

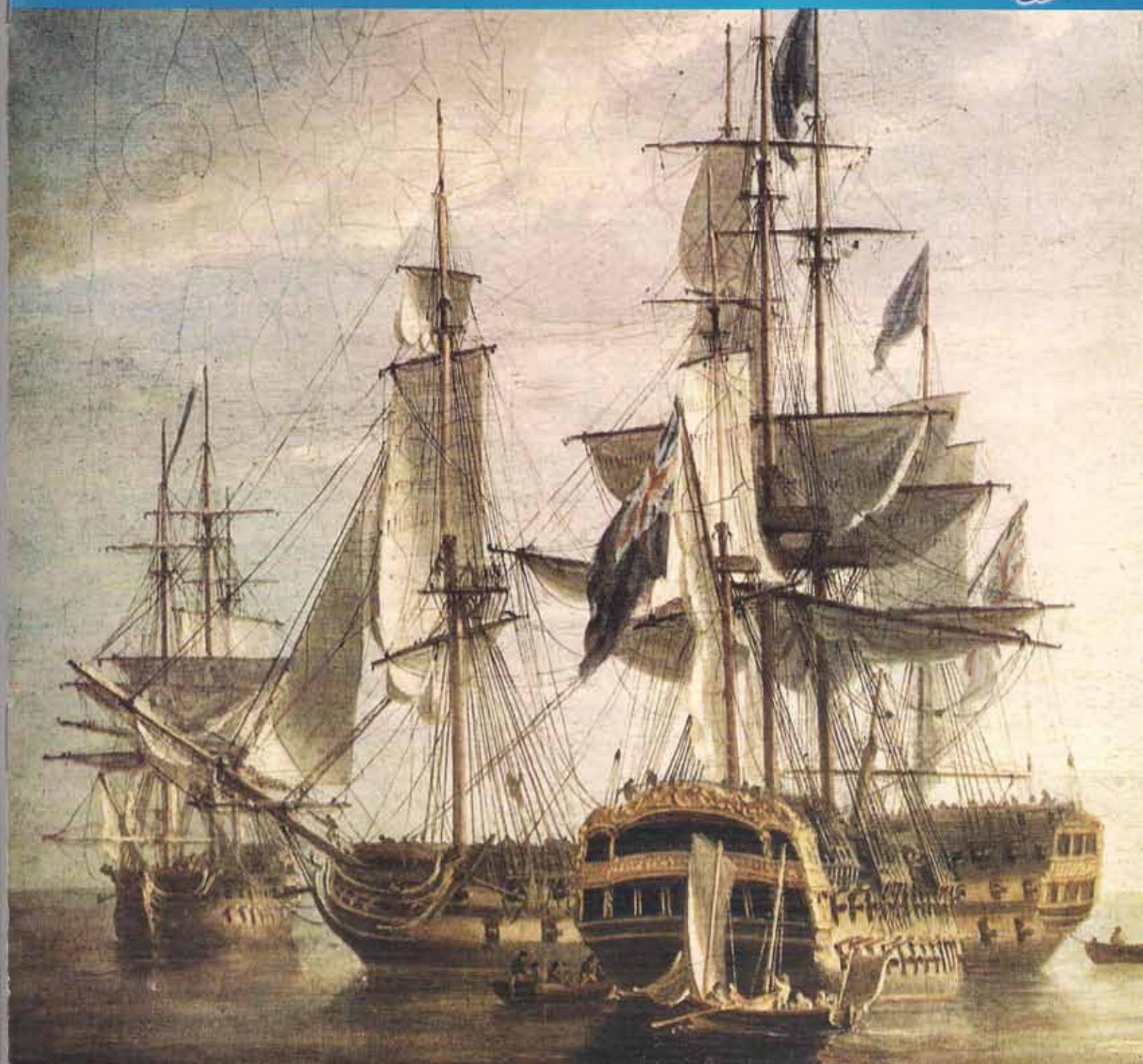
*Primero estaba el mar, todo
estaba oscuro. No había ni
luna, ni gente, ni animales,
ni plantas. El mar estaba
en todas partes, el mar era
la madre.*

mitología kogui

LIGA MARITIMA
de COLOMBIA

Año III No. 6
Noviembre 2005

LA TIMONERA





**NUESTROS NUEVOS
AFILIADOS**
los Soldados Profesionales

**CAJA PROMOTORA
DE VIVIENDA MILITAR Y DE POLICÍA**
EMPRESA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO
DE CARÁCTER FINANCIERO ESPECIAL
NIT: 860021967-7

**Se obtienen grandes
beneficios con esta nueva Ley :**

• **C**on la puesta en marcha de la Ley 973 del 21 de Julio de 2005, la Caja Promotora de Vivienda Militar y de Policía, prestará nuevos servicios y tendrá nuevos afiliados.

• **G**racias a la Ley 973, la Caja Promotora de Vivienda Militar y de Policía podrá administrar las cesantías del personal afiliado aun después de haber accedido a la solución de vivienda.

• **S**e creó el Fondo de Solidaridad que busca beneficiar a las viudas, discapacitados y a los beneficiarios de los afiliados que no tengan derecho a una asignación de retiro o pensión.

**BIENVENIDOS A
NUESTRA NUEVA CASA**



• **L**os afiliados a la Caja tienen desde ahora la posibilidad de acceder a créditos hipotecarios limitados y ajustados a la capacidad de pago, con destino a la consecución de vivienda nueva o usada.

Serán créditos en pesos con la menor tasa de interés del sistema financiero.

• **L**os afiliados a la Caja continuarán recibiendo el subsidio para la compra de vivienda; este es un reconocimiento que el Gobierno Nacional entrega a todos los miembros de la Fuerza Pública. Para acceder al subsidio es necesario carecer de vivienda propia al momento de afiliarse a la Caja, no haber efectuado retiros parciales o totales de cesantías hasta el momento de la adjudicación del subsidio y compra de la vivienda y no haber recibido otro tipo de subsidio del Estado.

• **T**odos los afiliados se beneficiarán con la reducción de derechos notariales y gastos de registro del inmueble adquirido, ya que serán liquidados conforme a la ley de vivienda 546 de 1999, que permite reducir estos costos.

¡ NO PIERDA SU CALIDAD DE AFILIADO !

Todos nuestros servicios se realizarán bajo la vigilancia y control de la Superintendencia

La Caja Promotora de Vivienda Militar y de Policía es una entidad de servicio que vela por el bienestar de sus afiliados que son el eje de todas sus decisiones. Las modificaciones estipuladas en la ley 973 del 21 de julio de 2005 nos permiten afianzar el compromiso de servir con calidad y oportunidad a nuestros afiliados.



Calle 41 A No. 46 - 21 CAN
PBX. 2 20 06 40 - www.caprovim.gov.co

Coordinaciones:
Armada: 2207207 / 7266
Ejército: 2207205 / 7268
Fuerza Aérea: 2207206 / 7267
Policía: 2207204

EL PODER MARÍTIMO COLOMBIANO

almirante(r) Guidberto Barona Silva

Un resumen muy breve de los acontecimientos sobresalientes ocurridos durante los siglos XIX y XX que influyeron en su desarrollo.

1. EL SIGLO XIX

El Poder Marítimo colombiano tuvo su primera manifestación en la guerra emancipadora, que fue esencialmente una acción militar en las agrestes cordilleras andinas, desde Venezuela hasta Bolivia. La Batalla Naval de Maracaibo fue la única acción naval de toda la campaña libertadora, cuando el Almirante Padilla comprendió la necesidad de batir las fuerzas españolas en el mar, que culminó, como sabemos, en una victoria de grandes consecuencias estratégicas; permitió al Libertador continuar la campaña hacia el Ecuador, Perú y Bolivia, cuya influencia se manifestó claramente en la estrategia global de la guerra. Esta acción que marcó el nacimiento brillante de nuestro Poder Naval, fue efímera, por cuanto la Escuadra de Padilla pasó al olvido y desapareció. Nuestra posición geográfica frente al Pacífico y al Caribe fue la única expresión que quedó del Poder Marítimo colombiano único elemento tangible en aquella época de la naciente República. De todas maneras, la semilla que sembró Padilla en Maracaibo vino a dar sus frutos casi un siglo más tarde en el conflicto Amazónico, como veremos más adelante.

2. EL SIGLO XX

El siglo XX fue testigo de numerosos hechos que incidieron sustantivamente en el desarrollo del Poder Marítimo Colombiano.

SEPARACIÓN DE PANAMÁ

En 1903 la separación de Panamá y consecuentemente la pérdida de Istmo, ("Centro del Universo" lo llamó Bolívar y "El Brazo Dominador" Alberto Lleras), acontecimiento que constituyó el hecho más lamentable y vergonzoso en la historia colombiana. La posición geográfica del país, su mayor fortaleza, sufrió como consecuencia inmediata un debilitamiento, cuyas dimensiones se pueden tildar de catastróficas.

EL CONFLICTO AMAZÓNICO CON EL PERÚ

En 1931 el conflicto Amazónico originó el nacimiento, por cuarta vez, de la Marina colombiana, hecho que tuvo ocurrencia en la selva Amazónica cuando se hizo evidente la necesidad del uso táctico de los ríos como

única vía de comunicación que dio movilidad a la maniobra de las fuerzas terrestres. Tres cañoneros de río, el ARC Cartagena, el ARC Santa Marta y el ARC Barranquilla, tripulados por oficiales, suboficiales y soldados de nuestro ejército y por personal nativo de aquellas regiones apartadas, y dos destructores tripulados por marinos ingleses fueron el embrión de la moderna Marina Colombiana.

CESIÓN DE LOS MONJES

En 1953, en un hecho insólito, Colombia cedió los islotes de los Monjes en el Golfo de Venezuela, hecho que cambió en forma sustancial nuestra presencia allí, cuando se comenzaba la delimitación de las áreas marinas y submarinas con las consecuencias que esto trajo en dicha delimitación.

DESAPARICIÓN DE LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA

En los años 70, desaparece la Marina Mercante Colombiana. La ausencia del transporte internacional y de cabotaje afectó negativamente el Poder Marítimo colombiano. El Transporte Marítimo bajo bandera nacional, no es una cuestión meramente comercial, sino que tradicionalmente es considerado como un sector estratégico de importancia, que se identifica con el Interés Nacional. Esta actividad privada es una fuente de divisas que debe estimularse para el desarrollo del comercio exterior por el efecto positivo como afecta la balanza de pagos. Esta actividad no puede considerarse solamente bajo el criterio económico de rentabilidad. Es parte fundamental del Poder Marítimo, razón por la cual el Estado no la puede dejar en manos de Empresas navieras foráneas, creando así una situación grave, siendo que ellas fijan los fletes, seguros, itinerarios y espacios de bodega con el único criterio económico de la rentabilidad. El transporte es un servicio público que el Estado, por mandato legal, debe regular, controlar e intervenir cuando sea necesario. En efecto, así lo hace con el terrestre, aéreo y fluvial, no así con el marítimo dada la situación expuesta anteriormente. Para épocas de conflicto o de crisis, de lo cual no estamos exentos, debemos tener en cuenta que la Marina Mercante y de cabotaje constituyen la reserva de la Armada Nacional.

Es poco probable que los países en desarrollo vayan a dejar en manos de 5 o 6 poderosas compañías navieras las mercaderías que constituyen su comercio exterior. Estaríamos regresando a la colonización del mar como medio de comunicación universal de todas las Naciones del mundo. De hecho, nuestros vecinos Ecuador y Venezuela transportan sus exportaciones estratégicas

LA TIMONERA



Director
JORGE ORJUELA PÉREZ

Coordinación: Mónica Muñoz Benavides

Diseño: Elber Machado Casas

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

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

* Los conceptos de los artículos son de responsabilidad de sus autores.

* Todas las ilustraciones fueron tomadas de la Enciclopedia La Aventura del Mar

PORTADA



Los tres primeros buques de guerra que comandó Nelson en su época de triunfos desde 1795 hasta 1801 aparecen en este cuadro de Nicholas Pocock: De izquierda a derecha, el artista ha reunido al veloz Agamemnon de 64 cañones, en el que Nelson consiguió su primera victoria sobre los franceses en 1795; el Captain de 74 cañones, en el que Nelson luchó en el cabo San Vicente en 1797, el Vanguard también de 74 cañones, que enarboló la bandera de almirante de Nelson en las victorias en el Nilo en 1798 y en Copenhague en 1801.

COLABORADORES

CN JORGE ORJUELA PÉREZ
Director Ejecutivo

Alm. Guidberto Barona Silva	3
TN Eduardo Ordóñez Wills	7
CO Julio César Carranza A.	10
CC José Guillermo Páez S.	12
Dr. Nicolás Salom Franco	15
CF Jairo Quiñones Sánchez	18
CF Jorge Enrique Carreño	20
Ing. Jairo Cárdenas	
CN Ricardo García Bernal	24

Consejo Directivo:

Almirante Guidberto Barona Silva, Presidente; TN Eduardo Ordóñez Wills, Vicepresidente - TC Carlos A. Aguilar Ramirez - CF Luis Virgilio Abella Díaz - CF Enrique Díaz Zambrano - TF Rafael Otoya Arboleda - CN Ricardo Rosero Erazo - CN David Salas Prieto - CC Guillermo Páez Sánchez - TC Alfonso Escobar Isaza - CN Héctor Riveros Valero - CMM Gustavo Cárdenas Cárdenas - CF Luis Antonio Parra García, Fiscal

Ofrecemos una gama completa de servicios de remolcadores apoyados en el sistema de gestión de seguridad marítima internacional y de calidad ISO, para brindar soluciones a los diferentes sectores de la industria marina con los más altos estándares en la protección de los activos, la vida humana y el medio ambiente.

