

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 IV No. 7
Noviembre 2006

LA TIMONERA



GRANDES

BENEFICIOS Y EXCELENTE SERVICIO

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL



CAJA PROMOTORA
DE VIVIENDA MILITAR Y DE POLICÍA
EMPRESA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO

NIT: 869021967-7

- ◆ Subsidio exclusivo para el personal al servicio de la Fuerza Pública.
- ◆ Administración eficiente de aportes.
- ◆ Rentabilidad en los ahorros y cesantías.
- ◆ Trámites ágiles y completamente gratuitos.
- ◆ Atención personalizada.
- ◆ Asesoría telefónica.
- ◆ Información de la cuenta individual a través de la intranet de cada fuerza.
- ◆ 10 pantallas de consulta a nivel Nacional.
- ◆ Variedad de proyectos habitacionales, evaluados por personal especializado.



NUESTRO COMPROMISO... SERVIR CON CALIDAD

[Www.caprovim.gov.co](http://www.caprovim.gov.co)

Nuevo correo electrónico: cpvmp@caprovim.gov.co

CALL CENTER

2207219 / 12 / 54 - PBX:2200640

Calle 41A No 46-21 CAN Bogotá D.C.
A.A. 12864

LA TIMONERA



Director
JORGE ORJUELA PÉREZ

Coordinación
Mónica Muñoz Benavides

Sede
Calle 125 No. 27-89 Of.: 406
Teléfono: 637 22 18 Fax: 637 22 29
E-mail: limcol@hotmail.com
ligamaritimo@ondinet.com
WWW.limcol.org

Consejo Directivo
Almirante Guidberto Barona Silva, Presidente
TN. Eduardo Ordóñez Wills, Vicepresidente

Vocales Principales
TC. Carlos Alberto Aguilar Ramírez
CF. Luis Virgilio Avella Díaz
CF. Enrique Alejandro Díaz Zambrano
CG. José Guillermo Páez Sánchez
CN. Ricardo Alberto Rosero Eraso

Vocales Suplentes
CN. David Salas Prieto
TF. José Rafael Ojaya Arboleda
CF. Ernesto Cajiao Gómez
TF. José Alonso Escobar Isaza
CN. Carlos Escamilla Camacho
CN. Héctor Alfonso Riveras Valero
CN. Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz
CF. Luis Antonio Parro García, Fiscal

Diseño e Impresión
Imprenta y Publicaciones FF. MM.

CN. Jorge Orjuela Pérez
DIRECTOR EJECUTIVO LIMCOL

Las ilustraciones, relacionados con la construcción naval, fueron tomadas de la Enciclopedia "La Aventura del Mar".

PORTADA



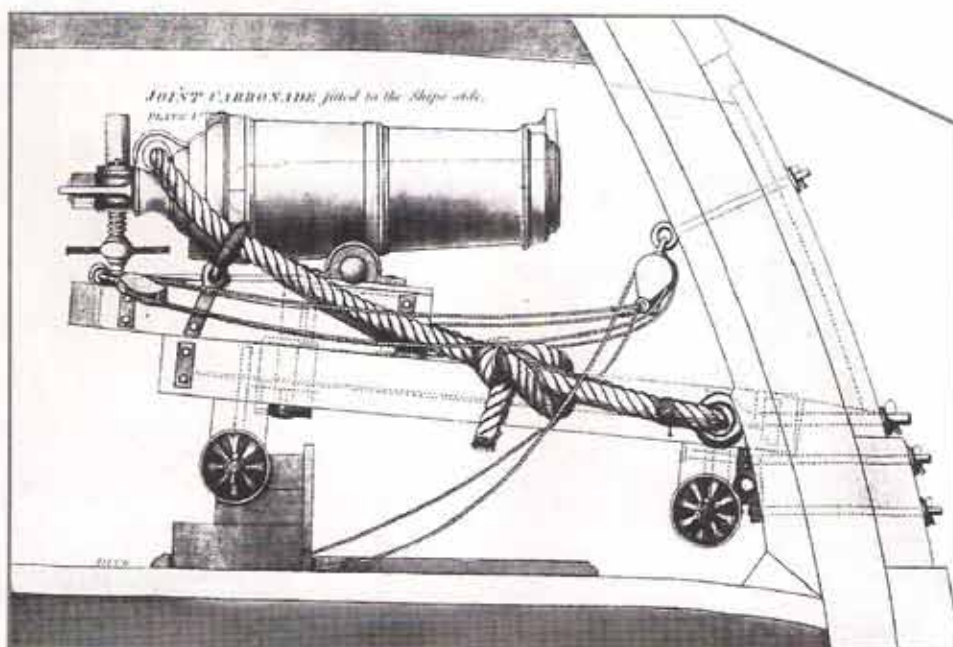
Construcción de una coka, basada en el hallazgo de Bremen. Algunas influencias aparecen en este diseño extremadamente logrado; los costados en tingladillo (1) proceden claramente de la tradición escandinava pero el grueso fondo, que daba al casco mayor capacidad y le permitía mantenerse derecho cuando varaba en seco, está nivelado. La ligera inclinación de la plancha de la quilla (3) a proa y a popa reforzaba el casco contra cualquier tendencia a "arrufarse" o a doblarse hacia arriba. Las vigas transversales que sobresalen (2) mantienen unida la parte inferior del casco y permiten que los costados se extiendan hacia arriba y ofrezcan mayor profundidad al barco.

CONTENIDO

Una marca que vale la pena valorar.....	7
Notas para la Historia: la LIMCOL.....	8
La demanda de Nicaragua contra Colombia ante la Corte de La Haya.....	12
La contaminación del agua potable.....	16
El tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos.....	18
El Poder Marítimo.....	20
Metamorfosis del Buque de Guerra.....	22
El timón de popa: un regalo de los piratas.....	25
Evolución del arte del carpintero de barcos.....	26
Propuesta de una federación de profesionales del mar.....	28

La Liga Marítima de Colombia celebra en este mes de noviembre su VII aniversario. Son siete años manteniendo vivos nuestros ideales y nuestras esperanzas maríneas con un espíritu de compañerismo y solidaridad dentro de nuestras más caras tradiciones. Seguimos adelante tutelados por estos principios, buscando hacer de Colombia un país marítimo para que nuestros compatriotas y las futuras generaciones tomen conciencia de ello y se haga realidad el anhelo de todos los marinos de Colombia.

La liga viene participando, por una especial invitación, en algunas actividades de la Comisión Colombiana del Océano, que nos abrió un espacio de colaboración en el planeamiento y organización del Tercer Congreso de Desarrollo Marítimo y Costero. Registramos aquí la importancia de este evento que cada año tiene una mayor relevancia. Los señores vicepresidente de la República doctor Francisco Santos Calderón y vicealmirante Guillermo Barrera Hurtado, Comandante de la Armada, con su empeño lograron darle a este Congreso una importancia nacional. Destacamos igualmente y reconocemos la labor del Secretario Ejecutivo de la CCO capitán de fragata Julián Augusto Reyna Moreno y del



Llamado "El Aplastador" por los británicos y el "Cañón del Diablo" por los franceses, que eran sus blancos, la robusta carronada fue diseñada para distancias cortas y en sus modelos más grandes disparaba una inmensa bala de 30 kilos que era impulsada por 2,5 kilos de pólvora. Introducida en 1779, desempeñó un papel preponderante en la batalla de los Santos; los franceses no idearon nada que igualara su poder de destrucción hasta 1799.

Director de la Fundación País Marítimo capitán de navío(r) Rafael Steer Ruiz a cuyas ejecutorias se debe el éxito del Congreso.

La Liga Marítima participó en el Foro de "Infraestructura, Seguridad Portuaria y Transporte Multimodal" con la ponencia "Logística e Intermodalismo, instrumentos fundamentales para un país competitivo" presentada por el capitán de fragata(r) Ernesto Cajiao Gómez, a quien expresamos nuestras felicitaciones. Este foro se constituyó, a nuestro juicio, en el más interesante por los temas allí expuestos, todos relacionados con el comercio exterior del país y por la relación directa que tienen con los Tratados de Libre Comercio que se firmarán en un futuro cercano.

Almirante (r) GUIDBERTO BARONA SILVA

RECONOCIMIENTOS

- ✿ Almirante Hernando García Ramírez.
Faltan palabras para agradecer, todos los días y todos los años, la colaboración que permanentemente presta a la Liga el señor almirante García Ramírez y que todos conocemos. Para él, nuestra perenne gratitud.
- ✿ Vicealmirante David René Moreno M.
Jefe de Estado Mayor Conjunto
Quien con generosidad y sentido de colaboración conocidos desde siempre en la Marina, contribuyó en forma total para que esta revista viera la luz.
- ✿ General Rafael Zamudio Molina
Presidente de Acore
Con su solidaridad, cooperación y espíritu de cuerpo, ha convertido a Acore en nuestra segunda casa.
- ✿ Brigadier General Ismael Silva Másmela
Director Club Militar
De quien la Liga ha recibido su apoyo espontáneo y especial en todas sus actividades.
- ✿ Capitán de Navío Mario Hugo Aranguren R.
Por su generosa y silenciosa ayuda con la revista.



CONFECCIONES Y BORDADOS
DIOSOR

Especialidad en bordados computarizados
Producciones de bordados en todo tipo de material
Confección de Gorras- Camisetas- Escudos- Logotipos-
Emblemas- Gallardetes - Banderas de lujo e intemperie-
Blusas- Insignias Militares y de Empresas Particulares

Carrera 60 No 8 - 87 / 91 Teléfono: 2605749 - 2907780
e-mail: diosor51@yahoo.es - diosor@telecom.com.co
Bogotá, D.C.

Lo que aprendes es lo que serás

programas de POSTGRADO



MAESTRÍAS

BIOLOGÍA APLICADA

SNIES 111765740001100111101 - Dos años - Martes a Jueves 3:00 p.m. a 8:00 p.m., viernes 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 - Lunes, martes y miércoles 6:00 p.m. a 10:00 p.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 p.m. 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 7:00 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 7:00 a.m. a 1:00 p.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 - Lunes, miércoles y Viernes 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.

