



LIMCOL

Año 1 No. 1

LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

LA TIMONERA

Primero estaba el mar, todo estaba oscuro. No había ni luna, ni gente, ni animales, ni plantas. El mar estaba en todas partes, el mar era la madre.

mitología kogui

Diciembre 2001

LA LIGA MARÍTIMA : Un proyecto por Colombia

“porque entendía de nudos y de velas y del modo de armar los aparejos, me llevaban con ellos muchas veces; me regalaban el quehacer de un hombre”. C.BARRAL

“En 1962, durante las operaciones de dragado en el puerto de Bremen, junto al río Weser, Alemania, salió a la luz un ejemplar casi completo de una coca de alrededor de 1380 (ese era el nombre de este tipo de buque ¡ hace más de 600 años!). El barco se desmontó y recuperó con éxito. Durante el proceso se hizo un descubrimiento inesperado: el barco no estaba terminado, nunca había llegado a colocarse el mástil, y el maderamen de la cubierta estaba todavía por montar. Una plataforma de popa estaba en su lugar, completa con un torno montado verticalmente, pero la de proa (aunque evidentemente estaba prevista) no se había construido.

Se supuso que el barco casi completo había sido arrastrado de los astilleros por una pleamar y que se había hundido a causa de los bancos de arena del río. Hoy el barco ha sido recuperado y reconstruido totalmente, descansa en un tanque (con ventanas a través de las cuales puede verse) en Bremerhaven....”.

La historia de la Liga es el reflejo de esta historia. Como la coca, barco medieval de construcción en tingladillo (disposición de las tablas de forro de las embarcaciones cuando, en vez de juntarse por sus cantos, montan unas sobre otras como las

pizarras de los tejados); usado como buque de guerra y mercante, iniciada su construcción y perdido sin terminarla, encontrado después de siglos, recuperado y reconstruido totalmente; así la Liga, nave moderna, construida, no tabla en tingladillo sino ladrillo sobre ladrillo; compuesta por oficiales

navales y mercantes; construida, perdida, encontrada y vuelta a construir y, como la coca de la ilustración, que se construyó tomando como base el hallazgo de Bremen, así la LIMCOL, con la experiencia de los intentos de formación de Ligas anteriores, también perdidas, se ha construido con el esfuerzo y fortaleza de los marinos de Colombia y de aquellos que visualizan en el mar, el futuro del país.



Esta historia la leímos en “La aventura del mar” y hoy nuevamente en el órgano periodístico de la Liga, “La Timonera”, en su número 1 del año 1. De la Liga seguimos sus aguas y esta, como un timonero – ra, timonel, guía la nave tripulada por aquellos que con amor a la patria se dedican a coadyuvar y promocionar su desarrollo marítimo y fluvial. Con marineros y propósitos como estos, la Liga llegará el Cenit, ahí permanecerá, jamás vendrá el ocaso.

EL DIRECTOR EDITORIAL

LA TIMONERA

Calle 125 No. 27 – 89 Of : 406
Teléfono: 6 37 22 18
Fax: 637 22 29
e mail: limcol@tutopia.com
Portal: www.limcol.org

Director Editorial:
CN. (R) JORGE ORJUELA PÉREZ

Diseño y Diagramación:
YANETH BARRETO VALENZUELA

Impresión:
TALLER DE PUBLICACIONES-DIMAR

Colaboradores:

ALM. GUIDBERTO BARONA SILVA
CALM. JUAN PABLO RAIRÁN H.
CN. (R) JAIME SÁNCHEZ CORTÉS
CF. (R) LUIS V. AVELLA DIAZ
CC. (R) JOSÉ GUILLERMO PAÉZ S.

Los artículos de esta edición son de completa responsabilidad de sus autores.

REFLEXIONES

ALM. Guidberto Barona S.

La creación de nuestra Armada pasó a través de las centurias de vida republicana por tres oportunidades y solamente en la tercera se reafirmó para siempre. Igual sucedió con nuestra Asociación: la primera Liga Naval no sobrevivió al acta constituyente. La segunda, la Promotora del sector marítimo -"Promarítimo"- que alcanzó a dar algunos pasos y la tercera, la Liga Marítima Colombiana -"Limcol" - que nació, crecerá y no morirá. Admitimos que estamos en la lucha por la supervivencia. Nuestra economía está débil y en ella no hay posibilidad de milagros. Todavía no hay confianza en nosotros, ni por parte de nuestros colegas, ni de nuestros jefes institucionales, pero seguimos adelante. Tenemos muchas ideas y propósitos y varios proyectos que empiezan a convertirse en realidad.

