CYBER-CORREDERA

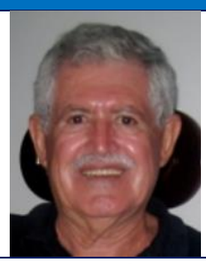
Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana

2021 - N° 244
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:

CUANDO ALEMANIA NOS ENTRENÓ EN CONTROL DE AVERIAS

LA INANICIÓN

BUSCANDO UN ATAJO EN EL ATLANTICO SUR

CORTE DE LA HAYA Y AUDIENCIAS ORALES CASO COLOMBIA - NICARAGUA

TROZOS DE EVENTOS, PERSONAS Y OBJETOS OLVIDADOS POR LA HISTORIA (4)

EL TORPEDO TRIPULADO

BATALLA DE LEPANTO: DON JUAN DE AUSTRIA NO FUE EL HÉROE

ESCUELA NAVAL DE CADETES FORTALECE SU INFRAESTRUCTURA CON INAUGURACIÓN DE EDIFICIO DE ALOJAMIENTOS ALMIRANTE BRION

BUQUE ESCUELA ARC "GLORIA", 53 AÑOS ONDEANDO EL PABELLÓN NACIONAL

"FUTUROS OFICIALES" PRINCIPAL TEMA DEL FORO DE COMANDANTES EN LA ESCUELA NAVAL DE CADETES

ZARPÓ LA PATRULLERA OCEÁNICA ARC "7 DE AGOSTO" PARA PARTICIPAR EN LAS OPERACIONES INTERNACIONALES UNITAS LXII

OBITUARIOS

ACCIÓN SOCIAL NAVAL NACIONAL

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

CUANDO ALEMANIA NOS ENTRENÓ EN CONTROL DE AVERIAS

Por Vicealmirante (ra) Luis Alberto Ordóñez Rubio. PhD[1]

Diariamente en puerto y periódicamente en el mar, los buques de guerra efectúan ejercicios de zafarrancho de incendio, inundación y diversas emergencias que se pueden presentar en una embarcación por efectos de la navegación, la rutina en puerto o acciones del enemigo. La finalidad es mantenerse entrenados para reaccionar ante tan preocupantes situaciones que pueden afectar la integridad de la unidad y la vida de sus tripulantes. En el mar y lejos de toda ayuda, solamente se cuenta con lo que oficiales y suboficiales puedan hacer para mantenerse a flote y en las mejores condiciones operacionales.

LOS ÚLTIMOS MESES EN ALEMANIA

El 26 de junio de 1984, el ARC Independiente, el cuarto de la serie y buque prototipo, fue recibido por Colombia en Kiel, Alemania, pero su zarpe no fue inmediato; pasarían cuatro meses para que se terminaran de hacer ajustes, adecuaciones y calibraciones, especialmente en la parte de sistemas de armas y electrónica, hasta quedar en las condiciones pactadas en los contratos. Luego esos mismos estándares se aplicarían a las otras unidades en Colombia, para lo cual el astillero HDW dispuso el envío

[1] Miembro de la primera tripulación del ARC Independiente, como oficial de planeación y oficial de grupo de reparaciones.

de ingenieros y técnicos a Cartagena. Durante esos cuatro meses la rutina a bordo correspondía a la de cualquier unidad de la Armada Nacional; tres guardias, ceremonial marítimo con formaciones e izada del pabellón nacional, mantenimiento de la maquinaria y desde luego capacitación y entrenamiento. Todo era novedad y aunque las tripulaciones se habían preparado, primero en Barranquilla antes de viajar a Europa y luego en los cursos de fábrica y en las clases de sistemas dictadas por el astillero, la práctica se terminaría de adquirir operando el buque.

NAVEGANDO HASTA ESTAR A PUNTO

La unidad zarpaba permanentemente al mar para pruebas de aceptación de equipos (SAT, por sus siglas en inglés), era la oportunidad de integrarse en cada una de las estaciones, mejorar procedimientos y adquirir la idoneidad que solamente se consigue con la práctica. Sin embargo, en lo concerniente al Control de Averías únicamente ejercicios simulados se podían hacer; no era posible enfrentarse a la realidad de un incendio o una vía de agua. Aunque la tripulación en su gran mayoría tenía conocimientos por venir de otros buques, era fundamental entrenarse como equipo y aprender a utilizar las tecnologías que representaban los nuevos sistemas europeos, el uso de unidades de medición del sistema internacional y el material adquirido para el control de averías; bombas, mangueras, difusores, máscaras de respiración y trajes de amianto, entre otros, eran diferentes. Con gran acierto el comando del buque logró gestionar un curso de capacitación en la escuela de control de averías de la Marina Alemana, localizada en la ciudad de Neustadt, Holstein, a cincuenta kilómetros de Kiel.

EL ENTRENAMIENTO EN LA ESCUELA ALEMANA

El departamento de ingeniería y los dos grupos de reparaciones viajamos al entrenamiento que duró varios días. Las capacidades de la escuela sorprendieron, pero aún más la experiencia de los instructores alemanes, no en vano habían participado en dos guerras mundiales. Las instalaciones eran maravillosas y las posibilidades de simulación real era lo que se necesitaba para prepararse al más alto nivel. Tras el proceso de acomodación en los alojamientos, de inmediato se inició con la práctica: primero fue el uso de la máscara de respiración y sus tanques de aire, bastantes diferentes a las del tipo OBA usadas en los buques norteamericanos. Para habituarse a ellas el procedimiento era trotar a buen ritmo hasta agotar la existencia de aire, de manera que se pudiera sentir el esfuerzo y dificultad para respirar al agitarse, que es lo normal en una emergencia real. Posteriormente vendrían prácticas con fuego real para aprender las técnicas del uso de extintores y sus efectos al aplicarlos en una conflagración; para aprender hay que sentir las llamas y el calor que se devuelve contra el operador.

Luego vendría la instrucción práctica para sofocar incendios mayores y controlar inundaciones, para ello trozos de buque de tamaño real estaban dispuestos en inmensas bodegas donde se aprendían variados métodos; una y otra vez se repetían hasta adquirir destreza suficiente para hacerlo. Superada esa etapa se pasaba, ahora sí, a buques reales dispuestos en cuerpos de agua aledaños a la escuela y dotados con espacios para generar las conflagraciones que debían ser apagadas por los marinos colombianos, también inundaciones que ocurrían en los bajos fondos, donde con tapones, parches, puntales y herramienta apropiada se debían eliminar las vías de agua y luego achicarlos antes de que se causaran daños peores; algunos equipos humanos no lo lograban y veían como el agua los iba alcanzando hasta cubrirlos teniéndolos que evacuar antes de que se ahogaran. Se repetían los ejercicios tantas veces como fuese necesario hasta hacerlo correctamente y a la velocidad, que, en una situación real, permitiese salvar el buque y sus tripulantes. Extenuados, mojados y al borde de claudicar, el liderazgo de los jefes de grupo lograba que se hicieran esfuerzos sobrehumanos para cumplir el cometido: no dejar hundir la embarcación.

Otros ejercicios, también llevados a la realidad, eran los de salvamento en el mar. Para estos se contaba con una piscina de olas donde se podían simular estados del mar. El personal en entrenamiento debía saltar desde una borda, similar a la de los buques, y luego llevar a cabo todo el procedimiento de lanzamiento, inflado y acceso a las balsas salvavidas, desde las cuales se sentía la realidad de flotar en esas endebles embarcaciones, pero único recurso disponible después de un naufragio. Era tal el nivel de similitud con la realidad, que a más de uno debieron rescatarlo por estarse ahogando al haber perdido las fuerzas para auto mantenerse a flote luchando contra las aguas embravecidas. Nada que no se practique lo más cercano a la realidad saldrá bien en escenarios de angustia, peligro y adrenalina. "El entrenamiento debe ser tan intenso que la guerra parezca un juego", dice el adagio. Cuando el ARC Independiente llegó a Guantánamo, a finales de 1984, el equipo de Control de Averías ya estaba entrenado por sus antiguos adversarios.

LA ESCUELA DE CONTROL DE AVERÍAS DE LA MARINA ALEMANA

Fue fundada en 1958 en la ciudad de Neustadt en Holstein, siendo su primer comandante el capitán de Navío Gerhard Junack. Completa sesenta y tres años de actividades, con algunos cambios en sus niveles de subordinación y modernizándose de acuerdo con las necesidades actuales de una marina operativa. El centro de entrenamiento dependió de la Escuela Técnica Naval de Kiel desde 1974; para el año 2013, debido a su nivel de importancia, la Marina Alemana decidió que pasara a depender del comando de la misma a través del Jefatura del Departamento de Operaciones.