INFORMES Por internet o en la 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 - Centralseguros - Banco de Crédito - Credivalores - Fincomercio - Todas las tarjetas de crédito -

GERENCIA INTEGRAL DE PROYECTOS

SNIES 111756580401100111200 - Tres trimestres - Lunes a Jueves 6:00 p.m. a 10:00 p.m.

GESTIÓN Y DESARROLLO ADMINISTRATIVO

SNIES 111753003701100111100 - Tres trimestres - Martes y Jueves de 7:00 a.m. A 9:30 a.m. y sábados 7:00 a.m. a 1:00 p.m.

INGENIERÍA DE PAVIMENTOS URBANOS

SNIES 111756250701100111200 - Tres semestres - Martes 6:00 p.m. a 9:00 p.m., viernes 5:00 p.m. a 9:00 p.m. y sábados 7:00 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 Viernes 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

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 Y RECONSTRUCTIVA
- ORTODONCIA
- REHABILITACIÓN ORAL

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



**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**

UNA MARCA QUE VALE LA PENA VALORAR

Ingeniero JAIRO CÁRDENAS

COTECMAR se encuentra en una industria cada vez más competitiva, cambiante y compleja, donde el nivel tecnológico, la capacidad profesional y la infraestructura adecuada, marcan la pauta para autosostenerse en un mercado donde los clientes reclaman productos y servicios especializados, de buena calidad, durabilidad y a menores costos. Es necesario conocer el entorno, la capacidad de la red de proveedores, la oferta laboral especializada y manejar una gran cantidad de variables que le permitan mantener y acrecentar las ventajas competitivas actuales.

Se trata de sectores industriales en los que predomina la oferta sobre la demanda, de rápido desarrollo tecnológico y en los que las distancias geográficas se hacen cada día más pequeñas. Esta situación obliga a nuestras organizaciones a adaptar y mejorar sus procesos tradicionales de observación, conocimiento e inteligencia de los entornos

en los que compiten, estructurando escenarios posibles para anticiparse a las exigencias de los clientes, con las competencias requeridas y las bases tecnológicas adecuadas para suplir sus demandas futuras.

El obtener un reconocimiento nacional por la calidad, confiabilidad y otros factores que intervienen en la fabricación de productos o en la prestación de servicios y que estos alcancen implicaciones de renombre más allá de nuestras fronteras, es sin duda alguna un reto importante para la industria nacional, teniendo en cuenta que la competencia directa de esos productos y servicios hace parte del mercado local a través de distribuidores, o son fabricados por empresas extranjeras radicados en nuestro país con una marca reconocida internacionalmente, la cual está respaldada por tradiciones y costumbres, y calidad y confiabilidad en la mayoría de los casos.



La industria astillera internacional no es ajena a estos conceptos, también la tradición juega un papel importante; pero la calidad y la confiabilidad que se genera del paso de una producción artesanal a otra que incluye factores tecnológicos, con sus componentes de precisión y minimización de tiempos, y además, teniendo en cuenta que esta inicia desde el momento mismo en que se genera un nuevo concepto para implementar procesos productivos innovadores,

Pasa a la página 10



NOTAS PARA LA HISTORIA: LA LIMCOL

Capitán de Navío JORGE ORJUELA PÉREZ

*"La verdad es la culpable" (ROBESPIERRE).**Transcripción del artículo con el mismo nombre publicado en el periódico "ACORE", noviembre de 1999*

En el mes de agosto (1999) escribíamos en este periódico: *"Alguien dijo que la historia es un chismorreo inútil sobre un suceder cuya verdad se pierde en el instante mismo en que ha tenido lugar. Tenía,*

En tiempos pasados, prestigiosos oficiales de la marina de guerra trataron, en dos ocasiones, de crear una agremiación que aglutinara en un ente con objetivos claros y definidos a la oficialidad naval en retiro. Por múltiples circunstancias que los hoy sobrevivientes de esas iniciativas conocen bien y que no vamos a comentar, ellas fenecieron. Así, la Armada era la única entre las Fuerzas que no tenía, si ya no una asociación de oficiales, tampoco una unidad simbólica.



Señores Oficiales de la Armada (Retirados)

El próximo martes 5 de octubre de 1999, a las 16:00 horas en las instalaciones de ACORE

Efectuaremos una reunión para discutir los términos de la creación de una Agremiación de Oficiales Navales Retirados con nombre por definir (Componente Naval Asociación - Fundación - Liga Naval - Etc.

Agradecemos su puntual asistencia

Volante distribuido a los oficiales navales en retiro en octubre /99

tiene razón, y más razón todavía: incluso a veces se hace historia de algo que no ha acaecido". Y agregábamos: "Nosotros tenemos héroes que no lo fueron, que volaron polvorines en heroico acto suicida y no lo hicieron, que dijeron arengas y palabras que nunca pronunciaron". Y así entraron a la Historia.

Voy a escribir sobre la creación de la Liga Marítima de Colombia para que la verdad no se pierda en el instante mismo de su fundación o de pronto se convierta en un inútil chismorreo. Escrito queda como historia o parte de la historia y no porque lo diga sino porque aún están presentes todos los actores que pueden quitar, agregar, aclarar o contradecir lo que acá se dice.

la Armada y a Colombia, inquietara a algunos oficiales para expresar sus ideas al respecto en cocteles, en reuniones formales e informales o en simples encuentros de amigos, de compañeros de curso o en las tediosas jornadas en el mar durante el transcurrir de una guardia. Pero de ahí jamás salieron. La idea nunca la concretaron y así el tiempo transcurría hasta que llegó el 14 de septiembre de 1999.

Ese día, después de una reunión de trabajo del presidente de ACORE, contralmirante Juan Pablo Rairán Hernández con los miembros de la directiva de ASORFAC y el suscrito, (quien sería el jefe de la campaña del Almirante para su reelección), pasamos a la parte "más difícil" de ella: el vino, las picadas, la conversación informal y las

anécdotas. Hablamos del mar, del aire, los aviones y los buques. De los amigos comunes y las aventuras en los cruceros de cadetes. De las canas al aire y también al mar cuando tripulábamos bombarderos, cazas y destructores. Y de pronto: ¿Cómo se llama la Asociación de oficiales navales retirados? ¿Pocigüeica? No, ese es un Club Social, una marina para excadetes de la Escuela Naval. ¿Entonces? No, no tenemos. Y vino la expresión lanzada por los miembros de ASORFAC: ustedes por qué no la crean, el Presidente de ACORE tiene los medios para apoyar y el capitán de navío Orjuela de gestionar. Dijimos entonces: vamos a crearla sin importar su nombre y clase (liga, asociación, fundación, sociedad, etc.). Ahí, en esa conversación, con esa decisión y esa propuesta, que al realizarse, nació la Liga.

El calm. Rairán les comentó el proyecto a algunos almirantes en una reunión en la Dirección Marítima y estos comentaron estar dispuestos a secundar la idea. El almirante Guidberto Barona Silva, para evitar errores, aportó sus luces, recuerdos y experiencias de los anteriores intentos fallidos de crear una agremiación de este tipo.

Por mi parte hablé con muchos oficiales (108), les comenté la idea, concordamos con hacer realidad la iniciativa, no podía morir y en eso pensábamos igual. Se convocaron para una Asamblea en ACORE el 5 de octubre y ese día aparecieron 73 marinos. Fue un día alegre y alegres las caras de los oficiales navales. Se vio el abrazo fraterno de amigos que viviendo cerca hacía años no se encontraban; la sonrisa mamagallista del que recordaba los apodos de la Escuela y así llamaba a sus amigos; la seriedad de los siempre serios y, principalmente, el olvido de cualquier rencor por algún acto del servicio. Todo era amistad, era calor, era familia y me vi y los vi de flano con la inolvidable gorra de cadete y su cintillo; el pantalón de peto con

sus siete botones imposibles de quitar en los recogidas presididas por muchos de los ahí presentes que fueron mis guardiamarinas allá en la vieja Escuela Naval de Bocagrande. Saudade y alegría.

Presidida por el anfitrión y quien esto escribe como secretario *ad hoc*, se inició la Asamblea de esta asociación naval aún sin nombre. Se intercambiaron ideas, se nombró una comisión para redactar los estatutos, se declaró la asamblea en sesión permanente y un receso para continuar la reunión el 11 de noviembre. Ese día, muy ligado a la historia



El Endeavour es impulsado por su vela balón, un tipo relativamente nuevo de vela que usó en las competiciones de la Copa América de 1934.

patria y a la Armada, con una numerosa asistencia de oficiales navales y ya con la presencia de oficiales mercantes y de la reserva naval se aprobaron los estatutos, se acordó su nombre como LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA, se nombró un consejo directivo

interino hasta la próxima asamblea, que deberá reunirse en el primer trimestre de 2000.

Hasta aquí el artículo de ACORE

Hoy la Liga cumple siete años. Muchos vientos han soplado en esta corta singladura. Algunos amigos nos abandonaron pero nunca olvidaron a la Liga porque muchos regresaron; otros, con el sentimiento marinero que nos une, se han aunado a nosotros para compartir y luchar por el bello objetivo de la LIMCOL: el desarrollo marítimo y fluvial (integral y en todos los campos) del país. Pero esta es otra historia.

UNA MARCA QUE VALE

Viene de la página 7

hasta lograr la satisfacción y fiabilidad de los clientes, hace que la tradición y los años de experiencia en la práctica no sean suficientes argumentos para estar en primer lugar de su predilección; es el caso de los grandes astilleros Europeos y de los Estados Unidos, que por años dominaron el mercado internacional de la construcción, reparación y mantenimiento de buques y artefactos navales.