Lo puramente material, la sede, por ejemplo, de la cual carecemos, no nos hace temerosos. Encontramos fortaleza en nuestra ideas, en nuestros lazos de amistad y nuestra unidad de propósitos que aviva la llama de nuestra fe en una Colombia marítima.

El 5 de octubre de 1999 marca una etapa decisiva en el camino hacia una cultura del mar. Tendremos que luchar contra 4 siglos de vida mediterránea, andina si se quiere. Tarea colosal porque se trata de modificar una cultura y sentimientos a nivel individual y colectivo, pero estamos dando los primeros pasos.

Hemos ganado un territorio marítimo tan extenso casi como el territorio continental. Allí están los recursos de esta nación para el pueblo colombiano en las próximas centurias y nosotros, con la Armada Nacional a la cabeza, somos los llamados a darle entidad, vida y dinámica al sector marítimo para incorporarlo a la economía nacional- así de claro.-

COLOMBIA Y EL OCÉANO

CN. (R) Jaime Sánchez Cortés



N del E. Apartes del preámbulo del libro "COLOMBIA Y EL OCÉANO".

"Colombia es un país de paradojas. Situado en la esquina de América del Sur, con la costa más extensa sobre el Caribe, no tiene ningún contacto con sus vecinos en este mar cerrado. Frente al Pacífico, la masa oceánica más grande de la tierra y la cuenca de más rápido crecimiento económico, presenta su patio trasero con el pudor del noble venido a menos que esconde sus vergüenzas. Con un territorio cuya área marítima es casi igual a la terrestre, se conforma con mirar a las alturas de los Andes mientras su pueblo sufre el desempleo, la pobreza y la inequidad del subdesarrollo de mercado.

La historia nos muestra un país que ha tenido instantes de lucidez a lo largo de su vida independiente, tan escasos que parecieran los signos vitales de un moribundo. Con la gran Batalla Naval de Maracaibo, la Gran Colombia se convirtió en una potencia naval, pero a renglón seguido fusiló al héroe de la batalla y desmanteló sus navíos. En la década de los 70's, formuló la teoría del Mar Patrimonial que finalmente fue adoptada por la comunidad internacional en la Convención del Mar con el nombre de zona económica exclusiva, inició y adelantó con gran éxito las delimitación de sus áreas marítimas, promulgó la Ley 10 de 1978 con una gran visión del papel del mar en su desarrollo y, aparte de incorporar las áreas marítimas a su territorio en la Constitución Política, simplemente olvidó el tema.

"Colombia y el Océano" es un trabajo que busca presentar una visión integral del océano, la geopolítica global que en él se apoya y el marco de gobernabilidad que regula las actividades que se desarrollan en sus aguas, para luego insertar la realidad colombiana dentro de ese contexto global.

La Constitución colombiana ordena al estado buscar el bienestar de todos los habitantes del territorio nacional mediante el desarrollo sostenible de todos los recursos naturales de su territorio. Olvidar el territorio marítimo de la Nación y sus recursos, lo mismo que los de las áreas a las que se tiene acceso como es el caso de Alta Mar y la "Zona", para lograr elevar el nivel de vida del pueblo colombiano, es muestra de negligencia criminal y carencia de las virtudes básicas de los verdaderos estadistas en la dirigencia nacional".

¡RUMBO TIMONEL!

CALM. Juan Pablo Rairán H.

Esta expresión tan familiar para quienes en alguna época de la vida prestaron servicio de guardia de mar en el puente de un buque y saben de su empleo como una llamada para que el timonel se concentre y mantenga el rumbo fijado en la orden de navegación, cobra validez permanente y cubre con su sentido de alertar, desde el comportamiento individual hasta la conducción del Estado, pasando por las formas sociales organizadas con propósitos aparentemente definidos.

