

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



LA TIMONERA



Año II No. 4 Octubre 2003

LA LEY DEL MAR COMO POLÍTICA DE ESTADO

Los océanos se encuentran interconectados a través de sus mares y forman un territorio continuo que cubre el 71 % de la superficie de la tierra. El mar es tan grande y diverso geográficamente que ningún grupo organizado de hombres, constituido como nación soberana o confederación de Estados, ha sido capaz de poseerlo hasta el momento en su totalidad.

El Control del mar

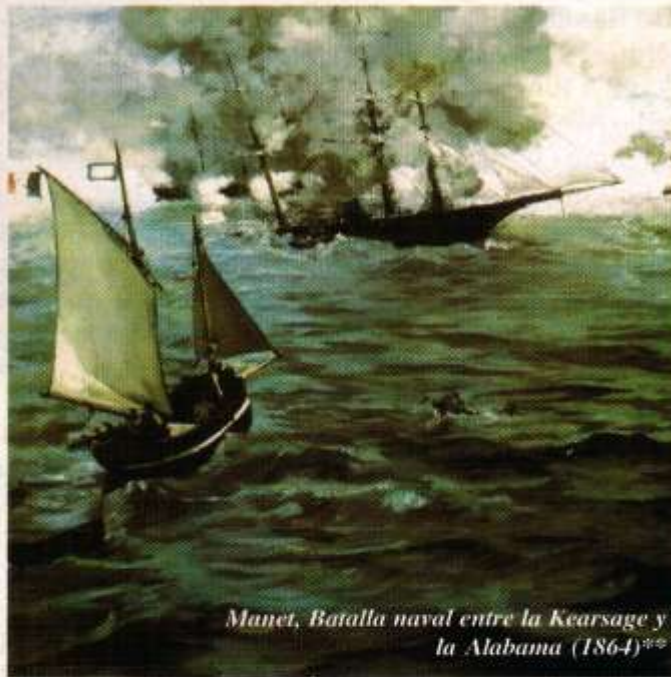
El mar es muy importante para todos aquellos que lo utilizan porque sus rutas les permiten llegar a las distintas naciones de la tierra en los diferentes continentes. Sin embargo el mar lo es más aún para los denominados "Estados Ribereños", porque desde el punto de vista de la defensa, el transporte y la producción de alimentos se constituye en parte vital para la supervivencia de sus pueblos.

La gran conferencia sobre la Ley del Mar de 1.958 demostró que los imperios y civilizaciones crecieron, florecieron y fueron destruidos por la existencia del poder marítimo, o por su carencia. El océano es de tal importancia para la supervivencia de los pueblos que muchas veces ha sido el pretexto para declarar la guerra entre naciones que no solamente lo usan sino que lo necesitan para la explotación de sus recursos.

Algunos conceptos y criterios de la Ley Romana sobre el Mar Mediterráneo aplicados a los cartagineses han sido incorporadas en la Ley Internacional del Mar de los tiempos modernos. La piratería, por ejemplo, debía ser controlada al máximo o eliminada. Venecia quiso hacer

propio el Mar Adriático después de la caída del Imperio Romano. A comienzos del siglo XIV los reinos combinados de Dinamarca y Noruega quisieron mantener el Mar de Noruega como un mar cerrado y a finales del siglo XV Portugal y España reclamaron el derecho exclusivo sobre gran parte del Atlántico y del Pacífico, tomando como fundamento la Bula Papal de Mayo de 1.493, la cual fue modificada por el tratado de Tordecillas entre España y Portugal en 1.494. (Heinzen 1.959).

En la segunda mitad del siglo XVI Polonia e Inglaterra establecieron un nuevo rumbo para la Ley del Mar al incluir conceptos que aún hoy persisten. Polonia formó una coalición en el Báltico oriental para oponerse a la práctica danesa de usar el Báltico y les informó a los daneses que el uso de los mares era comunitario para todas las naciones, concepto que posteriormente fue confirmado por la Conferencia de las Naciones Unidas en 1.958.



