



LIMCOL

Año II No. 2

LIGAMIENTOS 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

Septiembre 2002

POR UNA CONCIENCIA MARÍTIMA

LA LLAMADA DEL MAR

Baldomero Sanín Cano*

Tal vez el esfuerzo que va a hacer Colombia en estas horas graves de un inexplorable futuro, es el empeño más en consonancia con lo manifiesto en su destino.

Otras veces se ha dicho por el autor de estas líneas que la geografía y el papel llamados a desempeñar en la civilización, les señalan a los colombianos la misión de buscar en el mar la realización, en parte, de sus aspiraciones como pueblo civilizado. Los hombres que primero tocaron las costas de tierra firme del Cabo de la Vela hacia el occidente, y pusieron pie en ella con ánimo de señores y dueños, no hallaron el clima satisfactorio, y a pesar de tenerla a la vista, no comprendieron el significado de la posición geográfica a donde los habían traído vientos favorables. El rumor de que había tierras interiores en que el oro abundaba y era tenido como efecto de poco valor para quienes lo extraían sin mayor esfuerzo, les hizo moverse, a muchos de ellos, tierra adentro, donde el clima suave de las faldas andinas atrajo y les dio firme asiento a quienes se iban desengañando en la búsqueda del precioso metal. De la nativa predilección del andaluz, el vasco y el extremeño por los climas benignos y los paisajes montañosos en

que la vista reposa de cumbre en cumbre, y de ellas se sirve para otear el horizonte y darse cuenta de la vara cuadrada donde asienta su planta, es resultado el abandono de nuestras costas y la población exce-

siva de algunas comarcas en las tierras de climas benignos en las cordilleras.

La temperatura de las costas nos apartó del piélago, y en un siglo no hemos tenido tiempo para curarnos del olvido de sus ondas y enterarnos de la auspiciosa morada que nos ofrendó la suerte en una de sus horas de veleidad caprichosa. Ya se ha dicho otras veces, y no está de sobra repetirlo: somos una isla. Por el norte nos cerca el Caribe con ímpetus de abrazo; por el oeste nos baña con suave caricia el Pacífico. Entre los dos un canal, obra ajena, labrada en las entrañas de lo que era nuestro suelo, junta para nosotros los océanos de cuyas aguas emergen las partes habitadas y las habitables del globo. Al este, uno de los grandes ríos del planeta nos ofrece el lomo de sus mansas corrientes para comunicarnos con otras naciones y para buscar el Atlántico en sus más extensos dominios. Al sur nos besa con sus aguas tranquilas un mar de agua dulce, el río más grande del planeta, cuyas ondas arrastran hacia ignotos destinos islas flotantes de vegetación y fauna errantes, como los primeros hombres del planeta. Corrientes de agua poderosas le pagan tributos al Amazonas a través de nuestro territorio.

La naturaleza en su lenguaje de claridad imponente nos ha estado enseñando la verdad de

nuestra buena fortuna, y en un siglo no hemos querido aprenderla: somos los navegantes a quienes un hado funesto les ocultó con velos de metal las sendas líquidas de su destino.

* Baldomero Sanín Cano (1861-1957). Ensayista colombiano, humanista de vasta cultura, uno de los más importantes exponentes del pensamiento moderno en Hispanoamérica.

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:

LITEFF TELS: 341 6177 - 336 3978

Colaboradores:

BALDOMERO SANIN CANO

TC. (IM) CARLOS AGUILAR RAMÍREZ

CN. (R) GUILLERMO BONILLA AMAYA

CN. (R) JIMENO MANRIQUE MEDINA

CALM. JUAN PABLO RAIrán H.

COTECMAR

Notas:

1. Los artículos de esta edición son de completa responsabilidad de sus autores.
2. Las fotos que ilustran la presente edición fueron tomadas de las Enciclopedias "La Aventura del Mar" y "La Segunda Guerra Mundial".

Hemos ignorado, también, el encantado sitio central de la superficie terrestre en que vinimos a quedar colocados para servir al tráfico de las gentes. Estamos en el cruce de los caminos del mundo. Por cerca de nuestras costas pasan hoy las rutas marítimas que comunican al norte antiquísimo, experto y civilizado, con las culturas nacientes y fastuosas de la Oceanía. El este asiático, misterioso, aparentemente exhausto, y en sus modos inmutable, se comunica con Europa a través de dos océanos pasando por la vecindad de nuestras costas. Si éstas estuvieran copiosamente habitadas, invitarían a los navíos de toda derrota a hacer escala en nuestros puertos para el cambio de ideas, de horizontes y de productos. Pero muy de tarde en tarde esos buques arriman para volcar parte mínima de su carga en ciudades que apenas ahora empiezan a enterarse de que son puertos de mar y de que es a ellas a quienes corresponde el primer impulso de la gran transformación que ya se diseña en el resplandor de las aguas y en la verdura sobrenatural de las costas.

Simbólicamente ha querido la ley providencial de los pueblos que en nuestra alianza con el mar hayan querido asociarse nuestras vecinas de siempre y nuestras compañeras de nacimiento y de organización, que parecen llamadas, por razones de cultura, de raza, de idioma y de aspiraciones, a unir su esfuerzo en el cambio de flanco que parece pronto a efectuarse en la vida, en el pensamiento, en las aspiraciones de todo el mundo civilizado. El hombre ha conquistado, parcialmente, el aire; desde ciertos puntos de vista podría, más bien, pensar el observador que el aire ha conquistado al hombre; pero las vías terrestres y las rutas marítimas, éstas muy especialmente, jamás se tornarán superfluas mientras el agua sea más pesada que el aire.

Ha llegado el momento de que los colombianos se incorporen a la vida total de la especie aprovechando la colaboración que el mar les ofrece con su riqueza de rutas, de alimentos y de insinuaciones. Colombia ha sido un siglo menos conocida que sus hermanas del norte y del mediodía, porque ha vivido aislada, indiferente a los medios de comunicación que el mar y el agua dulce han estado ofreciéndole generosamente desde que ella existe.