Después de la Segunda Guerra Mundial las industrias astilleras de países como Japón, Corea del Sur y China, han venido presentando un desarrollo con índices de crecimiento que supera cualquier pronóstico de sus similares en otros países, y hoy se evidencian internacionalmente como las grandes potencias que lideran la industria astillera mundial, con enormes esfuerzos en investigación, desarrollo e innovación que les han permitido construir las infraestructuras tecnológicas adecuadas, acompañadas de políticas específicas de estos gobiernos, orientadas a cubrir todos los aspectos que rodean este sector. Es el caso de las Industrias Coreanas Daewoo Shipbuilding y Marine Engineering/Hyundai Heavy Industries o las regiones especializadas en la Industria Astillera de Shanghai en China, las cuales tienen renombre, reconocimiento y, además, hacen parte de las preferencias de los clientes a la hora de requerir un producto o servicio. Estos cambios en las conductas de los clientes, han hecho que los astilleros europeos y americanos se conviertan, en algunos casos, en astilleros para la industria militar de cada país, o en otros, produciendo buques altamente especializados que los asiáticos no están fabricando en la actualidad.



Para COTECMAR es muy importante incluir en cada producto o servicio que se comercializa, los resultados de los proyectos de investigación que se desarrollan en cumplimiento de su objeto social, estos permiten mejorar la calidad en cada uno de ellos y ofrecen valores agregados que difícilmente se encontrarán en otros astilleros, ya que estos, por lo general, son específicos para suplir necesidades o solucionar problemas reales de nuestros mares. ⚓

- * Asistencia en Puertos
- * Remolques y Transporte Marino
- * Rescates y 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:
Ave. Miramar No. 23-05 Tel:+57(5)6609328
e-mail: comercial@intertug.com
Cartagena - Colombia

LA DEMANDA DE NICARAGUA CONTRA COLOMBIA ANTE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA*

PhD, ANTONIO J. RENGIFO LOZANO
PhD, GERMÁN VARGAS CUERVO

En los próximos meses deberá producirse un fallo de la Corte Internacional de Justicia en La Haya sobre el litigio Colombo-nicaragüense. Qué debe esperar el país y qué puede hacerse frente al fallo. Análisis.

La demanda de Nicaragua contra Colombia ante la Corte Internacional de Justicia en La Haya pone jurídicamente en cuestión la soberanía de nuestro país sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en el mar Caribe y pide a la Corte el trazado de una línea única de delimitación marítima entre la Plataforma Continental y La Zona Económica Exclusiva pertenecientes respectivamente a Nicaragua y a Colombia, "en concordancia con los principios de equidad y las circunstancias relevantes reconocidas por el derecho internacional y que son aplicables a tal delimitación de frontera marítima única".

¿Cuáles son, de conformidad con la configuración geográfica y el derecho internacional de la delimitación marítima, los escenarios posibles que tendría la Corte Internacional de Justicia para proferir su fallo en este caso, desde luego, en el evento de que no fuesen acogidas las excepciones preliminares propuestas por Colombia? ¿Cómo puede Colombia alcanzar niveles óptimos de eficiencia en la estructuración jurídica de su estrategia defensiva para responder a las pretensiones de Nicaragua?

Son esos los interrogantes que se ha propuesto para este trabajo el Grupo de investigación Frontera y Territorio de la Universidad Nacional de Colombia. Para ello,

abordó el estudio del caso desde una perspectiva interdisciplinaria e integradora de sus diversos aspectos, con la finalidad de hacer una contribución académica para el fortalecimiento de los argumentos de la defensa de Colombia.

Desde la geografía, un análisis preliminar permite constatar que la isla de San Andrés se encuentra situada en el territorio colombiano, en el departamento de San Andrés y Providencia, en el mar Caribe a 619,6 km al Noroeste de Cartagena, entre los 12°28'55" y 12°35'37" de Latitud Norte y entre 81°40'49" y 81°43'23" de Longitud Oeste. Es una isla de aspecto alargado y en forma de caballito de mar con una superficie aproximada de 27 km². El archipiélago consta de un conjunto de islotes y cayos (Johny Cay, Rose Cay, Rocky Cay, Haynes Cay, Cotton Cay, Courtwon Cay, Grunt Cay,



* Artículo publicado en "UN periódico" del domingo 3 de septiembre de 2006.

Grasey Cay, Cayos de Albuquerque y Serranilla y Bancos de Roncador, Serrana y Quitasueño) que se extienden por espacio de cerca de 500 km².

En la isla de San Andrés no hay corrientes superficiales permanentes. Ocasionalmente, durante los periodos lluviosos se forman pequeños cauces, la Rada y el Cove, al Occidente de la isla, y una serie de caños menores que drenan hacia la zona pantanosa del Oriente.

Estos caños tienen menos de un kilómetro de longitud, nacen en el sistema de colinas que atraviesa la isla y drenan áreas pequeñas.

Las características geológicas de las vertientes favorecen la ocurrencia de una escorrentía superficial alta en la mayor parte de la isla y la recarga de acuíferos profundos en algunos sectores particulares. Por otra parte, una de las fuentes de agua potable en la isla la constituyen los acuíferos. Entre ellos, se destaca el localizado en la depresión del Cove.

Pese a que a San Andrés se la conoce como playa y mar, la isla presenta en su parte central un relieve emergido de antiguos arrecifes coralinos que hoy forman colinas, escarpes o paleoacantilados y mesetas con alturas máximas de 87m. Los puntos más altos están en la cima Pussy con 87m y en la cima Samwright, al Sur, con 82m.

Aunque la posición geográfica de la Isla de San Andrés es más en cercanías de Nicaragua, para el análisis de frontera y territorio es preciso tomar en

consideración factores (el origen y composición geológica de la isla, los límites de las placas tectónicas y sus desplazamientos o movimientos relativos, la configuración de la plataforma continental y también aspectos históricos, políticos, culturales, sociales, económicos y ambientales) que seguramente aportarán una diversidad de respuestas que permitirían establecer criterios de espacio y territorio para documentar en Colombia el caso propuesto por Nicaragua.

El grupo de investigación Frontera y Territorio, siguiendo desarrollos recientes de la geografía y de la geología, y aplicando métodos técnicos para el estudio de demarcación de fronteras, pretende aportar nuevos criterios y recabar información multidisciplinar para fortalecer la posición de Colombia en sus fronteras, tanto respecto de los estados fronterizos como frente a la sociedad internacional.

Es de esperar que las excepciones preliminares propuestas por Colombia en el caso propuesto por Nicaragua sean acogidas por la Corte Internacional de Justicia. La decisión que sobre ese particular tome la Corte dentro de poco determinará a Colombia el curso que debe seguir. Si acepta las excepciones, terminará el caso. Si no las admite, continuará el trámite del proceso y, en ese escenario, Colombia deberá superar el estadio de estudios y análisis sobre títulos históricos para fortalecer, además de lo anterior, su capacidad defensiva en materia de delimitación marítima, con base, entre otros aspectos, en los precedentes de la Corte en esa materia y con apoyo de centros de investigación de universidades extranjeras con reconocida experiencia en delimitación marítima.

La cuestión es bastante compleja. Colombia es parte de la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Plataforma Continental, pero Nicaragua no lo es. Nicaragua es parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero Colombia no lo es.





EXCEPCIONAL LARGA VIDA Y MAYOR ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE

El F200B está modificado para el uso comercial como la pesca, el transporte de pasajeros, el recreo, el transporte de productos agrícolas o marinos y aplicaciones comerciales en general.



Tiene un alto desempeño en un ambiente adverso porque ofrece una durabilidad y una confiabilidad excepcionales.

- * Mayor resistencia a la corrosión causada por el agua salada.
- * Mayor resistencia a la abrasión causada por el combustible con plomo.
- * Mayor resistencia a la corrosión causada por el combustible con azufre.
- * Mayor resistencia a la abrasión causada por el agua mezclada con barro.

Con apropiadas inspecciones y mantenimiento periódico, el F200B puede tener un uso continuo durando, aproximadamente dos veces más, que los motores fuera de borda cuatro tiempos.

Contamos con una amplia gama de repuestos para garantizar el servicio postventa.

¡USANDO REPUESTOS GENUINOS, USTED SIEMPRE GANA!



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





Actividades



Condecoración

A la liga, para su honor, le ha sido otorgada por parte de ACORE la Medalla "General Rafael Reyes" en la categoría al Mérito, que le será impuesta a su estandarte el próximo 24 de noviembre en ceremonia especial en la Escuela Militar.

ANUNCIADORES

El Director Ejecutivo de la Liga, capitán de navío Jorge Orjuela Pérez presenta su saludo y expresa sus agradecimientos a las siguientes personas quienes con su pauta comercial colaboraron para hacer posible esta revista:

- ✿ UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA
BG. Carlos Leongómez Mateus
- ✿ CAJA PROMOTORA DE
VIVIENDA MILITAR
CR. Luis Enrique Herrera Enciso
- ✿ CLUB MILITAR DE OFICIALES
BG. Ismael Silva Másmela
- ✿ COTECMAR
CA. Juan Pablo Vergara Loboguerrero

- ✿ EDUARDOÑO
Dra. Ana Mercedes Londoño
CF. Miguel Mora Echevarría
- ✿ INTERTUG
Arlene Dahl Pareja
- ✿ DIOSOR
CF. Enrique Díaz Zambrano
- ✿ UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA
Dr. Luis Alberto Noguera Calderón

LA CONTAMINACIÓN DEL AGUA POTABLE

Ingeniero Naval JOSÉ GUILLERMO PÁEZ SÁNCHEZ

El agua pura es un recurso renovable que puede llegar a ser contaminada por las actividades humanas en forma tal que ya no pueda utilizarse para muchos propósitos, entre otros el consumo humano y animal. La contaminación de las aguas es un problema generalizado a nivel local, regional y mundial. Está relacionada también con el recurso aire y con el modo de empleo de los recursos suelo y tierra. Mientras no se trate en forma integrada la prevención de la contaminación esta se continuará cambiando de sitio o trasladando la problemática de una parte a otra de la ecosfera.

Principales formas de contaminación: Existen diversos tipos de contaminantes que producen efectos diferentes en el agua, entre los cuales se cuentan:

- ☉ Los agentes patógenos.
- ☉ Los desechos que requieren oxígeno.
- ☉ Las sustancias químicas inorgánicas solubles en el agua.
- ☉ Los nutrientes inorgánicos.
- ☉ Los sedimentos o materiales suspendidos.
- ☉ Las sustancias radiactivas.
- ☉ El calor.
- ☉ Las llamadas fuentes puntuales y no puntuales.

