



Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana



N° 189
www.cyber-corredera.de

Unidos por el mar
y exhaustos por
el último poste

Director: Jorge Serpa Erazo • Editor: TFES(r) Francisco Rodríguez Aguilera ■

<mailto:enfermero@cybercorredera.com>

EN ESTA EDICIÓN:

FUNDACION DE LA PRIMERA ESCUELA NAVAL

INTELIGENCIA COLECTIVA Y CAPITAL INTELECTUAL EN
EL DESARROLLO DE UNA MARINA DE GUERRA

¡OH, GLORIA INMARCESIBLE!

HONDURAS ADQUIERE BUQUE DE APOYO LOGÍSTICO
PARA ATENCIÓN DE DESASTRES CONSTRUIDO EN
COLOMBIA

BUQUE USS "ZUMWALT" DE VISITA EN CARTAGENA

CYBER- ZAFARRANCHO GRAFICO

CYBER-CORREO DE LA ARC LULU

EL EQUIPO DE LA CYBER-CORREDERA

CYBER-MASCARON DE PROA

FUNDACION DE LA PRIMERA ESCUELA NAVAL

DOSCIENTOS AÑOS DE LA INDEPENDENCIA DE CARTAGENA, DEL NACIMIENTO DE LA ARMADA E HISTORIA DE LAS ESCUELAS NAVALES – SEGUNDA PARTE

Por Vicealmirante Guillermo Uribe Peláez, Director ACORE- CARTAGENA



El brigadier General Camilo Riaño, historiador militar y miembro de la Academia Colombiana de Historia, en el tomo XVIII de las Historia extensa de Colombia, dice:

„PRIMERA ESCUELA NAVAL DE COLOMBIA inició sus cursos en 1811”
Seguramente que al escribir lo anterior Riaño no conocía el folleto que reposa en el Archivo Nacional „PROPOSICIONES DE LA MATEMATICA PURA, LAS MAS PRINCIPALES DE LAS CURSADAS EN LA ESCUELA NAUTICA DEL CONSULADO DE CARTAGENA DE INDIAS desde su establecimiento en 11 de septiembre de 1810 a 18 de diciembre de 1811 que se presentan a examen”. Podemos estar seguros de que es la misma Escuela pues en su transcripción de la gaceta de

Cartagena de Indias del lunes 26 de noviembre de 1812, sobre los exámenes de graduación, que citamos a continuación, vemos que los Cadetes o alumnos son los mismos que se enumeran en el folleto.

Concluido el primer curso de estudios de la Escuela Náutica y de Matemática, dice la Gaceta de Cartagena de Indias para el jueves 26 de noviembre de 1812, serán públicamente examinados el día que se asignase por el gobierno los alumnos de ella que puedan optar a los premios establecidos de excelente y sobresaliente. Las facultades para el examen de este segundo año de estudio son trigonometría esférica, principios de geografía histórica y política, cosmografía y navegación de estima y astronómica. En 2 de enero del año próximo de 1813, empezará un nuevo curso que durará dos años. Serán admitidos en dicha escuela todos los jóvenes de buena conducta, que leyendo y escribiendo correctamente sepan también sumar, restar, multiplicar y partir y obtengan permiso del gobierno que impetrarán por medio de un memorial.

De estos exámenes nos habla así el periódico cartagenero:

“Convidados por el gobierno los cuerpos facultativos: señores prefectos del Senado Conservador y Cámara de Representantes; señores Presidente de supremo Tribunal de Justicia y corregidor intendente, con otros ciudadanos instruidos de la plaza, para el examen público de los alumnos de Escuela Náutica y de Matemática establecida en ella, anunciado en la Gaceta de noviembre; se verificó dicho examen el 21 de diciembre último y se adjudicaron tres premios primeros y tres segundos a seis de los ocho alumnos que han concluido el curso de dos años de estudio en esta forma. A los ciudadanos Ramón Sánchez, José Falcón y Andrés Portillo, el primer premio, o de excelente a cada uno; a los ciudadanos Manuel Portillo, Sebastián de Pombo y Felipe Espinosa y Quiroz, el segundo premio, o de sobresaliente, también a cada uno; con el correspondiente certificado de su aplicación y aprovechamiento, por la secretaría del interior.”