El Centro cuenta con las siguientes capacidades: sala de bomberos para práctica en el manejo de extintores de incendios y el uso de la protección respiratoria contra el humo. Torsos de buque para simulación de vías de agua y el aprendizaje de técnicas para su control. Laboratorios prácticos utilizando antiguos cascos de buque dispuestos en el agua y donde es posible hacer zafarranchos de inundación e incendio en entornos realistas, así como las instalaciones de entrenamiento de salvamento y supervivencia en el mar, con piscina de olas. También dispone de todas las facilidades para entrenamiento de buzos.[2]

Esta parte de la historia, al igual que la de la época de entrenamiento en Guantánamo, Cuba, hay que escribirla para que no se olvide en el tiempo. Fueron importantes para nuestra actual doctrina y fundamentales para lograr la experiencia que hoy en día tienen nuestros hombre y mujeres de mar.

LA INANICIÓN

Por David Escobar Gómez / NA 42-044

Dice, - da tristeza decirlo- la información que, todavía hay, en Colombia, niños que mueren por desnutrición.

¡Mentira! Que un menor llore por hambre. No es razonable gastar energía en un par de lágrimas, dice su interior celular. Es macha y valiente para aguantar, pues siempre les queda la esperanza que la ingesta pueda mejorar. Así se comporta el hambre en las pequeñas criaturas. Se les va la mirada y se les inflama el estómago, se les cae el pelo y no juegan a nada.

En el interior de esos humanos…¡ay! En formación, cuando las células ven que no hay nada que comer, recurren a las grasas, y al darle viaje a éstas, se meten a ruñir los huesos, donde se meten las reservas. Cuando ya no queda donde roer más, cuando no se puede sacar energías, en ese ser humano, las células pegan el grito hambriento, que ya no escucha nadie:

<<¡Ya no queda nada! ¡Se nos acabó el intento, se nos esfumó el aliento. Apaguen. Pueda ser que el destino nos dé otra oportunidad de ser algo en la vida. Porque este cuerpo ya no va más, démonos un abrazo de despedida, hermanas. Pues hemos sido muy de malas: haber nacido en medio de un entorno de irresponsables, de desempleados, de corruptos, de serviles adoctrinados que botan la comida y el voto. Lo único, o lo último que pedimos como agremiación, y con mucho dolor, es que quede constancia en el Acta de Defunción. Por favor. >>.

BUSCANDO UN ATAJO EN EL ATLANTICO SUR

Por: CN Mario RUBIANOGROOT ROMAN ("Papayo el Velachero")

En el anterior capítulo, que titulé "Inicia la gran Empresa Magallanes-Elcano y Pierna Inaugural", quedamos que la Armada del Moluco están en Rio de Janeiro y se están aprovisionando con el fin de continuar con la travesía hacia el mediodía y encontrar el llamado Paso.

Al amanecer del 27 de diciembre, dice Pigafetta, dejamos atrás el primer paraíso de nuestro periplo. Con sorpresa vimos que docenas de canoas nos acompañaron hasta la salida de la bahía.

Continúan la marcha costeando hacia el Sur, hasta que entran en el llamado "Mar Dulce" o Río de la Plata. A este lugar había llegado tan solo tres años antes Juan Díaz de Solís, con una expedición que también tenía la misión de encontrar un paso al otro lado de América, pero aquí los indios asesinaron, descuartizaron, asaron y devoraron al propio Solís y a otros de sus compañeros, retornando a España el resto.

Gines de Mafra relata en su diario que un "día se hallaron agua tan blanca… agua dulce que causó en todos admiración y algún temor". Magallanes alberga la esperanza de haber encontrado el ansiado paso, de modo que exploran concienzudamente el Río de la Plata e incluso el río Uruguay durante un total de 22 días. Avistaron un monte, en forma de sombrero, que lo llamaron "Monte Vidis" (hoy día Montevideo).

A partir del Río de la Plata continúan hacia el mediodía y todo es territorio desconocido. Nadie antes había llegado a estas costas. El clima se va volviendo cada vez más frío, y encuentran un lugar, al que llaman Puerto de San Julián, donde Magallanes decide que pasarán el invierno. Entonces muchos oficiales le demandan que "deje de andar perdido por esa costa estéril" y Magallanes termina

[2] Artículo: Naval Damage Control Training Centre. Disponible en Internet: https://en.wikipedia.org/wiki/Naval_Damage_Control_Training_Centre. 24 de septiembre de 2021

contándoles al fin, que lleva capitulado con el Rey de descubrir esa costa hasta localizar un paso que les permita alcanzar la *Especiería*. Entonces le reclaman que no se detenga y siga avanzando, pero Magallanes se mantiene firme.

Ante esta situación, los capitanes Gaspar de Quesada, Juan de Cartagena (liberado por aquél) y Luis de Mendoza traman sublevarse contra él. Sin embargo, Magallanes consigue neutralizar el complot y aplica mano dura, ayudado por Gonzalo Gómez de Espinosa (su piloto de la *Trinidad*), que mata a Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*. El 7 de abril manda cortar la cabeza y descuartizar a Gaspar de Quesada, capitán de la nao *Concepción,* y condena a ser desterrados a su suerte al *veedor* real, Juan de Cartagena, y a un fraile, Pedro Sánchez Reina.

Al resto de sublevados, o bien no tuvo más remedio que perdonarlos dado que les necesitaba para el gobierno de las naves o, como decía Ginés de Mafra, les quiso ahorcar, pero ***"esta crueldad no consintió la demás gente de la armada"***. Entre otras, aquí se salva Juan Sebastián Elcano, quien estaba en el grupo de indecisos o seguramente amotinado y lo degrada a marinero.

Magallanes decide permanecer en Puerto de San Julián durante 147 días, un período muy prolongado, lo cual no se entiende por parte de muchos expedicionarios.

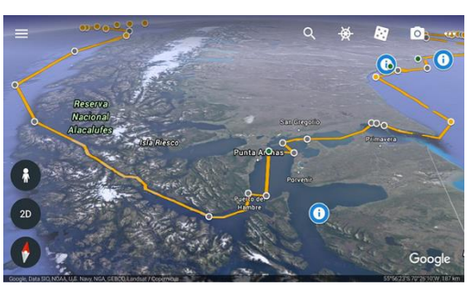
Durante este período, además de múltiples encuentros con los indígenas del lugar a los que describieron como gigantes (Patagones), se produce otro importante suceso: la nao *Santiago*, al mando de Juan Serrano, había sido enviada a explorar algo más al Sur mientras los demás permanecían en el Puerto de San Julián. Una terrible borrasca pampera hace que encalle, perdiéndose la nave, aunque solo fallece un esclavo y son capaces de recuperar buena parte de los enseres y víveres que contenía el buque. Dos hombres harán de forma muy penosa a pie el camino desde Puerto de Santa Cruz, donde esto ocurrió, hasta Puerto de San Julián, para avisar al resto, que acudirán de inmediato en su rescate.

Cuando por fin Magallanes decide salir, al parecer encuentran muy malas condiciones meteorológicas y vuelve a parar durante otros 53 días, esta vez en Puerto de Santa Cruz, donde la pesca es mucho más abundante.

Tan solo tres días después de partir de Puerto Santa Cruz, el 21 de octubre de 1520, descubren el Cabo Vírgenes (hoy día Punta Dungenes) y se empiezan a adentrar, sin todavía saberlo, en el ansiado paso al otro lado de América.

Stephan Sweigh escribe en su libro sobre lo que dijo Magallanes en esa fecha memorable: "Iniciada la navegación, el 21 de octubre entramos en el deseado estrecho, al que llamé de "***Todos los Santos"*** …. ***La ruta es intrincada y el alma se turba y teniendo por única compañía el salvaje himno incomprensible del viento que zumba y chilla, entre los cerros***"

Esa misma noche, otra terrible cerrazón de 36 horas aleja a la *San Antonio* y a la *Concepción* hacia lo que consideraba ser el fondo de una bahía. Parecía que irremediablemente iban a encallar. Sin embargo, allí encuentran un canal angosto y pasan adelante. A continuación, se les abre una nueva bahía, y de nuevo otro canal al frente. Mientras, la *Victoria* y la *Trinidad* dejan de verlos y esperan en la boca de la primera bahía. A los tres días, "*mientras estábamos en esta incertidumbre sobre su muerte* [de las tripulaciones de la *Concepción* y la *San Antonio*] *los vimos venir hacia nosotros, singlando a toda vela y con los pabellones desplegados, y cuando estuvieron más cerca saludaron con descargas de las bombardas y prorrumpieron en exclamaciones de júbilo. Hicimos nosotros lo mismo, y al saber que habían visto la continuación de la bahía, o, mejor dicho, del estrecho, todos juntos dimos gracias a Dios y la Virgen María, y proseguimos la ruta*" (Pigafetta).



La exploración del Estrecho resulta muy complicada, y Magallanes envía nuevamente de avanzadilla a la *San Antonio* y la *Concepción*. La San Antonio terminará poniendo rumbo de vuelta a España, y al frente de ella el piloto portugués (de su Alteza, dice "rutaelcano") Esteban Gómez. Ellos dirán que, al regresar al punto de encuentro acordado, los demás ya no estaban allí. Pigafetta en cambio contará que desertaron. En el camino es muy probable que descubrieran las Islas Malvinas, que veremos a partir de ahora en los mapas. La inquietud de Magallanes, es que a bordo de la *San Antonio* estaba gran parte de los víveres, por ser de mayor tonelaje (120t).