Pero la hora ha sonado. Vamos a llegar al mar y a valernos de sus ondas. Podemos gritar como los soldados de Jenofonte: "Thalassa, Thalassa", no con la angustia, como ellos, de los perseguidos, sino con la fe de los que, a la postre, han divisado las estrellas indicadoras de su rumbo en la vida.

LA TIMONERA

PRETENSIONES DEL GOBIERNO DE NICARAGUA

CA. Juan P. Rairán Hernández

La Liga Marítima de Colombia, asociación sin ánimo de lucro conformada por un grupo de profesionales del mar, apoya la posición de repudio generalizado y le inquieta el sentido nacionalista extremo que pueda despertarse en el pueblo colombiano, ante las pretensiones absurdas de los gobiernos nicaragüenses sobre parte del territorio nacional. La demanda

del vecino país ante la Corte Internacional de Justicia para "esclarecer" sus derechos en el Caribe y cuestionar la posesión y la soberanía de Colombia sobre las islas de San Andrés y Providencia, pone en tela de juicio los títulos y derechos legales reconocidos, ratificados y aceptados internacionalmente y el ejercicio de la soberanía que por derecho y posesión tenemos y hemos ejercido sobre nuestro archipiélago y el mar que lo rodea.

Somos conscientes de la forma y procedimientos que han empleado las naciones para formular democráticamente las normas del derecho internacional que rige sus relaciones como Estados Soberanos e Independientes. También lo somos del sentimiento de legalidad y del cuidadoso cumplimiento de estas normas, una vez ratificadas, que han mantenido los sucesivos gobiernos de la República de Colombia, durante el transcurrir de su vida política. Por esta razón y teniendo en cuenta que la República de Nicaragua forma parte de la sociedad de naciones, que ha intervenido y aceptado la formulación de los diferentes conceptos, derecho y deberes de orden internacional, no entendemos el porqué hoy su gobierno los pretende desconocer.

Nuestra asociación como parte de la comunidad y conocedora e interesada en el tema, interpreta la magnitud del problema a nivel relaciones y diplomacia internacional que afronta el gobierno, pero también reconoce el trabajo que debe encarar para orien-



tar en buena forma el sentimiento de respaldo de los nacionales a los sólidos argumentos jurídicos que el Estado Colombiano posee y presentará a los tribunales a su debido tiempo para encontrar solución a este problema. Consideramos necesario complementar la acción exterior con la orientación del sentimiento de afectividad a la causa que se sustenta, para darle valor real y solidez a la dinámica

de los títulos que posee el país y a los actos de soberanía y participación que han ejercido ininterrumpidamente sus gobernantes sobre todo el territorio de la nación.

Sabemos del valor de los argumentos jurídicos, pero también del sentimiento que siempre ha existido hacia esta región del país. No podemos desconocer la participación del gobierno y sus diferentes agencias para soportar y respaldar la actividad de este Departamento, como tampoco ignorar los actos de soberanía ejercidos permanentemente, en especial por la Marina de Colombia, con buques que enarbolan el pabellón nacional y en cuyas tripulaciones siempre han figurado en forma destacada hombres del archipiélago de San Andrés y Providencia.

El problema puede tomarse grande por la forma pertinaz y perspicaz como actúa el gobierno nicaragüense cada vez que necesita un argumento que lo soporte en el poder; también puede ser incierto porque son los representantes de ese país quienes están obligados a armar la trama para tratar de dejar sin valor los títulos legales y las actuaciones soberanas de Colombia en la vida del archipiélago de San Andrés y Providencia. Es en este estado cuando se considera muy importante orientar y mantener el respaldo de la opinión pública a nivel nacional y aún internacional, para que esta sea sistemática, permanente e incondicional a las actuaciones del nuestro gobierno.

LA TIMONERA

1. CONVENIO DILINO

El pasado 22 de octubre se firmó el CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL –ARMADA NACIONAL- DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA (DIMAR), LA LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA (LIMCOL) Y LA ESCUELA NORMAL SUPERIOR SANTIAGO DE TUNJA (NORMAL).

Para conocimiento de los afiliados a la Liga y la divulgación que se considere pueda hacerse entre entidades ajenas a ella pero que propendan por los mismos objetivos para los cuales fue creada, se transcriben algunas partes sustanciales del convenio:

2) que dentro del Plan Estratégico de DIMAR para la Protección del Medio Ambiente Marino y Costero 2000-2001, se prevén como elementos fundamentales la investigación científica marina, la gestión ambiental incluidas la difusión y capacitación en materia ambiental y la educación ambiental, así como la administración de la zona costera; 3) que LIMCOL fue creada el 11 de noviembre de 1999, para promocionar y coadyuvar el desarrollo marítimo y fluvial de Colombia; 4) que dentro de los motivos para la creación de LIMCOL está mejorar y dinamizar la conciencia marítima de los colombianos y dentro de sus objetivos específicos promover y conseguir apoyo para la formulación o la ejecución de planes, programas, proyectos y estudios que tengan como fin la formación, la educación, la especialización y el desarrollo integral del talento humano; 5) que la NORMAL tiene como objeto la formación integral de educadores desde los niveles de preescolar hasta el ciclo complementario; 6) que dentro de su Proyecto Educativo Institucional (PEI), está prevista la ejecución del proyecto pedagógico denominado "Agua como Fuente de Vida y Aprendizaje" que tiene por objeto desarrollar la conciencia ambiental de los alumnos a través de la generación de conocimiento en la solución de problemas relacionados con el manejo de los recursos hídricos continentales y marítimos, y 7) (...) celebrar el presente convenio DIMAR, LIMCOL y NORMAL distinguido con la sigla DILINO, que se registrará por las siguientes Cláusulas: CLÁUSULA PRIMERA.- OBJETO: Implementar el PECA (Programa de Educación para la Cultura del Agua) en todo su contenido general que trata sobre la difusión del conocimiento del agua del mar y de los ríos, de la elaboración y desarrollo de los proyectos que se deriven de esto, así como de la realización de actividades de carácter cultural, académico, técnico e investigativo. CLÁUSULA SEGUNDA.- OBLIGACIONES