- * Asistencia en Puertos
- * Remolques & Transporte Marino
- * Rescates & Salvamentos
- * Operación de Puertos Petroleros y Carboneros
- * Control de Incendios, Derrames & Contaminación
- * Apoyo a la Construcción Marina



WWW.INTERTUG.COM



Oficinas Corporativas:

Calle 82 No. 11-37 Of. 611 Tel: +57(1)6170770 Bogotá-Colombia

Oficinas Comerciales:

Avenida Miramar No. 23-05 Tel: +57(5)6609328 - Fax: +57(5)6609846 Cartagena-Colombia

e-mail: comercial@intertug.com

en buques de bandera nacional. Chile, Argentina y Brasil mantienen, incentivan y protegen sus propias flotas mercantes. Los Estados Unidos, campeones de la empresa privada, tiene numerosas disposiciones de reserva de carga y protección de su Marina Mercante internacional y de cabotaje.

LEY 10 DE 1978

En 1978 se promulgó la Ley 10 o Ley del mar durante el mandato del presidente López Michelsen. Fue el gran acontecimiento que sirvió para fortalecer nuestro Poder Marítimo siendo el instrumento jurídico que abrió las puertas para la delimitación de las áreas marinas y submarinas en el Pacífico y el Caribe, ampliando nuestras fronteras oceánicas, al incorporar 950 mil kilómetros cuadrados de áreas soberanas y jurisdiccionales a la nación. La ampliación de las fronteras marítimas consolidó definitivamente, nuestra presencia soberana en el Caribe Occidental. También deja claro el inmenso valor de nuestro Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina como generador de áreas soberanas y jurisdiccionales que permitieron, en consonancia con la Ley, las delimitaciones con 7 países caribeños afirmando así definitivamente nuestra soberanía y jurisdicción. Solamente a la luz de estos acontecimientos podemos entender cabalmente el inmenso valor geoestratégico y político de este instrumento jurídico que se anticipó a la Convención del Mar JAMAICA 82.

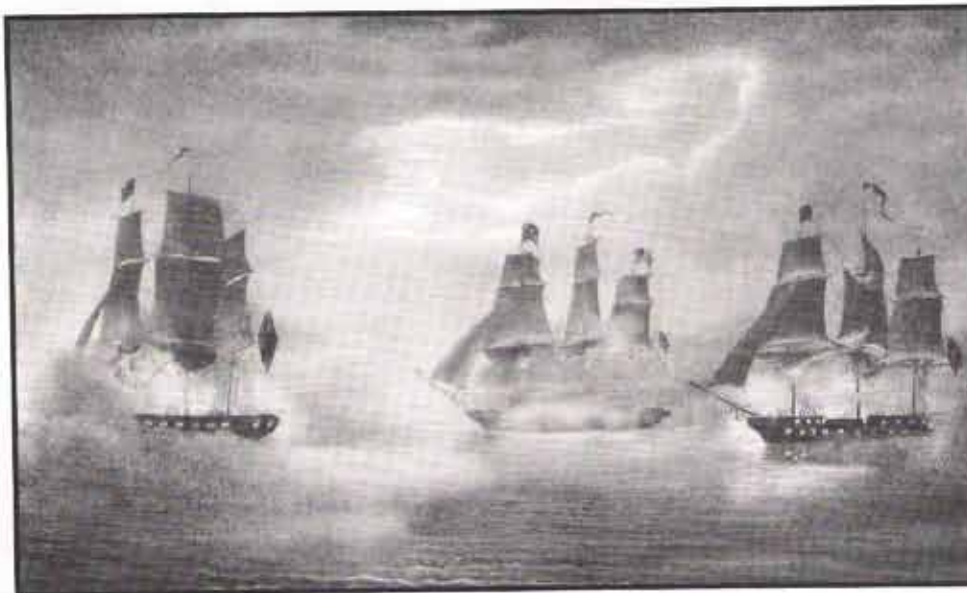
TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

El acontecimiento del siglo lo constituyó LA TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR denominada la "Constitución

de los mares". Un grupo de eminentes juristas y técnicos colombianos conformaron la delegación que participó durante 12 años en defensa de los intereses marítimos de la Nación. Culminó con la firma de la Convención del Mar JAMAICA 82 de la cual Colombia es signataria. Gracias a una sólida política de Estado, como nunca antes ocurrió en el ámbito marítimo de este país, se llegó hasta el final de esta trascendental conferencia. Sorprendentemente después de 23 años el estado colombiano no la ha ratificado. En 1997 el Ministerio de Relaciones Exteriores convocó a un grupo de juristas quienes por espacio de 17 meses estudiaron en forma sistemática y exhaustiva la conveniencia de su ratificación y concluyó que "Hay consenso sobre la conveniencia de ratificar la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, ya que no se presenta colisión de los intereses nacionales con sus disposiciones; este acto debe ir acompañado por la formulación de la política marítima nacional que oriente el diseño de las estrategias y los planes de acción para poder aplicar integralmente la convención"

En resumen, el siglo XX consolidó, a raíz de los acontecimientos narrados, nuestro Poder Marítimo. Cuando miramos a Colombia frente al mar, frente a los hechos presentados, que son de un inmenso valor geoestratégico y político, que marcaron su evolución con profundas incidencias, el juicio y la evaluación de ellos son extremadamente complejos. La pérdida del Istmo, de los Monjes, la creación de la Armada Nacional, la Ley 10 de 1978, las delimitaciones en el Mar Caribe y el Océano Pacífico, la reafirmación de nuestra presencia allí y la desaparición de la Marina Mercante, son hechos que deberán ser juzgados rigurosamente, cuando sus efectos se manifiesten claramente en el transcurso de los próximos lustros. Si ellos van a señalar

el rumbo definitivo de nuestra patria hacia su destino y vocación marítima y las futuras generaciones toman conciencia de ello, el juicio sería positivo y benéfico para la salud de la República como experiencias históricas que deben ser capitalizadas. ■



El Constitución (centro) suelta una andanada de costado contra la fragata británica Cyane (derecha), mientras el balandro de guerra británico intenta prestarle ayuda al ineficaz fuego de respuesta de su compañero.

¿DEBE EL GOBIERNO ESTUDIAR LA POSIBILIDAD DE REACTIVAR LA MARINA MERCANTE?

TN (r) Economista Eduardo Ordóñez Wills

La Liga Marítima de Colombia, se ha propuesto como meta convencer al Gobierno de la imperiosa necesidad de reactivar la marina mercante en el país, la cual prácticamente desapareció con la liquidación de la Flota Mercante Grancolombiana, en los comienzos de la década de los años noventa.

Colombia posee 2.900 Km de costas (Océano Pacífico 1.300 Km y 1.600 Km en el Mar Caribe); está situada en una posición geográfica estratégica para el desarrollo del transporte marítimo y a pesar de eso solamente dispone de pequeñas empresas dedicadas al cabotaje, dejando el comercio exterior en manos de empresas extranjeras; el total de las exportaciones se hace por el sistema FOB y todas las importaciones se negocian por el sistema CIF; esto quiere decir que Colombia no recibe un solo dólar por concepto de fletes marítimos, desaprovechando un mercado que se estima en cerca de los US\$ 4.500 millones de dólares, debido al acelerado crecimiento de las importaciones y exportaciones de bienes, divisas que podrían servir para mejorar los resultados de la balanza de pagos que han venido siendo deficitarios en los últimos años en cifras superiores a los 1.000 millones de dólares, según datos publicados por el Banco de la República.

Según un estudio de la CEPAL, a finales del año 2003 Colombia poseía la flota mercante más pequeña de Suramérica; 25 buques con una edad promedio de 30 años, un peso total de carga de 50.341 Tons y 35.796 Gross Tons, resultando inferior a la existente en un país mediterráneo como Bolivia, que según el mismo estudio, en esa fecha contaba con 56 buques y un tonelaje bruto de 138.998 GT.

Adicional al aspecto económico, de por sí bastante preocupante, vale la pena destacar el perjuicio que sufre nuestro comercio exterior por el incumplimiento de las navieras extranjeras en cuanto a los itinerarios acordados y al aumento constante de los fletes. En la página Web de Proexport se puede leer textualmente: "El sector exportador colombiano se verá abocado a optimizar sus procesos y programación en la logística de exportación para afrontar la actual crisis del transporte marítimo, donde la escasez de buques y contenedores, la cancelación de itinerarios y los altos fletes se constituyen en el menú del día". En el año 2004, según Proexport, el sector exportador perdió cerca de 138 millones de dólares por mayor valor de los fletes. Según un artículo publicado el día 27 de Octubre del 2005 en el diario La Republica, la Asociación Nacional de

Exportadores ocupó gran parte de la agenda en la última reunión de la Junta Directiva al estudio de este problema y sus posibles soluciones.

En un estudio elaborado para la Liga pude establecer que el problema a nivel mundial tiende a agravarse debido a: el aumento en la demanda del servicio de transporte marítimo por el crecimiento económico de la China; las condiciones de seguridad que se están exigiendo actualmente para el transporte del petróleo, la escasez de acero para la fabricación de buques y las constantes alzas de los combustibles, lo cual ocasiona que las navieras extranjeras prefieran a los clientes que pagan los fletes más caros y los puertos que tengan condiciones más adecuadas para el cargue y descargue de las naves en el menor tiempo posible; también se pudo establecer que la tendencia es construir buques cada vez más grandes que permitan una mejor distribución de costos fijos y así poder ser más competitivos.

El mismo estudio muestra que Colombia, debido a las condiciones actuales de sus puertos, no podrá recibir los buques de mayor capacidad; la situación geográfica que debería constituir una fortaleza, se ha convertido en una debilidad para el cumplimiento de itinerarios. En el océano Pacífico los buques vienen de Chile con rumbo a los puertos de los Estados Unidos, al pasar por Buenaventura normalmente disponen de poco espacio por lo cual no pueden transportar toda la carga; en el Mar Caribe el tráfico es del Brasil hacia los Estados Unidos por lo cual al pasar por nuestros puertos, se presenta un problema similar al de Buenaventura. En buena hora el Gobierno se ha percatado del problema de los puertos y está adelantando gestiones para solucionarlo.

No se puede decir lo mismo con el problema del transporte marítimo al cual se le da poca importancia. Si bien el problema no ha sido tocado en forma directa por el ministro de Comercio Exterior, recientemente en un foro de ANIF, manifestó que uno de los temas que debe estar en la agenda del comercio exterior colombiano es el de los fletes, que en Colombia no sólo son altos para el transporte terrestre sino también para al marítimo (fuente La República).

Según la CEPAL, las posibles causas del aumento continuo de los fletes marítimos pueden ser las siguientes:



YAMAHA

50th Anniversary

Nuestra pasión por el agua



20



50



E9.9D/E150



E25B



E40G/E40J/E40X



200
FOUR STROKE



F15B



F40B



FT50C



F100B



F150A



E60H



E75B



75A/85A



E115A



200A



F200A

En motores fuera de borda, botes y motos acuáticas Eduardoño es pasión por el agua



MEDELLÍN Cra. 48 14-68 . Conm.(4) 266 95 79 . Fax.(4) 311 09 92 . BOGOTÁ Av. 13 (Autopista Norte) 198 - 96. Conm. (1) 678 00 19 . Fax. (1) 674 16 45 . CARTAGENA CII 25 24A-10 CALLE REAL, MANGA. Conm. (5) 660 83 95 . BUENAVENTURA Av. Simón Bolívar 21B - 02 Tel. (2) 243 33 57 www.eduardono.com

EL PAÍS, EL MAR Y LA LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA: OPINIÓN SOBRE QUÉ HACER

Julio César Carranza Alfonso*

El mar como porción mayoritaria de la superficie terrestre es y ha sido siempre factor esencial para el desarrollo de la humanidad. Desde el inicio de los tiempos hasta el presente, las grandes masas de agua de los océanos han dado al hombre medios importantes para su subsistencia y para su progreso; de este hecho innegable nuestro País no se puede apartar máxime cuando su afortunada geografía le ofrece, con costas en dos océanos, la oportunidad que ninguno otro en Suramérica tiene. Pero la verdad de esta situación es otra: seguimos a espaldas del mar en contraste con el actuar de otras naciones conocedoras de las riquezas que los océanos albergan, explorando posibilidades para asegurar y aumentar sus reservas económicas.

Nada en nuestro País ha hecho que por tan sólo un período acojamos el tema del mar como propio y prioritario; la mentalidad mediterránea, el espíritu andino y los intereses particulares impiden ver más allá del alcance dado por el "disparo de cañón" que marcó hace tiempos el límite del mar territorial a pesar de contar hoy día con una normatividad internacional apropiada para defender lo que nuestros espacios marítimos tienen y pueden darnos: hablamos de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (diciembre 10 de 1982). Y es aquí donde al buscar poner un granito de arena, hoy volvemos a escribir sobre la LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA -LIMCOL-, de lo que la entidad y sus integrantes pueden hacer para motivar a nuestros conciudadanos, para llamar la atención de las autoridades y sobre todo, para demostrar que somos "hombres de mar, de paz y de progreso".

Ante la situación de completa apatía por los asuntos del mar, la LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA tiene en su objeto social y en sus fines específicos los mejores postulados para ayudar a convertir a Colombia en una nación marítima por excelencia derivada de su propia naturaleza geográfica; reforzar la economía con recursos de sus aguas oceánicas y fluviales, y hacerla un verdadero paraíso tropical con sus extensas costas, hermosas playas y aguas cálidas y tranquilas. En este punto, orientamos este escrito para dar una opinión personal complementaria de páginas anteriores de esta publicación¹, las que con base en instrumentos

constitucionales, legales y estatutarios muestran algunas de las herramientas que tiene la entidad para lograr no solo objetivos simbólicos, de grupo, meramente altruistas y benéficos, sino metas económicamente viables.