Punzorol y Cristóbal Ravelo reman a la pequeña bahía frente a ellos y regresan con la noticia de que allí hay un rio rico en sardinas. Pigafetta escribe en su diario: "*En el estrecho se encuentra a cada media legua con puertos segurísimos, inmejorables aguas, madera de cedro, peces, sardinas, mejillones, apio, hierbas dulces y amargas. Pero los bancos de arena y arrecifes subacuáticos son una constante amenaza*". Magallanes agrega un nuevo nombre en su derrotero: bahía de las Sardinas.

Volviendo a nuestra expedición, tras el abandono de la *San Antonio* y el hundimiento de la *Santiago*, ya solo quedan 3 naos, que pasarán varios días buscando a la nao perdida (desertora), dejándoles señales en la costa conforme tenían convenido por si se habían extraviado.

Gonzalo Gómez de Espinosa arma el esquife mayor de la nao *Trinidad* y parte con el barbero de la nao *Concepción* Hernando de Bustamante, el lombardero flamenco Roldan de Argote y el marino sevillano Alonso Bocacio a inspeccionar el estrecho hacia el norte.

—Que Dios los acompañe— los despiden sus compañeros.

Los cuatro hombres reman un día entero hasta que comienza a oscurecer sin encontrar la salida del laberinto. Bajan a tierra en una bahía en que ven vestigios humanos: un bohío abandonado, sepulturas, los restos de una ballena muerta y mas atrás, escondida en el bosque, una canoa grande en las que caben muchas personas. La estudian y se asombran por la ingeniería.

—Con esta chalana se pueden navegar largas distancias— opina Gómez de Espinosa—. Es señal de que el Mar del Sur puede estar próximo. Pasan la noche en la choza y continúan bogando cuando despunta el sol. A medio día avistan una isla y en ellas un cerro. Tres de ellos lo suben, menos Gómez, quien se queda en el esquife. La soledad en el fin del mundo se hace extraña (P. Cerdá). De repente un grito de júbilo que viene desde el cerro, lo despierta de sus pensamientos. Roldan, el flamenco es el primero en avistar el mar abierto. Los tres hombres se devuelven corriendo al esquife. Reman al rio de las Sardinas, sin hacer pausas.

La noticia hace caer de rodillas a Magallanes.

La travesía del "Estrecho de todos los Santos" (o de los "Patagones", como lo denominó Pigafetta) les tomó nada menos que 38 días, y después de dudosas navegaciones en aguas oscuras, peligrosas y misteriosas, por fiordos, ensenadas, ríos y recaladas salieron triunfalmente al océano que llamarán Pacífico el 27 de noviembre…".

La visión de algunos tripulantes, cronistas y escritores, la traigo a continuación para que nos formemos una idea clara de quienes hemos cruzado dicho estrecho:

Comienzo con Gines de Mafra: "*Cada uno se tuvo por dichoso en haberse hallado en cosa que otro antes que él no se había hallado. Salió el armada del Estrecho a la mar del Sur, y dieron muchas gracias a Dios por se lo haber deparado.*"(sic)

Sigo con Mauricio Obregón en su libro de "De los Argonautas o los Astronautas-Historia de los descubrimientos" que a la letra dice: *"Al estrecho lo bautizó <Todos los Santos>, pero la posteridad esta vez hizo justicia y le puso el nombre de su descubridor…. Así pasó la armada en silencio bajo la solemne cantata de verdes glaciales, negros acantilados y nevadas cumbres del Estrecho Occidental, el más bello del mundo para Pigafetta — también para Obregón—. Y en la fecha indicada, Fernando de Magallanes dobló el cabo "Fermoso" o "Deseado" y desembocó en el mar del Sur, el lento ritmo de cuyas olas le hablaban ya de distancias desconocidas".* Finalmente, no puedo dejar de comentar las novelas de Patricia Cerdà, "***Bajo la Cruz del Sur***", y Rafael Marin, "***Victoria***" que, con una mirada nueva, y con impecable realismo, nos relata la dureza de la vida a bordo de las antiguas naves de conquista y la mentalidad de los hombres de la "Armada del Moluco".

El próximo capítulo tratará sobre la larga navegación por los Mares del Sur (hoy día Pacifico) y al fin el arribo a las Filipinas.

CORTE DE LA HAYA Y AUDIENCIAS ORALES CASO COLOMBIA - NICARAGUA

Por Vicealmirante (RA) Luis Fernando Yance V.

Hay dos situaciones que la Corte Internacional de Justicia (CIJ) fallará. El primer caso hace relación a la pretendida plataforma continental extendida (PCE) que demanda Nicaragua y que se extiende más allá de las 200 millas náuticas y la segunda, la presunta violación por parte de Colombia en el sentido que nuestro país no está acatando el fallo proferido el 19 de noviembre de 2012 por parte dela CIJ, y con ello se les está violando los derechos adquiridos por parte de Nicaragua: Insiste que han ocurrido unos incidentes en las aguas jurisdiccionales de Nicaragua por la presencia de unidades de la Armada Nacional de Colombia y además señala que Colombia asignó una zona contigua de 12 millas alrededor de sus espacios acuáticos.

La zona contigua (ZC) es un área marítima reconocida por el derecho internacional que normalmente se utiliza para prevenir los casos aduaneros, de tráfico de drogas u otros ilícitos y cuya finalidad es la de no permitir el ingreso al mar territorial de estas actividades ilícitas. Su anchura es de 24 millas, a partir de la línea de base para medir el mar territorial y donde las autoridades nacionales tienen competencia para actuar en pleno ejercicio con base al derecho internacional en la fiscalización para

prevenir las infracciones a las leyes, reglamentos aduaneros, de inmigración, o sanitarios que se cometan en esta franja o en el mar territorial. (artículo 33 Convención del Mar).

Algo suspicaz surgen de estas audiencias. El primer caso que se iría a tratar era lo referente a la plataforma continental extendida, y no va a ser así. Inicialmente se entrará en las audiencias orales con el presunto incumplimiento de Colombia con la sentencia del 19 de noviembre de 2012 y posteriormente, algunos meses más allá se definirá lo de la PCE. Un analista mantenía una cierta prevención por parte de la CIJ de observar cual sería el comportamiento de Colombia con este fallo, como midiendo al gobierno colombiano con un fallo que no va a cambiar en nada el de 2012 y, entrar de lleno al asunto más delicado como lo es la delimitación de la PCE y que puede ser adverso a los intereses colombianos y lo deja de último.

En mi opinión, los dos casos son relevantes. Colombia no puede aceptar el fallo de 2012 porque la CIJ extralimitó sus funciones y cambió el Tratado Esguerra Bárcenas al decidir que el meridiano 82 no era un límite y como consecuencia tampoco lo era una frontera marítima. Aunque el tratado no lo dice explícitamente, Nicaragua insistió en el Canje de 1930 se incluyera el meridiano 82 en la cual definía hacia el Oeste de dicho meridiano las posesiones en litigio con Colombia pasarían a Nicaragua (la costa Mosquitia y sus islas) y, al Este del meridiano Nicaragua reconocía la soberanía del archipiélago a excepción de Serrana, Roncador y Quitasueño que para la época se encontraban en litigio con los Estados Unidos. Más claro imposible, esto era una demarcación limítrofe como lo define el profesor Kaldone Newheid en su obra "Frontera y Límite en su marco mundial".

En el fallo del 19 de noviembre de 2012 la CIJ cercenó varios tratados de delimitación marítima que no deben pasar por alto: El caso con Honduras tratado Ramírez – López suscrito en 1986 y vigente por ambas naciones a partir de 1999. Este tratado quedó anulado por la sentencia porque ya no existen fronteras con Honduras a raíz de este fallo perverso. Con Costa Rica, aunque este país no había ratificado el tratado Fernández - Facio quedó sin vigor por la misma situación del anterior. El tratado de delimitación marítima con Panamá el Liévano- Boyd de 1976 quedó mutilado porque ingresó con este fallo Nicaragua. El tratado Sanín - Robertson con Jamaica de 1993 quedó en cuidados intensivos en esta "Área de Régimen Común" en la cual se autorizaba a los jamaiquinos, exploración conjunta del área, uso económico de los recursos naturales, del lecho y del subsuelo, establecimiento de islas artificiales, investigación científica, etcétera. Con el fallo proferido por la CIJ entraron dos nuevos actores y diría que tres Honduras, Nicaragua y los Estados Unidos.

La Corte de la Haya en lugar de arreglar diferencias entre Estados lo que hizo fue colocar más problemas y disolver de un solo tajo los tratados que deben ser discutidos y arreglar sus diferencias entre las naciones en litigio. La Convención de Viena en su artículo segundo define claramente que es un tratado y que obligaciones tienen las partes: "Es un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular". La CIJ no es un Estado, según los estatutos de la Corte no tienen ninguna injerencia en revisar tratados y menos conceptuar sobre los mismos. Un desacato a estos fallos tiene consecuencias, pero nuestra diplomacia debe moverse en sus espacios para evitar que el daño sea mayor. A veces los Estados y el mismo Consejo de Seguridad mantienen expectativas de solución entre los mandatarios de cada Estado. Con Ortega es imposible con un hombre con más de 40 años en el poder.