DE LAS PARTES: DIMAR se compromete a apoyar la implementación del PECA mediante la participación de su personal científico y técnico, el aporte de material didáctico y bibliográfico producido por sus diferentes dependencias, en particular por sus centros de investigaciones; la LIMCOL se compromete a manejar lo referente a inscripciones de cada proyecto, evento, curso o taller; gestionar a nivel nacional e internacional con entidades oficiales y privadas y ONG's para obtener contribuciones, apoyos y financiaciones y/o donaciones necesarias, y además programar y diseñar los cursos de capacitación; la NORMAL se compromete a facilitar las instalaciones, ayudas audiovisuales, elementos didácticos y demás apoyo logístico necesario para difundir la información.

2. PROYECTO DE LEY

En desarrollo de la Misión adoptada (ver página 11), la LIMCOL ha constituido múltiples Comités pluridisciplinarios de Trabajo, en los cuales se ha buscado combinar la diversidad de formación académica y experiencia de sus asociados en Ciencia y tecnología en campos como la oceanografía, Alta Dirección de Empresas, Administración, Finanzas, logística, etc. Se busca que los Comités no limiten su labor a simples diagnósticos, sino que presenten proyectos concretos de desarrollo de las diversas actividades marítimas y fluviales, con exigentes estudios de factibilidad para estimular el desarrollo nacional con inversión del sector productivo nacional e internacional, en un marco jurídico transparente, estable, integrador y facilitador.

Así, la "LIMCOL", se encuentra empeñada en sacar adelante un Proyecto de Ley, que rescate nuestra industria Naval Astillera, sobre unos parámetros de excelencia y calidad bien definidos, que se traduzcan en un sensible mejoramiento de la productividad y competitividad a nivel interno y externo.

El primer resultado de este trabajo es el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se expiden normas para el fortalecimiento de la industria de la construcción, mantenimiento y reparación de embarcaciones marítimas y fluviales y se dan claras orientaciones para alcanzar óptimos niveles de competitividad internacional", preparado por el comité de la Liga para la Industria Naval que cuenta con el apoyo de COTECMAR, organización que ha brindado toda su colaboración para sacar adelante este proyecto, que actualmente se encuentra para consideración y discusión en manos de diferentes entidades.

LA TIMONERA

... DE UN AMIGO MARINERO

Me escribe el Capitán de Navío Guillermo Bonilla Amaya. Es un amigo. Transcribo su carta, no por razones personales, sino por el gran sentimiento de estímulo, amistad y solidaridad que muestra con "LA TIMONERA" al ver la luz y con todos los miembros de la Liga; con los que compartieron y compartimos alguna vez las faenas marineras en nuestro tránsito por la Armada, y, finalmente, con aquellos - no sólo yo - a quienes Dios, en su designio (¿crueldad?), que jamás comprenderemos, nos quitó parte de la vida al llevarse nuestros hijos. Jorge Orjuela P.

La vida y el continuo batallar hacia la victoria final con episodios fascinantes que no siempre llevan a resultados igualmente fascinantes, se convierten en la secuencia de hechos que distraen nuestra existencia, y me vienen a los recuerdos aquellos días en que trajinamos juntos en nuestra labor naval pensando siempre que lo que hacíamos bien, por ese tinte de honestidad con el cual le dábamos color a las cosas que emprendíamos, debía dar frutos positivos; luego, muy luego, quizá el tener algún tiempo disponible y el querer que todo sea perfecto, lo convierten a uno en crítico fastidioso y a veces inaguantable. Me conoces, por eso hoy quiero aprovechar la oportunidad que me brindas de hablar sobre cosas espirituales del mejor contenido.

Pasaron los años y ya en la tranquilidad de nuestro retiro donde se espera que todo el transcurso de nuestra vida familiar se pueda controlar y manejar mejor, se te presentó el insospechado y fatal suceso de la muerte de tu hijo, demostrándote el Divino Hacedor que no todo se puede controlar y mucho menos manejar, allí estuve a tu lado dándome cuenta de la dureza de tus momentos y la dificultad para manejarlos. Un poco más adelante hago nuevamente alusión a este episodio pero para buscar otros resultados.

Hace escasa media hora recibí un suculento sobre, donde indiscutiblemente el plato principal es el primer número de "LA TIMONERA". De inmediato me senté cómodo y dejé a un lado todas las responsabilidades en las cuales se convierten las pequeñas cosas diarias que uno magnifica ya en esta situación de retiro, para que un desocupado se convierta en una persona importante. Y por supuesto lo devoré

La virgen de los navegantes



con el mayor gusto; para resumir comentarios, en mi humilde opinión, es el golpe oportuno y en el momento oportuno para los intereses y el futuro de la Liga, es el espíritu que estaba necesitando el cuerpo mortal de la Liga, su presentación y contenido los considero como el mejor punto de partida para el inicio de un órgano divulgativo de nuestra Asociación. Para hacer estos comentarios me dirijo a su Director ya que estoy absolutamente seguro de que, con el invaluable apoyo de los Miembros del Consejo Directivo, es el gestor de esta excelente idea; vílgan mis felicitaciones directas y por tu intermedio a quienes trabajaron por el brillante nacimiento de este primer número y, como se dice en un saludo de felicitación de cumpleaños, que sean muchos más.

Retomando el primer tema, he tratado de descifrar el intríngulis de tu escrito IN MEMORIAM. Qué espiritual es el recuerdo adorado de los hijos y más cuando se vivió la dulzura y la calidez de sus palabras y sus caricias. He vivido y comentado en familia esa historia de amor, sufrimiento y dolor; tengo también hijos de lujo que adoro sobre todas las cosas, por eso entiendo hasta el más infinito detalle de tu sufrir. Sólo, y para terminar, me atrevo a decirte con plena seguridad que tu hijo debe estar clamando desde el cielo y hacia el mismo cielo: papá, ya no sufras más.