Para alcanzar el objetivo descrito en el párrafo anterior, además de las herramientas mencionadas es necesaria una voluntad totalmente colectiva en los Asociados de LIMCOL, puesta a disposición de la entidad que los aglutina como personas conocedoras de los asuntos marítimos. Como integrantes de una Institución sin ánimo de lucro deben anteponer el servicio a la nación colombiana al interés particular, y no priorizar metas y actividades exclusivamente financieras propias de las sociedades comerciales. El Objeto Social contenido éste en los Estatutos de la LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA, Artículo 3, y de sus Fines Específicos, Artículo 4, marcan el derrotero jurídico que la organización puede y debe seguir bajo reglamentación precisa pero con alcance visionario. En sus Funciones, Artículo 5, deducidas para alcanzar los anteriores objetivos, hay unas pocas excepciones que implican la modificación de la norma vigente por incluir temas del Estatuto Comercial, razón por la que se han presentado las recomendaciones de modificación pertinentes. La norma estatutaria contiene toda una planificación de trabajo, la que coadyuvará en su labor a profesionales idóneos, como son considerados todos los Asociados de LIMCOL, y lograr así el éxito buscado desde su creación.

El alto interés de algunos Estados en la importancia del mar para sus economías se evidencia con una mirada consultora a informaciones de prensa recientes² sobre hechos relativos al globo terráqueo, habida cuenta de cambios climáticos extremos que producen efectos significativos como el deshielo de las zonas polares y que al permitir nuevas rutas marítimas conducirían a depósitos de minerales con alto valor económico. Tales hechos inducen a la aplicación inmediata de la llamada Constitución del Océano, y ponen en alerta a los dirigentes políticos de Estados ribereños y otros que no lo son para tomar partido de posibles situaciones favorables. Los hechos que hacen mención las informaciones de prensa contrastan con la no adecuada actitud de nuestros estamentos políticos y

¹ ¿QUÉ PODEMOS HACER EN LIMCOL COMO ENTIDAD SIN ÁNIMO DE LUCRO? - Revista LA TIMONERA, AÑO II. N° 4, noviembre 2004, página 20

² "Una fiebre de oro en la cima del mundo", Sección "The New York Times", EL TIEMPO, domingo 16 de octubre de 2005.

1º) **CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.** Alta inelasticidad de oferta frente a una demanda volátil concentrada y creciente desde el último trimestre del 2002 en adelante; debido a las pobres condiciones de los años previos, la oferta de la flota mundial estuvo creciendo a una tasa menor a la de la demanda.

2º) **MAYOR DEMANDA.** Alto posicionamiento de buques por mayor demanda de transporte, debido al crecimiento económico y los volúmenes del comercio internacional, en general, y particularmente para las áreas más dinámicas de la economía mundial como Estados Unidos y Extremo Oriente, especialmente China.

Crecimiento de la demanda de petróleo y derivados, cargas generales y commodities. Posicionamiento de buques de transporte para atender conflictos armados.

3º) **INSUFICIENCIA DE BUQUES:** Originada en las causas antes mencionadas y por un aumento del desguace en los períodos previos.

4º) **AUMENTO DE LOS COSTOS.** Precios de construcción y arriendo de buques, valor de los seguros y altos precios del petróleo y sus derivados.

Algunos miembros de la Liga Marítima sostienen que es factible conseguir armadores que suministren buques adecuados a nuestras necesidades mediante alianzas estratégicas, pero para ello es necesario que el Gobierno estudie la posibilidad de otorgar ciertos incentivos que motiven a empresarios nacionales y extranjeros a invertir en esta actividad.

La idea no es volver a la reserva de carga que existió en el pasado, la cual fue funesta para el desarrollo de la Flota Mercante Gran Colombiana, pero sí, acorde con la política del Estado de convertirse en un facilitador de condiciones propicias para prestar servicios competitivos, hacia un esquema moderno de transporte, debería crear estímulos para interesar a los inversionistas en la reactivación de la marina mercante, por ejemplo

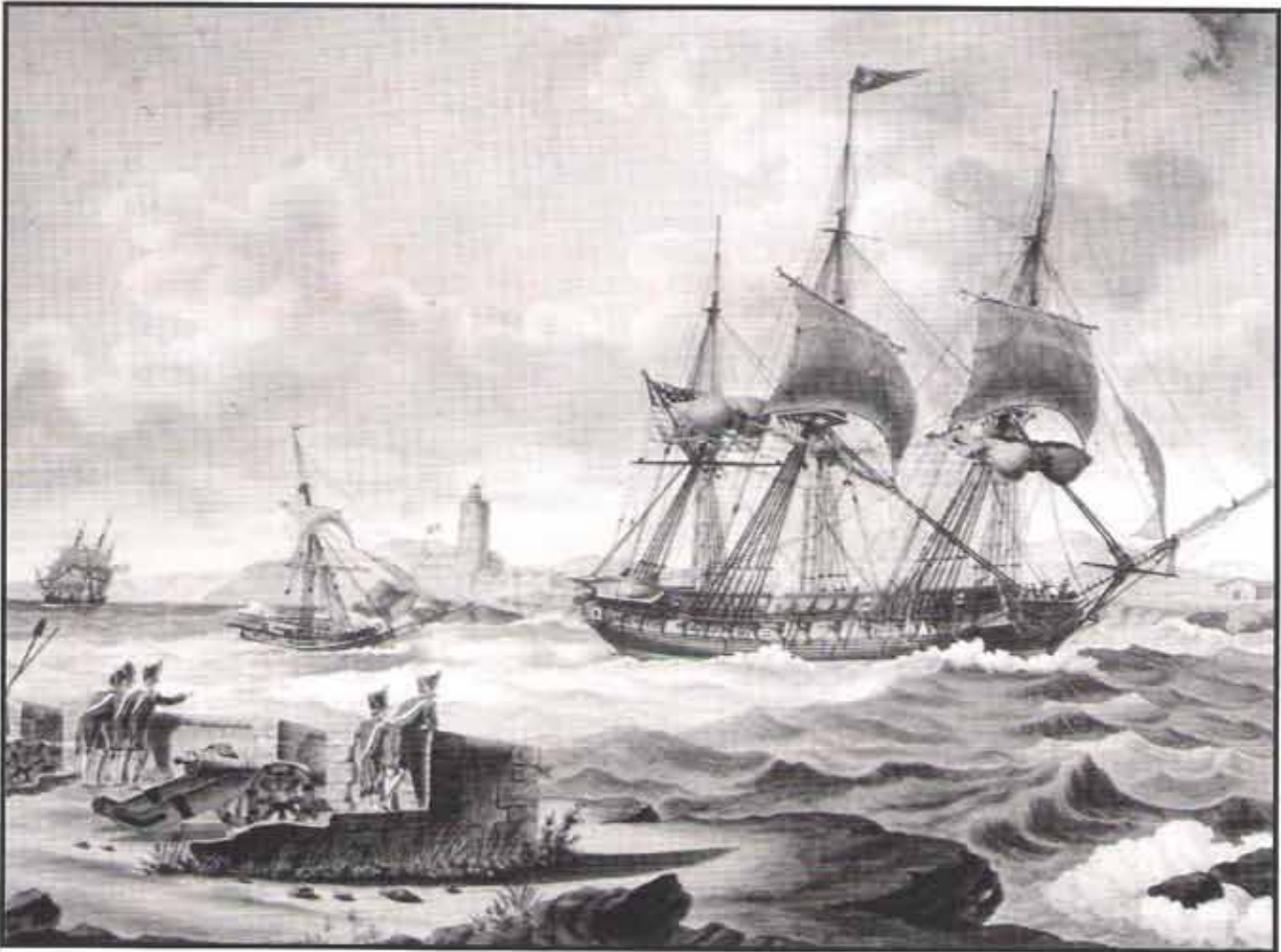


Las velas izadas para la batalla a distancia de proximidad, el Constitución (derecha) persigue a la fragata británica Guerriere. La obra fue encargada por el capitán americano Isaac Hull para conmemorar su asombrosa victoria.

estudiar la posibilidad de eliminar ciertos trámites para matricular naves en Colombia, donde actualmente se exigen más requisitos que en otros países; en igualdad de condiciones preferir el transporte de carga en buques de bandera colombiana, especialmente en el caso del petróleo y el carbón; buscar acuerdos regionales con otros países que conservan sus marinas mercantes, con base en la reciprocidad y otras posibilidades que podrían vislumbrarse como resultado de un estudio serio del problema.

No podemos olvidar que si el país quiere progresar debe volverse netamente exportador y para lograr este objetivo será necesario darle una solución al cuello de botella que existe con el transporte marítimo, que además de los problemas de tipo económico que les causa a nuestros exportadores, les ocasiona serios perjuicios por incumplimiento con sus clientes.

Hasta donde he podido averiguar, el transporte marítimo no es tema de negociación en el TLC, pero se supone que si se llega a un acuerdo, se incrementará considerablemente el comercio exterior con los Estados Unidos en ambos sentidos, país que tiene gran interés en mantener una marina mercante muy competitiva. Según la CEPAL, en 1996 el Congreso de ese país aprobó una ley por la cual se otorgaban subsidios de aproximadamente 2.5 millones de dólares por buque a cualquier empresa naviera local que tuviera sus buques matriculados en el país. El costo aproximado del subsidio en 10 años asciende a 1.000 millones de dólares ■



Mientras los artilleros de un fuerte portuario observan, la fragata Constelación de los Estados Unidos, con el balandro Hornet a su popa, recala en un puerto francés en esta acuarela de comienzos del siglo XIX realizada por el afamado artista marítimo galo Antoine Roux, padre.

desafortunadamente del pueblo colombiano frente a los temas del mar, a punto de que no obstante los esfuerzos que hacen instituciones como la Comisión Colombiana del Océano –CCO- la misma LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA, la Armada Nacional con la Autoridad Marítima del País, DIMAR, y otras más para realizar eventos como el Congreso Marítimo, la respuesta del país nacional y los estamentos interesados en el tema no es la suficiente para alentar y esperar un florecimiento de la conciencia marítima y del progreso en este aspecto.

Para completar nuestra opinión respecto al “qué hacer” de los asociados de LIMCOL, es menester subrayar las actividades más significativas que pueden desarrollar, como son las de consultoría y asesoría, las académicas y de dirección derivadas de una amplia experiencia docente e investigativa y del desarrollo profesional de la carrera naval en institutos nacionales como la Escuela Naval de Cadetes de Cartagena, el Centro de investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas –CIOH-, la Universidad Militar Nueva

Granada, la Dirección General Marítima, DIMAR, etc., además de varias instituciones extranjeras; las de administración marítima y portuaria con el conocimiento pleno de la profesión de hombres de mar, y de manera especial, las relacionadas con la ingeniería naval y el derecho marítimo, casi con exclusividad dentro del campo profesional y académico.

Con el potencial humano que representan sus Asociados y las excelentes perspectivas plasmadas en el Plan Estratégico de LIMCOL, reiteramos que sólo se requiere una decisión unánime para actuar y obtener resultados tangibles, medibles, prácticos y hasta donde se quiera, absolutamente rentables. Hoy más que nunca las directivas de la LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA y sus integrantes tienen el reto de ubicar la entidad en el sitio que necesita Colombia. ■

“Buen viento y buena mar”

* (Abogado, especialista en derecho comercial)

LA ECOLOGÍA DE NUESTROS RECURSOS NATURALES PRESENTES EN EL MAR FRENTE AL MEDIO AMBIENTE MARINO

Capitán de Corbeta Ingeniero JOSÉ GUILLERMO PÁEZ SÁNCHEZ

El contenido de este escrito sólo busca mostrar algunas reflexiones, criterios, principios y conocimientos sobre los cuales se pueda construir una base ética y moral que sirva de espejo ante la propia conciencia de un ciudadano corriente de la patria colombiana. La razón por la cual estoy utilizando el término ecología es porque últimamente su significado ha llegado a ser no sólo un tanto elástico sino ampliado a muchos otros campos, cuando en realidad sólo significa el estudio de las relaciones de los organismos vivos, incluyendo al hombre, con cada uno de los demás seres vivientes y con su medio ambiente inanimado, en este caso el mar.

Los recursos naturales que se encuentran en el mar son equivalentes a los de tierra. Allí también están el espacio oceánico y la topografía submarina con sus planicies, cordilleras, estrechos y pendientes. Allí está el mar con todo su contenido, está el aire que sopla y la atmósfera cargada de gases y partículas minerales. Sobre el mar se forman las nubes cargadas de vapor de agua que el viento traslada hasta estrellarlas contra las montañas y producir las lluvias haciendo evidente el ciclo hidrológico que opera sobre nuestro territorio. Sobre el mar cae la lluvia ácida producida por los gases que los vientos recogen de las chimeneas y de todos los

productos de las combustiones que sobre la tierra se producen para elevarse hacia el firmamento y diseminarse por toda la atmósfera que circunda al planeta tierra. Allí suben los gases que destruyen la capa de ozono y los que producen el calentamiento global y el efecto invernadero. En el mar también circulan ondas de diversas clases y sobre el mar descansa el espacio geostacionario por donde circulan las comunicaciones y por donde navegan naves aéreas y marítimas. En el mar ha existido desde siempre la energía solar, la nuclear, la eólica, la hidráulica, la geotérmica, la mareomotriz y las térmicas de origen mineral o vegetal. Bajo el mar también existen suelos y yacimientos minerales, sólidos, líquidos y gaseosos. En el mar están todos los recursos no vivos y biológicos formando toda una fauna y flora silvestres que van desde el fitoplancton y el zooplancton hasta las ballenas y los arrecifes de coral, pasando por las especies ictiológicas comestibles y los organismos bentónicos.

La ecología nos enseña acerca de los límites impuestos por la estructura y la dinámica de los recursos naturales. Por este motivo debemos darnos cuenta de que todos los acomodamientos dentro de esta cápsula imaginaria deben efectuarse a través de la cultura. He omitido el



Perfilado contra un cielo luminoso, el *Presidente* está anclado en las afueras de la costa sur de Francia en esta acuarela pintada en 1802. Siendo la primera fragata en atacar al enemigo en la Guerra de 1812.