Agentes patógenos: se denominan agentes patógenos aquellos que causan enfermedades al hombre y a los animales. Este tipo de contaminación biológica o microbiana está representada por las bacterias, virus, protozoarios, gusanos y otros parásitos que entran al agua provenientes del drenaje doméstico y de los desechos animales.

Los desechos orgánicos: pueden ser descompuestos por grandes poblaciones de bacterias aeróbicas que a su vez usan oxígeno para biodegradarlos pudiendo llegar a agotar el oxígeno disuelto en el agua, sin el cual mueren los peces y otras formas de vida. La cantidad de desechos que requieren oxígeno puede ser determinada midiendo el

contenido de oxígeno disuelto OD, o la demanda biológica de oxígeno BOD definida como la cantidad de oxígeno que requieren los depredadores aeróbicos para descomponer o degradar los materiales orgánicos presentes en un cierto volumen de agua durante un período de incubación de aproximadamente cinco días a 20°C.

Los ácidos, sales y compuestos de metales tóxicos: como el mercurio y el plomo en niveles más o menos altos, los cuales pueden hacer impropia el agua para beber, dañar la vida acuática, deprimir los rendimientos agrícolas y acelerar la corrosión de los equipos usados para tratar el agua.

Los nitratos y fosfatos: solubles en el agua, los cuales pueden ocasionar el crecimiento excesivo de algas y otras plantas acuáticas, que después mueren y se descomponen agotando el OD y produciendo la muerte de peces. Los niveles excesivos de nitratos en el agua potable reducen la capacidad de transporte de oxígeno en la sangre y pueden quitar la vida a los recién nacidos.

Las partículas solubles: de suelo y otros materiales sólidos inorgánicos y orgánicos presentes en suspensión en el agua que constituyen la mayor proporción en peso de contaminación. Este material particulado causa turbidez, reduce la capacidad de

algunos animales para encontrar alimento, limita la fotosíntesis en las plantas acuáticas y transporta plaguicidas,



Especialmente diseñados para destruir las velas, los palos y los aparejos, estos pequeños misiles de hierro representaron una adición devastadora a las balas estándar de cañón del armamento de los buques de guerra.

bacterias y otras sustancias nocivas. El sedimento de fondo destruye los terrenos o sitios de alimentación y desove de los peces, ataca la fauna béntica y rellena lagos, estanques o embalses artificiales, canales, bahías y bocanas de puertos.

La radiación ionizante: producida por los radioisótopos hidrosolubles o capaces de ser amplificados biológicamente a concentraciones más altas al pasar por las cadenas y redes alimenticias, pueden causar defectos

congénitos, cáncer y daños genéticos en el organismo humano y en el de la mayoría de las especies animales.

El aumento resultante de la temperatura: del agua producida por las descargas de los enfriadores de máquinas y plantas térmicas disminuye el contenido de oxígeno disuelto y hace a los organismos acuáticos más vulnerables a enfermedades, parásitos y sustancias químicas tóxicas.

Nota. En la próxima edición: las llamadas Fuentes Puntuales y no Puntuales.

LA DEMANDA DE NICARAGUA

Viene de la página 13

Esta ambivalencia o limbo jurídico respecto de los tratados internacionales que rigen la materia objeto de la controversia, de ser ésta admitida, dejaría forzosamente a la Corte Internacional de Justicia plena autonomía para decidir el caso sobre la base del Derecho Internacional consuetudinario, lo que obliga, para Colombia, el análisis de las opciones y de los diversos escenarios que tiene la Corte Mundial para fallar el caso.

Con marcada influencia del derecho anglosajón, la Corte Mundial ha fallado ya varios casos sobre delimitación de fronteras marítimas. Ha tomado los siguientes referentes: la búsqueda de un acuerdo negociado entre las partes; el contenido y el alcance del Principio del *uti possidetis juris*; Criterios de Equidad, Equidistancia y métodos prácticos de delimitación y pertinencia de la configuración de geología y la morfología de la Plataforma Continental.

No es frecuente, para ningún país, encontrarse en condición de demandado ante la Corte Mundial. Son situaciones excepcionales que demandan de los Estados esfuerzos voluntaristas y movilización institucional. Experiencias repetidas de otros países han mostrado con eficiencia que, frente a una demanda de tales dimensiones, los gobiernos recurren, además del trabajo de sus

agentes o abogados ante la Corte, a las universidades, a los centros de investigación y a las comunidades epistémicas, con el fin de informarse a fondo y documentar completamente el caso sobre aspectos históricos, geográficos, oceanográficos, económicos, políticos, de relaciones internacionales y jurídicos.

Responsables nicaragüenses han expresado un marcado optimismo, alimentado por el hecho de haber obtenido su país, ante la misma Corte, en la década de los 80, un triunfo jurídico contra los Estados Unidos de América, cuya sentencia se ha convertido en referente para el estudio de varios problemas del derecho internacional. Frente a la postura nicaragüense hay que señalar que es mucha la diferencia de un caso al otro. Sin embargo, la prudencia recomienda no subestimar al contendor de Colombia en este caso ante la Corte.

Colombia debe preparar académicamente los escenarios por venir para fundamentar la defensa de nuestras zonas marítimas, pues de avocar la Corte el conocimiento de la cuestión de fondo, la lucha jurídica se centrará en la delimitación marítima. Eso nos refuerza en nuestra convicción de defender desde la academia, con patriotismo sí, pero desde unos saberes interdisciplinarios, lo que es nuestro, lo que pertenece a Colombia.

EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON LOS ESTADOS UNIDOS

TN(r) Economista Eduardo Ordóñez Wills

Después de dos años y medio de negociaciones, el pasado 7 de julio de 2006 se logró terminar el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y los Estados Unidos; ahora viene el trámite de aprobación entre las autoridades de los dos países para que entre en plena vigencia. En agosto del presente año el presidente de los Estados Unidos notificó al Congreso sobre su intención de suscribir un tratado de libre comercio con Colombia; este organismo se tomará 90 días para dar una respuesta y seguramente las próximas elecciones legislativas en ese país incidirán notablemente en su decisión debido a que los demócratas son poco amigos de los convenios bilaterales; ya se está hablando de algunas posibles reformas al texto original en aspectos laborales y ambientales.

Aparte de lo que pueda suceder en el futuro hasta lograr la plena aprobación del Tratado, conviene analizar las ventajas y desventajas que pueda tener esta negociación para nuestro país. Aunque los tratados bilaterales no son, en el mundo real, genuinos procesos de liberalización comercial a diferencia de los que se negocian bajo el auspicio de la Organización Mundial del Comercio, la experiencia nos demuestra que, al menos en agricultura, los tratados bilaterales, como el negociado con Estados Unidos, constituyen el instrumento más eficaz para abrir y consolidar mercados, mientras que los acuerdos multilaterales en la OMC son un tanto inoperantes en acceso a mercados; el ejemplo más cercano lo tenemos con el reciente fracaso de la ronda de DOHA, la cual



Representativo de los duraderos y versátiles transportes de finales de la Edad Media. Los costados todavía se construían al estilo bote de tingladillo, pero las tracas, en lugar de estar empotradas en una quilla, se unían a un fondo plano hecho de planchas de madera cuyos bordes se engarzaban y calafateaban.

no llegó a ningún acuerdo por la negativa de algunos países de eliminar los subsidios que otorgan a sus industriales.

Si le damos un vistazo a la situación de Colombia en particular y América Latina en general con relación al mercado mundial, vemos que China les gana ampliamente en la fabricación de productos manufacturados de poco valor agregado. Países como Polonia, la República Checa e Irlanda, conocidos como la "Nueva Europa", tienen productos más sofisticados y la India gana en todo lo que tiene que ver con servicios y computación. En este panorama varios especialistas en comercio exterior coinciden en que la única

posibilidad que le queda es la de explotar la ventaja comparativa de estar geográficamente cerca del mayor mercado del mundo y en la misma zona horaria.

Así como la cercanía de Polonia a los demás países europeos es una de sus principales ventajas por la disminución en el costo de los fletes, la vecindad con los Estados Unidos, especialmente de Colombia, constituye una importante ventaja competitiva por esta misma razón. Conviene recordar que nuestros vecinos del Norte son el primer importador y el segundo exportador mundial. Respecto a Colombia es nuestro principal socio comercial.

Jagdish Bhagwati, uno de los economistas más importantes del mundo, profesor de la Universidad de Columbia y un gran defensor del libre comercio, en reciente visita al país sostuvo que mientras Estados Unidos opte por el bilateralismo, países como Colombia no tienen opción y que lo mejor es firmar los TLC.

Según este análisis es necesario concluir que el Gobierno colombiano, desde el punto de

vista comercial está en la dirección correcta al propiciar este acuerdo con los Estados Unidos, así la oposición y algunos estudiosos del tema manifiesten que no es conveniente para los intereses del país.

Algunas de las ventajas más importantes para el país y sus nacionales son las siguientes:

El TLC nos apoyará el crecimiento económico en un mercado de mayor tamaño, es la oportunidad para usar el comercio como canal conductor para atraer mayor bienestar hacia nuestra población. Las exportaciones de bienes y servicios aumentarán la oportunidad de empleo con el correspondiente aumento en la calidad de vida como lo han demostrado históricamente industrias muy competitivas como el café, el petróleo, el carbón, los textiles, las confecciones y las flores. Conviene recordar que varios de estos productos tienen ventajas arancelarias en los Estados Unidos mediante el acuerdo conocido como el APTDEA, que termina el próximo 31 de diciembre y, de no lograr el tratado, es prácticamente imposible prorrogar este acuerdo, con lo cual nuestros productos quedarían en una clara desventaja con Centroamérica que ya tiene vigente el tratado y con la China, por los bajos precios que ofrece este país.