LA TIMONERA

LAS FUERZAS NAVALES TAMBIÉN GANAN LAS GUERRAS

CN. Jorge Orjuela Pérez

Entre algunos profesionales de las armas, analistas políticos y pseudoestudiosos de la estrategia militar, ha hecho carrera el mito de que "la historia sigue demostrando que solamente con las fuerzas de tierra se ganan las guerras". (Alfredo Rangel, EL TIEMPO). Esto no es cierto, no lo fue en los principios de la historia, la que se data desde cuando el hombre deja vestigios de lo que reconocemos como escritura (los sumerios, 3100 aC), ni más tarde como se ve en las primeras representaciones de guerra naval – un combate entre guerreros del faraón Ramsés III y los Pueblos del Mar en el delta del Nilo en 1186 aC. Y no lo es ahora.

Mitos como este tienen su origen, tal vez, en el desconocimiento de la historia, ausencia de ideas definidas y bien fundamentadas o que carecen de las bases que da el estudio sobre la naturaleza de la guerra y la guerra naval en particular; por eso, quienes los propagan, fallan desde el principio pues no entienden que la estructura conceptual de la estrategia naval no guarda semejanza con la terrestre, no advierten que en las guerras navales las situaciones estratégicas no aparecen frente a la mirada del profano con la misma nitidez que las de la guerra terrestre, no saben que el simple trasplante de las Leyes por las que se rige la estrategia terrestre a la naval conduce, naturalmente, a conclusiones erróneas: aunque es cierto que, **en términos generales**, ninguna guerra podría ganarse por medio del dominio del mar, es decir, sólo con las fuerzas navales, salvo en el caso de una guerra con una potencia insular, **esto no significa que lo sea en términos absolutos** como lo veremos más tarde al analizar algunas **batallas navales decisivas** con las que se ganaron guerras que cambiaron la historia.

Por último, olvidan que, aunque el mar es sólo un camino, es el camino más grande e importante de la tierra y que el objetivo de la guerra naval es el dominio de las comunicaciones y el de la guerra terrestre la conquista de territorios, por eso, debido a su peculiar naturaleza, una victoria naval pocas veces podrá alcanzar los efectos inmediatos y rotundos que se obtienen con la terrestre, así, en un análisis, lo que hay que ver son **sus consecuencias sobre la guerra**, lo que no saben estos creadores de mitos. Para ellos y, a guisa de ejemplo, miremos algunas batallas navales decisivas

Salamina. 480 aC. Derrota de los persas en su intento de invadir Grecia. Jerjes, rey de reyes, durante cuatro años preparó su ejército y en el quinto emprendió su marcha para la invasión con fuerzas de todos los pueblos del Asia. "El número de todo el ejército de tierra resultó de un millón setecientos mil hombres. (...) El número de la caballería era ochenta mil aparte los camellos y los caballos. (...)". (Heródoto "Los nueve libros de la historia"). En la batalla naval decisiva de Salamina, probablemente el 23 de septiembre, Temístocles, jefe griego, con 500 navíos derrotó a 700 persas quienes perdieron la mitad de la flota contra sólo 40 naves griegas y, aunque la invasión no fue totalmente rechazada (esto se logró al año siguiente con las batallas terrestre de Platea (julio) y naval de Micala en agosto), **como consecuencia de Salamina.**



Trafalgar 1805. Una de las falsas premisas en que se sustentaron todos los planes navales de Napoleón, consistió en suponer que los almirantes ingleses se dejarían arrastrar al combate dónde y cuándo él quisiera. También evitó la batalla decisiva hasta que por medio de alianzas y otros medios, reunió fuerzas que juzgó suficientes para arrancar el dominio del mar a los ingleses y así tener el camino abierto para invadir Inglaterra, pero fue derrotado en la batalla decisiva de Trafalgar. Aunque había robustecido enormemente su posición en tierra, Trafalgar se la cobró: no pudo invadir Inglaterra y, nueve años más tarde vino, **como consecuencia**, Waterloo.

LA TIMONERA

Midway 1942. Digamos sencillamente que Midway marcó el momento en que Japón perdió la guerra y fue por esta razón la batalla decisiva del conflicto del Pacífico. Con la destrucción de sus portaaviones, que habían sido el instrumento ofensivo clave para la ejecución con éxito de la guerra en el vasto teatro del Pacífico, la superioridad del poder aeronaval del Japón quedaba eliminada. **Las consecuencias:** En Midway, una de las más decisivas batallas de la historia de la guerra, la Flota Combinada sufrió una derrota tan concluyente que se sentenció a sí misma y a la causa del Japón a una ruina inevitable

Sobre el tema, otras consideraciones:

• ¿No fue acaso con batallas y guerras y victorias navales que Inglaterra, con un territorio de dimensiones reducidas y un ejército débil, llevó a cabo en el mar conquistas de tanta importancia en perjuicio de las grandes potencias militares del continente? ¿quién hizo grande a Inglaterra, quién construyó su Imperio, no fue acaso la Royal Navy?

• La guerra ruso-japonesa (1905), fue una lucha en la que una potencia pequeña (Japón) impuso su voluntad a una más fuerte (Rusia). La desproporción de fuerzas era tan grande que los adeptos de las teorías continentales consideraban la decisión de guerra del Japón como una locura pues, aunque los japoneses eran superiores por mar, los rusos lo eran por tierra. El éxito de la caída de Puerto Arturo fue de inmensa trascendencia pues no sólo aseguró para el Japón el dominio relativo del mar, sino que obligó a Rusia a buscar la decisión definitiva en él, donde, como **consecuencia** del resultado de la batalla de Tsuchima se consiguió aislar completamente por mar el objetivo territorial, la posición de Japón en Corea

(objetivo de guerra) se hizo inexpugnable y Rusia fue derrotada.