Créditos convalidables para otros Postgrados

POSTGRADOS



UNIVERSIDAD
SERGIO ARBOLEDA

MAESTRÍAS

- **ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS (MBA)**

Registro ICFCES No. 172846680091100111200

En convenio con el EGADE del TEC de Monterrey

- **DOCENCIA E INVESTIGACIÓN UNIVERSITARIA**

Registro ICFCES No. 172863780121100111200

ESPECIALIZACIONES

Derecho

- **DERECHO PENAL**

Registro ICFCES No. 172853452081100111200

- **Derecho Administrativo Bogotá / Santa Marta**

BOGOTÁ Registro ICFCES No. 172853420061100111200 - PRESENCIAL
SANTA MARTA Registro ICFCES No. 172853420061100111200 - SEMIPRESENCIAL

- **Derecho Comercial y Financiero**

Dirigido a Abogados
Registro ICFCES No. 172853460071100111200

- **Derecho Laboral y Seguridad Social**

Registro ICFCES No. 172853423301100111200

- **Derecho de las Nuevas Tecnologías**

Registro ICFCES No. 172853380401100111200

- **Derecho Probatorio Bogotá / Santa Marta**

BOGOTÁ Registro ICFCES No. 172853450061100111200 - SEMIPRESENCIAL
SANTA MARTA Registro ICFCES No. 172853450064700103100 - SEMIPRESENCIAL

- **Derecho Público Económico**

Registro ICFCES No. 172853423301100111200

- **Estudios Políticos Bogotá / Cartagena**

BOGOTÁ Registro ICFCES No. 172853200001100111200 - PRESENCIAL
CARTAGENA Registro ICFCES No. 172853200001100111200 EN CONVENIO CON LA
ESCUELA ALMIRANTE PADILLA - SEMIPRESENCIAL

Administrativa Financiera e Ingenierías

- **Gerencia Integral de la Calidad**

Resolución 4850 del 31 de octubre de 2005

- **Administración de Negocios**

Registro ICFCES No. 172858580001100111200

- **Gerencia Logística**

Registro ICFCES No. 172858580071100111200

- **Gerencia de Recursos Humanos**

Registro ICFCES No. 172858580301100111200

- **Gerencia de Producción y Operaciones**

Registro ICFCES No. 172858580001100111200

- **Gerencia de Servicios de Salud**

Registro ICFCES No. 17285382050111100111200

- **Gestión Financiera**

Registro ICFCES No. 172858580101100111200

- **Gestión de Riesgos Financieros**

Registro ICFCES No. 172853380401100111200

- **Matemática Aplicada**

Registro ICFCES No. 172855100001100111100

Otras Áreas

- **Docencia e Investigación Universitaria Bogotá / Cartagena**

Registro ICFCES No. 172853780121100111200

- **Gerencia para el Manejo de los Recursos Naturales, del Medio Ambiente y Prevención de Desastres**

Registro ICFCES No. 172853330701100111200

Sede Bogotá: Calle 74 No 14 -14 PBX: 325 7500 Exts.: 2152 - 2222

Línea Gratuita: 018000 -120 026

Sede Santa Marta: Calle 18 No 14A - 18 Teléfonos: (5) 420 3838 - 420 2651

E-mail: admisiones@usa.edu.co

www.usergioarboleda.edu.co

término "ecología humana" por considerar que el humano está incluido dentro de los organismos vivos desde el punto de vista holístico, aunque lo ecológico se reconoce con más entusiasmo cada vez que se le acompaña de un adjetivo diferente. Si nos referimos al humano como al ser que domina la naturaleza entonces estaríamos utilizando un criterio antropocéntrico, pero si fuera lo ecológico la fuerza dominante como puede suceder en cualquier momento, entonces nuestro concepto sería ecocéntrico, uno u otro de los componentes ecológico y antrópico podría llegar a ser dominante, por ejemplo: en el mar es la naturaleza la fuerza que impera, mientras que en la ciudad es el hombre.

A pesar de que el ser humano usa herramientas y materiales para construir la ciudad a costa del daño que causa al entorno, es el ser antrópico el que utiliza máquinas para destruirla sin considerarla como su propio hábitat; sin embargo ese mismo ser también puede comportarse como un animal cultural para contribuir a la preservación de los ecosistemas y permitir así el goce y deleite de lo natural a las generaciones futuras. Estas y otras consideraciones tendrían cabida en un estudio serio del tema, pero son ellas las que me hacen utilizar las palabras para comunicar mis ideas sobre lo que pienso con respecto a la ecología marina que por lo visto aún no ha sido tenida en cuenta en Colombia para acometer con seriedad la Planeación del Desarrollo.

La economía, la ética y la moral juegan un papel primordial para brindar una mayor y armoniosa interacción entre el hombre y la naturaleza. Los geógrafos, por ejemplo, contribuyen al entendimiento entre lo físico y lo social, mostrando los puntos de coincidencia y encuentro de los sistemas natural y cultural. La mayoría de los países europeos viven de los ingresos resultantes de sus patrimonios culturales construidos y conservados desde hace más de cien años. Por lo anterior considero que entre el optimismo de la abundancia y la desesperación de la pobreza, suele ser más importante redistribuir el conocimiento de los mares para mejorar el ingreso precario de las comunidades marineras. La pesca indebida sin preservación que hacen las naves extranjeras en nuestros mares es un factor determinante en la extinción de las especies comerciales. El crecimiento de las actividades turísticas con sus migraciones y servicios requeridos influye también en la extinción de la pesca, especialmente por la falta de control y de regulación de este tipo de actividades. La contaminación de nuestros mares ahuyenta las especies y extermina las poblaciones de especies jóvenes.

La evaluación integral ecológica y económica son dos condiciones metodológicas esenciales que forman parte

de un sistema cuyo objetivo final no es simplemente la información en sí, sino el bienestar sociocultural del hombre. No es el bienestar económico derivado de la posesión de bienes materiales, sino aquel que se deriva del disfrute lúdico como apropiación cultural de su propio entorno y arraigo, al considerar el mar como el medio de donde el hombre deriva su propia subsistencia y la de los suyos. La evaluación en concreto de estos argumentos nos lleva a pensar que el medio ambiente humano tiene a su disposición un medioambiente creado y por consiguiente se puede dividir en dos subsistemas, el natural y el social. Entre ellos existen fuertes interdependencias en sus interrelaciones porque las tensiones de demanda y oferta dependen directamente de sus necesidades de consumo y producción energéticas.

Si por ejemplo, dijéramos que el problema que nos ocupa fuese el desarrollo económico y social de los territorios que cubren nuestros mares durante los próximos veinte años, que ideas podríamos aportar y cuales estudios habría que adelantar? ¿Cuál será la razón o la causa de la disminución de la pesca marítima, a pesar de que no se utilizan nuestros mares? Sin lugar a dudas llegaríamos a la conclusión de que habría que investigar cuántas toneladas de contaminantes sólidos, líquidos y gaseosos están corriendo por nuestros ríos para ser descargados al mar. Qué cantidad de contaminación se produce en los mismos litorales y puertos, y cómo afecta esta carga contaminante los manglares, los estuarios y todo cuanto se encuentra en las costas de nuestros mares y ríos.

El mar es susceptible del uso recreativo y del goce estético. No puede existir en la actualidad sobre la tierra un ecosistema no antrópico puesto que los océanos y la atmósfera sirven de medio de comunicación de los efectos que de las actividades humanas se derivan, por este motivo sorprende la actitud ecológica de nuestros indígenas que aún hasta el presente han conservado y practicado. De ellos debemos aprender todos los que ahora habitamos en sus territorios, especialmente sobre los deberes y derechos que tenemos frente al resto de las criaturas vivas que ocupen nuestras tierras en el futuro así como de las que habitaban nuestras selvas y del medio ambiente inanimado terrestre y marino que ellos habían conservado por siglos casi intacto.

La preservación y el manejo de los recursos naturales renovables son de utilidad pública y de interés social pero también el medio ambiente marino es patrimonio común, según el Código de los Recursos Naturales Renovables que rige desde el 19 de Diciembre de 1974. Con la aplicación de este Código se busca la equidad y el equilibrio entre el desarrollo alcanzado por el hombre y la utilización de los recursos para beneficio comunitario entre los que vivimos hoy y los que han de existir mañana.

REALIDAD Y PERSPECTIVAS MARINAS DE COLOMBIA*

Nicolás Salom Franco

Desde el punto de vista de la legislación nacional a partir de la Ley 10 de 1978 y a nivel universal desde la expedición de la Convención de Naciones Unidas sobre derecho del mar de 1982, con toda propiedad puede afirmarse que Colombia tiene una jurisdicción marítima de una extensión igual a la continental.

...Esta realidad nacional exige de todos los colombianos y no solamente del gobierno y los demás estamentos públicos, la ejecución de una serie de tareas y esfuerzos para atender adecuadamente en todos sus aspectos tan relevante compromiso.

Las exigencias se extienden a múltiples y variados campos: soberanía nacional, exploración y explotación racional de los recursos vivos y no vivos del mar, protección del medio ambiente marino, desarrollo tecnológico en las rutas marítimas y en las comunicaciones, energía, investigación científica, etc. ¿Estamos efectivamente adelantando los programas de desarrollo que nos corresponde para adaptarnos en materia tan importante a las exigencias de los actuales tiempos?

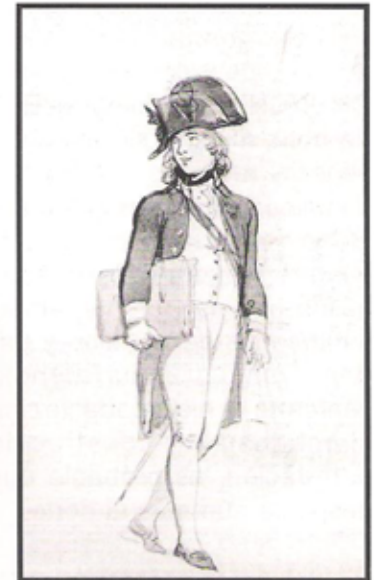
La tercera revolución industrial, la de los rayos láser, la computadora, la ingeniería genética, la microbiología, la minería oceánica, la de los materiales más livianos que el aire, llegó hace rato al mar. Por lo mismo, es absolutamente indispensable ajustarse a los nuevos retos y preparar nuestro país para hacerle frente a tan fascinante desafío.

Un cambio radical de mentalidad se impone para darle al mar, ese prodigioso espacio de la naturaleza, la adecuada atención que reclama, tal como lo hacen hoy día los países desarrollados y algunos de nuestro mismo nivel económico pero quizá con mayor vocación talasocrática. En primer término es necesario modernizar la óptica, la capacidad de percepción y considerar el mar como fuente de recursos renovables y no renovables que requiere de una idónea exploración y explotación, dentro de la validez del concepto de "desarrollo sostenible".

Aprovechable fuente de energía a partir de sus mareas e impresionante depósito de yacimientos de hidrocarburos y minerales estratégicos, se destacan



Capitán



Guardiamarina

Los uniformes e incluso parte del espíritu de los oficiales y marineros de la Armada Real quedan capturados en esta serie de acuatinas de 1799 realizada por el afamado ilustrador y caricaturista Thomas Rowlandson

de entre estos, los nódulos polimetálicos compuestos principal y simultáneamente de cobre, cobalto, manganeso y níquel.

Consciente de esta realidad la Convención de Naciones Unidas sobre derecho del mar de 1982, universalmente vigente desde 1994, abrió enormes perspectivas a todos los países, pero especialmente a los que se encuentran en vía de desarrollo, invitándolos a incorporarse a las últimas tecnologías a través de los mecanismos que la misma Convención contempla para la formación de empresas binacionales o multinacionales de carácter oficial o mixto, para acceder a las oportunidades económicas de la famosa "Zona" -donde se concentran los mayores depósitos de nódulos polimetálicos- situada en aguas internacionales, declarada por la Convención como "patrimonio común de la humanidad".

Los procedimientos de acceso a esta gestión internacional mancomunada, están previstos por la nueva "Constitución de los océanos" como también llaman a la Convención de 1982, por intermedio de "La Autoridad" y su brazo operativo "La Empresa", nuevas

UNA FIEBRE DE ORO EN LA CIMA DEL MUNDO*

Al derretirse hielo polar, naciones reclaman riquezas descubiertas.

CHURCHILL, Manitoba – El Ártico está en medio de nada menos que una gran fiebre de territorio virgen y recursos naturales con valor de cientos de miles de millones de dólares. Desde antes que el hielo polar comenzara a encogerse más cada verano, había países que se aventuraban en el gélido Mar de Barents, atraídos por yacimientos submarinos de petróleo y gas y envalentonados por avances en la tecnología. Pero ahora, conforme el hielo cada vez más delgado ayuda a simplificar la construcción de pozos de perforación, es probable que la exploración se desplace aún más al norte.

El deshielo polar también comienza a liberar otros tesoros: lucrativas rutas de navegación, quizás hasta el afamado Pasaje Noroeste; nuevos destinos para cruceros; e importantes piscifactorías comerciales.

De continuar el derretimiento, gran parte del hielo que ha coronado al planeta durante millones de años podría desaparecer veranos enteros este siglo. En lugar de la blanca zona virgen que cobró las vidas de exploradores y frustró a navegantes durante siglos, el mundo tendría un polo azul en la parte superior, un mar cinco veces el tamaño del Mediterráneo abierto en ciertas estaciones.

Bajo un tratado llamado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el territorio de un país en el Ártico y en otros lugares es determinado por qué tanta de su plataforma continental se extiende hacia el mar. Bajo el tratado, los países tienen un tiempo limitado después de ratificarlo para cartografiar el suelo marino y reclamar.

En el 2001, Rusia tomó la primera acción al reclamar prácticamente medio Océano Ártico, con todo y el Polo Norte. Sin embargo, después de ser cuestionada por otras naciones, entre éstas E.U., Rusia buscó reforzar su reclamo al enviar un barco de investigación a recabar más datos geográficos. El 29 de agosto, llegó al polo

sin ayuda de rompehielos, el primer barco que logra hacerlo.