El TLC nos obliga a modernizarnos. Las reglas de juego del TLC abren oportunidades pero aprovecharlas adecuadamente es nuestro reto. La competitividad tendrá que ser una sinergia entre los esfuerzos del sector privado, el sector público y la sociedad civil en general. Uno de los sectores que requiere el máximo esfuerzo es el transporte marítimo y fluvial, incluyendo modernización de puertos; donde, tanto la Liga Marítima como todos y cada uno de sus miembros, tienen un campo abierto para asesorar a los diferentes sectores, prestándole un gran servicio al progreso del país. 🌊



Con las patas abiertas por el terror, una cabra cae en picada por la borda, donde los asistentes del contramaestre tiran ovejas a un bote atestado ya de cajas con gallinas y muebles de oficiales.

EL PODER MARÍTIMO

Almirante (r) GUIDBERTO BARONA SILVA

El "SEAPOWER", conocido como Poder Marítimo, es un concepto creado por el almirante Alfred T. Mahan, famoso pensador de la Guerra Marítima, para darle relieve a la importancia del mar en el desarrollo de las naciones. Fundamenta todos sus estudios desde el punto de vista, casi exclusivamente histórico, y analiza con profundo acierto la influencia del mar en la vida de los pueblos. "El factor estratégico, la trascendencia militar, el desarrollo mercantil, la virtualidad poderosa, son en una palabra, lo que el mar encierra en las evoluciones del progreso, y suelen ser en su libro la materia exclusiva que provee la energía de su pensamiento. Acaso ninguno, antes que el afamado autor, haya logrado lanzar al palenque de la controversia filosófica con igual seguridad y brío, ese elemento de estudio, ese agente de la historia que él denomina "SEAPOWER", Poder del Mar, según traducción literal, cuya influencia en los destinos humanos, al sernos aclarada, se nos ofrece con la satisfacción intelectual del que posee una verdad más, y con el dolor del que presiente que su desconocimiento desde época remota, entorpeció la vida nacional en su lento progreso hacia los moldes de las modernas nacionalidades". Así se expresa quien escribe el prólogo de la traducción al español del libro "Influencia del Poder Naval en la Historia".

Es conveniente, antes de seguir adelante, tratar de explicar lo que el concepto encierra. En primer término, debemos manifestar que es muy amplio. Su materialización se suele plasmar en la Fuerza Naval Organizada como parte importante del instrumento militar de una nación, en la Marina Mercante, en las posiciones estratégicas, en la riqueza potencial del mar y de la plataforma continental de la nación y, en fin, todo aquello que facilita e incrementa el comercio marítimo propio. Pero esto es solamente la parte tangible, que desde luego es importante; el valor radica en la

dinámica que se imprima a todos esos elementos por medio de la política y estrategias nacionales. Los primeros y los segundos guardan la misma relación que existe entre el cuerpo humano y el espíritu que anima y da vida a la materia.

El término de por sí es difícil de definir y al respecto el mismo Mahan dice: "SEAPOWER" por lo menos en inglés, parece que se ha mantenido en el mismo sentido que lo utilicé. Antes se hablaba con frecuencia de las "Potencias Marítimas" pero en forma muy distinta, no para expresar como yo pretendía, al mismo tiempo, una concepción abstracta y un hecho concreto".

El mar tiene valor político, económico y estratégico, pero esos valores son potenciales hasta que las marinas mercantes y navales y la explotación del mar no sean una realidad para la nación. Su valor político reside en que nos brinda, por medio de los instrumentos del Poder Marítimo, la oportunidad de ejercer influencia, estrechar las relaciones o crear condiciones favorables para la obtención de los propósitos nacionales. Somos un país ribereño del Caribe, un mar que cobra ahora una gran importancia y en el cual tenemos un lugar preponderante que claramente señala nuestro destino. Lo somos también del Pacífico, no menos importante que el Caribe, desde todos los aspectos que se quieran examinar.

El valor económico es inmensamente grande visto desde todos los aspectos. El incremento y fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional, representa una fuente de riqueza, de trabajo y de divisas. La tendencia de las Naciones empeñadas en el fortalecimiento del Poder Marítimo, es la de mover todo su comercio exterior bajo el amparo de su propio pabellón. La famosa Acta de Navegación de Oliverio Cromwell reservó para Inglaterra el monopolio del transporte marítimo y fue el punto de partida

para que el Imperio llegara a convertirse en la primera potencia marítima durante varios siglos. Además, la Marina Mercante tiene para el país valor político y estratégico.

Lo cierto es que no se pueden establecer límites fijos y definidos entre estos valores que encierran los elementos físicos y los potenciales del Poder Marítimo.

El desarrollo de una estrategia marítima no es, sin embargo, una tarea nacional de tiempo de conflicto exclusivamente; es, a diferencia de la estrategia continental, una actividad que debe comenzar desde los tiempos de paz. Las grandes realizaciones de Inglaterra y de los Estados Unidos en desarrollo de su estrategia marítima, incorporada en forma dinámica a la Estrategia Nacional, fueron alcanzadas en tiempo de paz y al llegar los conflictos mundiales ambas potencias eran fuertes en el mar.

La posición geográfica de Colombia desde el punto de vista marítimo es indiscutible. Se ha vuelto un lugar común en este país, hablar de su privilegiada situación, pero muy pocos explican realmente donde radica su valor. Se habla de costas en dos mares, país de esquina, cercanía al canal de Panamá, pero no se explica el valor panorámico y verdadero de tales expresiones. Parece que defini-

tivamente aquellos que forjaron nuestra nacionalidad fueron más visionarios y comprendieron mejor el valor de nuestra posición. El sabio Caldas, sin ser un marino de profesión, expresó a fondo el valor de la posición geográfica de su patria visto desde varios aspectos y a una altura que muestra claramente el dominio del panorama marítimo mundial. El dice al respecto:

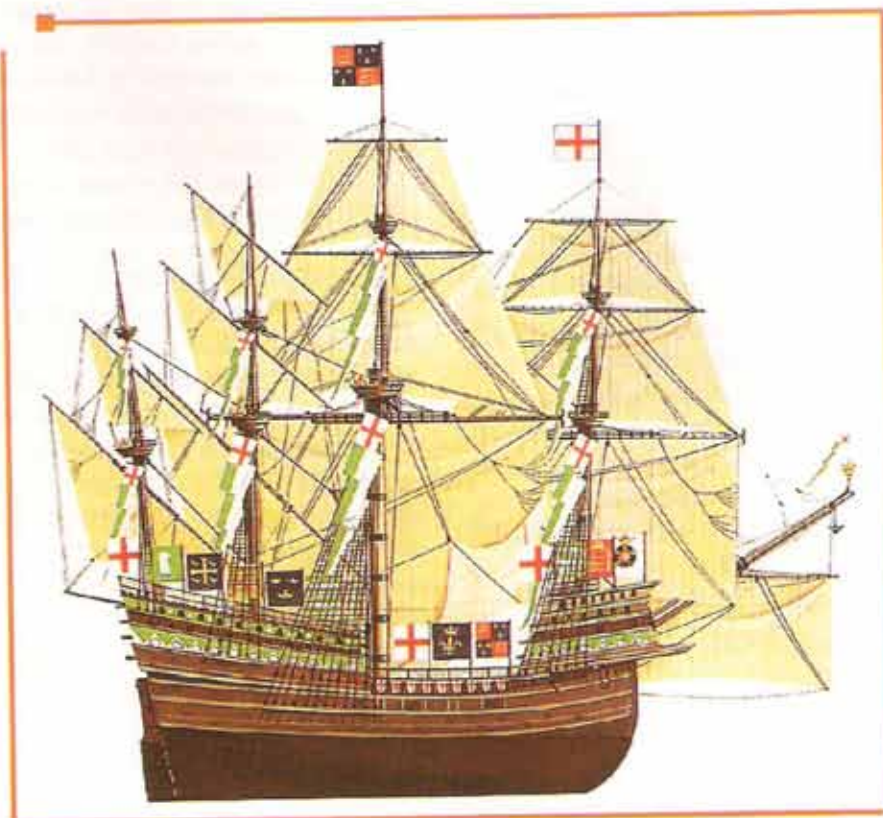
“La posición geográfica de la Nueva Granada parece que la destina al comercio del universo. Situada bajo la línea a iguales distancias de México y California por el Norte, como de Chile y Patagonia por el Sur, ocupa el centro del nuevo Continente. A la derecha tiene todas las riquezas septentrionales, a la izquierda todas las producciones del mediodía de la América. Con puertos sobre el Pacífico, puertos sobre el Atlántico, en medio de la inmensa extensión de los mares, lejos de los huracanes y de los carámbanos de las extremidades polares de los continentes, puede llevar sus especulaciones mercantiles desde donde nace el sol hasta el ocaso ... Ya me parece que esta Colonia afortunada recoge con una mano las producciones del hemisferio y con la otra la del opuesto; me parece que liga con todas las Naciones y que lleva al Polo los frutos de la línea y a la línea las producciones del Polo...”.

Finalmente, el mar no es, ni mucho menos, un elemento que tenga un valor exclusivo para la solución de los problemas internos; el valor del mar es de mucha más trascendencia en los asuntos Internacionales de un país ya sean políticos, económicos o estratégicos. Sus valores son tan grandes que sólo aquellos países que trazaron firmemente sus objetivos nacionales sobre ellos han alcanzado un significativo desarrollo y llegado a ocupar sus puestos de vanguardia. Esta expresión “SEAPOW” debe adquirir para los colombianos un valor significativo y un entendimiento cabal en la creación y desarrollo de una conciencia marítima. 🌊



Llamativos dibujos del Nuevo Mundo aparecieron en esta edición suiza del informe que en 1493 Colón le entregó a su patrocinador, el rey Fernando de España. A la izquierda una nao pasa por delante de un muy imaginativo castillo y las islas que Colón descubrió y bautizó; en el centro, Colón desembarca entre doncellas desnudas en Insula Hyspana, o La Española; a la derecha está Navidad, la diminuta colonia que estableció Colón en su primer viaje.

METAMORFOSIS DEL BUQUE DE GUERRA*



Adornado con banderas y exhibiendo velas teñidas de amarillo para simular una nube de oro real, el *Henri Grâce à Dieu*, orgullo de Enrique VIII, fue el primero en llevar un importante número de cañones a la vez que retenía los antiguos castillos, los garfios de jarcia en sus penoles y el garfio de abordaje en el bauprés, que se usaban en el combate de cerca. Su longitud de quilla era de unos 150 pies, apenas el doble que su enorme manga.