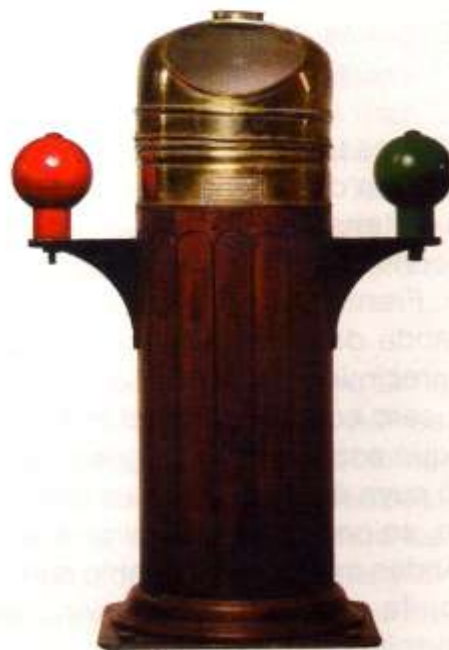
Tiene validez porque en el campo individual somos a la vez capitán y timonel; capitanes para decidir el curso de nuestras vidas y timoneles para seguir el rumbo que nos traza la situación del día a día y las normas que rigen nuestra existencia.

Similitud podríamos encontrar en las asociaciones creadas para suplir una necesidad o ayudar a solucionar un problema de interés común, que se fija un rumbo para alcanzar los objetivos que suponen beneficios para la mayoría, pero que al navegar seleccionan por error de apreciación o por conveniencia, un norte magnético sujeto a variaciones y a las anomalías que señalan sus propios intereses, los intereses de grupo, conveniencias políticas y otras influencias desventajosas para las mayorías.

La Liga Marítima prácticamente se formó del análisis de un problema común y del deseo e interés de un grupo de personas, con *conocimientos* y experiencia, por coadyuvar en la solución. Este problema no es otro que "la falta de una conciencia marítima nacional y el desconocimiento del incommensurable potencial marítimo y fluvial que posee Colombia". Por esta razón se organizó la Liga y trazó un rumbo orientado a despertar entre la población, los dirigentes y los gobernantes, el interés por los asuntos del mar, los ríos, sus áreas de influencia y su ecosistema, para hacer posible su empleo y su uso adecuado e incorporarlos a la economía de la nación.

La Liga Marítima trazó el rumbo que consideró correcto, apoyada en la experiencia, conocimientos y cualidades de sus miembros, que navegan y sostienen un rumbo con relación al norte verdadero, donde no existen influencias magnéticas, no tienen cabida las variaciones resultantes de influencias personales o extrañas y porque la Constitución y las leyes son las cartas de navegación dentro de las cuales se trabaja.

Esta corta analogía puede guiar el comportamiento de los miembros de la Liga y marcará el rumbo a seguir, porque después de reconocer el problema que nos preocupa y queremos ayudar a solucionar, mantenemos el sentido de rectitud y de proporción justa y equitativa de la solución. Por esta razón tan fuerte, tenemos el deber ciudadano de participar con decisión para influir en la dirección que se le da al país, y de estar alerta para exclamar ¡Rumbo timonel! con tal intensidad que quienes tienen la obligación de dirigir los destinos de cada uno de los sectores, se concentren y dejen de actuar bajo influencias corrientes de conveniencia extrañas y desfavorables para el país.



LA PÓLVORA EN EL MAR

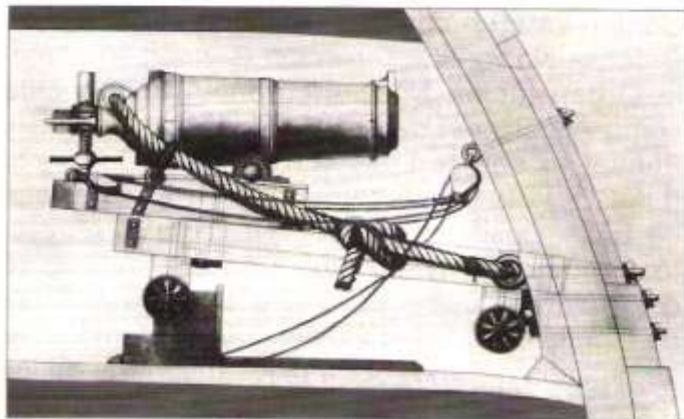
CN. (R) Jorge Orjuela Pérez

“El fuego, a pesar de ser un arma muy antigua, no revolucionó la guerra como lo haría la pólvora. En el siglo VII los bizantinos lo usaron en su modalidad de “fuego griego”, cuya fórmula aún no se conoce, en forma líquida como agente incendiario contra los artefactos de asedio y los buques en la guerra naval. Sin embargo, el fuego y “la pólvora tienen relación pues se cree que la base del fuego griego era lo que los babilonios llamaban “nafta” o “la cosa que se inflama”. Los chinos descubrieron que combinando el azufre purificado con carbón vegetal en polvo y salitre cristalino, se obtenía lo que nosotros llamamos pólvora”. Puede decirse con cierta exactitud, que a principios del siglo XIV se hizo el descubrimiento de que al introducir pólvora y un proyectil en un tubo, al detonar la primera, su fuerza liberadora impelía al segundo sobre una trayectoria determinada.