Los reclamos de territorio expandido son perseguidos en todo el mundo, pero es en el Océano Ártico donde los expertos pronostican más conflicto. Sólo ahí convergen las fronteras de cinco naciones – Rusia, Canadá, Dinamarca, Noruega y E.U. –, de la misma forma en que los gajos de una naranja se juntan en el centro. (Las otras tres naciones árticas, Islandia, Suecia y Finlandia, no tienen costas en el océano).

TRES VÍAS COMERCIALES

Churchill, Manitoba y Murmansk, en la costa ártica rusa, son ciudades hermanas contra todos los pronósticos. Churchill ni siquiera es una ciudad, sino un asentamiento yermo de 1.100 habitantes en la costa oeste de la Bahía de Hudson.



PASO DEL NOROESTE

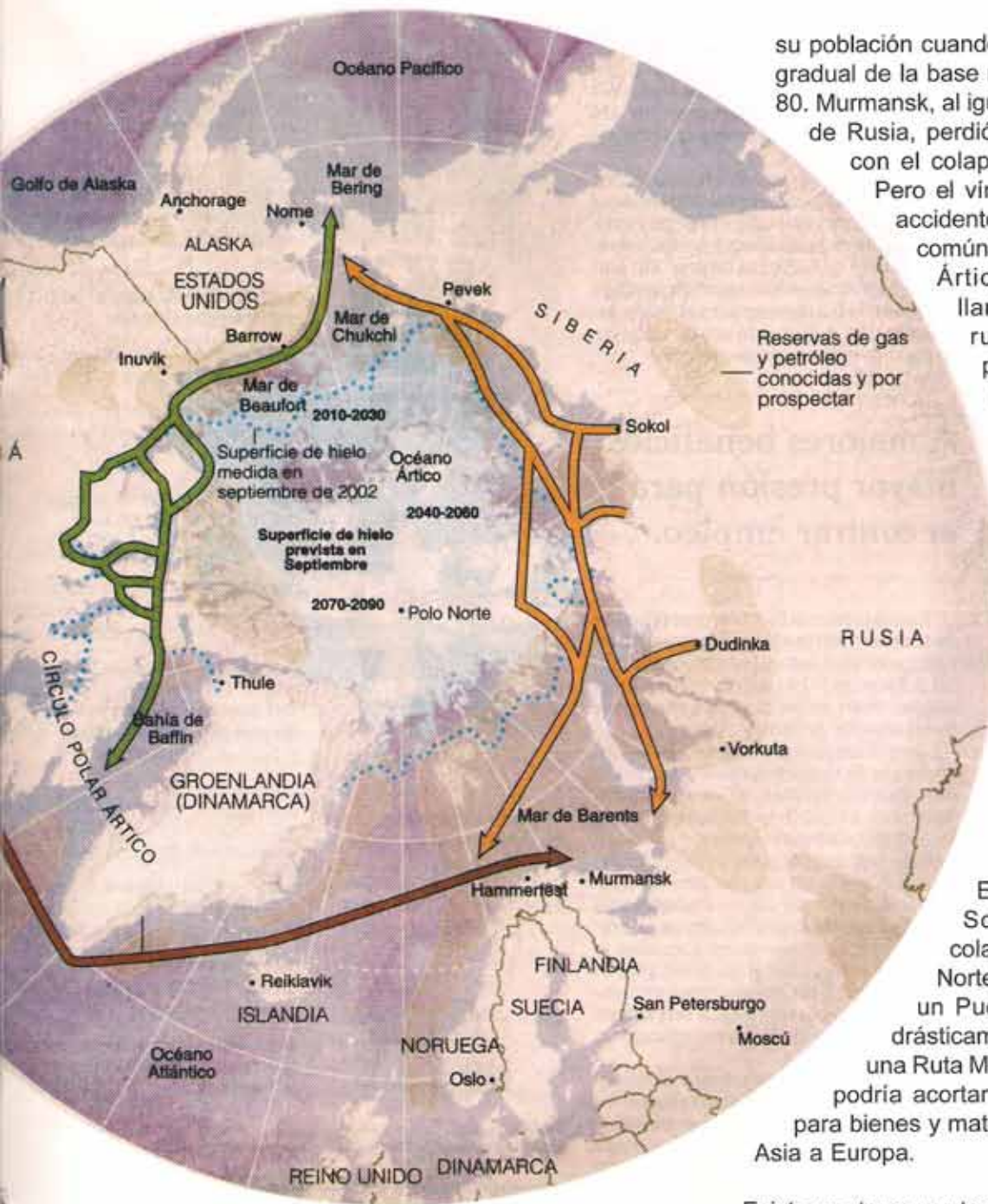
La ruta, de unos 13.500 kilómetros, sería la última en derretirse, en parte porque cruza estrechos que el hielo bloquea con mayor rapidez. Canadá cree que quedará despejada en unos 20 años.

RUTA DEL MAR DEL NORTE

Durante la era soviética, millones de toneladas de mercancías fueron transportadas a través de ésta ruta de 13.000 kilómetros con la ayuda de rompehielos de propulsión nuclear. El transporte se desplomó con el colapso de la Unión Soviética. Si el hielo se aleja de la costa, como prevén los científicos, los buques que van del Norte de Europa a Asia recortarían el trayecto de 10 a 15 días.

PUENTE ÁRTICO

La ruta que conecta Murmansk y Churchill está despejada cuatro meses al año. Pero la bahía de Hudson está helada el resto del año, lo que hace la ruta impracticable. El calentamiento climático podría abrirla más tiempo.



su población cuando Canadá terminó su retro gradual de la base militar Fort Churchill en los 80. Murmansk, al igual que gran parte del resto de Rusia, perdió terreno económicamente con el colapso de la Unión Soviética.

Pero el vínculo más relevante es un accidente geográfico y un sueño en común: que el deshielo del océano Ártico les ayude a crear el llamado Puente Ártico, una ruta comercial con sus puertos como terminales lógicas.

Murmansk alguna vez también fue el ancla de la Ruta Marítima del Norte de la Unión Soviética, que se extendía casi 5.600 kilómetros a las ricas minas de níquel en Norilsk y hasta las recién establecidas colonias árticas de Dikson, Khatanga, Tiksi y Pevek antes de llegar al mar de Bering.

El colapso de la Unión Soviética también trajo el colapso de la Ruta Marítima del Norte. De la misma forma en que un Puente Ártico podría acortar drásticamente la distancia a Canadá, una Ruta Marítima del Norte reactivada podría acortar 40 por ciento el recorrido para bienes y materias primas del noreste de Asia a Europa.

Existe una tercera ruta comercial ártica: el Corredor del Noroeste. Sería la última de las tres rutas principales en abrirse ■

Murmansk, en contraste, tiene 325 mil habitantes, lo que la hace la ciudad más grande dentro del Círculo Ártico. Aunque se ubica al norte de Churchill, rodeada por hielo hasta ocho meses al año, el puerto de Murmansk se mantiene libre de hielo gracias a la Corriente del Golfo, la base ideal para la flota ártica rusa y buques comerciales.

Algo que las comunidades tienen en común son tiempos difíciles. Churchill perdió a la mayoría de

*Apartes del artículo del mismo nombre de la selección de EL TIEMPO publicado por The New York Times escrito por Clifford Krauss, Steven Lee Myers, Andrew C. Revkin y Simón Romero

POSIBLES SOLUCIONES A LA PROBLEMÁTICA DE UN PAÍS MARÍTIMO SIN MARINA

CF Jairo Arturo Quiñones Sánchez

La realidad..... No tenemos industria mercante ni industria pesquera, tenemos los recursos humanos y una fuente interminable ya que siempre se estará retirando personal de la Armada; tenemos la infraestructura para formar profesionales del mar y los recursos geográficos, pero, sonará duro, lo que no tenemos es vergüenza por no poder manejar estos recursos.

En nuestro medio hay mucha inquietud por la situación y se están haciendo esfuerzos para que se saquen algunas leyes pero, en mi opinión, es necesario reorientar esos esfuerzos, nada se hace con sacar leyes si no hay a quien o donde aplicarlas, se debe crear el ente marítimo, compañías navieras, pesqueras y organizaciones proveedoras de personal en forma organizada (y valga la redundancia).

Paralelo a las legislaciones sobre las que se está trabajando se debe hacer que el gobierno cree bases, que se cree la bandera de conveniencia. Por incipiente que esta sea al principio, pone a trabajar un engranaje que por inercia le da impulso a las demás legislaciones. Antes de iniciar cualquier proceso tendiente a mejorar la situación marítima es necesario prepararnos internamente para "tripular" los cargos claves con personal idóneo, con capacidad profesional, vertical en el área que se le asigne, acompañado de un elemento imprescindible: con formación bilingüe para lo cual sería clave la Escuela Naval.

El medio marítimo está cambiando constantemente, en regulaciones, en tecnología, en seguridad (Safety and Security). Es hora de hacer grandes cambios en nuestro medio. Lo ha hecho el USCG, la campaña de actualización de su personal es grande. He tenido la oportunidad de ver (y vivir) la evolución de esa preparación, no tocan un tema hasta no estar preparados, pues al tocarlo tienen que estar preparados para cualquier situación. Nosotros tenemos que CAMBIAR.

Veamos cuáles serían los puntos o las áreas sobre las que habría que trabajar:

1. **Política de Gobierno**
2. **Dirección Marítima**
3. **Bandera de Conveniencia y la Industria marítima**
4. **Recurso humano y las Escuelas de Formación**
Las gentes de mar oficiales y tripulantes

Formación (Escuelas), empleo (Buques registrados), protección (Gobierno, Marina Mercante)

1. POLÍTICA DE GOBIERNO

Hay que trabajar para presionar (y ayudar) al gobierno a que se establezca una POLÍTICA NACIONAL hacia el mar, una política de gobierno para proteger un recurso natural como lo es el MARÍTIMO, que haya una legislación definida y partiendo de ella ir trabajando en las diferentes esferas o niveles.

Con una buena campaña, con sistemas de selección rigurosos con respaldo del gobierno y utilizar la infraestructura marítima extranjera para emplear el marino colombiano, da tiempo para que se conozca su capacidad y calidad y así captar registro de tonelaje para la bandera de conveniencia colombiana para llegar a tener una infraestructura propia.

2. DIRECCIÓN MARÍTIMA

Es altamente necesario y conveniente que haya tradición en quienes están al frente de la Marina Mercante, se requiere que tengan años de formación en las lides internacionales y que haya programación y continuidad. **NO SE PUEDE IMPROVISAR EN LA DIRECCIÓN DE LA MARINA MERCANTE.** Requiere, más que alta graduación, de alguien que no sólo esté saliendo de la Marina sino que se haya preparado para dirigir a la Marina Mercante, con experiencia en BUQUES MERCANTES, en Derecho Marítimo Internacional, conocimiento de la Organización Marítima Internacional y el torrente de resoluciones, experiencia en el SOLAS, MARPOL, ISM y, en la actualidad, cerrando con el ISPS y con actitud de aplicar una política de promoción de la Marina Mercante.

También hay un concepto errado, las Capitanías de Puerto no deben depender de la Dirección Marítima sino del Cuerpo de Guardacostas, el Guardacostas debe cuidar que se cumplan las regulaciones INTERNACIONALES Y NACIONALES. El Guardacostas y el Capitán de Puerto son de la misma Agencia. Son funciones "policiales" mientras que la Dirección Marítima debe regular la comercialización y conseguir "clientes". Con políticas de tarifas que sean incentivas y no intimidatorias (alejan tonelaje a registrarse).

3. BANDERA DE CONVENIENCIA Y LA INDUSTRIA MARITIMA.

La creación de la bandera mercante colombiana como BANDERA DE CONVENIENCIA sería el engranaje que le daría impulso al resto, pues este engranaje empezaría a tomar vuelo utilizando una la infraestructura extranjera mientras la nacional empieza a tomar forma.

Esta condición de bandera de conveniencia, reactiva definitivamente a una marina mercante. Pensemos en ella no sólo para registro de buques sino para suministro de personal. Tenemos a Panamá, todos sabemos el nivel de tonelaje registrado.

Los buques de la Compañía donde trabajo están registrados en Panamá, ninguno ha tenido que ir para ese efecto y lo que se paga es muy poco, sólo se requiere que se tenga un representante nacional, que las licencias de los tripulantes sea Panameña. Los ingresos por este rubro son inmensos y hay oficinas claves en los consulados, así se le da empleo a un grupo grande de las filas de desempleados.

Filipinas. En todas partes se encuentran tripulantes filipinos, están bien organizados por el GOBIERNO. En esta organización ganan todos: el gobierno filipino, la agencia y el tripulante. ¿Que le hace falta a Colombia para hacer algo así?

La China. Actualmente el gobierno está en campaña para entrar al mercado internacional, se pueden ver los artículos en las revistas especializadas, hay campañas gubernamentales para aprender, además de la parte profesional, el inglés y las nuevas regulaciones.

Aparte de la administración comercial del tonelaje, ¿quién debe proteger a la industria naviera para que crezca?, ¿quién protege el principal recurso (el humano)? Debe ser la DIMAR. No es sólo dar una Licencia, tiene que haber mecanismos que ayuden a la Gente de Mar desde no demorarle en firmar la licencia para embarcarse. No hay preocupación por agilizar este simple procedimiento, el tripulante tiene que esperar días por el documento; el Director no sabe lo que cuesta en dinero al tripulante, en días de vacaciones (no siempre vive en Bogotá), tiempo no trabajado, tiempo no cobrado, sumen.



En la confrontación más famosa de la breve y no declarada guerra entre los Estados Unidos y Francia, el Constelación y el Insurgente intercambian andanadas de costado en el Caribe el 9 de febrero de 1799

PROMOCIÓN DEL REGISTRO DE BUQUES. Políticas para hacer de la Bandera colombiana un BANDERA DE CONVENIENCIA. Atraer el registro con incentivos, partiendo desde la misma "atención al público" y disposición a dar soluciones. Tarifas una sola vez y anuales bajas. Asesoría a los armadores para mantenerse al día de las regulaciones (circulares continuadas y actualizadas - Esta es una deficiencia que tiene Panamá, pocos comunicados y los venimos a conocer por terceros. Últimamente con la ayuda del Internet esto se está resolviendo).