CONCLUSIONES

Colombia al salirse del Pacto de Bogotá, en el sentido que la CIJ no tendrá competencia a partir del 19 de noviembre de 2013, consigue no estar más en el ámbito de estos magistrados y no se someterá a los posibles litigios en el futuro especialmente aquellos previstos en la Carta de Naciones Unidas. Por tal razón hay que tener mucho cuidado en lo referente a la PCE que el fallo puede resultar adverso por aquello del orgullo que llamamos soberbia u arrogancia y proferir un fallo en contra de los intereses de la nación colombiana. Debo advertir que en lo que llevamos de vida republicana hemos perdido el 55 % de territorio con Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador, Nicaragua (la costa Mosquitia y ahora el fallo de 2012) lo de Panamá y no podemos seguir perdiendo territorio por la defensa tan débil que nuestros gobernantes dan a sus fronteras terrestres y marítimas. El mapa de Colombia no puede ni debe seguir encogiéndose, es el patrimonio de una nación, es su espacio vital para las nuevas generaciones y así lo demanda la Constitución de Colombia. Ante estos hechos es sugerente que Colombia no acepte el fallo de la CIJ del 19 de noviembre de 2012 y se retire de las audiencias orales que se inician el 20 de septiembre y diga claramente que no lo aceptamos. Así lo han hecho países como Francia, China, Islandia, Argentina, Estados Unidos, Marruecos entre otros que no aceptaron fallos que estaban en contravía de sus intereses. Con la CIJ estamos jugando a la "ruleta rusa" y eso no pude ser posible, el de 2012 estábamos llenos de esperanza y resulto todo un fiasco. Daniel Ortega esconde los abusos contra los derechos humanos encarcelando a la oposición nicaragüense para seguir perpetuándose en el poder y unir al pueblo por una causa que no es justa, como son los espacios marítimos ganados en un escritorio y, Colombia no puede seguir perdiendo territorio por su debilidad y falta de una política y presencia en las fronteras terrestres y marítimas.

DEL AUTOR:

Vicealmirante (RA) Luis Fernando Yance V.

- Especialista en DIH y DDHH
- Excomandante y cofundador del Cuerpo de Guardacostas
- Ex comandante de tres fragatas misileras
- Jefe del departamento de operaciones del Estado Mayor de la ARC
- Ex comandante de Infantería de Marina

TROZOS DE EVENTOS, PERSONAS Y OBJETOS OLVIDADOS POR LA HISTORIA (4)

Valm(ra) Carlos Ospina Cubillos, Presidente Consejo de Historia Naval

Hace muchos años, ya perdiéndose en nuestra memoria, que la Armada Nacional sabiamente enfrento la difícil tarea de entrenar a un grupo de sus marinos en el conocimiento náutico necesario de operar un submarino oceánico .Requisito fundamental para el ingreso a la Escuela de Submarinos de Perú y posteriormente a la Escuela de Submarinos de Alemania fue aprobar un examen médico realizado dentro de una cámara hiperbárica, equipo que en esa época no existía en operación en nuestro país. Ante tan difícil problema, nuestro Mando Naval tuvo conocimiento que dentro de nuestra propias filas trabajaba un distinguido médico, gran investigador y conocedor de los riesgos de trabajos bajo el mar, el Doctor Jaime Fandiño ,Capitán de Corbeta .Dejemos que él mismo nos cuente la continuación de esta historia en una entrevista que fue publicada en el libro "40 años de la Fuerza Submarina de Colombia":

CURIOSA MANERA DE INICIAR UNA ERA CIENTÍFICA EN COLOMBIA

Aquí el Capitán de Corbeta médico Jaime Fandiño Franky, nos hace un relato ameno de cómo surgió en la Armada Nacional, la medicina hiperbárica y su aplicación en la Arma Submarina:

La medicina hiperbárica es indispensable para tratar algunas enfermedades infecciosas como las producidas por gérmenes anaeróbios (gangrena gaseosa) por que el O2 es transportado a los tejidos periféricos en combinación química como oxihemoglobina, como es normal, pero también físicamente (en solución física, dada la presión con que se suministre).

El autor de este brevísimo artículo sentía la necesidad de adquirir una cámara hiperbárica para uso médico. Supo que cerca había un buque oceanográfico encallado y que estaba siendo deshuesado. Supuso que debían tener allí este importante elemento para hacer descompresión de buzos, y sin vacilación, acudió para adquirirla. Se encontró con que tenían una cámara italiana para una persona solamente, marca Galeazzi, y sin mediar obstáculos, lo adquirió con su propio dinero, por un valor de $30.000.

La Base Naval de Cartagena lo ayudó en el transporte hacia el Hospital Naval, con la lancha "La Colombiana" y la instaló en la emergencia de ese viejo hospital (construido sobre las murallas, para quienes no lo recuerden). Para probarla, hizo serios estudios con un gato, al que se le aplicaron hasta cinco atmósferas absolutas de aire atmosférico (50 metros de profundidad) con las tablas de descompresión de la Marina norteamericana; lo sacó, sin alguna novedad.

Con estas pruebas, realizadas en una cámara de extraordinario diseño y seguridad, pudo iniciar con éxito, el tratamiento de dos pacientes con gangrena gaseosa.

Estando en estas lides, recibió la llamada urgente del Almirante Alfonso Díaz Osorio, a la sazón Jefe de Operaciones y Segundo Comandante de la Armada Nacional, quien quiso saber sobre la cámara, expresando que era indispensable que los aspirantes a submarinistas, que irían al Perú a hacer el primer curso para Colombia, tuvieran una prueba hiperbárica antes de iniciar el entrenamiento en Barranquilla, y otra, al tiempo de partir hacia Lima. "Preguntaba si estas pruebas podrían realizarse con aquella cámara."

Como ya había hecho ensayos en animales y tratamientos reglados en pacientes, la respuesta fue positiva y asumió semejante tarea con entusiasmo inusitado. Aunque recibió la ayuda de dos oficiales electrónicos para instalar un electrocardiógrafo, este nunca logró hacerlo funcionar, pero si, un intercomunicador. El protocolo, muy bien estudiado, consistía en sumergir al aspirante a dos atmósferas absolutas, (una real), o sea a 10 metros de profundidad con aire atmosférico, manteniendo al aspirante durante 30 minutos. Así no era necesario aplicar las tablas de descompresión, pero sí una descompresión lenta de 30 minutos.

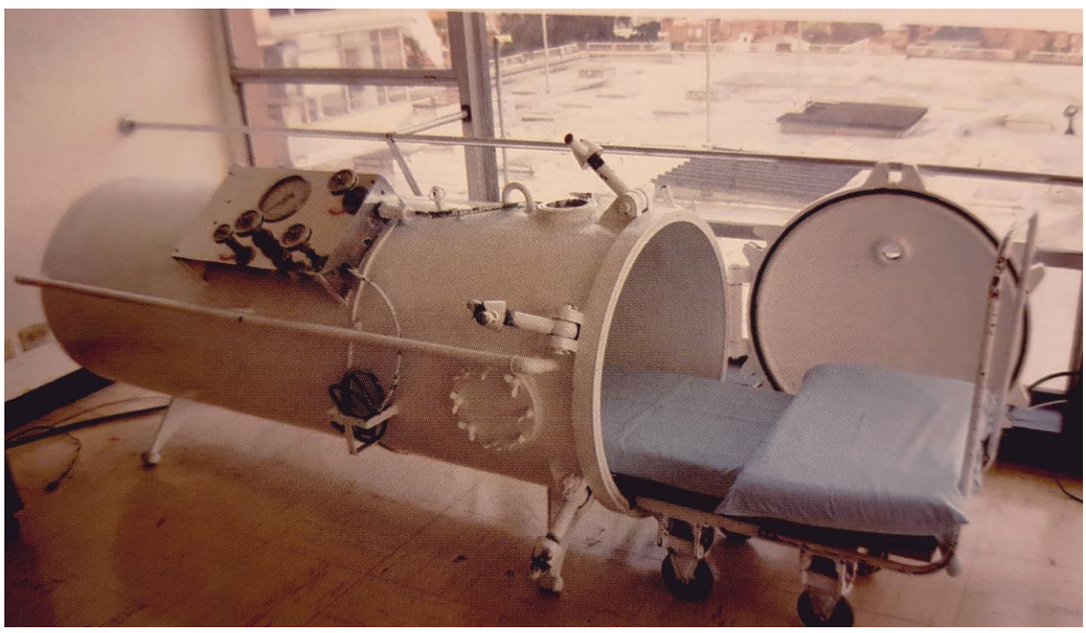
Cuidado especial habría de tenerse con los "bends", dolores articulares tardíos a esta prueba, y que necesitarían de inmediato una nueva compresión, para luego aplicar la tabla de la Marina de los Estado Unidos, y llevar al tripulante paulatinamente hasta la superficie.