Los ejércitos de tierra no se adaptaron fácilmente al advenimiento de la pólvora. Los marinos sí. Es cierto que el transporte del cañón por tierra, constituía para aquellos un inmenso problema cuando se trataba de transportar cargas pesadas por terrenos con malas carreteras, medios inapropiados de transporte y ningún camino dificultades que no existían para los guerreros del mar: Buque y cañón estaban hechos el uno para el otro; el buque

es un carguero, el peso del cañón no lo afectaba y los implementos de la artillería, balas y pólvora podían fácilmente estibarse en los espacios de carga. Sin embargo, existía un problema que no se presentaba en la tierra: el retroceso del cañón, la amortiguación del disparo dentro del espacio limitado del navío. En tierra, el retroceso se disipa con la simple reculada sobre sus dos ruedas en el momento de la descarga. En el mar no se disponía de ese espacio y si la pieza se montaba suelta, el retroceso podía causar daños en el maderamen, cubierta o casco; había que sujetarla a la obra muerta y desacelerar o absorber el retroceso mediante un mecanismo de freno o trasladarlo a la línea de menor resistencia del navío, solución que adoptaron los capitanes de las primeras galeras que montaron cañones en el Mediterráneo.

Esas galeras eran descendiente de los barcos a remos de los egipcios que ya combatían en el segundo milenio a JC. “ Como la mayor parte de su largo y estrecho casco iba ocupado por remeros, los cañones había que montarlos a popa o a proa, y, como los navieros sabían cómo reforzar la proa para embestir a los buques enemigos, fue allí donde se emplazó el cañón; cuando se disparaba, el retroceso quedaba parcialmente amortiguado por la masa del buque, que, si avanzaba en el momento de disparar, aminoraba imperceptiblemente la marcha en el momento de la descarga y, si estaba detenido, retrocedía levemente. Posteriormente, para amortiguar el retroceso primario, se descubrió la conveniencia de montar el principal cañón de la línea central sobre una plataforma que se deslizaba hacia atrás.



Apuntes tomados de JHON KEEGAN
“ Historia de la guerra”

CAMBIO DE PARADIGMA

CF. (R) Luis Virgilio Avella D.

Uno de los objetivos estratégicos que figura en un proyecto de "Política Nacional del Océano y Espacios Costeros" preparado por la Comisión Colombiana del Océano, es la de "crear conciencia en la población colombiana sobre la importancia de conocer, aprovechar sosteniblemente y valorar el océano y los espacios costeros e insulares y desarrollar un capital humano, una base científica y tecnológica adecuada y suficiente para el logro de la política".

El logro de este objetivo que coincide totalmente con el pensamiento y razón de ser de la Liga Marítima, requiere necesariamente de un cambio de paradigma: una transformación cultural para que la comunidad colombiana comparta conceptos, valores, percepciones y prácticas de la realidad marítima y fluvial del país.

La historia nos enseña que para lograr estos grandes propósitos es indispensable la participación de la Academia, es por esto que el primer gran proyecto que planteó la Liga, fue precisamente el de la creación de una universidad marítima que mediante la investigación y la formación de profesionales idóneos orientara, con fundamento en la nueva concepción de ecología profunda, el desarrollo integral del sector marítimo y fluvial colombiano.

El proyecto que lleva el nombre de "Universidad Marítima del Gran Caribe", avanzó inicialmente con gran entusiasmo e interés nacional e internacional. Sin embargo, actualmente se encuentra prácticamente suspendido... esperando un nuevo impulso que necesariamente tendrá que llegar. Y ese impulso arribará a través de personas que aprecien y perciban a cabalidad lo que significará para Colombia lograr la autosuficiencia en el diseño y ejecución de planes integrales de desarrollo para nuestro inmenso territorio marítimo y fluvial.