Munet. Batalla naval entre la Kearsage y la Alabama (1864)

La Reina Isabel de Inglaterra dirimió las disputas que se presentaron entre Dinamarca, Portugal y España y en 1.580 rechazó los reclamos de España sobre las expediciones de Francisco Drake con estas palabras: " El uso del mar y

del aire es común para todos; nadie puede alegar título de pertenencia sobre el océano porque el océano no pertenece a persona alguna pública o privada, por ello, de ninguna manera y bajo ningún punto de vista, dicho uso público permite posesión alguna de ahora en adelante".

En 1.580 Inglaterra era una potencia menor y España era la reina de los mares. La Reina Isabel expresó la



LA TIMONERA

Editor

CN. (R) JORGE ORJUELA PÉREZ

LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

Consejo Directivo:

<i>Presidente</i>	Guidberto Barona Silva
<i>Vicepresidente</i>	José R. Otoyá Arboleda
<i>Vocales</i>	Carlos A. Aguilar Ramírez
	Virgilio Avella Díaz
	José A. Beltrán Gómez
	Eduardo Ordóñez Wills
	José Gmo. Páez Sánchez
<i>Suplentes</i>	INTERTUG
	Héctor Riveros Valero
	Fernando Orjuela Castillo
	Ricardo García Bernal
	Gustavo Salazar Castro
	Moisés Victoria Azula

Calle 125 No. 27-89 Of: 406
Teléfono: 637 22 18 Fax: 637 22 29
e mail: limcol@hotmail.com
Portal: www.limcol.org

Las ilustraciones fueron tomadas de las colecciones «HISTORIA UNIVERSAL DEL ARTE, Editorial Rafael Pombo*, y EL IMPRESIONISMO Y LOS INICIOS DE LA PINTURA MODERNA**, Editorial Planeta de Agostini». La Liga Marítima de Colombia lo ha hecho como homenaje a los grandes pintores de la historia que tomaron como motivos temas marímeros.

Impresión

Editorial Carrera 7a. Ltda. Tel.: 268 4439

COLOMBIA EN EL CARIBE

Siendo dominante la presencia de Colombia en el Caribe central y occidental y gracias a una política de Estado desarrollada durante 25 años le permitió delimitar sus áreas de jurisdicción mediante los tratados perfeccionados a la luz del D.I. Lo anterior despierta grandes inquietudes: el Estado está en mora de concretar como parte de ella una acción nítida y definida con el fin de alcanzar objetivos claros que justifiquen su presencia allí. Las áreas marinas y submarinas bajo su jurisdicción, le dan pleno acceso a los recursos renovables y no renovables, amén de otras responsabilidades que conlleva dicha jurisdicción relacionadas con la investigación científica marina, la preservación del medio marino, etc. Pero el Estado Colombiano cumplida la etapa de delimitación, poco avanza en el aprovechamiento de esos recursos disponibles. La pesca está en manos de buques de banderas extranjeras. Como ejemplo, de lo anterior, solamente en el último trimestre de 2002 fueron otorgados permisos de operación para 37 pesqueros de otras nacionalidades (Boletín N° 4 de DIMAR).

El decreto N° 1876 1979, dictado por una de las facultades extraordinarias conferidas por la ley 10 de 1978 (Ley del mar que fijó el área de jurisdicción marítima) dispone en su **artículo primero**: "Corresponde al Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con las entidades estatales que tengan esta función, de conformidad con los tratados vigentes en los que el país pueda ser parte, adoptar la política nacional en materia de exploración, explotación, transporte, procesamiento y comercialización de los recursos naturales no vivos que se encuentran en el lecho o en el subsuelo del mar territorial, en la zona económica adyacente y en la plataforma continental de Colombia". En el artículo segundo le señala a ECOPEPETROL funciones relacionadas con la exploración en áreas marítimas dentro de la jurisdicción colombiana y en su plataforma continental. Ninguna operación de este tipo, que se conozca, ha realizado esta empresa en las áreas de San Andrés y Providencia. Actitud inexplicable.

El Estado Colombiano debe fortalecer sus actividades en el área del Archipiélago, y en general, en todo el Caribe Colombiano para afianzar su dominio con acciones positivas de soberanía. País geográficamente marítimo pero políticamente Andino.