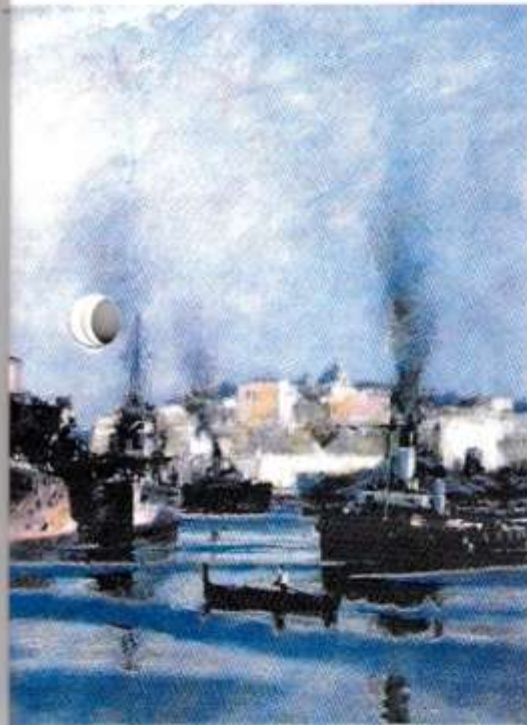
• La supremacía de Atenas sobre Persia residía en una superior voluntad combativa y en la mayor pericia para emplear sus fuerzas navales (ver atrás Salamina). También el triunfo de Holanda e Inglaterra sobre España, Portugal y Francia, naciones aparentemente más poderosas, se debió al oportuno incremento del poder naval de estos dos Estados más pequeños. (Recordar las guerras de religión y la derrota de la Armada Invencible.

• Algunos analistas alemanes juzgan culpable de la derrota en la I Guerra Mundial al E.M del ejército por haber considerado de importancia secundaria las operaciones navales y no reconocer que la potencia naval de los aliados adquiriría una importancia decisiva, por eso estiman que el error más peligroso fue creer que se podía prescindir de la flota, mientras tenían lugar los grandes combates en el frente del Oeste y la defensiva activa en el Este. "Alemania sucumbió víctima del dominio del mar conquistado por los ingleses y que los alemanes no le disputaron en el momento oportuno". (Otto Groos. "La doctrina de la guerra marítima").

Finalmente, "(...) las luchas por el predominio interior de Europa han podido ser decididas por guerras terrestres en las que se disputaban áreas reducidas de terreno cercanas al Rin, al Mosa o al Po. La pérdida o la ganancia de cien kilómetros cuadrados de territorio decidía esas guerras. Pero en cuanto intervino en la lucha una potencia marítima, la guerra se extendió hasta mares lejanos; el teatro de la guerra se hizo tan grande como el mundo, el precio de la victoria fue un continente".

"La historia moderna nos muestra, en la Guerra de Secesión, uno de los ejemplos que con mayor claridad corroboran lo que acabamos de decir. Durante esta guerra los Estados septentrionales, como poseían superioridad marítima, al finalizar el primer año de lucha ya habían ocupado puntos importantes en las costas de Virginia, las dos Carolinas, Georgia, Florida y hasta en las del Misisipi; mientras que en el mismo período el Ejército sólo pudo obtener alguna escasa penetración en el Missouri, territorio relativamente poco importante de la confederación" (Federico Ratzel, Precursor de la Geopolítica).

Próximo número: Las quince batallas navales decisivas de la historia.



LA TIMONERA

CONSULTORÍA MARÍTIMA

CN. Jimeno Manrique Medina

La consultoría, o actividad de pre-inversión, se ocupa principalmente de la factibilidad y el diseño de proyectos. En 1999 se constituyó el Consorcio ASTILLERO MAMONAL a fin de participar en el Concurso Público abierto por el Fondo Rotatorio de la Armada con el objeto de "Contratar los servicios de consultoría para efectuar los estudios necesarios que determinen la factibilidad para la explotación comercial del Astillero Naval en Mamonal – Cartagena...", según rezaban sus Términos de Referencia. Dicho Consorcio resultó favorecido en el citado concurso y adelantó el estudio correspondiente con un grupo interdisciplinario de ingenieros navales y civiles, economistas y expertos en finanzas. Mediante un estudio de mercado, para la capacidad de levante hasta 3500 ton. de desplazamiento en rosca, es decir de demanda y oferta de los servicios del Astillero a precios competitivos en la cuenca del Caribe, y del análisis comparativo de las condiciones de producción,

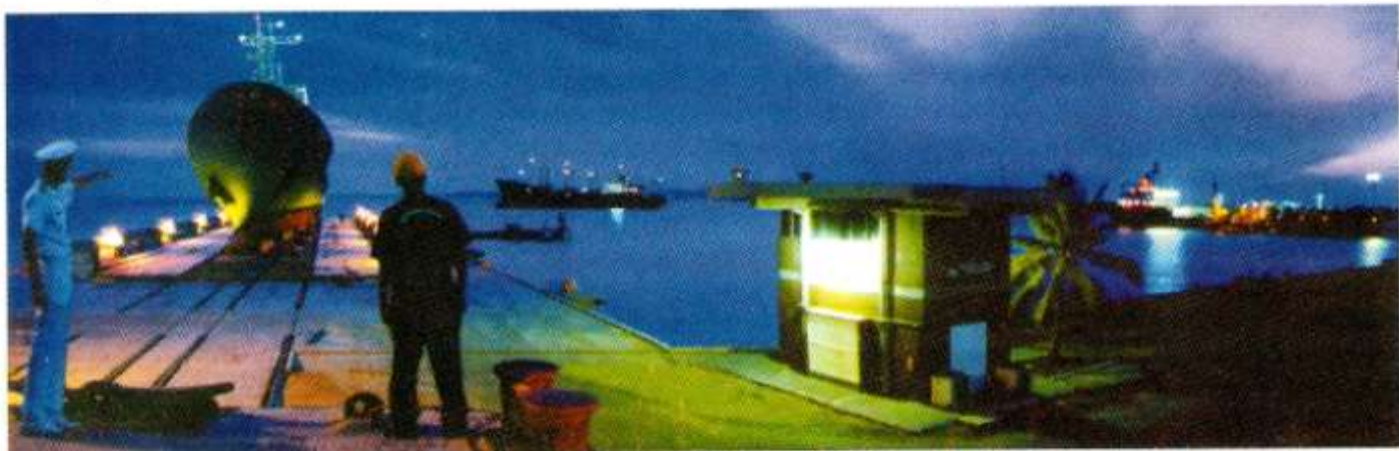
ruana), desarrolló el diseño del Astillero Naval de Bahía Málaga – Valle del Cauca.