Otro proyecto de carácter académico y que se encuentra en proceso de desarrollo, es el Programa Educativo para la Cultura del Agua (PECA). Es un programa que persigue a través de proyectos educativos promulgar y divulgar el conocimiento de los mares y ríos de Colombia. Para el desarrollo de este proyecto, se firmó recientemente un convenio entre el Ministerio de Defensa Nacional – Dirección General Marítima, la Organización No Gubernamental conocida como Asociación para el Desarrollo Marítimo y Fluvial, o sea la Liga Marítima de Colombia (LIMCOL) y la Escuela Normal Superior Santiago de Tunja. Desde luego que se trata de un proyecto a muy largo plazo para una generación de colombianos que necesitará de la buena voluntad de toda la comunidad y del esfuerzo permanente de quienes decimos ser amigos del mar y de los ríos.

LA CULTURA DEL AGUA (I)

CC. (R) José Guillermo Páez S.

La naturaleza del poder está basada en la información, pero para poderla asimilar se requiere la formación, porque de la sumatoria de estos dos planos resulta la cultura como proceso espacio-temporal de socialización humana en sus distintas dimensiones y referentes, en sus prácticas y saberes, en sus oficios e interacciones, en lo político, en lo técnico así como en lo público y en lo privado. Es decir que lo cultural está inserto en la pluralidad en que nos conjugamos y en la forma como desarrollamos nuestras actividades. Esta nueva visión desde la Liga Marítima de Colombia es la que predica la razón de ser capaz de generar una organización que en realidad facilite el desarrollo de la persona en sus diversas dimensiones, que la comprenda integralmente y genere condiciones propicias para su desenvolvimiento y que encuentre en su energía la fuerza fundamental para transformarla.



Compartimos una visión particular de nuestro entorno al presentar una propuesta que abarca la formulación de un Programa Educativo Para la Cultura del Agua (PECA), con el cual intentamos armonizar con los retos y oportunidades de este momento histórico, que invoca la cultura del agua como una necesidad imperiosa para la supervivencia de la humanidad y de la nación colombiana. El tiempo, el entorno, la oportunidad, el empuje y la actitud empresarial de algunas ONGs, entre otros aspectos, han logrado

trascender de lo individual al grupo y del grupo al equipo de trabajo para dar la pauta de los procesos de institucionalización. Estas empresas sanas serán cada día más competitivas y aportarán mucho más a la supervivencia económica y al futuro desarrollo de nuestro país.

Se ha comprobado también que la contraposición de nuevas ideas y paradigmas diferentes a los ya implantados dentro de una comunidad generan resistencia al cambio, llegando a formarse grupos de poder dentro de las organizaciones. Estos grupos informales son los principales enemigos de los procesos de cambio y por esta razón se confunde la cultura organizacional con el cambio cultural para mejorar las instituciones. La falta de tenacidad y de profundidad en la aplicación de las políticas, estrategias y metodologías para generar el espacio que corresponde a una nueva cultura del agua en Colombia hace que los procesos se conviertan en reglas prolijamente vulnerables. Algunos procesos que aparentemente alcanzan éxito degeneran rápidamente porque no se les aplica seguimiento, evaluación y control adecuados.

Los usuarios miden a una organización por su competitividad, definida como la capacidad para satisfacer las expectativas de la sociedad en cuanto a un servicio adecuado de buena calidad, oportunidad, estética y status. La necesidad de un cambio de cultura se centra en el individuo como el único responsable de lograr resultados, para lo cual se requiere la eficacia, haciendo las cosas bien, es decir con eficiencia, para llegar así a la efectividad del individuo y por consiguiente de la institución o empresa.

Estamos tratando de entender al mundo globalizado, en general, a Colombia como país, a nuestra sociedad, y al individuo, que con su cultura propia hacia la protección y correcta utilización del recurso hídrico, integra nuestras comunidades y forma parte de lo que se denomina fundamento organizacional para la cultura del agua.

SEGURIDAD MARÍTIMA

LA TIMONERA

DEL MORSE AL SATÉLITE

Si no se recibe la llamada de auxilio no hay rescate posible. Muchas vidas se perdieron por la falta de medios eficaces. Antiguamente todo dependía del vigía y de la cercanía entre náufrago y ayuda. Hubo que esperar siglos hasta que un adelanto tecnológico, la radio, multiplicó el alcance de la llamada, el número de receptores y la rapidez de respuesta. Un avance indudable que basaba el auxilio en la asistencia de los barcos más próximos que escucharan la petición de socorro, lo que difícilmente ocurría en áreas de navegación escasa. El lenguaje especial empleado (MORSE), la incertidumbre en la recepción y la congestión de las comunicaciones en algunas zonas, suponían limitaciones subsanables en los tiempos actuales. La tecnología digital y los satélites aportan fiabilidad y alcance global y se suman a los medios existentes para conformar un valioso sistema de comunicación de salvamento: el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

GENERALIDADES

Este sistema tiene la finalidad de automatizar las comunicaciones de socorro entre los buques y los Centros Nacionales o Regionales de Coordinación de Salvamento (CNCS) y (CRCS) distribuidos a lo largo del litoral marítimo, haciendo conocer la situación de emergencia a toda embarcación próxima al siniestro a efectos de que coopere en las tareas de salvamento. El sistema también prevé de Avisos a los navegantes y alertas meteorológicas.