Guidberto Barona Silva

CENTRO DE EDUCACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL "CEMAF"

Proyecto del Comité Educativo

El Centro de Educación Marítimo y Fluvial nació en la ciudad de Bogotá el 07 de febrero del año 1991 con el nombre de "Centro de Instrucción Náutico", siendo su objetivo el desarrollo de la educación básica de las labores que se ejecutan en las unidades de mar y río. La demanda del servicio no fue la esperada porque en esos momentos se ejecutaba el desmonte y liquidación de las empresas navieras más importantes del país.

Con su creación en octubre de 1999, la Liga Marítima de Colombia, entidad sin ánimo de lucro y que dentro de sus objetivos está el fomento de la conciencia marítima en la ciudadanía en general, en los industriales, en la banca y en especial en los entes del alto gobierno, retomó esta idea, pues vio en ella una herramienta adecuada para el logro de esta meta **a través de la educación**, no sólo en los niveles básicos, sino que la proyectó a los niveles tecnológicos y profesionales y así reapareció la propuesta del "CEMAF".

La Dirección General Marítima apoya el desarrollo de esta iniciativa suministrando las exigencias que las normas demandan para este tipo de centro de estudios en el ámbito nacional y las exigidas por la Organización Marítima Internacional "OMI", Organización a la cual está adscrito el Gobierno colombiano.

Fue invitada a participar en el desarrollo de este proyecto la **Corporación "John F. Kennedy"**, entidad que vio la oportunidad para apoyar y promover en unión con la Liga Marítima este tipo de educación, participación que se oficializó en un convenio de cooperación mutua.

El "CEMAF" se proyectó para que se desarrollara en tres fases que se irán activando, **no en función del tiempo**, sino en los resultados de cada una de ellas: **educación no formal, educación técnica y educación profesional**. La planta de conferencistas y educadores está siendo seleccionada del gremio de oficiales Navales, mercantes, marinería y profesiones afines.

OBJETIVOS GENERALES DEL "CEMAF"

1. Incrementar y promocionar la conciencia marítima en los ciudadanos colombianos a través de la educación.
2. Recuperar y desarrollar el Poder Marítimo colombiano
3. Preparar y actualizar al personal que demanden los sectores marítimo y fluvial y de apoyo en tierra, a nivel nacional e internacional, con el propósito de generar alternativa laboral a la población colombiana.
4. Promover el conocimiento de los sectores marítimo y fluvial en los estamentos gubernamentales, institutos de investigación y educación, en la industria, comercio y población en general.

N. del E. El CEMAF se constituirá, bajo la normatividad nacional vigente, en una empresa independiente de la Liga, siendo así el primer proyecto a este nivel que la LIMCOL promueve en cumplimiento de su Estatuto.

POLÍTICA PORTUARIA

Virgilio Avella Díaz

Dos hechos recientes de singular importancia, originados en los más altos niveles del Estado, uno en el Ministerio de Transporte y otro en el Senado de la República, muestran un sano interés en revisar y reorientar la política portuaria colombiana.

El Ministerio de Transporte planteó en el Congreso la necesidad de un Puerto Turístico en el Pacífico para poder participar de los cruceros turísticos que recorren el Continente de Norte a Sur, sin tener en cuenta nuestro País. Señaló a TRIBUGÁ como el más apropiado para ubicar el Puerto, por su privilegiada potencialidad para el desarrollo del Turismo ecológico sin afectar a Buenaventura, al medio ambiente y a los espacios fiscales nacionales. Impulsando adecuadamente el turismo en el área del Chocó se haría un acto de justicia con esa región, permitiéndole su desarrollo sostenible

Destacó tres factores fundamentales para actualizar la política portuaria en la Costa Pacífica:

- Nuevas tendencias de transporte de contenedores.
- Nuevo orden de distribución física de minerales y fuentes energéticas.
- Nuevos intereses de turismo ecológico.

Jan van Goyen: *El mar en Haarlem (1656)**



LOS FENICIOS, ESE PUEBLO DESCONOCIDO (II)

Jorge Orjuela Pérez



Es la Historia: Del canaleta al remo y a la vela. Del tronco, a la balsa y a la piragua. De Alberto Martínez Barbosa (D) a Guillermo Pérez Sánchez (I) y a Jorge Orjuela Pérez (C), los tres primeros Directores Ejecutivos de la Liga.