Algunos de los egresados de esta Escuela los veremos en la defensa de Cartagena cuando el Sitio de Morillo y en diferentes acciones posteriores de la Armada Patriota.



TOMA DEL FUERTE DE CISPATA

El teniente coronel Miguel Carabaño, organizó una expedición para tomarse el fuerte de Cispata, Enrique Uribe White nos transcribe el informe del citado oficial de la operación del cual podemos extractar lo siguiente:

....“Hasta aquí he manifestado las operaciones de tierra, y ahora lo hago de las de mar, según los informes que me ha dado el ciudadano comandante Pedro Dupin. A las siete y tres cuartos de la mañana, rompió el fuego la batería enemiga, que fue contestado por las goletas **“Constitución”** y **“Valerosa Momposina”**, que por su mayor inmediación se hallaban en disposición de hacerles más daño, y aunque el vivo fuego de los insurgentes con punterías de muy buena dirección y algunas balas rojas pudieran haber intimidado, los buques no temieron, y se acercaron en términos de recibir graves averías y haber tenido cuatro heridos de metralla. El falucho **“Fogoso”**, las lanchas **“Micomicona”** y **“Bombardera”** y **“Concepción”**, por más diligencias que hicieron no pudieron aproximarse como los otros buques; pero por sus maniobras manifestaron los deseos que tenían de batirse, y aún a lo último lograron acercarse y hacer algunos tiros, entre los cuales se le metieron dos bombas a la batería. A la lancha Número 3, que podía haber auxiliado a las goletas batiendo de flanco la batería, viéndosele la pesadez con que obraba, fue necesario enviar al Contramaestre José Padilla, para que dirigiese su maniobra... siendo de advertir que en cuanto tuvo la lancha nuevo director se acercó y con tiros de metralla hizo un gran destrozo... Y finalmente se hace digno de consideración, tanto por sus acciones anteriores como por su valor en la presente, el Contramaestre del bergantín **„Independiente”**, José PadillaZapote, 28 de Nbre. De 1812 – 2º de nuestra República – Miguel Carabaño”.

CONQUISTA DE SANTA MARTA

La operación de la toma de Santa Marta fue comandada por Pedro Labatut quien destacó al Teniente de navío Matias Aldao y a su segundo el Contramaestre José Padilla para organizar la flotilla en Barranquilla. También tomaron parte en la operación el Alférez de Navío Rafael del Castillo, como Comandante de las lanchas Cañoneras y alférez de Fragata Rafael Tono como Comandante de fuerzas sutiles.

Labatut tomó a Santa Marta el 6 de enero de 1813. En la evacuación de la ciudad, los realistas se apoderaron 18 embarcaciones y de la corbeta **“Indagadora”** de 28 cañones y de otro buque de guerra.

Labatut actuó en forma despótica y rápidamente provocó una rebelión y perdió la plaza.

Se organizó una segunda expedición para la toma de Santa Marta, la cual fue estruendosamente derrotada. En ella tomaron parte, el bergantín **„Independiente”**, las goletas **“Valerosa Momposina”** **„Corsario Cartagena”**

El historiador Camilo Riaño nos dice que la composición de la fuerza marítima de Cartagena, a mediados de 1813, era más o menos la siguiente.