¿QUÉ ES EL GMDSS?

- ◆ Nuevo sistema de radio-comunicaciones de seguridad para las naves.
- ◆ Reemplaza definitivamente al actual basado en Morse, radiotelefonía HF, Canal 16 VHF.
- ◆ Utiliza sistemas automáticos vía satélite y tecnología digital en las bandas de HF, MF y VHF (DSL).

ALGUNAS VENTAJAS RESPECTO AL ANTERIOR SISTEMA

1. Proporciona un sistema mundial de alerta buque-tierra. No depende de las naves cercanas.
2. Simplifica las operaciones de radio; las alertas pueden ser transmitidas "apretando un botón"
3. Asegura la redundancia de comunicaciones; requiere dos sistemas separados para la función de alerta.
4. Fortalece la búsqueda y salvamento
5. Las operaciones son coordinadas en tierra.
6. Minimiza las emergencias no previstas; se difunde información de Seguridad Marítima.
7. La disponibilidad de equipos está garantizada por dos métodos de mantenimiento mínimos.
8. Suprime tener que confiar las comunicaciones a una sola persona. Mínimo dos abordo deben tener licencia de operador GMDSS.
9. Escucha de seguridad por medios automáticos y suprime la necesidad de la guardia manual.



LA TIMONERA

◆ *IN MEMORIAM:* 2000 – 2001

Para los amigos y compañeros de la marina, los miembros de la Liga, nuestros parientes, especialmente nuestros hijos (su ida es contra natura) quienes después de cumplir su tránsito vital en esta tierra, antes que nosotros se fueron para siempre (no de nuestras vidas), un recuerdo y una oración.

Para los que quedamos, el dolor de su partida, la felicidad que en vida ellos nos dieron, la esperanza del reencuentro y la memoria de sus nombres (que no decimos) en el corazón.

◆ *ENTREVISTA:* A los candidatos presidenciales Sanín, Serpa y Uribe, se les envió el siguiente cuestionario, que al entrar en edición "LA TIMONERA" no había sido contestado:

Teniendo en cuenta la posición geo-estratégica de Colombia, su extenso territorio marítimo, casi tan grande como el continental, sus riquezas inexploradas, sus posesiones insulares y el papel que el mar juega en el mundo, en el caso de que usted llegara a la presidencia:

1. ¿Cuál sería su política marítima?
2. ¿Cómo incentivaría la conciencia marítima (hoy inexistente) del pueblo colombiano?

◆ *ANIVERSARIO:* El pasado 20 de noviembre se cumplieron 25 años de la firma del tratado de delimitación de aguas marinas y submarinas entre Colombia y Panamá (presidentes López y Torrijos).

◆ *ARMA SECRETA EN LA MARINA.* Cuando Nelson izó la inmortal señal de banderas que inició la Batalla de Trafalgar - "Inglaterra espera que todo hombre cumpla con sus deber" (ver ilustración)- usó una innovación tecnológica: el código naval de banderas creado por sir Home Popham, un capitán de la Armada Real cuyo revolucionario libro *vocabulario marino* se había publicado apenas cinco años antes.