*Nota del Director Editorial: Jimeno Manrique se refiere a:

COTECMAR

La Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial, COTECMAR, es una entidad de derecho privado, creada el 21 de julio de 2000 por iniciativa del Ministerio de Defensa-Armada Nacional, en asocio con la Universidad Nacional de Colombia, la Escuela Colombiana de Ingeniería "Julio Garavito" y la Corporación Universitaria Tecnológica de Bolívar.

COTECMAR es una organización líder que propende por la investigación científica y tecnológica como base de apoyo al desarrollo de la industria naval, marítima y fluvial, siendo este su principal compromiso empresarial hacia el cual están orientados los servicios que pres-



se proyectaron los flujos de ingresos y costos de inversión y operación durante un período de 10 años, para luego derivar de ellos los indicadores de factibilidad del proyecto: Valor Presente Neto (VPN), Tasa Interna de Retorno (TIR) y relación Beneficio – Costo (B/C). Identificadas las fuentes de financiación y habiendo arrojado tales indicadores resultados satisfactorios, la Consultoría recomendó su ejecución.

Hoy el país cuenta con una exitosa empresa dirigida por un distinguido oficial de la ARC, el señor Contralmirante Ricardo Pulido Osuna, que atiende la demanda interna y empieza a penetrar en el mercado internacional.*

Desde el punto de vista profesional, fue una excelente oportunidad de integrar el conocimiento naval especializado con la experiencia de los consultores; igualmente este mismo grupo de profesionales colombianos en Unión Temporal con la firma de Consultoría P y D (pe-

ta, en función de superar día a día las expectativas de sus clientes.

La actividad comercial de la Corporación se centra en las áreas de diseño, construcción, reparación y mantenimiento de buques, servicios tecnológicos especializados, asesorías y consultorías, servicios técnicos industriales, mantenimiento y reparación de motores de combustión interna y de maquinaria eléctrica, trabajos de metalmecánica, soldadura de producción y soldadura de mantenimiento, en general.

Es así como el Ministerio de Defensa Nacional tiene en la Corporación una organización que le permite ser integradora de las necesidades de las Fuerzas Militares de Colombia y la Policía Nacional para el desarrollo de nuevos proyectos. Para eso COTECMAR cuenta con una dependencia coordinadora que permite la comunicación directa con la Armada Nacional.

LA TIMONERA



NUEVOS LÍDERES. En homenaje que la Patria hace a sus marinos y a aquellos que le sirven bien, Colombia y su Armada seleccionaron y eligieron a los nuevos Contralmirantes de la República: Luis Fernando Yance Villamil, Carlos Cubillos Mariño, Edgar Cely Nuñez, Jaime Parra Cifuentes. CORDIAL FELICITACIÓN

OPINIÓN: Carencia de Liderazgo TC (IM) Carlos A. Aguilar Ramírez

En el primer congreso de Liderazgo Empresarial Colombiano, tuve la oportunidad de escuchar directamente al Gurú de ésta disciplina, Profesor Peter Drucker y a los beneméritos Profesores de Harvard: Rolando Heifetz y Martín Linsky. Mi gran sorpresa al escuchar sus planteamientos, enriquecidos con la participación de los más destacados líderes empresariales colombianos, fue que lo mucho o poco que leemos sobre el particular nos ha conducido a un liderazgo teórico, el que definimos, según las circunstancias. Por esta razón, los asistentes al congreso nos preguntamos si el liderazgo nace con la persona o se hace con la misma para imponerlo. Pues bien, ni lo uno ni lo otro, quedamos en un limbo académico. Es aquí donde se plantea la primera respuesta ... el líder nace. La segunda ... el líder se hace. Si nos atenemos a la teoría, Peter Ducker sostiene que el líder no puede ser ENSEÑADO, lo que nos haría pensar que... nace con la persona; pero la verdad es que el liderazgo se DESARROLLA, se aprende de los papeles modelos, por medio de la práctica; y es a través de las Relaciones que se obtienen los hábitos de liderazgo. Lo único cierto es que el liderazgo no se hereda.

Reflexionando sobre el desarrollo del liderazgo dentro de nuestras fuerzas armadas, podremos apreciar que

nos hemos quedado REZAGADOS e INMERSOS dentro de nuestras tradiciones castrenses, condicionando a sus miembros con cualidades para despertar y fortalecer la Unidad, para asumir una responsabilidad Institucional con AUTORITARISMO y así, mientras los empresarios, industriales, clero, prensa, comunidad y hasta los mismos políticos, nos dan ejemplos claros de liderazgo, nosotros seguimos pensando en la Jerarquía Militar, por eso el Mando sigue dando las herramientas para conducir las tropas a través de una Autoridad Dogmática, sin aplicar paralelamente los principios ABSOLUTOS del liderazgo como son: un Programa claro, una Filosofía personal, unas Relaciones duraderas y, por último, la Universalidad.