Personalmente realizó aquellas pruebas, dada la tremenda responsabilidad que recaía sobre sus hombros. Cuando estuvo listo para iniciarlas, debía disponer de un primer hombre, (¡que no paciente!). Él y sus colaboradores se fijaron en el Capitán de Corbeta Enrique Ospina Cubillos, el más antiguo, quien no tuvo escapatoria. Se introdujo con tranquilidad y decisión. ¿Sería tan cierto lo que demostraba? La prueba fue todo un éxito. ¡Cómo se sintió de orgulloso!, primera persona en Colombia que entraba a una prueba hiperbárica y había confiado plenamente en él plenamente. Bajo su control personal, cerca de 300 oficiales, suboficiales y marineros pasaron por esta cámara posteriormente; y fue tan exitosa la prueba, que en el Perú la repitieron muy bien.

Esta fue la primera cámara usada en Colombia que estuvo siempre disponible para atender accidentes de descompresión y para continuar dando tratamiento a pacientes que la necesitaban por su patología.

Al retiro del servicio activo de aquel oficial médico, la cámara permanecía en el Hospital Naval. Supo tiempo después, que fue trasladada al Hospital Militar Central en donde aún continuaba sirviendo, ya que su estructura física es de las mejores del mundo. En Hospital Naval adquirió una cámara más moderna que actualmente cumple su cometido.

Este episodio es memorable porque fue la Armada Nacional la primera institución que en Cartagena, inició la era de los tratamientos hiperbáricos en Colombia. ¡Y de qué manera!



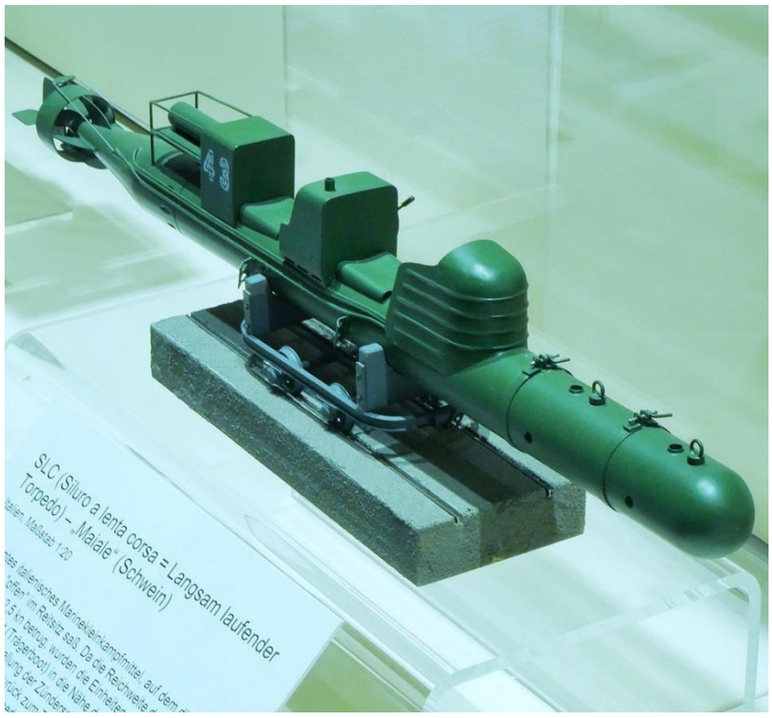
EL TORPEDO TRIPULADO

El torpedo tripulado es, por cualquier medio, un crujiente buque. El primer uso documentado exitoso tuvo lugar al final de la Primera Guerra Mundial por la marina italiana. El prototipo llamado Mignatta fue utilizado para hundir el rasta de Jugoslavija, ex-SMS Virus Unitis.

La Armada italiana continuó mejorando el diseño después de la guerra. Esto llevó al desarrollo del SLC (Siluro a Lenta Corsa, torpedo lento), también llamado “Maiale” (cerdo) en 1935 durante la Segunda Guerra Italo-Etiopía (1935-1937). El desarrollo continuó con interrupciones hasta la final El modelo, el SLC-200, estaba listo para ser utilizado durante la Segunda Guerra Mundial. Un equipo de dos hombres operó este recipiente sumergible usando un equipo de buceador y portátil. La lentitud (2,5 Knots) y corta distancia (10 millas náuticas) de los motores eléctricos del buque hicieron necesario que un buque materno, generalmente un submarino, transportar el SLC cerca de su objetivo. Para mejorar las posibilidades de la operación sigilosa, generalmente se llevaban a cabo por la noche. Una vez que el SLC llegó al buque enemigo, el operador conectó magnéticamente los materiales explosivos a bordo al casco de la nave. La bomba de tiempo fue detonada más tarde cuando el SLC había regresado al buque materno. La acción más conocida de este torpedo tripulado fue el daño de la reina del HMS Isabel y HMS Valiant en Alejandría el 18 de diciembre de 1941.

La Marina Real Británica, la Armada Imperial Japonesa y la Armada de la Alemania Nazi desarrollaron sus propias variantes de torpedos tripulados durante la Segunda Guerra Mundial. El bote británico fue el producto de la ingeniería inversa del SLC italiano. El uso de tales artesanía causó una gran cantidad de pérdidas entre sus tripulaciones.

La Armada Colombiana ha tenido durante mucho tiempo algunos torpedos tripulados, sin embargo un uso fuera de simulaciones no ha sido documentado. Esa arma submarina es letal por su difícil detección a pesar de las grandes mejoras de los sonares modernos.



Modelo en una escala de 1:20 construida por Olaf Krabben.

BATALLA DE LEPANTO: DON JUAN DE AUSTRIA NO FUE EL HÉROE

Tomado Julián Herrero[3], adaptado por Francisco Rodriguez /NA 074-065

Apoyados en las cartas secretas de Felipe II, los herederos de Luis de Requesens reclaman el papel fundamental de su familiar en la gloria naval, de la que se cumplen ahora 450 años

„Episodio del combate naval de Lepanto" (hacia 1856), pintado por Antonio de Brugada (Museo del Prado)

Más allá de la lucha, la Batalla de Lepanto va ligada a un nombre, al del Manco más famoso: don Miguel de Cervantes Saavedra, quien, lejos de la creencia generalizada, no perdió su brazo al completo en las aguas del Mediterráneo, sino que, simplemente, digamos, quedó tullido de por vida. Por suerte, todavía le quedaba una mano derecha excelsa para inscribir su apellido en la literatura universal. Así, tras ser apresado en Argel („donde aprendí a tener paciencia en las adversidades"), el que „fue soldado muchos años, y cinco y medio cautivo" firmaba en las „Novelas ejemplares" (1590-1612) que „perdió en la batalla naval de Lepanto la mano izquierda de un arcabuzazo". Una herida que, „aunque parece fea",

[3] https://www.larazon.es/autor/jherrero/ última actualización 25.09.2021, 00:31 A

continuaba el autor de „La Galatea", „la tiene por hermosa, por haberla cobrado en la más memorable y alta ocasión que vieron los pasados siglos, ni esperan ver los venideros, militando debajo de las vencedoras banderas del hijo del rayo de la guerra, Carlo Quinto, de feliz memoria".

Aunque de grato recuerdo para el herido, aquella no fue una lucha fácil, como contó Luis Cabrera de Córdoba en su descripción del hito: "Jamás se vio batalla más confusa". El combate estuvo marcado por „trabadas de galeras una por una y dos o tres, como les tocaba...". Y seguía: „El aspecto era terrible por los gritos de los turcos, por los tiros, fuego, humo; por los lamentos de los que morían. Espantosa era la confusión, el temor, la esperanza, el furor, la porfía, tesón, coraje, rabia, furia; el lastimoso morir de los amigos, animar, herir, prender, quemar, echar al agua las cabezas, brazos, piernas, cuerpos, hombres miserables, parte sin ánima, parte que exhalaban el espíritu, parte gravemente heridos, rematándolos con tiros los cristianos –continuaba–. A otros que nadando se arrimaban a las galeras para salvar la vida a costa de su libertad, y aferrando los remos, timones, cabos, con lastimosas voces pedían misericordia, de la furia de la victoria arrebatados les cortaban las manos sin piedad, sino pocos en quien tuvo fuerza la codicia, que salvó algunos turcos".

Combate naval de Lepanto", de Juan Luna –(senado de España)

Bajo todo ese maremágnum de confusión, la Liga Santa (Imperio español, Estados Pontificios, Venecia, Malta, Génova, Saboya) se llevó la victoria ante el Imperio Otomano para gloria de Don Juan de Austria, bastardo de Carlos V y, por tanto, hermanastro del rey del momento, Felipe II. Las fanfarrias sonaron a favor del citado comandante de la Santa Liga de Estados, aunque existieron otras figuras que, desde un segundo plano, lo merecieran más que él, un simple niño de 23 años que navegaba las aguas mediterráneas con un „papel propagandístico": „Estaba más de cara a la galería que en la realidad", asegura César Requesens, periodista, escritor y descendiente de uno de los grandes nombres de la batalla, Luis de Requesens.