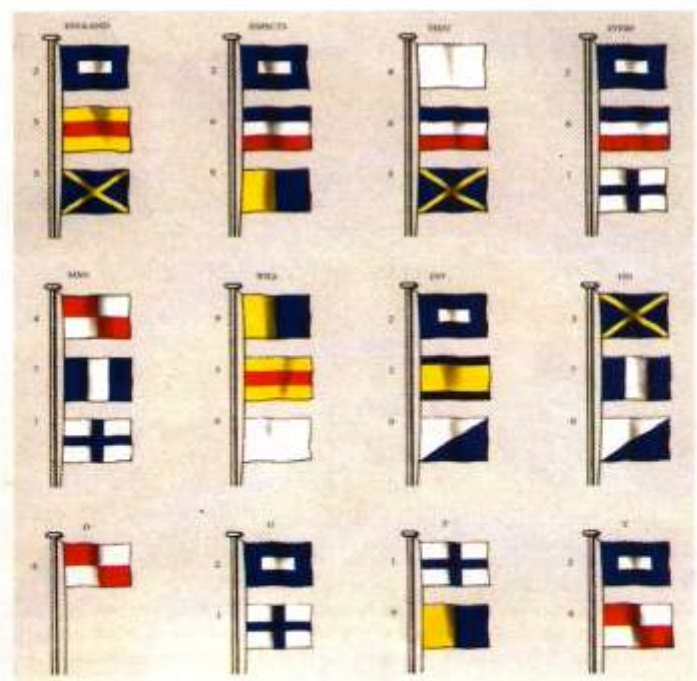
CARTA A UN MARINO

Por eso canto cuando navego, poco me importa la tempestad...

Compañero y amigo, buen viento y buena mar:

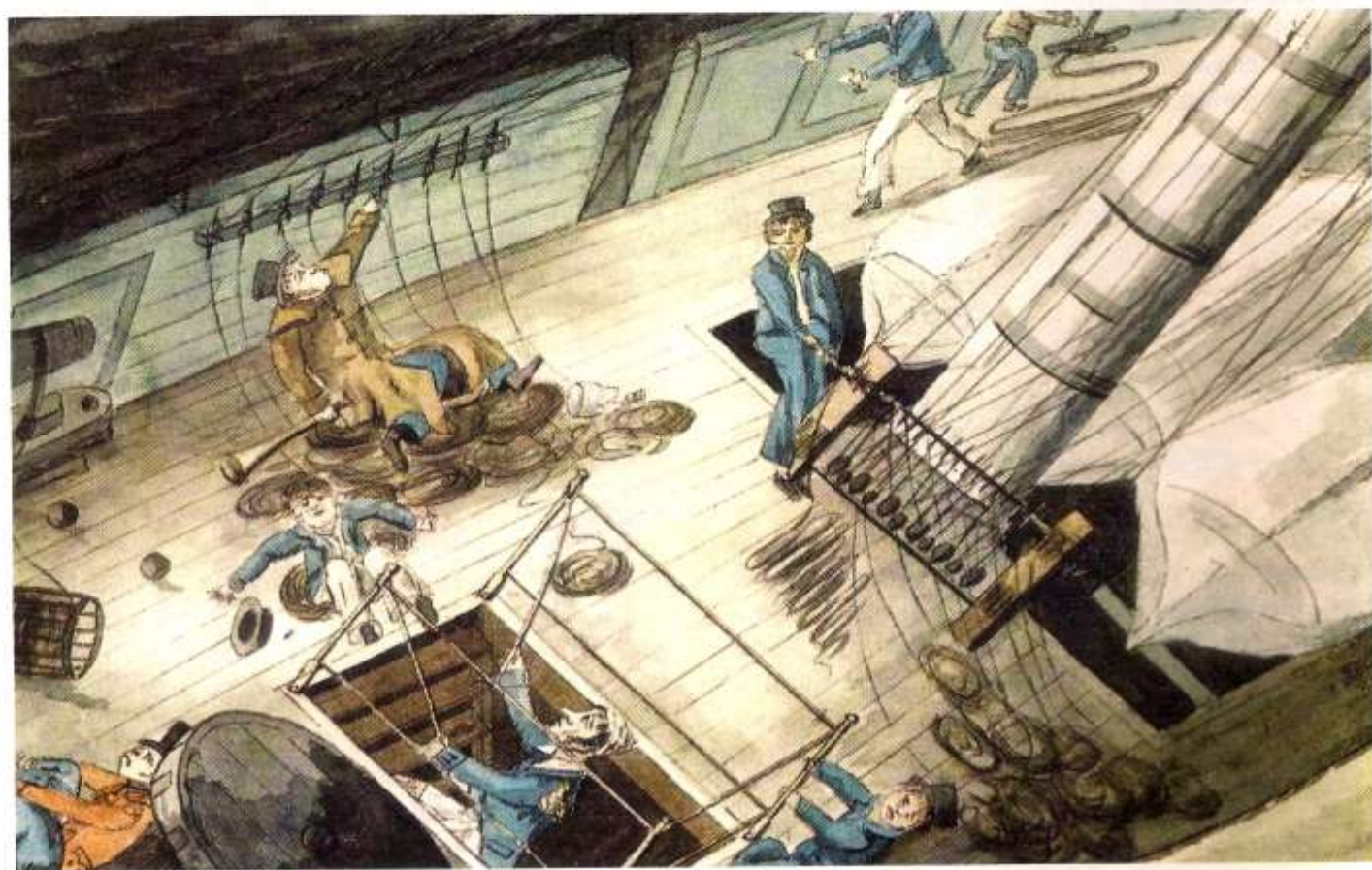
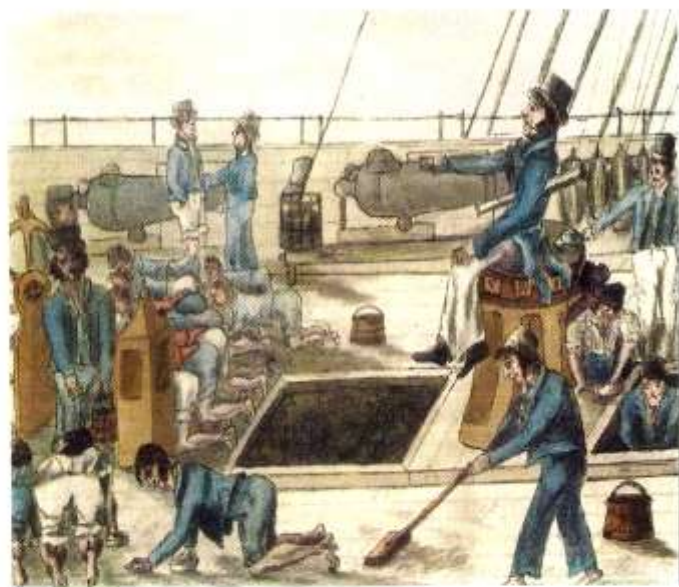
Hemos compartido la vida en sus sueños e ilusiones y los recuerdos nos llevan a los años juveniles. Nos vemos de muchachos en la vieja Escuela Naval de Cartagena, allá en el hermoso barrio de Bocagrande, o en la nueva, en la no menos linda isla de Manzanillo. Más tarde el servicio en los buques de guerra de la Armada o las faena marineras en los barcos de la flota mercante," bajo la gloria de un sol de fuego,/bebiendo brisas gustando sal", cantando con el alma y corazón esa canción, ese himno inolvidable....