Concluimos que se está lejos de los nuevos requerimientos del liderazgo moderno, que demanda, primeramente, hacer un DIAGNÓSTICO (léase Inteligencia Militar), DEFINICIÓN de PRIORIDADES y, por último, EFECTIVIDAD REAL DE LAS ACCIONES, con el fin de ser unos Líderes auténticos capaces de orquestar el talento del equipo, orientándolo hacia fines competitivos, sin ejercer propensión al AUTORITARISMO y hacer del liderazgo, un viaje personal, una aventura con valor y personalidad.

DÍA MUNDIAL DEL AGUA

Mediante resolución del 22 de diciembre de 1993 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se decidió declarar el 22 de marzo de cada año el Día Mundial del Agua, de acuerdo con las recomendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo contenidas en la Agenda 21.

Teniendo en cuenta que el recurso hídrico contribuye a la actividad económica y al bienestar social y que actualmente se ha visto afectado notablemente gracias a las prácticas agrícolas y de la industrialización, el impacto de la migración de las zonas rurales a las zonas urbanas, el efecto del cambio climático y la contaminación medioambiental, se ha hecho necesario realizar importantes actividades que tengan como propósito generar una conciencia pública que proponga medidas que contribuyan a la conservación del agua a nivel local, nacional, regional e internacional. En esta ocasión ha sido el Organismo Internacional de Energía Atómica - OIEA - el encargado de coordinar tan significativa jornada en el mundo y como tema ha elegido para este año: EL AGUA PARA EL DESARROLLO.

La DIRECCION GENERAL MARÍTIMA se une a esta celebración a través del desarrollo de programas de educación ambiental para la cultura del agua divulgados a nivel nacional gracias a la intervención de las Capitanías de Puerto y los Centros de Investigación. A nivel de Bogotá se ha realizado un test investigativo sobre Agua Potable, Saneamiento Básico e Higiene que servirá de apoyo en la ejecución de actividades de capacitación. Así mismo, estos resultados serán tenidos en cuenta en la elaboración del Manual Ambiental de DIMAR.



EL MUNDO SE QUEDA SIN AGUA

Más de 2.700 millones de personas, dos tercios de la población de la Tierra, enfrentarán una severa escasez de agua para el 2025 si el mundo mantiene sus tasas actuales de consumo, advirtió la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en un informe presentado en marzo con motivo

del Día Mundial del Agua.

Las proyecciones en Colombia, donde más de 400 mil metros cúbicos de agua que podrían reutilizarse se desperdician diariamente, son muy parecidas a las mundiales, según el ministerio del Medio Ambiente. Para el 2016 el 64 por ciento de la población urbana (alrededor de 30 millones) tendrá déficit en el suministro de agua. Junto al agotamiento de las fuentes de agua, la ONU subrayó otro problema: en el mundo actualmente cerca de 1.200 millones de personas no tienen acceso al agua potable y 2.500 millones carecen de sanidad apropiada. Por esa razón, más de cinco millones de personas mueren cada año, unas 14.000 al día en promedio, por enfermedades relacionadas con el consumo de agua contaminada. (TOMADO DE "EL TIEMPO").

EL CULTO DEL AGUA

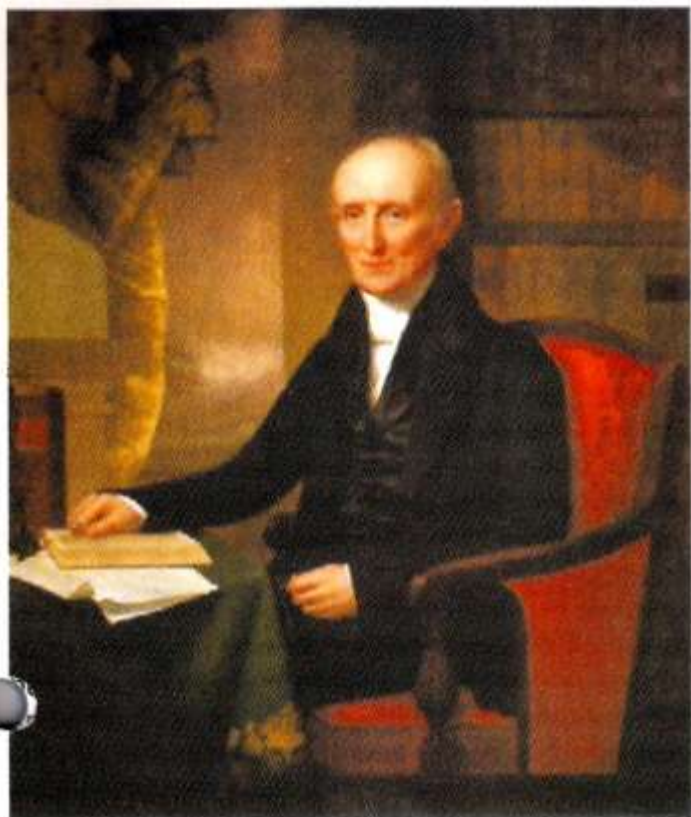
Medio centenar de prestigiosos maitres italianos se reunieron hace unas semanas en la pequeña Ciudad de Rimini, a orillas del mar Adriático, a beber agua durante dos días y aprender todo sobre la bebida más antigua del mundo.

Todavía embriagados por las burbujas y sales minerales, los participantes del primer Curso de Degustadores de Agua regresaron a sus hoteles y restaurantes con la misión de convertir ese líquido sin sabor, olor ni calorías, en un objeto de culto similar al vino.

Los maitres aprendieron, por ejemplo, que las más de 250 marcas de agua mineral disponibles en Italia se dividen en tres grandes familias: "salínicas", con un elevado contenido de sales minerales y comparadas con los vinos con cuerpo; "versátiles", aquellas con sabor definido pero al mismo tiempo combinables con una gran variedad de platos; y "equilibradas", o neutras que, lisa y llanamente, pegan con todo.