El primer barco que en verdad pudo llamarse buque de guerra fue el *Henri Grâce à Dieu*, el buque insignia de Enrique VIII, que afrancesó su nombre a la moda de la corte de esa época. Sus súbditos lo adaptaron al inglés como el *Great Harry*, y sí era grande. Botado en 1514, llevaba 186 cañones a lo largo de sus cubiertas, y así como la mayoría eran pequeños que se cargaban por la récamara, aptos para el combate a corta distancia, en conjunto tenían un poder mayor que cualquier arsenal flotante de la historia. En 1540 el *Great Harry* fue reequipado con dos hileras de cañones de

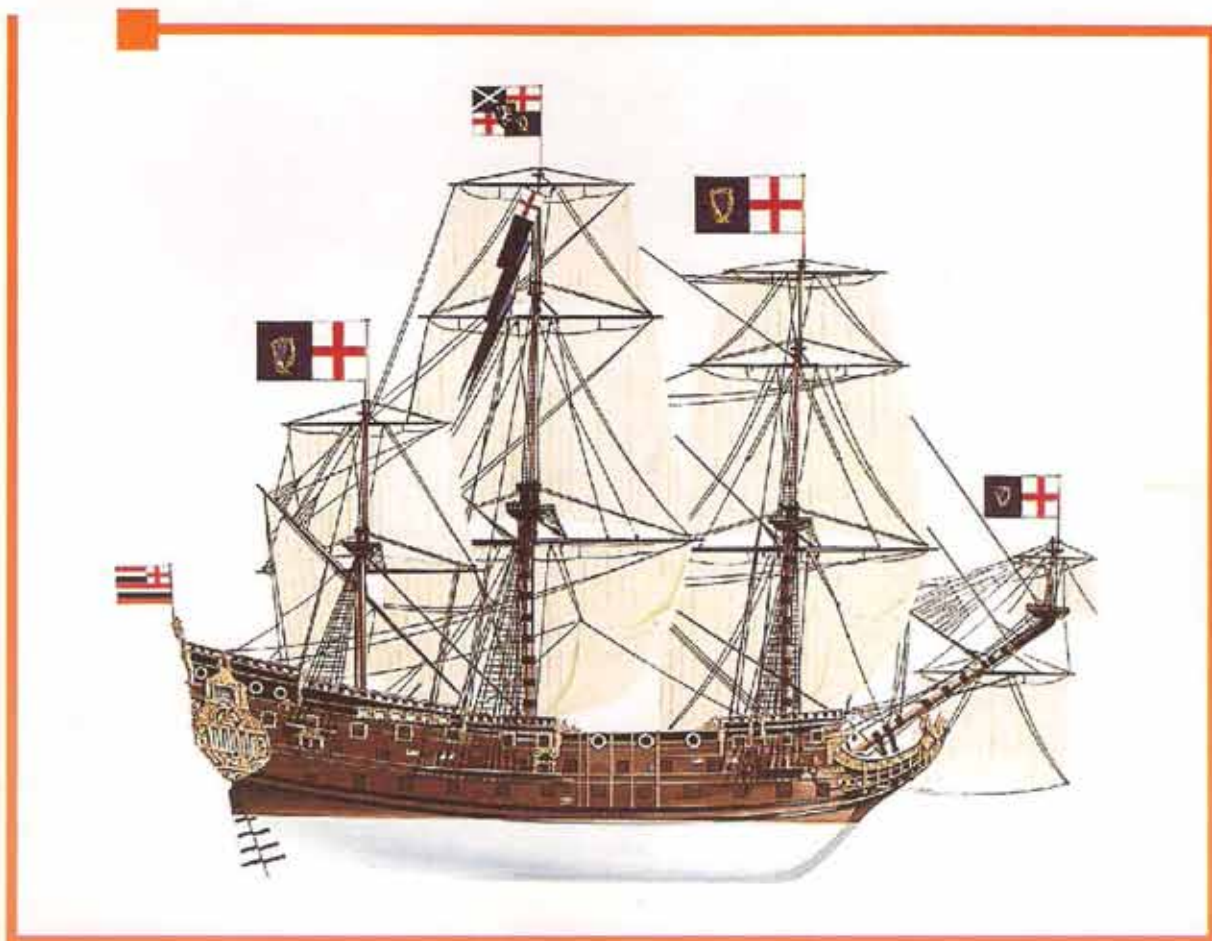
bronce y hierro de avancarga y largo alcance, algunos de los cuales pesaban dos toneladas y eran capaces de arrojar una bala de 66 libras a 500 yardas. Sin embargo, se trataba de un barco de transición. De su dotación de 700 hombres, 400 eran de infantería, de los que se esperaba que combatieran desde las cubiertas y desde la elevada obra muerta, llamada castillos. El casco de ancha manga requería cinco velas latinas en dos palos de mesana para que ayudaran en su dirección.

* Tomado de "La Guerra en el Mar", tomo I, de la Enciclopedia "La Aventura del Mar", Ediciones Folio, 1996.

Incluso así resultaba torpe y pesado, no muy navegable salvo con la brisa más ligera. A lo largo del siguiente siglo el buque de guerra inglés mejoró tanto en la maniobrabilidad como en la potencia de fuego. Con la botadura del *Naseby* en 1655, el buque de guerra adquirió una forma que sobrevivió durante 200 años. El buque insignia de Oliver Cromwell, el *Naseby*, portaba 80 cañones que iban desde los de 12 hasta los de 42. Habían desaparecido los altos castillos y los soldados;

el *Naseby* tenía una tripulación de 600 marineros altamente preparados, capaces de luchar cuerpo a cuerpo pero especializados en duelos artilleros a largas distancias. En contraposición con su antepasado Tudor, la mayor manga del *Naseby* se hallaba en su línea de flotación.

Eso lo convertía en un mejor navegante en mal tiempo y en una plataforma de cañones más estable. ⚓



Bajo y esbelto, el *Naseby* de 80 cañones de Oliver Cromwell fue el prototipo de todos los buques de guerra hasta la llegada del vapor. Con una quilla de 131 pies y una relación eslora - manga de más de 3 a 1, era veloz (más de 12 nudos), maniobrable y robusto. También hermoso, decorado con tallas doradas desde sus ornamentadas galerías de la aleta hasta el mascarón de proa que reflejaba al Gran Protector a caballo.



COTECMAR

**SOLUCIONES AVANZADAS
PARA LA INDUSTRIA NAVAL,
MARÍTIMA Y FLUVIAL**

MINISTERIO NACIONAL DE
EXPORTACIONES



2005

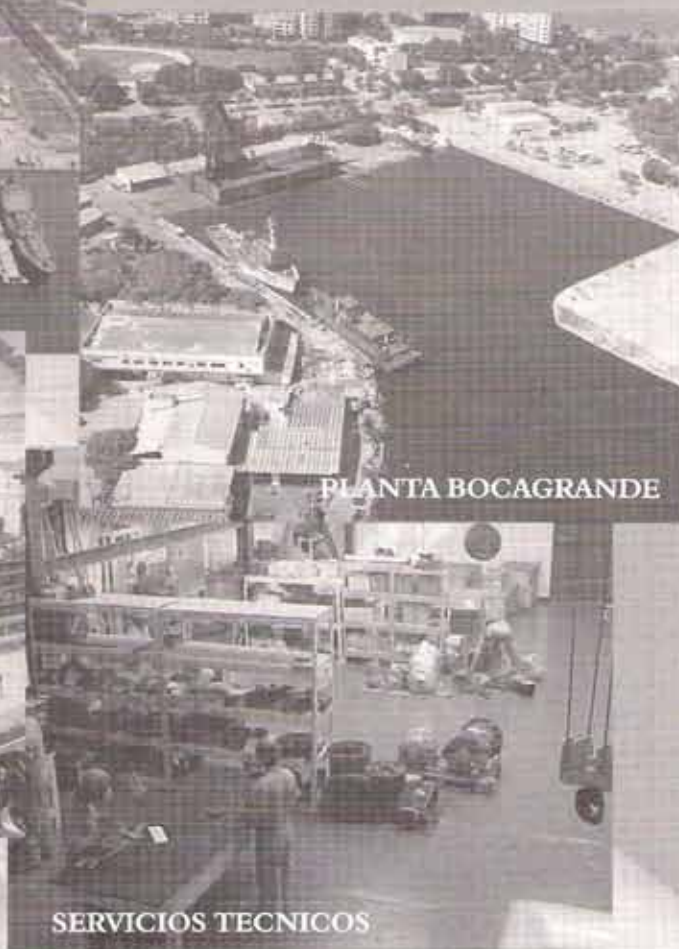


PLANTA MAMONAL

CALIDAD A TIEMPO!



SERVICIOS TECNICOS



PLANTA BOCAGRANDE

SERVICIOS TECNICOS

PLANTA MAMONAL

Zona Industrial Mamonal KM 9
Teléfono: 57 5 6685297
E-mail: jef-com@cotecmar.com
jef-com@cotecmar.com

PLANTA BOCAGRANDE

Avenida San Martín Base Naval ARC "Bolívar"
Teléfono : 57 5 6655354
E-mail: jdcom-cel@cotecmar.com

SERVICIOS TECNICOS

Avenida San Martín Base Naval ARC "Bolívar"
Teléfono 57 5 6650452
E-mail: jdvd-cel@cotecmar.com

www.cotecmar.com

EL TIMÓN DE POPA: UN REGALO DE LOS PIRATAS*

Igual que otros navegantes primitivos, los primeros habitantes de la zona donde más adelante surgiría Venecia gobernaban sus galeras con un simple remo de timón, que por lo general se montaba en la aleta derecha del barco (la palabra "estribor" [*starboard* en inglés], para el lado derecho de un navío, deriva de *stéorbord*, teutón para "tabla de timón"). Con el tiempo, el remo se sustituyó por un timón apropiado: una hoja de madera giratoria sujeta al costado del barco con puntales y equipada con una caña de timón.