ESTABLECIMIENTO DE OFICINAS en los consulados estratégicos para atender y agilizar y dar soporte para asunto de Inspecciones anuales, expedición de certificados y licencias.

CONTROL DE TARIFAS DE CUALQUIER SERVICIO por parte del Gobierno o de empresas privadas. Que se preste este servicio a cualquier buque que toque puerto colombiano o navegue en aguas colombianas. Si se comparan tarifas con las de puertos extranjeros hay diferencias en contra que no se justifican.

CAPACITAR A TODO FUNCIONARIO QUE TENGA LA INVESTIDURA DE AUTORIDAD. (Por autoridades me refiero al grupo que sale a recibir un buque (Inmigración, Agricultura, Sanidad etc.), que sepan donde están paradas, si bien son de instituciones independientes, que en realidad dependen de jefes diferentes, pero deben abordar un buque con los mismos conceptos y además son la imagen del país. ■

COTECMAR...

Investigando permanentemente para generar ventajas tecnológicas

*Capitán de Fragata Jorge Enrique Carreño
Ingeniero Jairo Cárdenas*

La gran fortaleza de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial – COTECMAR, está evidenciada en la permanente formulación y ejecución de proyectos científicos y tecnológicos estructurados a través de convenios con Universidades y la participación del Sector Industrial como componente principal de su cadena productiva, impulsando el desarrollo de la Industria Astillera en Colombia, además de sus funciones propias de Diseño y Consultoría, Construcción, Reparación y Mantenimiento de buques y artefactos navales, donde se identifican las necesidades tecnológicas como un primer paso para la evolución de un proceso de investigación y desarrollo.

COTECMAR ha incorporado a los procesos focales de la Industria Astillera tecnología básica a través de actividades certificadas en ISO 9001 por LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE, Institución reconocida internacionalmente, lo cual brinda confianza a los usuarios por la propuesta de las mejores prácticas, sumadas a la fortaleza en ingeniería que se aplica en las tareas que se efectúan a lo largo de su compleja cadena productiva, con la finalidad de superar las expectativas y ser reconocidos como la mejor opción en el mercado del Caribe.

Como estrategia propia de investigación, desarrollo e innovación, COTECMAR cuenta con el Programa de Diseño e Ingeniería Naval – PRODIN, grupo investigativo registrado en la base de datos de Colciencias, en proceso de reconocimiento y desde el cual se transforman las necesidades tecnológicas, que dan lugar a problemas a ser solucionados mediante proyectos de investigación o desarrollo tecnológico según su alcance.

Dentro de los principales proyectos diseñados y construidos por COTECMAR para el Ministerio de Defensa – Armada Nacional se encuentran:

- **Ingeniería básica y de detalle del buque nodriza fluvial V.**

Proyecto de innovación, con el cual se dio inicio a la tercera generación de buques Nodriza, (5° de 10 que se tienen planeados construir) en el cual se incorporaron mejoras con respecto a los anteriores en el diseño del casco y la superestructura, optimización de resistencia al avance y propulsión por medio de ensayos en canal de experiencias hidrodinámico, mejoramiento de maniobrabilidad, capacidad de toma de helicóptero y reaprovisionamiento del mismo, mejoramiento de habitabilidad y aprovechamiento de espacios. La ingeniería de detalle se desarrolló empleando herramientas de diseño concurrente, paramétrica y asociativa como es el caso del software de diseño Trillón,



hoy por hoy, uno de los más actualizados en el mercado para el diseño de detalle en buques.

- **Ingeniería básica lancha patrullera de río.**

Proyecto de innovación efectuado en colaboración académica con la Escuela Naval Almirante Padilla.

- **Repotenciación buque multipropósito ARC "Buenaventura".**

Proyecto mediante el cual se demostró la independencia tecnológica adquirida por COTECMAR, para el desarrollo, planificación e ingeniería básica para calcular e integrar los componentes de un sistema de propulsión moderno.

COTECMAR



UNIDADES DE NEGOCIO

Planta Mamonal

Km. 9 Via Mamonal
Telefax: 6685297
jef-ven@cotecmar.com
Cartagena de Indias



COTECMAR.
CORPORACIÓN DE CIENCIA
Y TECNOLOGÍA PARA EL
DESARROLLO DE LA INDUSTRIA
NAVAL, MARÍTIMA Y FLUVIAL.

Diseño,
Construcción,
Reparación
mantenimiento
de BUQUES y ARTEFACTOS navales

Planta Bocagrande

Aven. San Martín
Base Naval ARC Bolívar
Teléfono: 6650259-6655354
jdcom@cotecmar.com
Cartagena de Indias



SOLUCIONES AVANZADAS A LA INDUSTRIA
NAVAL, MARÍTIMA Y FLUVIAL
www.cotecmar.com

DISETI

DIRECCIÓN DE SERVICIOS
TÉCNICOS INDUSTRIALES
Aven. San Martín
Base Naval ARC Bolívar
Teléfono: 6550452
jdv-cel@cotecmar.com
Cartagena de Indias



- **Instalación de Hardware y Software al buque ARC "Providencia".**

Proyecto de automatización ejecutado bajo la supervisión de SIEMENS, y que consistió en el suministro, instalación, conexión, configuración, pruebas y puesta en marcha de un sistema de supervisión de señales, detección y alarma de incendios en esta nave de investigación oceanográfica e hidrográfica construida en 1981.

- **Lanchas Interceptoras, Remolcador de Bahía, Lanchas Tipo Orca, Buques Patrulleros de Apoyo Fluvial, tipo Nodriza entre otros.**

Proyectos desarrollados por COTECMAR para la Industria Nacional:

- Construcción de la Barcaza Carbonera de 3000 toneladas de peso muerto para TIDE LEASING.
- Construcción de un Ferry de Lacustre para ISAGEN
- Estación de bombeo tipo Merbocarma para ECOPETROL
- Construcción de un Buque Balizador.

Así mismo, COTECMAR tiene dentro de su demanda de producción a gran escala, la ejecución de los siguientes proyectos:

- Construcción Buques Nodriza VI, VII, VIII, IX y X.
- Construcción de 6 Lanchas Patrulleras de Río - LPR.
- Construcción de 4 LCU.
- Diseño y construcción de un buque Patrullero de Altamar - PAM.
- Modernización de 4 Fragatas.
- Modernización de 2 Submarinos Oceánicos.
- Diseño preliminar de un porta contenedores de río para la Sociedad Portuaria de Cartagena.

Es importante resaltar la conformación del Sistema para la Innovación con el que cuenta hoy la naciente Industria Astillera Nacional, y como resultado de compartir conocimiento teórico y práctico ha dado origen a dos programas principales de investigación y desarrollo liderados por COTECMAR:

• Programa Manejo Integral de la Corrosión Marina - MIC

De este programa hablaremos en la próxima entrega

• Programa Materiales para la Construcción Naval

Tiene como objetivo dominar las nuevas aplicaciones y el desarrollo de materiales en los procesos de diseño y construcción de embarcaciones. Cuenta con tres proyectos en desarrollo denominados:

1. **"Evaluación de la soldabilidad de aceros micro aleados en procesos de reparación y construcción para la industria Astillera Nacional".** Tiene como objetivo principal determinar la soldabilidad de un acero microaleado de alta resistencia al impacto bajo especificación MIL-A-46100D utilizado para la construcción y reparación de embarcaciones empleando el proceso de SMAW con diversos materiales de aporte. Este proyecto es realizado a través de Convenio de cooperación científica y tecnológica con la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín - Grupo de investigación en soldadura y cuenta con la aprobación de COLCIENCIAS.
2. **"Estudio del comportamiento mecánico y confiabilidad de estructuras navales parcialmente averiadas por cargas impulsivas".** Tiene como objetivo principal determinar la confiabilidad de estructuras navales parcialmente averiadas por cargas impulsivas, mediante el estudio de su comportamiento mecánico para plantear un criterio de reemplazo o rehabilitación. al finalizar el proyecto la Industria Astillera contará con un sistema de evaluación de riesgos de estructuras abolladas. Es realizado a través de Convenio de cooperación científica y tecnológica con la Universidad Tecnológica de Bolívar. Aprobado por COLCIENCIAS.
3. **"Desarrollo d materiales poliméricos para la fabricación de bujes que se instalan en el sistema de propulsión de embarcaciones marítimas y fluviales".** Tiene como objetivo principal desarrollar materiales poliméricos nacionales para la fabricación de bujes que se instalan en el sistema de propulsión de embarcaciones marítimas y fluviales, previo establecimiento de los criterios de diseño tendientes a satisfacer las diversas solicitudes impuestas por el sistema. Se cuenta con las metodologías de evaluación de materiales poliméricos, al finalizar el proyecto se contará con materiales nacionales para la fabricación de bujes, es realizado a través de Convenio de cooperación científica y tecnológica con la Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín



Sobrecargo



Carpintero

Los uniformes e incluso parte del espíritu de los oficiales y marineros de la Armada Real quedan capturados en esta serie de acuatinas de 1799 realizada por el afamado ilustrador y caricaturista Thomas Rowlandson

instituciones del derecho del mar contemporáneo, ambas con asiento en Jamaica, país que fue sede de la última reunión de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre derecho del mar, donde 130 estados soberanos firmaron la mencionada Convención, el foro internacional más concurrido y por lo mismo más importante del universo en nuestros días.

Colombia, que tuvo tan señalada participación en la formación del nuevo derecho del mar durante las prolongadas sesiones -nueve años- de la Tercera Conferencia, no debiera continuar ausente de esta realidad marítima contemporánea e incorporarse como Estado parte a esta alucinante perspectiva, tal como ya lo han realizado muchas naciones y algunas, como ya lo dijimos, no propiamente de las más desarrolladas.

Sin embargo, para participar efectiva y activamente en el seno de las nuevas instituciones creadas por la Convención, es preciso ser "parte" de ésta, lo cual se adquiere de pleno derecho a través del procedimiento de la ratificación en el Congreso de la República conforme lo exigen tanto el instrumento internacional como la Constitución Nacional.

Nuestro país aún no ha decidido esta importante materia y en busca de una determinación acertada, el Ministerio de Relaciones Exteriores convocó en 1997, un foro de expertos que estudiara la conveniencia o inconveniencia de dar este paso. Dilatadas sesiones se dedicaron a su análisis hasta el mes de julio de 1998, que



Cocinero



Marinero

concluyeron en la sugerencia de recomendar al gobierno nacional ratificar la Convención, ya que unánimemente los participantes en el seminario especializado coincidieron en su necesidad e importancia, sugiriendo también la adopción de unos procedimientos previos en relación con algunos asuntos vinculados a las delimitaciones marítimas pendientes.

Naturalmente, en estas materias, como en muchas otras circunstancias coyunturales, el sentido de la oportunidad tiene enorme incidencia. Por lo mismo, estamos persuadidos que si nos asomamos tarde a las expectativas que abre el nuevo derecho del mar, es posible que también hayamos perdido nuestras actuales ventajas competitivas frente a los países que por estar bien alertas ya han ingresado al elenco de protagonistas en los programas de explotación industrial.

La actualización de nuestra normatividad jurídica es otro reclamo de los actuales momentos. Por ello, nada más concordante con esta demanda, tal como nosotros lo hemos venido proclamando y proponiendo insistentemente en diferentes foros, que el nuevo Código de Minas cuyo proyecto será muy próximamente presentado al Congreso, tuviera un capítulo especial sobre "minería marina" que reglamentara adecuadamente nuestros espacios jurisdiccionales en tan trascendente materia. ■

**Artículo transcrito del libro "Dos colosos frente al mar" de la Colección de Estudios de Derecho Internacional de la U. Javeriana, 2003 de autoría del ilustre miembro de la Liga Marítima de Colombia, doctor Nicolás Salom Franco, recientemente fallecido.*

ESSEX: UN NOMBRE Y DOS BUQUES

CN Ricardo García Bernal

Esta es la historia de dos buques norteamericanos con el mismo nombre, que con algunos años de diferencia, a principios del siglo XIX partieron de puertos no muy distantes en la costa este de los Estados Unidos, hicieron viajes semejantes y vivieron episodios trágicos que tuvieron desenlaces en el litoral chileno, no muy lejos el uno del otro; los dos comandantes sobrevivieron y terminaron salvándose en botes balleneros.

La fragata Essex

Lograda su independencia, los Estados Unidos se dedicaron a consolidar su organización política y su comercio exterior, empeño este último que halló grandes dificultades pues tanto Inglaterra como Francia se habían dedicado a confiscar buques y cargamentos norteamericanos, dejando como resultado una gran animadversión hacia Inglaterra. Esta circunstancia fue aprovechada por un sector "belicista" en el Congreso, que logró que en junio de 1812 se le declarara la guerra a Inglaterra, cuando ya las medidas inglesas contra el comercio marítimo norteamericano habían sido derogadas. Este fue el origen de la llamada "Guerra de 1812", o "Guerra del Sr. (James) Madison", por la época Presidente de la Unión.

En la incipiente marina de guerra se destacó desde finales del siglo XVIII una "élite" de comandantes jóvenes, competitivos, ambiciosos y aguerridos, al mando de fragatas de excelente diseño y construcción, que llegaron a constituir una verdadera amenaza contra la flota inglesa, hasta ahora señora de los mares.