- Fragata del estado **“Amilcar”**, capitán Tomás Barre
- Goleta de guerra **“Constitución”**
- Goleta **“El Veterano”** Capitán José Ruiz en un principio y, más tarde, el capitán Marco Antonio
- Goleta **“India”**, capitán Juan Elié
- Goleta **“Los dos Amigos”**, capitán Nicolás Limberg
- Goleta **“Intrépido Patriota”**, armada en corso y mercancías, capitán Fortunato Testa
- Goleta **“Nuestra Señora de las Mercedes”**, capitán Juan Nepomuceno Peréz
- Goleta **“Nuestra Señora del Carmen”**, capitán José Ugarriza
- Goleta **“La Veloz”**, capitán Rafael Hermoso
- Dos goletas de guerra (no identificadas), capitanes Constanzo Forzati y Rafael Tono
- Bergantín mercante del estado **“El Alejandrino”**, capitán Tomás Harris
- Bergantín **“San José”**, capitán Constantino Injuri
- Bergantín **“Independiente”**, contraestre José Padilla
- Corsario del estado **“El Presidente”**, capitán Pedro Lamensor
- Corsario **“La Antepresa”**, capitán José Rastiga
- Corsario **“El Defensor de la Patria”**, capitán José María de la Peña
- Corsario **“El Piñeres”**
- Corsario **“Nuestra Señora de la Popa”**

CAPTURA DE LA FRAGATA NEPTUNO

Entre las acciones navales de nuestra independencia hay una que es muy importante que se llevó a cabo en el golfo de Morrosquillo, a mediados de junio de 1815. A ordenes del Teniente de Navío Joaquín Tafur Comandante de la Cañonera **“Concepción”**, navegaba el pailebot **“Ejecutivo”** comandado por el Contramaestre José Padilla, procedentes de las bocas del Atrato, cuando avistaron la fragata **“Neptuno”** y la cañonera **„El centinela”** que estaban costeanado buscando el río Sinú para aprovisionarse de agua. El **“Ejecutivo”** atacó y abordó la fragata y **“La Concepción”** se hizo cargo del **“Centinela”** que trató de huir.



La fragata fue apresada y llevada a Cartagena y se capturaron al mariscal de campo Alejandro Hore, 18 oficiales y 271 soldados y 2000 fusiles. El desempeño del Contramaestre José Padilla lo hizo acreedor a su ascenso a alférez de fragata.

SITIO DE CARTAGENA DE 1815

El 16 de agosto de 1815 Pablo Morillo desembarcó en Arroyogrande y el 22 quedó totalmente cerrado el bloqueo de Cartagena por tierra y por mar. Dousdebos nos da la contitución de la flota a atacante:

Jefe, Brigadier Pascual Enrile y 2. de la escuadra, Capitán de Navío Rafael Santibañez:

- 5 Fragatas llamadas **"Ifigenia"**, **"Diana"**, **"Atocha"**, **"Diamante"** y **"Perla"** ⇒ 250 cañones
- 2 Corbetas, llamadas **"Patriota"** y **"Centinela"** ⇒ 60 Cañones
- 2 Bergantines, **"Jason"** y **"Celoso"** ⇒ 50 Cañones
- 1 Goleta **"Florida Blanca"** ⇒ 10 Cañones
- 12 Faluchos ⇒ 24 Cañones

22 Barcos de guerra, con 394 cañones, más 48 cañones dotación de las brigadas de artillería y 34 barcos transportes ⇒ 56 naves en total con 2.000 hombres de tripulación y 4.500 hombres de desembarco. Los 3.200 hombres de Infanteria venezolana, desde Santa Marta marcharon por tierra sobre Cartagena.

Nuestras fuerzas naval para la defensa de la ciudad, las enumera Dousdebos así:

Flotilla de la Laguna de Tesca Comandada por el Teniente Rafael Tono:

- 2 Cañoneros (números 1 y 2)
- 3 Bongos armados
- 1 Falúa armada
- 6 Barcazas

Tripulación, 100 marinos.

Flotilla de defensa de Bocagrande Comandante, Matías Padrón:

- Fragata **"Dido"**
- 2 Balandras : **"Micomicona"** y **"Concepción"**
- 10 Bongos armados

Tripulación 250 marinos.