Pero a medida que las embarcaciones mediterráneas se hacían más sofisticadas, varios defectos de ese sistema quedaron patentes. Con las quillas, velas y aparejos mejorados, los barcos se ceñían mejor al viento... y cuando se escoraban a babor, el timón de estribor se elevaba por encima del agua. Los carpinteros de barcos se ocuparon de esa dificultad añadiendo simplemente un timón de babor, aunque había un problema más básico.

Debido a la curva interior del costado del barco, las monturas del timón lateral no proporcionaban apoyo por debajo de la línea de flotación, de modo que un timón grande tendía a quebrarse o a arrancar los puntales. Como los barcos mayores requerían timones más grandes, ese defecto limitaba el mismo tamaño de los navíos.

En Europa del Norte surgió una solución para el límite de tamaño, con toda probabilidad en el siglo XII: los carpinteros de barcos eliminaron los timones laterales y colocaron un solo timón en la popa. Engoznado por pinzotes y encastres de muñón, se sujetaba directamente al codaste del barco —un diseño mucho más resistente y

En el relieve de mármol del siglo XIV de arriba, un barco con aparejo redondo, con su frágil timón lateral reforzado con puntales, cabecea en una tormenta.



Abajo, un relieve del siglo XV muestra un galeón de bordas altas con el timón sujeto con seguridad en el codaste.



permanecía en el agua sin importar cuánto se escorara el navío.

La idea tardó en penetrar en el Mediterráneo. Es probable que los venecianos vieran por primera vez el timón de popa en el año 1300, montados en cocas que llevaban los piratas vascos. Al principio, los carpinteros de barcos venecianos, precavidos ante las innovaciones radicales, sólo adoptaron a medias el diseño, complementando los dos timones laterales con un tercero de popa. Pero pronto se dieron cuenta de que el nuevo aparato bastaba como timón, y eliminaron los otros.

* Tomado de "Los Venecianos", tomo I, de la Enciclopedia "La Aventura del Mar", Ediciones Folio, 1996.

EVOLUCIÓN DEL ARTE DEL CARPINTERO DE BARCOS*

La introducción del timón de popa provocó un salto cuántico en el tamaño de los barcos: mientras una típica galera mercante mediterránea del siglo XIII podía llevar sólo 200 toneladas, un buque mercante del siglo XV era capaz de llevar 600, lo que proporcionó más beneficios para los comerciantes. En tiempos de guerra, esos precursores del buque de guerra tenían costados inabordablemente altos y podían soportar una enorme batería de cañones. De modo que los mercaderes y guerreros venecianos por igual tenían buen motivo para estar agradecidos a los piratas que vinieron del norte con sus tablas de timón a la popa.

Cuando los devotos guerreros del norte de la Tercera Cruzada atravesaron en 1189 el estrecho de Gibraltar de camino a Tierra Santa, encontraron el mar Mediterráneo

atestado de navíos muy distintos del suyo. Las diferencias más obvias radicaban en los aparejos y en el método de la construcción del casco.

Los barcos del Mediterráneo se distinguían por una gran vela triangular eslingada de proa a popa del mástil y sostenida por una verga oblicua que a veces era más larga que el mismo barco (*abajo*). Los cruzados llamaban a esos barcos embarcaciones de vela latina en honor de los países latinos donde se usaban. Las velas de proa a popa que vieron los cruzados es probable que se originaran en el océano Índico y que llegaran al Mediterráneo durante las conquistas árabes del siglo VII.

Con su larga y elegante verga que cortaba la brisa, el barco de vela latina podía navegar más ceñido al viento que el navío equipado

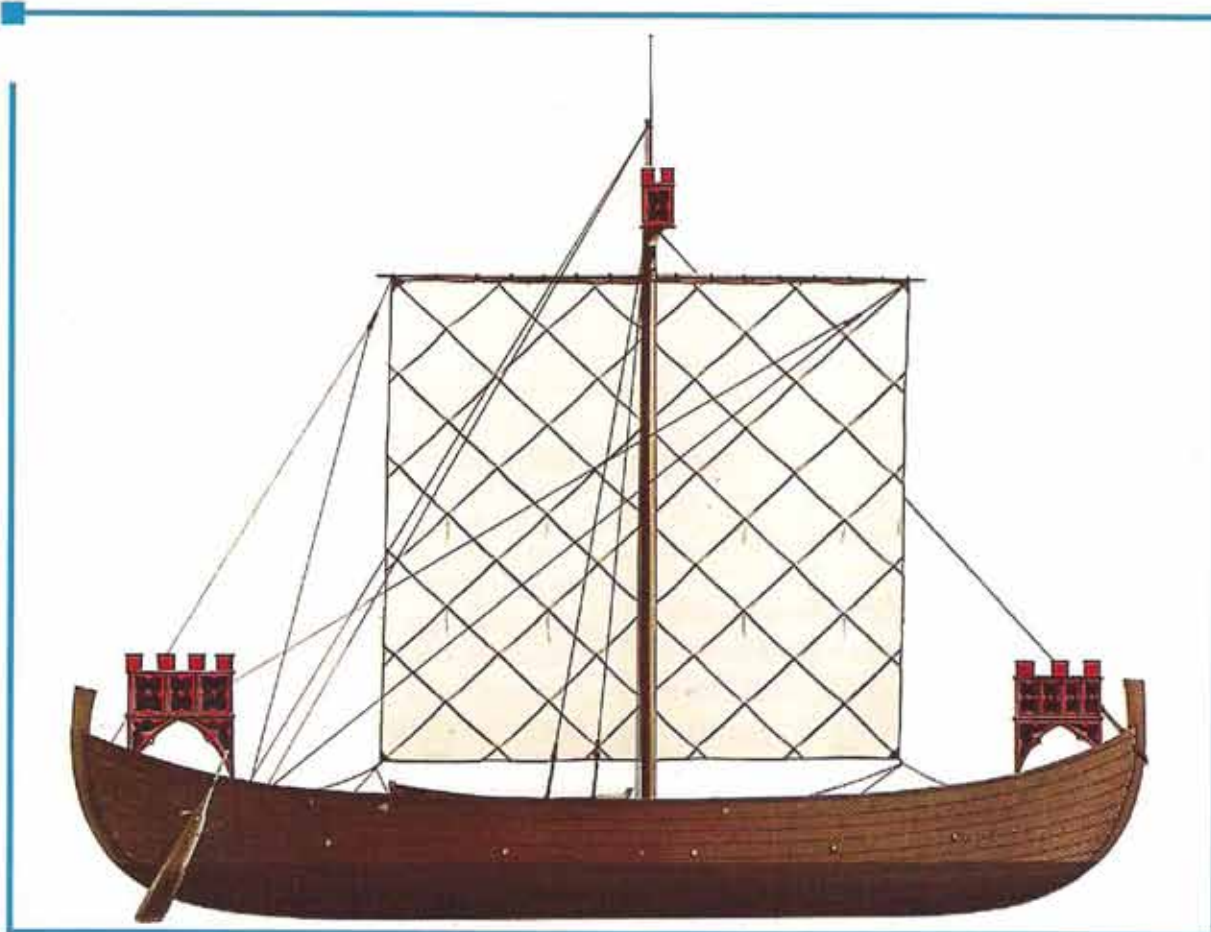


La embarcación de vela latina mediterránea de 50 pies llevaba su larga verga doble y vela triangular en un mástil inclinado hacia delante y apuntado a barlovento por unos obenques de aparejos de poleas. Se lo timoneaba con los dos remos que había a popa.

con velas cuadradas como el *knarr* de los cruzados (*abajo*). Como resultado de ello, la embarcación de vela latina no tenía que quedarse en el puerto a merced del clima; podía cambiar de bordada a mar abierto casi con cualquier viento.

Sin embargo, los virajes presentaban alguna dificultad. La escora de la verga debía ser arrastrada hasta la base del mástil y luego llevada hasta el extremo del navío, y los obenques, que sustentaban el mástil sólo del lado del viento, también debían ser cambiados cada vez que la vela era guardada en un cambio de bordada.

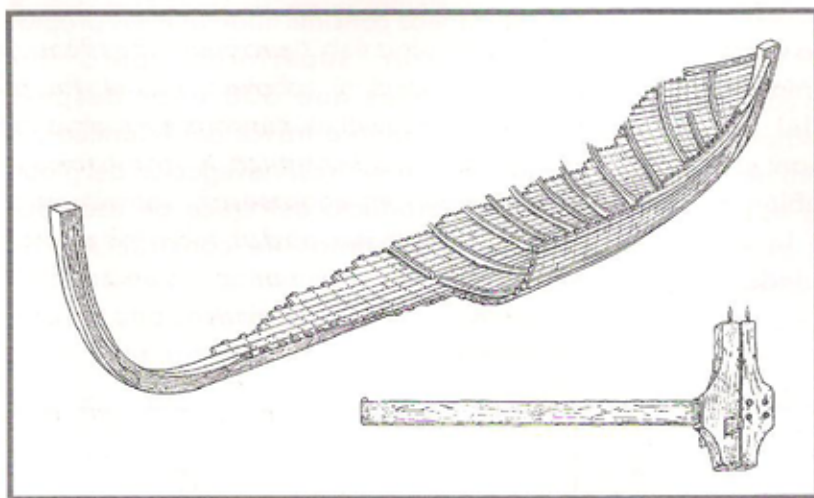
Así como había ciertos inconvenientes tanto para las velas latinas como para las cuadradas, también tenían sus más y sus menos los diferentes métodos de construcción: bote de tingladillo en los barcos del norte, construido a tope en los del Mediterráneo. No cabe duda de que los cruzados y los marineros mediterráneos consideraban que sus propios barcos eran superiores, pero las embarcaciones que 300 años después llevarían a Colón a través del Atlántico y a Magallanes en su circunnavegación del globo serían un producto del cruce de esas dos tradiciones distintas de construcción de barcos. ⚓



El huque de cruz de la Europa del norte sólo llevaba un único remo de conducción. Cuando iba armado, el knarr de 55 pies exhibía castillos a proa y a popa y una cofa militar en la cima del mástil.