A esta élite, pertenecieron 12 comandantes que más tarde figurarían entre los héroes de la Armada. En ella se destacó el capitán David Porter, quien a bordo de varios buques operando en el Atlántico, el Mediterráneo y el Caribe ganó prestigio como comandante y luchador duro, estudioso y de fuerte carácter. En 1800, bajo su mando, el "Essex" fue el pri-

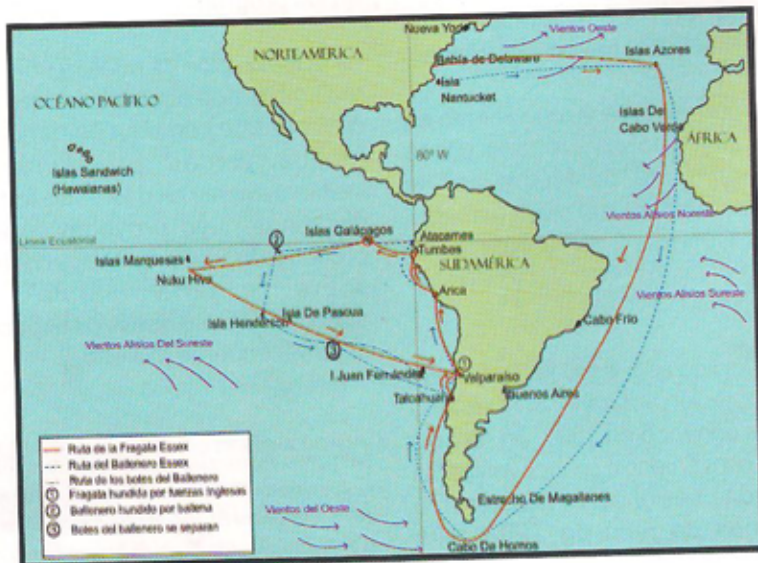
mer buque de la Armada Norteamericana que rodeó el cabo de Buena Esperanza para entrar al Pacífico.

El "Essex" era una fragata ligera, orgullo de sus constructores por sus buenas condiciones marineras, 140 pies de eslora, 36 de manga y 860 toneladas, y originalmente bien artillada, pero una modificación hecha en 1810 a su dotación de 42 cañones de corto y de largo alcance fue duramente criticada, y fue finalmente el motivo de su pérdida. Tenía una tripulación de 300 hombres.

En julio de 1812 Porter recibió la orden de, zarpando desde la bahía de Delaware, navegar hacia la islas del Cabo Verde, y luego hacia la costa del Brasil, en donde encontraría las fragatas "Constitución" y "Hornet", con las que formaría una flotilla para operar en el Atlántico Sur, y eventualmente pasaría al Pacífico. En ruta al punto de rendez-vous capturó 2 buques ingleses, pero no encontró los buques norteamericanos con los que iría a operar, por lo que tomó la decisión de continuar solo, y pasar al Pacífico.

En 26 de enero de 1813 decidió pasar por el cabo de Hornos, evitando el paso por el estrecho de Magallanes. Después de arrostrar varias furiosas tormentas solamente logra llegar al Pacífico el 4 de marzo, recalando posteriormente en Valparaíso. Esperando encontrar abundante caza, a finales de marzo dejó este puerto y dirigió al norte en donde sabía se encontraba una zona de caza de ballenas, en donde encontraría buques balleneros británicos.

En ruta hacia esta zona capturó un corsario peruano y dos balleneros ingleses. Los dos últimos, debidamente artillados fueron agregados a la flotilla de Porter, que posteriormente fue reforzada con el otro ballenero británico capturado, de nombre "Atlantic" que fue rebautizado como "Essex Junior". Con esta flotilla que llegó a sumar seis unida-



Los miembros de la Liga en diferentes actividades: reuniones sociales, asambleas y conferencias



des, se encaminó hacia las islas Galápagos, en cuyas aguas, entre abril y septiembre de 1813 logró capturar 8 balleneros ingleses.

Porter reorganiza sus fuerzas; el "Essex" y dos de los balleneros capturados permanecen en el coto de caza de las Galápagos, donde cobran tres piezas más. El "Essex Junior" y otros balleneros con su rico cargamento de aceite y huesos de ballena retornan a Valparaíso, en donde no logran vender la carga, por lo que uno de ellos retorna a los Estados Unidos con parte de ella. El "Essex Junior" se reuniría posteriormente en las Galápagos con Porter y su "victoriosa" flota.

Al igual que con júbilo se supo en Norteamérica, con disgusto el almirantazgo británico se entera de las andanzas de Porter y su flota, por lo que envía en su busca a la fragata "Phoebe" y dos balandros armados en guerra. Esta fuerza, comandada por el capitán James Hillyar, veterano de las campañas navales contra Napoleón, conocido y respetado en las marinas de guerra, pronto llegaría al Pacífico para emprender su cacería.

Terminada la caza de balleneros ingleses en aguas de las islas Galápagos, Porter necesitando reaprovisionar, carenar y desratizar los buques, y dar un merecido descanso a las tripulaciones, decide dirigirse a las islas Marquesas, 2,500 millas al sudeste de Hawái.

En la isla Nuku Hiva, la mayor del archipiélago, el 25 de octubre fueron recibidos muy amistosamente, y para alegría de las tripulaciones prolongaron su estadía por 7 semanas; establecieron allí un fuerte denominado "Madison", cuya duración fue efímera; se involucraron en las luchas internas de los aborígenes, tras de lo cual convencieron a los ganadores de las contiendas, de integrarse a la Unión Americana, gestión de "diplomacia con cañones" que sentó un precedente, pero que al parecer no le interesó a Washington en su momento.

Al ser terminadas las reparaciones, Porter consideró cumplida su misión contra los balleneros y transporte civiles ingleses, y se alistó para buscar prestigio en combates contra buques de guerra. Entonces, temerariamente el 13 de diciembre de 1813 se dirigió, acompañado solamente del "Essex Junior", hacia la costa chilena, en donde sabía que se encontraría con la fuerza inglesa que estaba buscándolo.

En efecto, en Santiago de Chile se encontraron los dos futuros adversarios en una reunión social en casa del enviado americano, en la que con "cordialidad y respeto" trataron de establecer reglas de juego para el inevitable combate y acordaron respetar la neutralidad de las aguas chilenas. Porter planteó un duelo entre las dos fragatas, el cual Hillyar rechazó, y poco tiempo después zarpó con el "Phoebe", y uno de los balandros armados, el "Querubín".

La fuerza británica permaneció a la salida del puerto de Valparaíso, esperando que Porter saliera, para obligarlo a combatir. El encuentro se dio muy pronto; gracias a que por el mal tiempo, que lo azotó sin tregua, el "Essex" sufrió en sus anclas, arboladura y velamen graves daños, pero se refugió, y alistó para el combate, en una pequeña rada afuera del puerto de Valparaíso, pero dentro de aguas territoriales chilenas. Dado que el "Essex Junior" no era más que un ballenero armado, permaneció al margen del combate.

El 28 de marzo, el "Essex" entró en combate contra el "Phoebe" y el "Querubín", los cuales gracias a sus condiciones marineras y la superioridad del armamento, lo despedazaron. Por el certero fuego británico su santabárbara estalló en llamas y dejó entre sus 255 tripulantes, 58 muertos y 65 heridos. Solo en este momento Porter autorizó abandonar el buque.

El capitán Hillyar reconoció el valor de la tripulación: "*... La defensa del Essex, tomando en consideración nuestra superioridad y las desfavorables circunstancias de haber perdido su mastelero mayor honra a sus bravos defensores y evidencia de manera clara el coraje del capitán Porter y aquellos bajo su mando ...*"

El caballeroso Hillyar permitió que los sobrevivientes del "Essex" se embarcaran en el "Essex Junior" y les dio un salvoconducto para que pudieran regresar a su país. El 5 de julio de 1814, a la entrada del puerto de Nueva York la fragata británica "Saturno" por segunda vez los abordó, e irrespetando el salvoconducto del capitán Hillyar, los detuvo.

No estaba Porter para ser detenido a una pocas millas de su patria, después de 21 meses de lucha. Con parte de sus bravos hombres, incluido el guardiamarina David Farragut, ahijado de Porter y futuro primer almirante de la Armada, dejaron una nota al comandante inglés y tripularon un bote ballenero, en el que a fuerza de remos, y perseguidos por la "Saturno" huyeron por 60 millas hasta llegar a Long Island, en donde como en todo el país posteriormente, fueron recibidos como héroes.

A pesar de haber perdido su buque, sus conciudadanos y su gobierno les reconocieron haber capturado 22 buques enemigos, y buena cantidad de mercancías, enfrentarse bravamente, en condiciones de inferioridad, con los ingleses, y haber explorado el Pacífico Sur. Porter y sus hombres dieron un ejemplo de valor y de coraje con pocos antecedentes en los relatos de la historia de los hombres que han luchado en el mar. ■

NOTA: En la próxima edición: "El ballenero Essex"

EL CASO DEL "OSCAR" ¿MOTÍN O ASESINATO?*

Deberías haber sacado el bote e ido tras ellos, atravesarlos con una lanza!", le rugió el Capitán Isaac Ludlow a su segundo de a bordo mientras observaban las debatientes formas en la distancia. No era a las ballenas a las que el Capitán del Oscar anhelaba lancear. Su ira, ese día de agosto de 1845, estaba dirigida contra tres de sus propios marineros que habían desobedecido las órdenes al ir a nado a tierra en busca de una libertad no autorizada.

Así comenzó uno de los conflictos que más amargos debates provocó en los anales americanos de la caza de ballenas. Antes de que los acontecimientos hubieran acabado, amenazaron con derribar uno de los principios más sagrados de la ley marina: la autoridad absoluta del capitán.

El *Oscar*, que llevaba 291 días fuera de Sag Harbor, Nueva York, se aprovisionaba en Ilha Grande, Brasil, cuando los tres marineros se marcharon a tierra sin permiso. Sólo se quedaron allí para emborracharse a gusto, y luego nadaron de vuelta al barco, donde se los envió a la bodega mientras el capitán meditaba en el castigo adecuado.

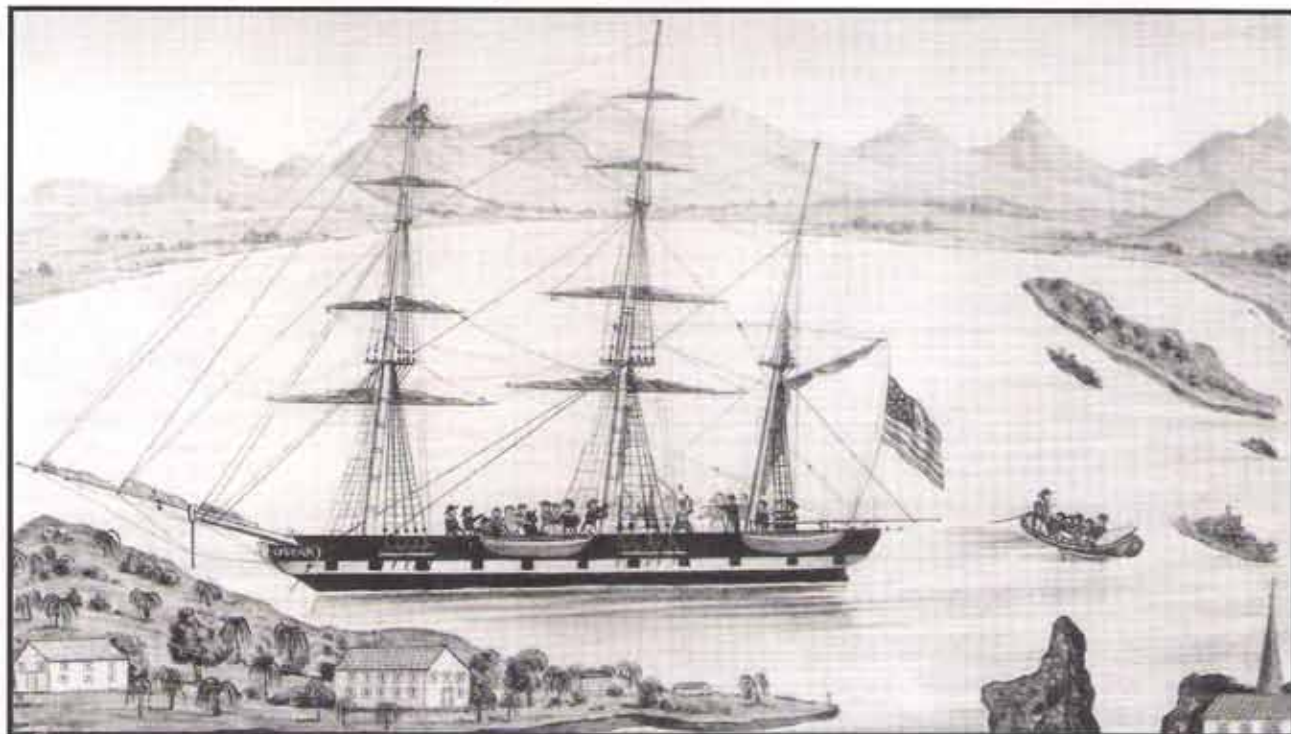
Gruñendo y maldiciendo, los embrutecidos marineros se armaron con cuchillos, hacha y porras. Se les había unido el cocinero, quien se consideraba agraviado por

otra cuestión. El capitán se les enfrentó con un rifle. Les advirtió que dispararía al primer hombre que pusiera un pie en el alcázar. Cuando un marinero se abalanzó hacia él, el capitán lo mató de un tiro.

Los marineros supervivientes fueron arrestados de inmediato por el cónsul de los Estados Unidos. Pero entonces, de forma sorprendente, también arrestaron al capitán, al que se acusó de asesinato. En el juicio en Nueva York, Ludlow sostuvo que había acallado un verdadero motín. En ello recibió el ferviente apoyo de sus compañeros capitanes. "Si se condena al capitán Ludlow, nunca más pisaré un barco ballenero", declaró un patrón. Pero con sólo cuatro amotinados de una veintena de marineros, resultaba difícil demostrar que se hubiera llevado a cabo algún intento por apoderarse del barco.