Escuadrilla de vigilancia de la bahía Comandante, Teniente de Navío Luis Aury y ayudante, José Padilla:

- 5 Goletas de guerra llamadas: **"Constitución"**, **"Estrella"**, **"General Bermúdez"**, **"Republicana"** y **"Presidente"**
- 2 Cañoneros: **"Ejecutivo"** y **"Fogoso"**

Tripulación, 400 marinos.

Defensa del Estero Comandante Vicente Parada:

- 1 falúa armada
- 5 Bongos armados
- 8 Barcazas

Tripulación, 100 marinos.

En total, 46 embarcaciones con 138 cañones y 800 marinos de tripulación.

COMBATE DEL CAÑO DEL ESTERO

El Alférez de Fragata José Padilla trató el 26 de agosto de salir con 3 embarcaciones y 30 tripulantes en total a través del caño del Estero, pero encontró de improvisto con 300 españoles y varias piezas de artillería después de largo combate fue obligado a retirarse. Durante la lucha tuvo dos hombres muertos y seis heridos.

TOMA FRAGATA IFIGENIA

En la Plaza se supo que la Fragata Ifigenia de 44 Cañones tuvo averías y debió buscar refugio en la Isla de Barú.

Nepomuceno Eslava Comandante de Marina y el Teniente Luis Aury Comandante de flotilla planearon un ataque sorpresa para destruirla en la noche del 24 al 25 de septiembre y utilizaron 8 embarcaciones y 400 soldados. El plan no calculó bien los tiempos, o fue mal ejecutado y fracasó, dejando en el campo 25 patriotas muertos.



COMBATES EN LA CIENAGA DE TESCA

El 24 de octubre los realistas trataron de entrar a la ciénaga de Tesca para estrechar el bloqueo, pero fueron rechazados por los defensores de esa zona a ordenes del Teniente de Navío Rafael Tono. Cuatro días mas tarde en un intento similar también fue rechazado.

TOMA DE PARTE DE LA BAHIA POR LOS ESPAÑOLES

El 2 de noviembre alrededor de 30 embarcaciones realistas salieron por el Caño del Estero al amanecer y los defensores no tenían fuerzas suficientes para repelerlas, por lo que la parte sureste de la bahía quedó en manos españolas.

COMBATE EN TIERRABOMBA

Pescadores de la Isla de Tierrabomba surtían de pescado a la ciudad, por lo que Morillo para quitarle ese recurso a Cartagena, ordenó la toma de la Isla, la cual se llevó a cabo el 11 de noviembre en las primeras horas de la madrugada. El general Morales comandó el ataque con 3 lanchas cañoneras y 6 bongos armados y 700 hombres cuando se encontraban a la altura de Punta Arenas, las fuerzas sutiles patriotas comandada por los Tenientes Matías Padrón, Vicente Parada y el Alférez José Padilla en forma sorpresiva y con gran arrojo atacaron a los españoles, que lo único que pudieron hacer fue irse en desbandada hacia Caño de Loro para protegerse y esperar los refuerzos de Morillo. Es inexplicable que las autoridades de Cartagena, especialmente Aury no hubiera enviado refuerzos que permitieran alcanzar una gran victoria y lograr el dominio total de la bahía.

Vale la pena mencionar un hecho que nos narra Jaime Duarte French en su libro *“Los Tres Luises del Caribe”*.

Luis Brion en la Corbeta **“Dardo”** y los buques **„Júpiter”** y **“La Popa”** de su propiedad, enarbolando bandera Inglesa “tenía a bordo 15200 fusiles 2500 llaves de fusil, 400 rifles o carabinas rayadas 300 sables de latón, 200 pares de pistolas y 200 quintales de pólvora, tres imprentas y una armería completa. Según el boletín de guerra No. 4. El Capitán Luis Aury se interesó de preferencia en la pólvora. Le bastaban 4000 libras para salvar la ciudad.