COLOMBIA MARÍTIMA: PROPUESTA DE UNA FEDERACIÓN DE PROFESIONALES DEL MAR

Coronel IM JULIO CÉSAR CARRANZA ALFONSO



La técnica de construcción por el forro, tal como aparecía en el momento álgido de su desarrollo por parte de los carpinteros mediterráneos del siglo II d.C. tras haber armado la quilla, la cuaderna de proa y el codaste, se empleaba un listón para trazar las curvas del barco. Sólo se conformaban las cuadernas y suelos y se colocaban en su lugar cuando se había completado ya el forro exterior. (Dibujo de J.Y. Gassend).

Inicio estas líneas haciendo un reconocimiento a la Liga Marítima de Colombia (LIMCOL), por incluir en su objeto principal acciones que ninguna otra asociación de su clase tiene; me refiero a "... *coadyuvar al progreso marítimo y fluvial de Colombia;... y vivificar la conciencia marítima y fluvial, con el propósito de contribuir al fortalecimiento del poder marítimo nacional*".

Al tener como base de la propuesta de este escrito los mares y ríos del país y la gran cantidad de actividades profesionales y técnicas que de ellos se derivan, agrego el tema del derecho constitucional que tenemos los colombianos de asociarnos. Así lo hemos entendido las personas que habiendo acogido

la profesión militar en la Armada Nacional (oficiales, suboficiales, infantes de marina y profesionales civiles), y otras en la marina mercante, ya en situación de retiro (reserva activa) e inclusive en servicio activo, nos hemos aglutinado en asociaciones que propenden por el prestigio de la fuerza naval y seguramente el de algunas de sus especialidades en particular, que buscan preservar sus principios y perpetuar su historia; como Quijotes luchan por el progreso

marítimo y fluvial del país (así como lo hace la Liga Marítima de Colombia, trabajan por mantener el espíritu de cuerpo y la confraternidad de los hombres de mar; en fin, sin otro aliciente que la propia satisfacción, buscan tales asociaciones "contribuir en el fortalecimiento del poder marítimo nacional".

Al hablar de las asociaciones de hombres de mar dentro de uno de los grandes grupos que la ley permite, las entidades sin ánimo de lucro, encontramos activas y legalmente funcionando, entre otras, las siguientes: La Liga Marítima de Colombia, que reúne oficiales en reserva activa de la Armada Nacional; la Asociación de Infantes de Marina (ASIMAR), aglutina oficiales, suboficiales e Infantes de Marina; la Liga Naval, entidad que reúne oficiales y suboficiales navales y de infantería de marina en reserva activa; la Corporación "Centro de Excadetes y Oficiales Navales, POCIGÜEICA", que tiene en sus

integrantes, oficiales de la Armada Nacional en reserva activa y en servicio activo, así como oficiales mercantes y excadetes de la Escuela Naval; igualmente encontramos la Corporación de Fomento Cultural "El Refugio del Marino", que aglutina profesionales de la marina mercante.


Aunque sin dar cifras exactas de los integrantes de las asociaciones y corporaciones anteriormente mencionadas, además de tener todas una característica legal común, ser entidades sin ánimo de lucro, encontramos en ellas un número crecido de personas que han hecho del mar el eje central en las respectivas actividades profesionales y técnicas; al tener cada una fines específicos que las identifican y hacen estatutariamente diferentes, siempre tendrán ese denominador común que las agrupa y por el cual se asocian y buscan realizar acciones con propósitos similares y en ocasiones absolutamente iguales: el mar y los ríos del país, debiendo agregar para propósitos de este escrito, conceptos y acciones concretas que sobrepasan las esferas institucionales y asociativas como "la conciencia marítima nacional", el desarrollo científico marino, el poder marítimo, el transporte marítimo, etc. Como se expresó al inicio de estas líneas, todos esos conceptos y acciones conducen invariablemente a un punto convergente: *el mar y los ríos de Colombia*.

Con el mar y los ríos del país, y ese gran espectro que significa para la vida socio-económica del Estado colombiano la sumatoria de actividades que de tal punto convergente se derivan, presento como una propuesta a los dirigentes de las asociaciones que integran los hombres de mar del país, se estudie y organice una asociación de segundo nivel, una federación. Esta federación, creada a instancias de las asociaciones mencionadas y de las que no se ha hecho mención, que sin

alterar su respectiva organización y objetivos, ni mucho menos pretender opacar alguna o revivir a otra, de manera autónoma quieran participar en el proyecto bajo los delineamientos legales vigentes y de manera previamente analizada, tendría como objeto principal:

"Propender por el progreso marítimo y fluvial del país, promover y fomentar la cultura y conciencia marítimas, promover la superación académica y social de sus integrantes, prestar asesoría académica y técnica relacionadas con el sector marítimo y fluvial, con el propósito de contribuir al desarrollo del poder marítimo del Estado Colombiano".

Contiene la anterior propuesta una aplicación de principios básicos como el de unión, concertación, diálogo, servicio comunitario, participación democrática, etc.; y de derechos consagrados en la Constitución y en la ley, relacionados con la vida social, cultural y económica de la nación: derecho de asociación, de libertad e igualdad, derecho al trabajo, entre otros. Como resultado lógico del empleo de estos principios y derechos en esta asociación de segundo nivel, esta federación, como colombianos de bien buscamos ayudar a obtener la paz, la tranquilidad y el progreso en todos los ámbitos de la nación.

No sin dejar tácita la necesidad de agregar parámetros de análisis, estudio, viabilidad, factibilidad y complementación al proyecto, preciso la invitación cordial a los directivos e integrantes de las asociaciones y corporaciones existentes relacionadas con el mar y los ríos del país, para acoger esta propuesta de manera positiva, vanguardista, y de manera entusiasta, tomar la decisión de aceptar la iniciativa y darle vida organizacional y legal. 



UNIVERSIDAD
SERGIO ARBOLEDA

Donde tú **SÍ** cuentas.

Convenios de Doble Titulación con Universidades en el Exterior.

Ahora en **Santa Marta**

Marketing y Negocios Internacionales

Nuevo Programa

- **Proyección hacia el futuro.**
- **Liderazgo y alto perfil gerencial.**
- **Negocios en la economía internacional competitiva.**
- **Formación con espíritu investigativo y humanista.**
- **Convenios internacionales.**

La Sergio, una **excelente** inversión.
Una decisión **Inteligente**.



Inscripciones Abiertas

Resoluciones 18377 de Octubre de 1984 y 3472 de Agosto de 1996 - Ministerio de Educación Nacional (Registro SIMES No. 52572)

Sede Santa Marta: Calle 18 No. 14 A- 18
Línea de Atención: 420 3838 - 420 2651 ext:110
Telefax: 423 2880
www.usergioarboleda.edu.co/santamarta



San Telmo, patrono de los marineros, sostiene en la mano izquierda una antorcha con su fuego sagrado, mientras en la otra acuna un galeón en cuyas cofas arden las mismas llamas espectrales. En las tormentas serias la aparición de un halo de electricidad estática, llamado fuego de San telmo, para los marineros era la señal de que su patrono celestial se hallaba cerca.

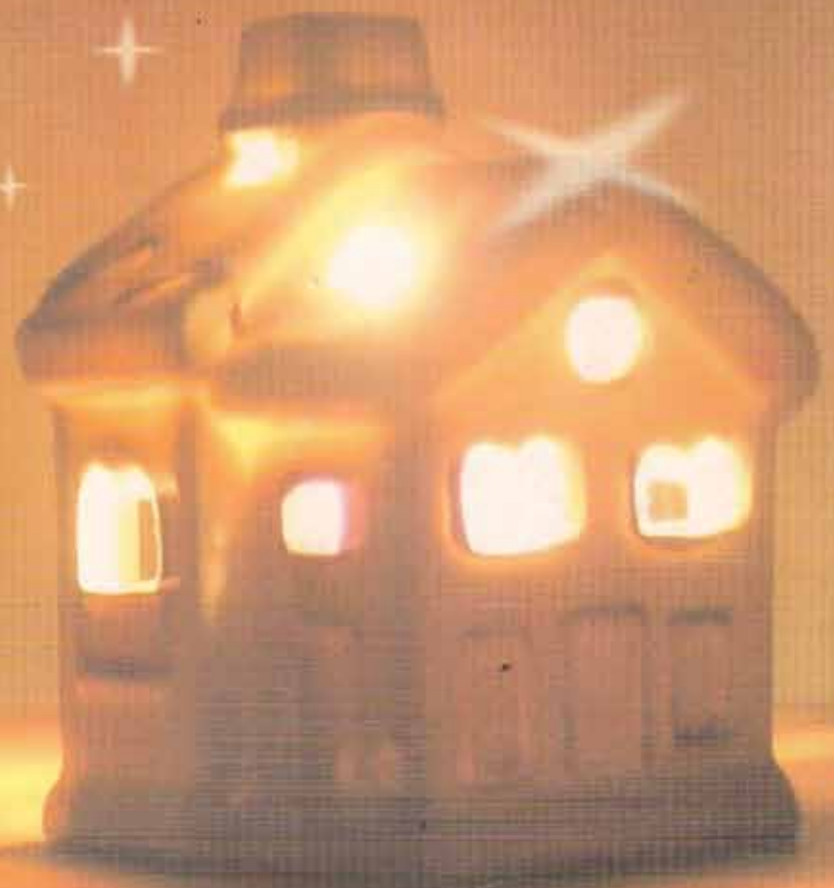


LA LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA, DESEA:

PAZ PARA COLOMBIA Y SU GENTE NACIDA EN ESTA TIERRA ALEGRE
DEL BAMBUCO Y DEL PASILLO; DE LA CUMBIA, EL MAPALÉ Y EL VALLENATO.

FELICIDAD PARA SUS MARINOS Y ÉXITOS Y TRIUNFOS EN EL AÑO QUE COMIENZA

2006- 2007



*“Navidad es calor de hogar,
Año Nuevo es esperanza e ilusión,
nuestra casa es su casa,
que los ángeles cuidan con su luz.”*

Futuro con **TRADICIÓN**



clubmilitar 

Servicio con *Calidad y Excelencia*

www.clubmilitar.gov.co