En la primera parte sobre este tema preguntábamos: cuándo, cómo y dónde se construyeron los primeros barcos, la balsa, la piragua, el remo, el canaleta, el timón, la vela, y pensábamos que, tal vez de tanto verlos pues desde siempre están ahí, no hubo un proceso, nadie los inventó. Y olvidábamos: el hombre es un animal terrestre que contrario a lo que ocurre en la mayoría de los mamíferos, la natación no es innata

en él, pero aprende, ahí está el agua; y en las sociedades desarrolladas cerca de ella ha aprendido a navegar y ha creado, producido, fabricado y construido los medios de navegación.

El barco más antiguo descubierto hasta la fecha data de 6000 años antes de nuestra era: una piragua exhumada en un pantano de Holanda. La representación más antigua es del año 3400 a.C.: una embarcación fluvial egipcia, con remos o canaletes a ambos lados. Estas dos embarcaciones evidentemente son producto de una larga evolución, obviamente a partir de formas más primitivas.

El vehículo acuático más sencillo en el tronco. Viene luego la balsa: varios troncos atados, una plataforma más estable, es una extensión de aquel. Después un artefacto más perfeccionado, la piragua monóxila, construida vaciando un tronco. La balsa evidentemente flota; la piragua, con su concavidad desplaza agua y por este desplazamiento flota y sirve para mucho más. Las dos se desarrollaron en el Mediterráneo y evolucionaron considerablemente:

“Los griegos construyeron primero un casco formado por numerosas piezas y más tarde añadieron cuadernas y bancos de remeros – y posiblemente una pieza reforzante a lo largo del fondo -. Los griegos primero colocaron esa pieza reforzante – la quilla – y luego colocaron la tablazón a la misma. Este último método de construcción es muy superior al egipcio y se ha venido practicando hasta los tiempos modernos. El prototipo del barco fenicio fue, probablemente, un navío de casco redondeado y fuerte quilla derivado de los modelos egeos. Hacia el año 2000 a.C., quizá antes, los antepasados de los fenicios lo empleaban para la navegación de cabotaje y, sin duda alguna, su uso ya era corriente en el 1500 a.C. Se impulsaba mediante velas y remos, o mediante los dos sistemas; las primeras serían el medio propulsor principal en los barcos de carga, y los segundos propulsarían los buques de guerra”.

¿De dónde procedían esas velas y esos remos? El remo sin duda fue precedido por el canaleta y bogar con este es talvez tan antiguo como las mismas embarcaciones. Los primeros hombres que utilizaron las balsas tuvieron que comprender que era más fácil impulsarlas con palos anchos que con las manos, así se ve en las pruebas del arte mural: los egipcios emplearon canaletes con



MONET -Regatas en ARGENTUIL

MONET-RENOIR, MISMO TEMA - MISMO SITIO

palas anchas, los venían usando desde tiempos inmemorables para impulsar sus balsas de caña y sus pequeños botes fluviales.

Después, algún genio inventó el remo que, aunque no lo parezca, fue un gran descubrimiento. Hacia el año 3000 a.C. los egipcios adoptaron los remos para impulsar sus embarcaciones mayores. Lo egeos también los usaban por la misma época. ¿Quién lo aprendió de quién? O tal vez la evolución fue independiente en ambos casos.

Luego vino la vela, invento tan importante como el del remo. Utilizó una nueva fuente de energía, más fuerte y resistente que la del músculo humano, que transformó las vías acuáticas en caminos abiertos. Como los mismos barcos, es probable que las velas se desarrollaran en los confines seguros de los lagos y los ríos: el Nilo, el Tigris, el Eufrates y los grandes ríos de la India y de la China. En todos ellos la vela primitiva era esencialmente igual, una sola vela cuadrada, como la que los niños colocan en sus barcos de juguete. Pero, con el tiempo, adoptaron un estilo individual que ha persistido a lo largo de los tiempos. Y, ¿cómo nació la vela? Un pedazo de tela colgado en un soporte y alcanzado por el viento, este arrastraba el conjunto. Entonces, ¿qué necesitaba? El pedazo de tela (la vela), un palo (mástil), una pieza transversal (la verga o la botavara) para extenderla y sostenerla y así recibiera el viento. Y ¿dónde

colocaban este velamen? Acá también vienen los egipcios. Es posible que fuera el primer pueblo que utilizó las velas. La más antigua ilustración conocida de un barco a vela – también egipcia – que data de 2900 A.C., muestra el mástil y la vela junto a proa.