JOVEN, GUAPO Y PODEROSO

Don Juan de Austria era joven y guapo, además de poderoso, claro, pero „otra cosa es que fuera realmente efectivo con su mando, que, a todas luces, por edad e inexperiencia, no habría podido ejercer sin un respaldo como el de Don Luis (de Requesens) frente a veteranos Almirantes como Veniero, Colona, Bazán y Barbarigo. Literalmente, se lo habrían comido si no hubiera tenido este respaldo, asegura quien lleva 20 años de estudio dedicado a este capítulo de la Historia con un objetivo evidente: dar a su antepasado el peso que, a su parecer, merece en los libros. Lo considera „totalmente" infravalorado, y „no solo en el transcurso de la batalla con su "visado" o tutorizacion de las órdenes dadas, sino en la misma preparación de la Santa Liga". Por su cargo anterior de embajador ante el Papa se „supone que fue él, en la sombra, la persona que urdió los entresijos diplomáticos que condujeron a la gran coalición cristiana". Trabajó „de manera crucial para que todo salieran tan bien como finalmente salió", explica.

En su condición de caballero cristiano convencido, profundamente creyente y con una influencia definitiva en su vida de la espiritualidad de los jesuitas, Requesens asumió su empresa „sin brillo", asegura su familiar, pero cumpliendo con ese pasaje evangélico recogido en la Carta a los Corintios que dice: „Preferid los dones útiles a los llamativos". Ahí comienza el rol a destacar en este 450 aniversario de la Batalla de Lepanto (7 de octubre de 1571) que no es un mero capricho familiar, sino que cuenta

con el respaldo real, el mismo que transmitió el propio Felipe II en sus „cartas secretas". Es en ellas donde se da a conocer que el lugarteniente general era mucho más que un asesor para el capitán general. Se convirtió en una suerte de tutor y hasta de supervisor de aquel joven „impulsivo y arrogante", en boca del periodista, que dirigía un ejército imponente de casi 30.000 soldados. „Felipe II, en su prudencia legendaria, disponía que todas decisiones tomadas por don Juan debían estar sancionadas por Don Luis; que este debía estar en conocimiento de todo lo que se dispusiera y que, en caso de contradicción, imperaría lo que dijera Don Luis, advirtiendo que, de cara a la galería, se aparentaría que todo lo decidía Juan de Austria para no hacerle de menos ante sus generales. Con estas "Instrucciones", el rey se aseguraba que un almirante veterano filtraba las órdenes con su buen juicio y experiencia. Como así fue", puntualiza Requesens.

DECORO Y AUTORIDAD

Así rezaba la misiva dirigida a Luis de Requesens: „(...) que todo lo que se hubiera de proveer, ordenar y hacer sea con vuestro parecer, y que de aquel no se aparte de ninguna manera, y demás de lo que se dice por escrito, se lo habemos advertido particularmente de palabra... Mas, si no embargante esto en algún caso él se apartare de vuestro parecer y quisiese proveer y ordenar otra cosa, haréis vos diestramente y con prudencia las diligencias que os pareciese convenir para le desviar de ello, y no bastando esto, no haréis otra demostración pública ni de manera que se entienda, guardado en esto el decoro y autoridad que se debe(...)". El carácter „secreto" de aquellas „Instrucciones" dejaba al militar sin gloria alguna, „como finalmente sucedió para la Historia, en la que aparecen otros grandes almirantes en primer plano", lamenta un César Requesens empeñado ahora en recuperar la gloria perdida de su antepasado a través de una publicación que todavía prepara y para la que ha buceado en documentos de Ginebra, Estados Unidos, Palma... También en el Archivo Requesens del Palau de Sant Cugat, donde el padre Borrás, responsable del mismo, le dijo: "Lo importante es que se escriba sobre los Requesens. Hay muy poco y es una joya que se debe conocer".

MARÍA LA BAILADORA (Y SOLDADO)

Entre tanta testosterona, y en plena batalla naval, no venía mal un toque femenino en mitad de Lepanto, aunque fuera camuflado. Eso debió de pensar María, recogida en una crónica de la época como „La Bailadora". Aunque, ahora, sabiendo su procedencia, de „Graná", seguramente fuera „La Bailaora". De una forma u otra, lo que ha quedado documentado es que su personaje fue real pese a que, entre las disposiciones que establecía Juan de Austria para el combate, se prohibía tajantemente „la participación

de las mujeres‟. Por lo que a la protagonista no le quedó otra que camuflarse de hombre para luchar. Aquel 7 de octubre de hace 450 años, María la Bailadora formaba parte del cuerpo de arcabuceros, encargados de disparar en primer lugar al enemigo, entre otras labores. Una vez abierta la brecha en la nave rival, era el turno de abordar a los turcos, donde la granadina mataría a un soldado a cuchillo. Por esta labor, „La Bailaora‟ recibió las felicitaciones del jefe, de don Juan, que la convertiría en parte de su tercio por „sus méritos en la batalla‟. Y hasta aquí su historia. Poco (o nada) más se sabe de una mujer a la que se pierde la pista desde ese momento. Sin embargo, las habladurías sobre su paradero son varias, como confirma la historiadora Lorena Marín: „Se han hecho diferentes conjeturas, como que se montó en el barco porque en él iba un soldado del que estaba enamorada‟, asegura.

ESCUELA NAVAL DE CADETES FORTALECE SU INFRAESTRUCTURA CON INAUGURACIÓN DE EDIFICIO DE ALOJAMIENTOS "ALMIRANTE BRION"

En una solemne ceremonia presidida por el Almirante Gabriel Alfonso Pérez Garcés, Comandante de la Armada de Colombia, se realizó la inauguración del Edificio de alojamiento militar Almirante Brión, en la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla".

Un proyecto que a pesar de las dificultades impuestas por la pandemia del COVID-19, que puso en pausa al sector de la construcción y obligó a modificar las dinámicas de trabajo, así como los hechos de orden público, que afectaron la movilidad en los últimos meses, cumplió las metas presupuestales proyectadas, sin incurrir en gastos adicionales, y realizando su entrega en los tiempos acordados.

Su ejecución comenzó a finales del año 2019, supervisado y vigilado por la Universidad Nacional de Colombia, con un costo de 13 mil millones de pesos.

Este nuevo edificio de alojamientos militares está compuesto por 41 camarotes que podrán ser habitados entre dos a cuatro tripulantes; vestieres para personal masculino y femenino, comedor y cocina, recepción, ascensor, área de lavandería, cámaras de seguridad, salón de descanso con una terraza abierta, dotado con equipos modernos, con altos estándares de calidad y eficiencia.

Las circulaciones laterales conectan a cada una de las habitaciones diseñadas longitudinalmente lo que permite capturar las corrientes de aire para mantener fresco los interiores.

Luego de su entrega, este edificio de alojamientos militares servirá como plan de contingencia para subsanar la capacidad de alojamiento de los alumnos, durante el desarrollo de las obras de construcción del nuevo edificio de cadetes masculinos.

Esta nueva edificación se enmarca en el desarrollo del Plan Dignidad de la Armada de Colombia, impactando positivamente en el bienestar de los tripulantes de la unidad, al tiempo que fortalece la infraestructura de la Escuela Naval De Cadetes "Almirante Padilla", en la búsqueda de convertirse, en el

mediano plazo, en un referente latinoamericano como academia naval y Universidad Marítima de excelencia.

BUQUE ESCUELA ARC "GLORIA", 53 AÑOS ONDEANDO EL PABELLÓN NACIONAL

Hoy la Armada de Colombia celebra 53 años de la incorporación a la flota naval del buque escuela ARC "Gloria", conocido como el "embajador flotante de Colombia en los mares del mundo", en conmemoración a aquel 7 de septiembre de 1968, día en el que fue afirmado el Pabellón nacional.

A bordo de este bergantín, se han desarrollado 61 cruceros de entrenamiento de cadetes y 28 de grumetes, que le han permitido a cientos de jóvenes de las escuelas de formación de la Armada de Colombia aplicar y fortalecer sus conocimientos marineros.

El buque escuela ha visitado 199 puertos del mundo, ha cruzado la línea del Ecuador 46 veces, el Meridiano 0° en 44 ocasiones y el meridiano 180° un total de 12 veces.

En sus 53 años, el ARC "Gloria" ha navegado un total de 893 200 millas náuticas que equivalen a 9.616 días de navegación y 41 vueltas al mundo.

Luego de terminar el crucero de entrenamiento de cadetes 2021, en el cual el buque navegó 10.578 millas náuticas, se prepara para su participación en el evento "Velas Latinoamérica 2022" que iniciará en Brasil en el mes de febrero y se extenderá hasta el mes de junio, durante el recorrido, Cartagena reconocido en el 2018 como el "mejor puerto" de este evento, será anfitrión nuevamente en el mes de mayo de 2022.

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 de 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 área total de sus velas es de 1.693,63 metros cuadrados y un desplazamiento de 1.300 toneladas.