La decisión del juez fue verdaderamente salomónica. Exoneró al Capitán Ludlow diciendo que actuó dentro de sus derechos, y declaró culpables a los tres marineros supervivientes de asalto en vez de motín. Pero para los capitanes balleneros, lo más importante fue que se mantuviera el gobierno del capitán en el mar. ■

**Artículo tomado de "AVENTURAS DEL MAR". Los balleneros, Tomo I, Ediciones Folio, S.A., 96, Barcelona.*



Un amotinado que blande un hacha muere a bordo del Oscar, tras lo cual trasladan el cuerpo a tierra (derecha), en este cuadro compuesto del asunto hecho en 1845



Bellos y alegres días en Navidad, prosperidad en Año Nuevo y felicidad perenne, son los deseos de la Liga Marítima de Colombia para todos los hijos de esta patria tan querida.

ENTREGA DE LA TIMONERA

Es grato para el Director Ejecutivo de la Liga presentar su cordial saludo a los miembros de la LIMCOL, expresarles los votos por los éxitos personales de todos y hacerles entrega de la edición extraordinaria de LA TIMONERA en este VI Aniversario de la fundación de la Liga Marítima de Colombia. Seis años ya, vividos con esfuerzo, trabajo y dedicación, y ahora con el PLUS ULTRA marino y apoyados por ustedes, la Liga existirá por siempre y logrará los objetivos que nos propusimos a finales del siglo XX. Así, tanto LA TIMONERA, nuestra revista, la que tienen en sus manos, como la Liga muestran juventud pero también la proyección hacia el futuro que todos procuramos: ella fue hecha para ustedes, la Liga será hecha por ustedes. ■



RECONOCIMIENTOS

HERNANDO GARCÍA RAMÍREZ. Almirante de la República. Ex Comandante de la Armada. Miembro honorario de la Liga y quien hace honor a ese honor, honor para la Liga. Generoso en su colaboración, espléndido y notable en su altruismo y liberalidad para con esta institución, abundante en su asesoría y sus consejos, todo ello mostrado con sus hechos y actividades desde que la "LIMCOL" nació. Nuestra sede y oficina donde laboramos, gentilmente el almirante García la facilitó con el único interés de que la Asociación, nacida y perdurando con esfuerzo y

sacrificio, pudiera buscar el logro de sus objetivos: la unidad de aquellos a quienes une el mar y el progreso y desarrollo marítimo de nuestro país. Para el almirante García, gratitud de la Liga y de todos quienes a ella pertenecemos. ■

ANUNCIADORES

Se agradece la cooperación de aquellos miembros de la Liga y de algunas personas y empresas ajenas a ella pero de espíritu generoso, quienes al colaborar con sus anuncios en la revista ayudaron a que este proyecto de edición extraordinaria se hiciera realidad. Son ellos:

UNIVERSIDAD MILITAR:

BG. Carlos Leongómez Mateus

UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA:

Dr. Luis Alberto Noguera Calderón

*CN Luis Jorge Orjuela Pérez
Director Ejecutivo LIMCOL*

CAJA PROMOTORA DE VIVIENDA MILITAR:

Valm. Gilberto Roncancio Sarmiento

CLUB MILITAR DE OFICIALES:

BG. Ismael Silva Másmela

CORPORACIÓN DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL, MARÍTIMA Y FLUVIAL (COTECMAR):

Calm. Juan Pablo Vergara Loboguerrero

EDUARDOÑO:

Dra. Ana Mercedes Londoño

CF Miguel Mora Echevarría.

EL PORQUÉ DE UN NOMBRE

El nombre de LA TIMONERA tiene un origen y un sentido y no fue dispuesto por azar o por capricho: origen y sentido filosóficos y también de la entraña marinera muy del saber de los miembros de la Liga. Lo escribo porque algunos no conocen el porqué la revista así se llama. ■



HOMENAJE

El pasado 21 de octubre se cumplieron doscientos años de la batalla de Trafalgar. LA TIMONERA, en su portada, rinde homenaje al almirante Lord Horacio Nelson, el vencedor y el marino más famoso de la Historia por sus hazañas guerreras que hicieron de Inglaterra la dueña de los mares en el siglo XIX y a James Cook el más grande explorador del océano a quién podemos ver en esta página. ■

AL COMPAÑERO POR MUCHOS AÑOS: ALBERTO MARTÍNEZ BARBOSA



almirante(r) Manuel Avendaño Galvis

Hombre de carácter y arraigados valores, ejerció la profesión con pundonor y aferrado a los más caros ideales de la Institución. La honestidad marcó el norte en el ejercicio de una carrera pulcra, ceremoniosamente formal, ordenada metódicamente y cultivada por sentimientos propios

de los verdaderos hombres de mar. La firmeza, en el estricto sentido de la palabra, de servir al país con todas sus energías fue rasgo característico de su conducta a través de sus actos.

Al asumir la Armada Nacional el liderazgo en el ámbito de las Ciencias del Mar, como expresión de soberanía y de apoyo al desarrollo marítimo del país, lo escogió para que adelantara una especialización dentro del campo de la oceanografía, con miras a preparar el capital humano para la expansión de la investigación científica al interior de la Marina de Guerra y en etapa posterior, para la definición de la Comisión Colombiana de Oceanografía, organización de convocatoria interinstitucional asesora del Gobierno Nacional en esta materia.

Incorporado a la vida civil, sus vastos conocimientos y elaborada experiencia lo sitúan en el Ministerio de RR.EE. Allí asume, con la responsabilidad de siempre, funciones en el área de fronteras y de informática. Los exitosos resultados fueron la credencial para desempeñarse en el servicio exterior, por casi un lustro, como Ministro Consejero de la Embajada de Colombia ante el Gobierno de la República de Chile.

Al término de su compromiso con la cancillería, y aún viva la llama del servicio, puso toda su capacidad organizativa, experiencia y tenacidad para sortear obstáculos, a la tarea de forjar, junto con otros colegas del mar, la partida de nacimiento de la Liga Marítima Colombiana, trabajo loable por su alcance en el desarrollo del Poder Marítimo de la Nación. En este empeño, un eclipse torna su vida en un proceso de desvanecimiento largo y penoso que enfrentó con estoicismo y dignidad insuperables. Entre tanto, a su lado, Marcela y sus hijos, en permanente desvelo y sin desfallecer, le dispensaban, solícitos, consagrada atención con cariñosa ternura. Mis respetos y sentimientos solidarios a Marcela, Carolina y Esteban.

CRISTINA MEJIA DAHL

Hace un poco más de un año en trágico accidente en Canadá, Cristina zarpó camino al cielo. Conocemos el dolor que no termina, por eso se quiebran las palabras, la mente queda en silencio y sangra el corazón, así, frente a la pena de Arlene Dahl y su familia, sólo podemos decirles que ante la decisión de Dios, inescrutable, solo quedan la esperanza del reencuentro y en la tierra los bellos recuerdos que Cristina les dejó.



NICOLÁS SALOM FRANCO

Miembro de la Liga Marítima de Colombia.

Natural de Cartagena de Indias, abogado egresado de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Murió en Bogotá en 2005.

Alcalde mayor de Cartagena, gerente general de la Empresa Colombiana de Minas, asesor

especial del ministro de Relaciones Exteriores para asuntos referentes al derecho del mar, asesor externo del comandante de la Armada Nacional, para asuntos del derecho del mar.

En cargos diplomáticos: Cónsul general de Colombia en Buenos Aires, Argentina. Embajador extraordinario y plenipotenciario de Colombia en Finlandia. Embajador en misión especial ante la Comisión Preparatoria de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Mar de Naciones Unidas en Nueva York. Embajador en misión especial a la Reunión Preparatoria de la Ministerial de la Comisión Permanente del Pacífico Sur en Santiago de Chile. Embajador en misión especial a la II reunión internacional de expertos legales sobre América Latina y la Convención de Naciones Unidas sobre derecho del mar.

SOFÍA BARONA VELÁSQUEZ

El 26 de diciembre de 2004 falleció en Indonesia en la tragedia del Tsunami Sofía Barona Velásquez, de un año y medio de edad, nieta del almirante Guidberto Barona y Mariela de Barona e hija de Carlos y de Silvia. A ellos, después del tiempo transcurrido, la Liga los sigue acompañando en su pena y ruega a Dios les dé fortaleza en su dolor.

L o q u e a p r e n d e s e s l o q u e s e r á s

programas de POSTGRADO



MAESTRÍAS

BIOLOGÍA APLICADA

SNIES 111765740001100111101 - Dos años - Martes a jueves 3:00 p.m. a 8:00 p.m. Viernes de 5:00 a 7:00 p.m.

DERECHO ADMINISTRATIVO

SNIES 111763420061100113200 - Dos años - Lunes, martes y jueves 6:30 p.m. a 9:30 p.m.

ESPECIALIZACIONES

ADMINISTRACIÓN AERONAÚTICA

SNIES 111753876581100113100 - Tres trimestres - Miércoles y viernes 6:00 p.m. a 10:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m.

ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD

SNIES 11175363011100113200 - Dos semestres - Lunes, miércoles y jueves 6:00 p.m. a 10:00 p.m.

ALTA GERENCIA

Tres trimestres - **Diurno** SNIES 111756580001100111101 - Lunes a viernes 7:00 a.m. a 9:30 a.m. - **Nocturno** SNIES 111756580001100111400 - Martes y jueves 6:00 p.m. a 10:00 p.m. y sábados 8:00 a.m. a 12:00 m.

ALTA GERENCIA DE LA DEFENSA NACIONAL

SNIES 11175680001100113400 - Martes miércoles y jueves de 6:30 pm a 9:30 p.m., un sábado al mes de 8:00 a.m. a 1:00 p.m.

CONTROL INTERNO

SNIES 111756580171100113100 - Tres trimestres - 1. Martes y jueves 7:00 a.m. a 9:30 a.m. y sábados 7:00 a.m. a 1:00 p.m. 2. Sábados y domingos 7:00 a.m. a 6:00 p.m. (Cada 15 días)

DERECHO ADMINISTRATIVO

SNIES 111753420061100111200 - Dos semestres - Lunes a viernes 6:30 p.m. a 9:30 p.m.

DOCENCIA UNIVERSITARIA

SNIES 111753780191100113400 - Tres trimestres - Primer y segundo trimestre (Viernes 5:00 p.m. a 10:00 p.m. y sábados 7:00 a.m. a 1:00 p.m.)

FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Tres trimestres - **Diurno** SNIES 111756583321100113100 - Jueves y viernes 7:00 a.m. a 9:30 a.m. y sábados 8:00 a.m. a 12:00 m. - **Nocturno** SNIES 111753326581100111200 - Jueves y viernes 6:00 p.m. a 10:00 p.m. y sábados 8:00 a.m. a 12:00 m.

GERENCIA EN COMERCIO INTERNACIONAL

SNIES 111753820001100111200 - Tres trimestres - Martes, miércoles y jueves 6:00 p.m. a 10:00 p.m.

GERENCIA EN LOGÍSTICA INTEGRAL

SNIES 111756580001100111200 - Tres trimestres - Lunes y viernes 6:00 p.m. a 10:00 p.m. y sábados 8:00 a.m. a 12:00 m.

GERENCIA INTEGRAL DE PROYECTOS

SNIES 111756580401100111200 - Tres semestres - Lunes a jueves 6:00 p.m. a 9:00 p.m.

GESTIÓN Y DESARROLLO ADMINISTRATIVO

SNIES 111753003701100111100 - Tres trimestres - Martes y jueves de 6:00 p.m. a 10:00 p.m. y sábados 8:00 a.m. a 12:00 m.

MERCADEO DE SERVICIOS

SNIES 111753800101100111400 - Tres trimestres - Martes, miércoles y jueves 6:00 p.m. a 10:00 p.m.

PLANEACIÓN AMBIENTAL Y MANEJO INTEGRAL DE LOS RECURSOS NATURALES

Dos semestres - **Diurno** SNIES 111753330701100113100 - Lunes a viernes 7:00 a.m. a 9:00 a.m. y algunos sábados 8:00 a.m. a 12:00 m. - **Nocturno** SNIES 111753330701100111200 - Martes, miércoles y jueves 6:00 p.m. a 10:00 p.m. y prácticas algunos sábados 8:00 a.m. a 12:00 m.

PROCEDIMIENTO PENAL CONSTITUCIONAL Y JUSTICIA MILITAR

SNIES 111753510881100113400 - Dos semestres - Semipresencial - Especialización para abogados titulados. Veinte horas de clase presencial durante tres días seguidos al mes, así: Jueves 3:00 p.m. a 9:00 p.m., Viernes 9:00 a.m. a 1:00 p.m., 2:00 p.m. a 6:00 p.m. y sábados 8:00 a.m. a 2:00 p.m.

REVISORÍA FISCAL Y AUDITORÍA INTERNACIONAL

SNIES 111756570461100111200 - Tres trimestres - Martes, miércoles y jueves 6:00 p.m. a 10:00 p.m.

ESPECIALIZACIONES MÉDICAS

38 ESPECIALIDADES

En convenio con: Hospital Militar Central - Hospital Clínica San Rafael - Hospital Occidente Kennedy

ESPECIALIZACIONES ODONTOLÓGICAS

ENDODONCIA

IMPLANTOLOGÍA ORAL RECONSTRUCTIVA

ORTODONCIA

REHABILITACIÓN ORAL

En convenio con: Fundación Centro de Investigación y Estudios Odontológicos C.I.E.O.

INFORMES División de Admisiones • Carrera 11 101-80
 ☎ Directos 634 3203 - 634 3210
 ☎ PBX 275 7300 - 634 3200 Ext. 200-210 www.umng.edu.co
 e-mail admisiones@umng.edu.co • Bogotá, D.C. - Colombia

Crédito Universitario. ICETEX - Fondos Rotatorios Fuerzas Militares - Fondo Nacional del Ahorro - Banco de Bogotá - CentraSeguros - Banco de Crédito - Credivalores - Fincomercio - Todas las tarjetas de crédito



**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**

Una estrella, un norte, un **Noble Origen**.

Tres reyes de oriente,
tres ofrendas: incienso, mirra y oro.



**En Navidad
y Año Nuevo**

Para nuestros socios y amigos
la mejor ofrenda...

Un presente y futuro **DORADO**

www.clubmilitar.gov.co
Servicio *Integral*... Satisfacción *Plena*