Pasado el tiempo, los fenicios colocaron el mástil en posición más ventajosa. Navegar en el río era diferente a hacerlo en el mar donde había distintas condiciones de viento, se navegaba en diferentes rumbos y las necesidades de maniobrabilidad eran mayores. Con el mástil en el centro del buque podía orientarse la verga de forma que la vela, en lugar de estar en ángulo recto con la dirección del barco, podía colocarse paralelamente a aquella, innovación que permitía aprovechar los vientos que soplaran de lado y avanzar en la dirección deseada y no utilizar sólo los vientos que soplaran de popa como en el río.

Y después vino el timón. El timón auténtico – el timón de codaste – articulado en el centro de la popa, no fue inventado hasta dos mil años después. Los veleros antiguos eran controlados por medio de dos grandes remos que pendían de cada costado del buque cerca de popa. Finalmente, por tratarse sobre los fenicios, simplemente recordemos otro invento que a ellos se atribuye: el espolón, (en el año 1000 A.C.) una mejora revolucionaria que afectaría durante siglos la estrategia naval: embestir, herir, hundir, matar, retroceder... en busca de otro buque enemigo.

BIBLIOGRAFÍA: Apuntes tomados de: «ARQUEOLOGÍA DE LAS PRIMERAS CIVILIZACIONES» Tomo 23 Ediciones Folio, S.A. 1995.

ACADEMIA DE HISTORIA NAVAL

La LIMCOL, consciente de la importancia de la historia en la vida de los pueblos y recordando nuestro pasado marino, sobre el que también se instituyó nuestra nacionalidad, base del presente y del futuro para el desarrollo marítimo y la creación de una conciencia marítima, objetivos nuestros, ha acordado con el Comando de la Armada cooperar en la actualización de la Academia de Historia Naval, entidad con personería jurídica.



RENOIR -Velas en el Sena en Argenteuil

DOS GRANDES PINTORES DIFERENTES

Viana de la Rúa 1

LA LEY DEL MAR COMO POLÍTICA DE ESTADO

política británica como un atributo del derecho común de la humanidad sin privilegios especiales para sus ciudadanos. Sus palabras marcaron el rompimiento abrupto de la filosofía de mantener el orden sobre los océanos, concepto que aún subsiste y conforma las bases de la actual Ley del Mar. Sin embargo, el sucesor de la Reina Isabel reversó el concepto de libertad de los mares *res communis* cuando los pescadores daneses se acercaban a sus costas. Los franceses también invocaron la libertad de los mares y los Ingleses tuvieron que volver a la doctrina Isabeliana. (Heinzen 1.959).



Gaspar David Friedrich «Las fases de la vida»

ACTIVIDADES LEGISLATIVAS DE LA LIGA

El deseo de la Liga de ser parte integrante de la Comisión Colombiana del Océano, CCO, se vio frustrado en el presente año. Sin embargo, por gentil invitación del Secretario Ejecutivo de esta última, estamos asistiendo a dos de sus Comités: el de Cultura Marítima y el Jurídico. Para el primero, la Liga aportó el Programa Educativo de la Cultura del Agua, PECA, con sus diferentes proyectos educativos por desarrollar y para el segundo, conformó un Comité Jurídico coordinado por el Asociado Guillermo Páez, que está trabajando en la implementación de la Ley 10 de 1978, la cual se reformará para convertirla en la nueva Ley del Mar o Estatuto de los Océanos. Se le adicionará el Proyecto de Ley de Marina Mercante combinado con el de Reglamentación de Astilleros y el de Reforma de la Ley del Agua y en el Estudio de Litorales. Se está trabajando también en la Complementación del artículo 101 de la Constitución Política, para incluirlo dentro de la nueva Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, LOOT, que se está tramitando en el Congreso.