"FUTUROS OFICIALES" PRINCIPAL TEMA DEL FORO DE COMANDANTES EN LA ESCUELA NAVAL DE CADETES

La actividad se realizó en el marco del proceso de autoevaluación permanente que garantiza la mejora continua y la calidad de los procesos de la Escuela Naval.

Comandantes de diferentes unidades de la Armada de Colombia se dieron cita en la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" para participar en el XIV Foro de Comandantes, con el fin de dialogar sobre el desempeño de los nuevos Oficiales que llegan a su proceso de formación en el alma máter, y que posteriormente ejercerán como Oficiales Navales o de Infantería de Marina.

El evento, que se desarrolló de manera presencial y virtual, fue presidido por el Contralmirante Javier Jaimes Pinilla, Director de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", quien dio la bienvenida a los

participantes y resaltó la importancia de la participación en este evento, "que nos ayuda a entender si lo que estamos haciendo está bien y dónde hay que mejorar".

La jornada incluyó una sesión sobre el modelo de formación naval, militar y académico implementado al interior de la institución, así como las acciones de mejora que se han venido haciendo como resultado de estos procesos de autoevaluación. Además, se realizaron mesas de trabajo orientadas a evaluar las competencias del ser, hacer, saber y convivir de nuestros egresados.

El Foro de Comandantes es una actividad desarrollada dentro del marco de la autoevaluación permanente que sostiene la Escuela Naval de Cadetes, para garantizar la mejora continua y la calidad de sus procesos como una escuela de formación naval militar y una universidad con reconocimiento en alta calidad institucional.

ZARPÓ LA PATRULLERA OCEÁNICA ARC "7 DE AGOSTO" PARA PARTICIPAR EN LAS OPERACIONES INTERNACIONALES UNITAS LXII

Desde el muelle de Bahía Málaga

El muelle principal de la Fuerza Naval del Pacífico, en Bahía Málaga - Valle Del Cauca, se engalanó para despedir a los 87 Marinos e Infantes de Marina quienes zarparon a bordo de la Patrullera Oceánica ARC "7 de Agosto", para representar a Colombia en los ejercicios navales internacionales Unitas en su versión número 62, que este año se llevará a cabo del 23 de septiembre al 06 de octubre, en aguas marítimas de Perú, en el marco de la celebración del bicentenario de la Marina de Guerra de ese país.

Luego de tres meses de un arduo entrenamiento, estos hombres y mujeres de la Armada de Colombia surcarán las aguas del Océano Pacífico en un recorrido de 1183 millas náuticas hasta el Puerto del Callao en Perú, donde arribarán el próximo 23 de septiembre, para dar inicio a los ejercicios multinacionales Unitas LXII 2021 que, contará con la participación de Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, México, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Durante 13 días, las naciones participantes ejecutarán operaciones navales en los dominios aéreo, marítimo, submarino y terrestre, de carácter defensivo y ofensivo, conformando una fuerza de tarea multinacional para atender una crisis simulada de atención de desastres, ayuda humanitaria y derrocamiento de un gobierno democrático legítimamente constituido. Estos ejercicios buscan mantener la interoperabilidad de la Marinas del hemisferio occidental y en especial de la región, para seguir combatiendo las amenazas transnacionales.

La versión Unitas LXII 2021, se desarrollará en tres fases: marítima, anfibia y amazónica, centrándose en desastres naturales, pandemias y entrenamientos en las diversas áreas de la guerra naval.

Este año, Colombia estará representada con un grupo de tarea conformado por la Patrullera Oceánica ARC "7 de Agosto", un Helicóptero Bell 412, un destacamento del Grupo de Comandos Navales y una lancha Defender de Guardacostas, adscritos a la Fuerza Naval del Pacífico; la Fragata Misilera ARC "Almirante Padilla", adscrita a la Fuerza Naval del Caribe; y la cañonera fluvial ARC "Leticia", adscrita a la Fuerza Naval del Sur, las cuales mantienen su máximo nivel de alistamiento para participar en este ejercicio multinacional, en el que se busca entrenar, capacitar, cooperar y fortalecer los vínculos de confianza, con los países participantes.

Durante estas fases, las Unidades de la Armada de Colombia adelantarán ejercicios de entrenamiento que incluyen maniobras de superficie, formaciones tácticas y ejercicios de publicaciones tácticas, comunicaciones, interdicción marítima, operaciones de búsqueda y rescate, disparo con armamento mayor y menor y operaciones de la aeronave embarcada. De la misma forma, se llevarán a cabo operaciones desde el mar en apoyo a operaciones terrestres, empleando medios de transporte anfibios y aéreos para llevar a cabo misiones de asistencia humanitaria y ayuda ante desastres naturales, además de entrenamiento médico crítico, completando más de 100 ejercicios navales.

La ceremonia militar de zarpe de la OPV ARC "7 de Agosto", fue presidida por el señor Vicealmirante Francisco Cubides Granados, Comandante de la Fuerza Naval del Pacífico y contó con la asistencia de los comandantes de los diferentes componentes que integran esta unidad operativa mayor, invitados especiales y familiares de los Marinos e Infantes de Marina, quienes con orgullo representarán el tricolor nacional en los ejercicios navales multinacionales Unitas LXII - 2021.

Colombia también participará en las operaciones internacionales Siforex y Solidarex 2021

SIFOREX 2021

Con la Fragata Misilera ARC "Almirante Padilla", la Armada de Colombia participará en el Ejercicio de Fuerzas Silenciosas - SIFOREX 2021, a desarrollarse del 19 al 23 de septiembre. Estos ejercicios tienen la finalidad de incrementar la interoperabilidad en la Guerra Antisubmarina, permitiendo que los tripulantes de las unidades de superficie, submarinos y aéreas, intercambien conocimientos, tácticas y tecnología entre los países participantes.

En esta oportunidad, en el Operativo SIFOREX, participarán diferentes unidades de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, tales como: el Destructor USS. "Mustin", dos MH-60R, el USS. "John P Murtha", el Submarino USS. "Columbia" y un Avión P-8. Asimismo, por parte de la Armada Nacional de Colombia participará la Fragata ARC. "Almirante Padilla". De igual manera, la Armada Nacional de México participará con el OPV ARM. "Benito Juárez" y por parte de la Marina de Guerra del Perú el B.A.P "Mariátegui", el B.A.P "Ferre", el B.A.P "Carrasco", el B.A.P "San Lorenzo", el B.A.P "Pisagua", el B.A.P "Islay", el B.A.P "Arica", un Helicóptero UH-3H y dos Aviones B-200.

SOLIDAREX 2021

Del 06 al 24 de octubre de 2021, Lima (Perú), Manta (Ecuador) y Bahía Málaga (Colombia), serán escenario del ejercicio Multinacional de Asistencia Humanitaria y Mitigación del Riesgo (HA/DR) "SOLIDAREX-2021", el cual tiene como propósito entrenar a las marinas participantes en la conformación de organización tipo Fuerza de Tarea Anfibia Multinacional, para el desarrollo de operaciones Anfibias de primera respuesta ante un desastre natural de gran magnitud en la zona norte del Pacífico Sur.

OBITUARIOS

Lamentamos informar a la Familia Naval
el fallecimiento en Bucaramanga del ilustre y muy apreciado.

CONTRALMIRANTE
OSCAR DARÍO TASCÓN MUÑOZ

Cyber-Corredera presenta a todos los miembros
de su distinguida familia y allegados sentidas condolencias.

ACCIÓN SOCIAL NAVAL NACIONAL

La Acción Social Naval se permite informar los resultados de los ganadores del BONO DE DONACIÓN 2021 siendo el premio principal un espectacular automóvil marca CHEVROLET BEAT LS AS 1.2 4P 4x2 TM G, cero kilómetros y segundo premio un fabuloso televisor Smart TV.

La Acción Social Naval agradece a todos los que participaron y apoyaron la labor solidaria a través de la compra del bono de este año y los invita a continuar participando en las diferentes actividades que se organizan para recoger fondos y apoyar la misión de los hombres y mujeres que Protegen el Azul de la Bandera.

La Acción Social Naval agradece a todos los tripulantes que adquirieron el BONO DE DONACIÓN 2021; gracias a su participación, el brazo solidario de la Armada Nacional logra aportar y mejorar las condiciones de los hombres y mujeres que protegen el azul de la bandera, las 24 horas del día y los invita a continuar participando en las diferentes actividades que se organizan para recoger fondos y continuar con los programas de solidaridad.

Cordialmente,

MAYRA ANDREA PELÁEZ BOLÍVAR

Asistente Administrativa Acción Social Naval Nacional

ZAFARRANCHO GRÁFICO

ALMUERZO EN CASA DE TN (RA) LUIS BERNARDO CASTRO VILLEGAS

Almuerzo en casa del Sr TN (R) Luis Bernardo Castro Villegas NR 66 003. Asistieron Sr CN (R) Ricardo Alberto Rosero Erazo, Sr CN (R) Saulo Tamayo, Sr. CR FAC (R) Nelson Estrada (oficial invitado Gloria/75) TN (R) NR 66 Roberto Enrique Noriega Roman CN (RN) ex Cadete NR 66 Ricardo Ospina Bossi, ex Cadete NR 66 Carlos Alberto Currea Galvis e Ing. Juan Sebastián Castro, hijo del anfitrión.