Los buques estuvieron fondeados en Bocachica por largo tiempo, con su inutilizado cargamento de armas, no obstante la necesidad impresionante que de ellas se tenía. Brion no las entregaba y Cartagena no disponía del dinero necesario para adquirirlas.

Tomás Montilla escribió al Presidente Camilo Torres „Ya hice ver a V.E. que sin dinero de nada valían haber llegado aquel puerto 16000 fusiles y cuanto además trae Mr. Brion, porque exigen los propietarios el valor de los efectos de guerra que introducen.

ABANDONO DE LA CIUDAD

El día 4 de diciembre una Junta de los jefes militares y principales personas de Cartagena, resolvieron que debían abandonar la ciudad y huir en las embarcaciones con que contaban que eran 6 buques mercantes y siete goletas armadas. Esta fuerza estaba al mando de Luis Aury.

Al amanecer del día 5 en un gran hacinamiento más de 2.000 personas zarparon a las 3 y media de la mañana y se dirigieron a Bocachica bajo el hostigamiento de las baterías realistas y lograron llegar al Castillo de San Fernando a las 5 y media de la tarde. Cargaron las pocas provisiones que allí se tenían y esperaron hasta la media noche, para cuando tenían planeado su zarpe. Cuando el viento lo permitió se hicieron a la mar, logrando burlar la vigilancia de los realistas, pero desafortunadamente a las tres o cuatro de la mañana se desató un temporal que separó los buques. Padilla comandaba la goleta **„Presidente”**. Los buques que pudieron hacerlo se dirigieron a Jamaica para reunirse con Bolívar. De Jamaica se trasladaron con él, a Haití donde fueron muy bien recibidos por el Presidente Petión.

VIAJES DE LOS CAYOS DE SAN LUIS HACIA VENEZUELA

El 31 de marzo de 1816 desde los Cayos de San Luís zarparon hacía las bocas del Orinoco. La flota constaba de dos buques de guerra y cinco goletas artilladas con un total de 50 oficiales y 250 tripulantes. Padilla comandaba la goleta **„Patriota”**.

En la ruta se encontraron con los buques españoles que bloqueaban la Isla Margarita. Eran, el bergantín **„Intrepido”** de 14 cañones y 140 tripulantes y la goleta **“Rita”** de 5 cañones y 90 tripulantes. Torres Almeida dice que en este combate se izó por primera vez el Pabellón Tricolor, el mismo que izara Miranda en el **“Leandro”** en 1806.

Las goletas **“general Mariño”** **“Jupiter”** y **„Conejo”** atacaron a la **„Rita”**, mientras el resto atacaba el bergantín, que tuvo 44 bajas entre las cuales estaba su Comandante. La **“Rita”** fue abordada a las cinco de la tarde y muertos 17 de sus tripulantes.

La derrota de Ocumare hace que Bolívar vuelva a Haití.



Las fuerzas navales se concentraron en el Orinoco en apoyo de las acciones de Piar. Su Comandante era el Capitán de Navío Antonio Díaz y su segundo el Capitán de Fragata José Padilla.

El fusilamiento de Piar creó descontento general y Bolívar encomendó a Padilla mantener la unión entre los combatientes, lo que cumplió a cabalidad y por eso fue ascendido a Capitán de Navío.

NOCHE DE SAN JUAN Y OCUPACION DE CARTAGENA POR LOS PATRIOTAS

El 4 de mayo de 1821 las fuerzas sutiles patriotas compuesta de 33 lanchas artilladas, 10 bongos y unos 500 hombres a ordenes del Capitán de Navío José Padilla, entran en la bahía de Cartagena a través del caño del Estero y Canal del Dique.

La escuadra española con su buque insignia el bergantín **“Andaluz”** normalmente permanecían en la Bahía de las Animas.

Padilla navegó al día siguiente hacia las fuerzas españolas con el fin de medirse a ellas. Pero ellos cambiaron su fondeadero y se pusieron bajo la protección de las baterías de las murallas.