¡Cuánto tiempo ha pasado! Hace muchas singladuras no nos vemos. Cuántos de nosotros quisiéramos encontrarnos nuevamente, compartir los recuerdos, un abrazo y un café. Es la oportunidad: compartamos hoy, infantes, mercantes y navales, los proyectos de la Liga en la búsqueda del progreso marítimo y fluvial del país y la creación de una conciencia que estimule los valores de los hombres de mar. **INGRESEMOS A LA LIGA.** **J.O.P.**



LA TIMONERA

LA VIDA EN EL MAR





**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
ARMADA NACIONAL
DIRECCION GENERAL MARITIMA**



EN LOS MARES EN LOS RIOS TRABAJANDO UNIDOS POR COLOMBIA

Transversal 41 No. 27-50 - www.dimar.mil.co

LA TIMONERA

- ◆ **PARA NO OLVIDAR:** "Una marina de guerra que en su organización, en sus ideas y pensamientos se parece al ejército, no tardará en convertirse en una marina de guardacostas".
Almirante WILLIAM "BULL" HALSEY.
- ◆ **DESPEDIDA Y BIENVENIDA.** El señor CC. (R) José Guillermo Páez Sánchez se retira de la Dirección Ejecutiva. Nuestro cordial saludo de despedida y agradecimientos por su colaboración con la Liga y sobresalientes servicios. El señor CN. (R) Jorge Orjuela Pérez llega como nuevo Director Ejecutivo. Bienvenido y muchos éxitos.
- ◆ **PERIODÍSTICAS.** LA TIMONERA es el órgano periodístico de la Liga. Inicialmente será una publicación bimestral con la idea de llegar a editarla mensualmente. **Sus puertas están abiertas para todos los que quieran colaborar con sus escritos, ideas y sugerencias.**
- ◆ **SEMINARIO.** Con el apoyo del Comando de la Armada, la Liga está organizando un Seminario sobre Asuntos Marítimos que se desarrollará, tentativamente a fines de febrero o principios de marzo. Posteriormente ampliaremos la información.

*Para los amigos, afiliados y
marinos de Colombia*

BUEN VIENTO Y BUENA MAR

DIC 2001

ENE 2002