El Mar Territorial.

Además de los conceptos antes enunciados surgió también el concepto del **Mar Territorial** que aún persiste entre nosotros y que resultó de la controversia sobre el lecho del mar territorial. La posición Danesa y la Isabeliana incluyeron el concepto de que los Estados Ribereños deben tener alguna jurisdicción limitada sobre el mar que baña directamente sus costas. Por la época de las negociaciones de los daneses con los Ingleses en 1.610, ellos estuvieron listos a reconocer alguna jurisdicción de supervisión de los estados ribereños dentro del alcance del cañón desde sus costas, por esta razón se adoptó la regla del tiro de cañón para reconocer el lecho marino del mar territorial. En 1.703 el danés Bynkershoek declaró que una nación podría ejercer soberanía sobre esas aguas y que el alcance del cañón era de tres millas. De ahí nació la regla de las tres millas para el mar territorial (Heinzen, 1.959).

La regla de las tres millas.

Los Estados Unidos fueron los primeros en reconocer y adoptar una zona de ancho uniforme de tres millas marinas a lo largo de sus costas sobre las cuales ellos ejercerían soberanía. Esto se hizo con el propósito de mostrar la neutralidad y de protegerse de los guerrilleros privados de Gran Bretaña y Francia que por entonces operaban sobre el comercio cerca de las costas americanas.

José Guillermo Páez S.

«LA GUERRA CIVIL DE LOS MIL DÍAS EN EL MAR»



Con este título nuestro asociado Ricardo García Bernal acaba de publicar un interesante libro lleno de historia patria, la que está construida no sólo en la tierra sino también en el mar. El tema es largo y los asuntos tratados con inteligencia y bien documentados, abarcan los antecedentes, la guerra (el desarrollo de operaciones navales y fluviales en los diferentes teatros) y sus consecuencias finales.

EL NOVENTA POR CIENTO DE LOS PECES DEL MUNDO HA DESAPARECIDO

Desde siempre se ha creído que las especies desaparecidas o destinadas a desaparecer tenían su hábitat en la tierra, pero hoy, en un impactante artículo de Fred Guterl, traducido por Diego Echeverri, se hace evidente la ignorancia general pues poco sabemos de lo que ocurre en otra parte: el océano.



océanos sin depredadores? Es como preguntar qué sería de África sin leones".

La información de Myers y Worm puede estar indicando que una catástrofe global está en camino y Guterl saca una negra conclusión: "Si continúa la pesca de grandes depredadores, es posible que muchos de ellos disminuyan hasta un volumen por debajo del

Los biólogos Ransom Myers y Boris Worm, de la Universidad Dalhousie de Halifax, publicaron en la revista Nature un análisis valorativo de la situación de los recursos ictiológicos del mundo partiendo del conocimiento usual de que es mayor la extracción pesquera que su recuperación, encontrando un dato alarmante: "en estos 50 años, la pesca excesiva ha acabado con nueve de los diez grandes depredadores, los peces grandes como el atún y el bacalao". Dice Guterl que este último abundaba hace cien años en el Atlántico Norte. A comienzos del siglo XX llegaron los barcos pesqueros de arrastre. Cincuenta años más tarde los gigantescos barcos factorías de arrastre que capturan, filetean y congelan enormes cantidades de pescado y, como consecuencia, se agotaron los recursos pesqueros. En 1992 el gobierno canadiense impuso una veda a la pesca del bacalao pero el bacalao aún no ha regresado y nadie sabe por qué. Tomemos a lo que se dijo atrás: las nueve décimas, es decir, el noventa por ciento de los peces del mundo ha desaparecido, lo que constituye un problema enorme de grandes consecuencias: "no se puede simplemente eliminar el nivel superior de un ecosistema sin un efecto en la cadena" dice Larry Crowder, de la Universidad Duke. Sería la desertificación de los océanos, un territorio inexplorado, una situación que nadie conoce pero que hace decir, un poco comparativamente, a Bárbara Block, bióloga de la Universidad de Stanford: "¿Cómo serían los

crítico y pierdan capacidad para reproducirse, haciendo que sus poblaciones desciendan en espiral. Esto dejaría sin trabajo a millones que dependen de la industria pesquera. Si nos guiamos por lo sucedido a los recursos pesqueros del bacalao y el arenque, el daño tomaría décadas en remediarse y todos con la esperanza de que los peces regresen - Pero quizá nunca lo hagan".