REACTIVACIÓN DE BALLENERAS EN LA ENAP

Se reactiva la navegación a vela en ballenera en la Escuela. Con apoyo de oficiales (R) y con la decidida gestión de la Dirección de la Escuela se reactiva esta actividad después del receso por la pandemia.

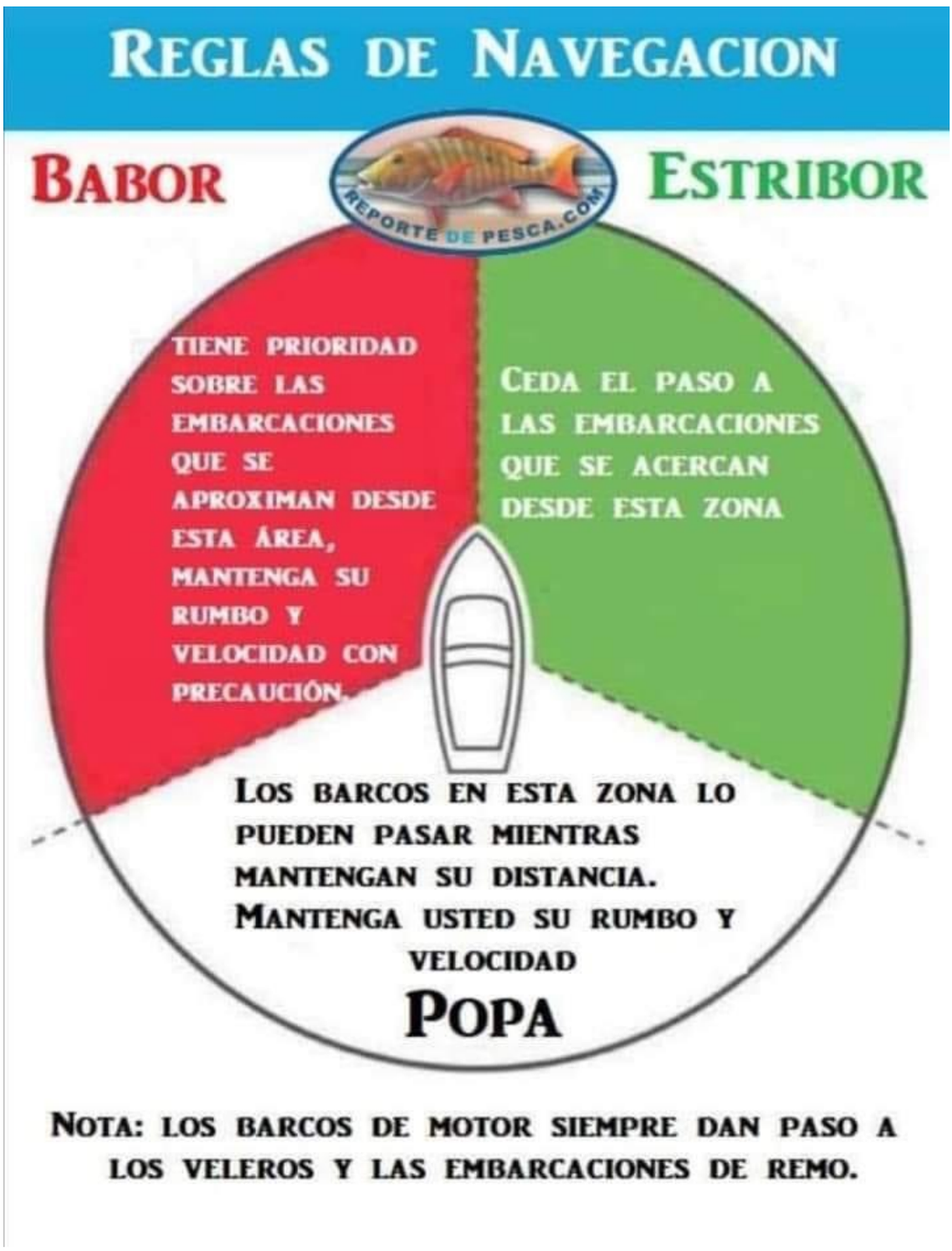
REUNIÓN NAVAL EN ST. LUCIE

Harold Mantilla, Javier Serrano, Carlos Alberto Cortes y señoras en Port St. Lucie

CYBER-CORREO DE LA ARC-LULÚ

Por CRIM(ra) Augusto Vidales

No lo olvidamos !! Una de Nuestras unidades fluviales de Puerto Leguízamo las movilizamos por tierra a la Tagua y de ahí se desplazaron por el Rio Caquetá para prestar apoyo, siendo emboscados en este desplazamiento hiriendo a su comandante y amigo, Teniente Néstor Raúl López quien fue evacuado al Hospital .. no recuerdo cuantos heridos tuvimos, pero si q nuestros Infantes de Marina fueron los primeros en llegar a prestar ayuda a lo q quedaba en las Delicias .. las imágenes de la crueldad q se encontraron fueron abrumadoras..



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

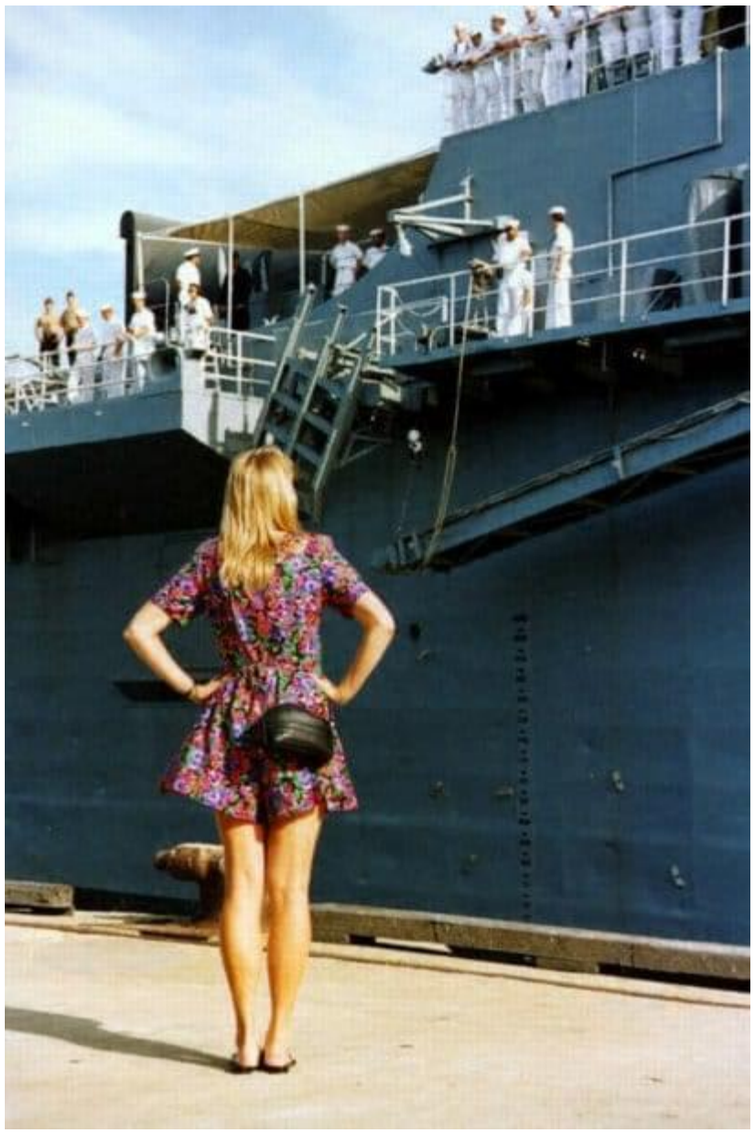
CARLOS A. PARDO & CIA. LTDA. ASESORES EN SEGUROS Y VEHÍCULOS Calle 23 No. 43ª – 81 Local 138, Medellín Teléfono: (4) 232 7175 – (4) 262 3983 Fax: (4) 262 3983 Celular: 310 462 3484 Email: carlospardocia@une.net.co	**PALOSER SAS** Servicios y logísticos para Tractocamión, carga, almacenamiento, montacargas y lavado Dirección: Trv. 54 No. 21c - 28 Bosque, Cartagena Celular: 310 350 4986 Operamos 24horas
CONSULTOR INFORMÁTICO JORGE BORDA JB 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 Raúl Valderrama (NA 74-76)

Rene Oviedo & Cia Ltda

50 Años

Asesores de Seguros
Nit 900.091.802-4
Dirección: Cra 69 No 44 B 28
Teléfono: 520 48 20

MASCARÓN DE PROA



Un mascarón muy especial que todo marino ha vivido …

Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@ Cyber-Corredera.com

Derechos Reservados

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