Padilla puso la primera división de las fuerzas sutiles al mando del alférez de Navío Juan Antonio Ríos en Caño de Loro. La segunda división al mando del Teniente de Fragata Simón Chaustre en Punta Poncio. La tercera a órdenes del Teniente de Navío Pedro Mendoza en Bocasolo y la Machina.

El día 19 de mayo se capturaron las embarcaciones realistas „El Amarillo” y la lancha No. 1. Con el fin de activar el cerco Padilla ordenó movilización general con el fin de reforzar las fuerzas sutiles y planeó la toma de las fuerzas realistas para el día 24 de junio y efectuó las coordinaciones con las fuerzas de tierra que deberían iniciar el bombardeo de la ciudad cuando se lanzara de una de sus embarcaciones un volador o cohete.

El Plan se mantuvo en secreto hasta que Padilla se presentó al finalizar la tarde y dió la orden de que todas las unidades debían prepararse para una operación y que se debía guardar absoluto silencio. Les explicó como se haría la operación sobre la flota española fondeada bajo la protección de los fuertes de „El Pastelillo,” „El Reducto” y „San Felipe”.

A bordo de la goleta „**Independiente**” Padilla Ordenó, dirigirse hacia Manzanillo protegidos por la oscuridad nocturna y luego frente a la isla de Manga donde esperaron el relevo de la guardia de los españoles, momento en el cual se había programado para el inicio del ataque. Las fuerzas patriotas se aproximaron a la bahía de las Ánimas. Antes de que se lanzara la señal, una estrella fugaz cruzó el cielo y las fuerzas de tierra iniciaron el ataque de artillería contra la ciudad y sus fuertes, inmediatamente se oyó la orden de **¡Al abordaje!**

Los Oficiales José Lescano, José Antonio Padilla y Antonio Villanueva repitieron la orden y iniciaron en forma inmediata el cumplimiento de ella. El ataque que se inició a las 11 y 45 terminó a la una y 10 después del cual los españoles habían perdido 110 hombres y todas sus fuerzas navales. Los patriotas tuvieron 3 muertos 18 heridos 5 buques averiados.

El 5 de julio Padilla ocupó los Castillos de Bocachica.

El día 29 de julio, a pesar del fuego desde la playa del batallón León y la artillería de las murallas de Santo Domingo, la tercera división de las fuerzas sutiles patriotas, capturaron el bergantín realista **“Struggle”** que traía provisiones para la ciudad sitiada. La Corbeta „**Ceres**” que la escoltaba huyó y no se pudo apresarla.

Con los cañones de los Castillos de Bocachica, Padilla ordenó instalar una batería en **“La Popa”**. Los realistas del Castillo de San Felipe cañonearon a quienes hacían la instalación y causaron la muerte al Capitán José Paniza y varios marineros patriotas el 17 de agosto. Desde ese mismo día, Padilla ordenó que las unidades patriotas se turnaran para bombardear la ciudad y al Castillo de San Felipe con el fin de quebrantar la voluntad del gobernador de la plaza Torres y Velasco de postergar la entrega de la ciudad.

Al fin el 21 de septiembre el gobernador Torres y Velasco aceptó la capitulación y el 10 de octubre las tropas patriotas con Córdoba a la cabeza entraban a la ciudad.

ORGANIZACIÓN DE LA MARINA Y ASCENSO DE PADILLA

EL Congreso de la Villa del Rosario de Cúcuta en septiembre de 1.821 organizó la armada en cuatro departamentos de Marina. El primero tenía jurisdicción en las Costas de Guayana, Cumaná, Barcelona e Isla Margarita. El segundo las Costas de Caracas, Coro y Maracaibo. El tercero las Costas de Riohacha, Santa Marta, Cartagena, Costas del Atrato, el Escudo de Veragua y Golfo de Mosquitos. El cuarto, las Costas del pacífico.