"La eliminación de tanto pez grande podría tener un efecto en cadena, destruyendo invertebrados y formas de vida microbiana que aún no hemos oído nombrar, pero que funcionan como eslabones esenciales en la cadena alimenticia. ¿Cuánto tiempo transcurrirá - 50, 100 años - para que bacalao, atún, halibut, marlín y otros grandes peces se conviertan en criaturas exclusivas de criaderos y museos?". Es natural que la información dada por Myers y Worm suscitará controversia en el mundo científico y su análisis valorativo no será aceptado en muchas partes. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que ellos se refieren a la situación de los recursos ictiológicos del mundo, que puede ser la resultante global concordante con las referencias hechas por otros científicos sobre zonas pesqueras puntuales tales como el Atlántico Norte, el Mar del Norte, las aguas del Japón, etc.

Jorge Orjuela Pérez

(Adaptado de «Alarmante deterioro del equilibrio Marítimo»
Fred Guterl Newsweek -El Tiempo)

POLÍTICA PORTUARIA

Viene de la Pág 3

Por otra parte, el Presidente de la Comisión Segunda del Senado de la República, el senador Jairo Clopastosky, organizó un Foro Nacional de Puertos que permitió, por primera vez en el Congreso de la República, la realización de un debate sobre la política portuaria, con participación de las sociedades portuarias, operadores portuarios, representantes de las diferentes Instituciones oficiales que tienen funciones relacionadas con la Administración y control de los Puertos, usuarios y expertos en el tema. Participó también el señor Embajador de Taiwan con una presentación sobre el desarrollo y evolución del Puerto de CAUSHION.

Se oyeron voces de aplauso y serias críticas por el funcionamiento actual de los Puertos bajo la administración de las Sociedades Portuarias y algunas propuestas y recomendaciones, entre las cuales podemos mencionar:
-Necesidad apremiante de revisar y complementar la Ley 1 de 1991. -Revisar los Contratos de concesión. -Apoyar las iniciativas regionales. -Rediseñar la Política Portuaria del Estado.



CONMEMORACIÓN IV ANIVERSARIO

(Arriba y derecha). Algunos de los concurrentes al almuerzo que con motivo del IV aniversario de la fundación de la LIGA (4 de Octubre), se llevó a cabo en el restaurante del piso 30 de Residencias Tequendama. Una muy corta singladura y un futuro promisorio.



En el recuadro, Marco Emilio de Urbina G. (Q.E.P.D.)



CONFERENCIA

(Izquierda). Asistentes a la Conferencia "Presente y futuro de la Armada", dictada en el IV Aniversario de la LIGA por el VALM David René Moreno Moreno, Inspector General de la ARC.

CONDECORACIONES

La Asociación Internacional de Lanceros condecoró con las Órdenes Cruz de Honor a la Liga Marítima de Colombia y Gran Cruz al Presidente del Consejo Directivo. Se transcriben apartes de considerandos que en cada caso "Interlanza" tuvo en cuenta para imponer tan meritorias preseas.

-Que la Liga Marítima de Colombia, conformada por oficiales de la reserva naval, profesionales y entidades dedicados a los asuntos del mar, patrióticamente ha dedicado sus esfuerzos para la creación de una conciencia marítima en el país y el desarrollo marítimo y fluvial de Colombia, todo en beneficio de la Nación.

-Que los oficiales que más adelante se mencionan (almirante Guidberto Barona Silva), por su coraje, valor y sacrificio, pusieron en alto el prestigio del Ejército, la Armada y de la Nación colombiana durante su participación en la guerra de Corea, y posteriormente prestaron eminentes servicios a la institución militar y a la patria como oficiales activos y finalmente en el retiro.