El agua mineral es, básicamente, agua extraída de fuentes naturales con un alto contenido de sustancias como carbonato de calcio, sulfato de magnesio, potasio y sulfato de sodio. En algunos casos emana de la tierra con gases como el dióxido de carbono. (TOMADO DE "EL TIEMPO").

UN GENIO DE LA NAVEGACIÓN



En la historia de la navegación nadie hizo tanto como Nathaniel Bowditch, un antiguo conocido de las viejas promociones de la Escuela Naval, para ayudar a los marinos a recorrer las inmensas extensiones oceánicas.

Bowditch nació en Salem, Massachusetts, en 1773. En sus intermitentes estudios de los 12 a los 20 años, encontró tiempo para, en forma autodidacta, aprender matemáticas, astronomía, latín (la primera de las 24 lenguas que aprendió en su vida) y leer todo libro científico que cayera en sus manos. De los 22 a los 29 años se embarcó haciendo su último viaje como capitán de un buque mercante. En sus largas travesías utilizó el método en boga de hallar la longitud que consistía en una dispendiosa serie de cálculos basados en observaciones de la luna. Encontró fallas y desarrolló tablas que eliminaron muchos pasos en los cálculos. Comparó sus propios números para la longitud con los mapas y tablas de sus época, de manera especial con **The Practical Navigator** de John Moore, hallando en éste más de 8000 errores, muchos de ellos responsables de naufragios.

Bowditch realizó una versión revisada que contenía las tablas corregidas, mapas nocturnos celestes, información sobre vientos y corrientes y un glosario de marinería. A los 29 años (1802) publicó el libro **The New American Practical Navigator** conocido simplemente como "Bowditch". Antes de él, navegar por los astros había sido un arte incierto, ahora cualquiera podía aprenderlo. A su muerte en 1838 se colocaron banderas a media asta en los puertos de todo el mundo.

2. TALLER DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Con el fin de dar cumplimiento al mandato de la Asamblea General sobre la elaboración del Plan de Desarrollo de la Liga, con asistencia de un elevado grupo de miembros de la LIMCOL, se efectuó en las instalaciones de ACORE el pasado 29 de abril, un Taller de Planeación Estratégica dirigido por Ernesto Cajiao Gómez. Dentro del Taller se derivó la Visión y se estructuró la Misión que aparecen más adelante. Se nombró un comité para la determinación de los objetivos y posterior elaboración del Plan, el que oportunamente se hará conocer de los afiliados.

VISIÓN

La LIMCOL será, en los próximos 10 años, la organización más influyente a nivel nacional para llevar al país a un desarrollo integral del sector marítimo y fluvial con proyección internacional.

MISIÓN

La LIMCOL desarrollará proyectos para dar soluciones sostenibles a los grandes problemas nacionales del sector, contando con la participación activa de sus afiliados

CONFERENCIA.

El próximo mes de octubre en el lugar y hora que se informarán oportunamente y con asistencia del señor Vicealmirante Comandante de la Armada e invitados especiales, se dictará a los miembros de la LIGA la Conferencia "Consideraciones sobre la demanda de Nicaragua", que tiene como base un estudio elaborado por algunos ex comandantes de la ARC.

LA TIMONERA

- ◆ **ASAMBLEA GENERAL.** En cumplimiento a lo dispuesto en el Estatuto de la Liga, se efectuó la Asamblea General el 15 de marzo. Se desarrolló la agenda, se aprobaron los informes del Consejo Directivo, Director Ejecutivo y del Fiscal; el balance y estado de resultados de 2001 y el presupuesto de 2002. No fue aprobado el cambio del Estatuto debiéndose dar cumplimiento al párrafo 3 del artículo 11, capítulo V del Estatuto vigente. El comité de reglamentación interna (CRI) debe elaborar una propuesta de sustitución para ser presentada a la Asamblea que se citará para ese efecto en 2003. Se eligió el siguiente Consejo Directivo: **PRINCIPALES:** Carlos Aguilar Ramírez, Luis Avella Díaz, Guidberto Barona Silva, José Beltrán Gómez, Héctor Riveros Valero, Héctor Sampedro Abad, Jaime Sánchez Cortés. **SUPLENTE:** INTERTUG, Eduardo Ordóñez Wills, Ricardo García Bernal, Carlos Prieto Ávila, Jorge Pineda Gallo, Miguel Mora Echavarría, Gustavo Salazar Castro.
- ◆ **DE LA ARMADA NACIONAL.** El gobierno del presidente Uribe ratificó como Comandante de la Armada Nacional al señor vicealmirante MAURICIO SOTO GÓMEZ, a quien la Liga Marítima de Colombia y La Timonera le desean el mayor de los éxitos en el desempeño de sus funciones.
- ◆ **SECRETARIO GENERAL.** Ha sido designado para ocupar este cargo el señor Guillermo Bonilla Amaya. Felicitaciones y éxitos.
- ◆ **NUEVOS SOCIOS.** Damos la bienvenida a los nuevos socios: Santos Eduardo Fajardo Arévalo, Juan Emerio Gaitán González, Fabio Garrido Giraldo, Camilo Giraldo Arcila, Alvaro Luque García, Jimeno Manrique Medina, Miguel Valentín Mora Echavarría, Jorge Orjuela Pérez, Juan Francisco Paz Montúfar, Jorge Enrique Pineda Gallo, Carlos Adolfo Prieto Ávila, Luis Armando Rico Berrío, Miguel Angel Rueda Romero, Gustavo Salazar Castro, Luis Enrique Torres Salamanca, Carlos Enrique Umaña Caicedo, Héctor Vanegas Romero, Moisés Victoria Azula, Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial, (COTECMAR).
- ◆ **WEB SITE.** Se ha diseñado y reestructurado nuestro sitio Web (www.limcol.org). Los invitamos a navegar en el, a sugerirnos cambios y a colaborar enviando la información personal para actualizar nuestra base de datos que, al publicarse por profesiones, especialidades etc., abre expectativas comerciales y laborales.