Padilla fue nombrado Comandante del tercer departamento.

El 12 de octubre de 1821 firmado en el Rosario de Cúcuta el Congreso aprueba Ley, en su artículo 2º. Autoriza al ejecutivo que *“podrá también crear, aumentar, equipar y conservar una Fuerza Marítima”*



firmado por José Ignacio de Márquez, Presidente del Congreso. Miguel Santamaría, Diputado Secretario. El Ejecútese por Francisco de Paula Santander, Ministro de Hacienda Pedro Gual.

El 29 de noviembre de 1821 se expidió el decreto que ascendía a José Padilla a General de Brigada.

ESTUDIO PROPUESTA RAFAEL DEL CASTILLO Y RADA

En junio 7 de 1823 el capitán de Navío Rafael del Castillo y Rada, presentó ante el Congreso Nacional un extenso y bien concebido proyecto de organización y dotación de la Marina. En el expone la necesidad de fomentar la Marina de la República. Proteger el Comercio Marítimo Nacional. Propone variaciones en la Fuerza Marítima existente. Da razones por las cuales no deban tener Corsarios en la Marina de Guerra. Da sugerencias sobre organización y servicio de los oficiales de Marina y de los Marineros. Demuestra la necesidad de la Infantería de Marina. Hace propuestas sobre administración, Arsenales y sobre las Capitanías de Puertos. Propone cambios en las ordenanzas Españolas de 1748, 1787, 1793 y 1798. Luego lo complementa con cuatro puntos así:

- No.I. Proyecto de Ley por el cual se construyen cincuenta pailebotes cañoneros para defender las Costas Atlánticas y pacíficas de la República, proteger el comercio de cabotaje, impedir el contrabando y servir de correos marítimos.
- No.II. Reflexiones sobre las desventajas de las flecheras con respecto a los pailebotes, explicación que hace de aquellas embarcaciones, razones en que se fundan sus desventajas, uso que puede darse a las que existan y mejoras que deben hacerse a las que se construyan.
- No. III. Proyecto de Ley sobre la organización que conviene dar a la oficialidad de la Marina de la República.
- No. IV. Proyecto de Ley sobre la creación de un Estado Mayor General de la Marina de la República y de los Departamentos Navales en que se dividan las Costas Atlántica y Pacífica.

A este estudio no se le prestó mayor atención y solo se produjo un decreto del 29 de julio de 1824 que ordena adquirir 50 pailebotes, pero no se le dio cumplimiento

Decreto del 4 de julio de 1823 „*faculta al Poder Ejecutivo para que conserve, aumente o disminuya el Ejército y Armada de la República*”, firmado por Jerónimo Torres, Vicepresidente del Senado. Domingo Caicedo, Presidente de la Cámara de Representante. Antonio José Caro. José Joaquín Suárez, Diputado Secretario. Ejecútese Francisco de Paula Santander Vicepresidente de la República encargado del Poder Ejecutivo. Pedro Briceño, Secretario de Guerra y Marina.

BATALLA DEL LAGO DE MARACAIBO

Los restos de los ejércitos realista después de la Batalla de Carabobo se concentraron en Puerto Cabello unos 4000 hombres al mando del mariscal de campo Miguel La torre y su segundo era el sanguinario brigadier general Francisco Tomás Morales. Con el refuerzo de la guarnición de Coro y las Tropas del Coronel Lorenzo Morillo, los realistas tenían el plan de capturar Maracaibo y desde allí empezar desde allí la toma del occidente de Venezuela y de la Nueva Granada. El primer intento de la toma de esa Ciudad, lo hizo Morales cuando el 23 de abril de 1822 desembarcó dos columnas que fueron derrotadas por los patriotas.

El Coronel Judas Tadeo Piñango al frente 2200 hombres derrotó el 17 de mayo al Coronel español Tello, pero el 7 de junio en el combate de Dabajuro fueron derrotados él y Soublette quien logró huir con el resto de su ejército, mientras Piñango fue hecho prisionero.

El 30 de mayo de 1822 la fuerza bloqueada de Puerto Cabello se componía de 3 bergantines 8 goletas y 7 flecheras. Cuando llegaron la fragata „**Ligera**” de 40 cañones y el bergantín „**Hercules**”, con el General Morales y refuerzos, Páez dió la orden de abordar los dos buques españoles y Renato Beluche la transmitió a sus Capitanes, pero estos no la cumplieron y Páez se vió obligado a retirarse y el 30 de julio fue vencido por Morales.

El General La Torre fue nombrado en Puerto Rico como Capitán General y el Mariscal de Campo Francisco Tomás Morales fue nombrado para sucederlo. Tras derrota al Contralmirante Clemente, Morales ocupó Maracaibo el día ocho de septiembre. Para agravar las cosas el Mayor de Artillería, Natividad Villamil, vendió a Morales el Castillo de San Carlos guardián de la barra de Maracaibo, a pesar de tener 300 hombres, 12 buques de guerra y suficientes víveres que hubiera permitido una larga resistencia.

En Cartagena, Padilla adelantaba la configuración de la flota que debía operar sobre Maracaibo. En octubre tomó el mando de dicha flota y se pidió ayuda al Coronel Juan B. Falquiere y al Capitán de Navío Severo Curtois, sucesores del Comodoro Luis Aury fallecido. La ayuda fue inmediata y consistió en 3 bergantines, una goleta de guerra y los buques „**Cazador**” e „**Intrépido**” y se sumaron a los 4 bergantines 8 goletas y 8 buques menores con que contaba Padilla.



Desde la Habana fue destinado el Capitán de Navío Ángel Laborde con su flota para reforzar los españoles en Maracaibo, con la fragata „**Constitución**” de 44 cañones, la Corbeta “**Ceres**” de 32 cañones, las goletas “**Hiena**” de 18 cañones y “**Jacinta**” de 16, Mientras tanto la preparación de la flota patriota sufría retardo por las maniobras del General Montilla tratando que Padilla fuera reemplazado por Renato Beluche en el mando de aquella.

Los Bergantines “**Gran Bolívar**”, “**Independiente**”, “**Marte**”, “**Intrépido**” y “**Libertador**” y la fragata „**Constitución**”, las Goletas “**Espontánea**”, “**Independencia**”, “**Temor de España**”, “**Rosalía**” y “**Rosa**” y la balandra “**General Bermúdez**” y el buque insignia “**Independiente**” zarparon de Cartagena el 29 de agosto de 1822. En esa fecha también entró en vigor el bloqueo de Maracaibo.

El 1. de mayo de 1.823 la flota española capturó las corbetas “**Carabobo**” y “**María Francisca**”, que hacían parte de la fuerza al mando de Beluche. Esta pérdida puso a reflexionar a Padilla y lo llevó a tomar la decisión de forzar la Barra y entrar al Lago de Maracaibo, donde los buques grandes españoles no podían entrar, por su calado ya que en mar abierto nuestra marina podía ser derrotada por la española, sin lugar a dudas.

El 8 de mayo de 1823 a las dos y media de la tarde inició la peligrosa operación bajo los fuegos del Castillo de San Carlos. Se vieron obligados a quitar pesos de los buques para disminuir los calados.. Después de superar muchos escollos solo 14 de mayo los buques ya artillados pudieron navegar para reunirse en Punta Palma.

El 14 de junio la Armada Patriota atacó un Convoy que se dirigía al Castillo de San Carlos. Allí perdieron los realista 11 embarcaciones de menor calado. Padilla supo por detenidos que Maracaibo solo estaba defendida por 500 hombres al mando del Brigadier, Calzada, ya que Morales se dirigía con 2.500 de sus hombre a detener las Tropas que venía de la Guajira. