



MÁS INFORMACIÓN EN



300 238 5324
320 867 1597

CYBER-CHISTE

Padre e hijo visitan los veleros que están anclados en el Club de Velas.
"Papá", pregunta el niño, "¿por qué todos los veleros tienen nombres femeninos?"
Dice el padre: "¡Equipo caro y muy difícil de controlar!"

MASCARÓN DE PROA



Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@Cyber-Corredera.com

Derechos Reservados

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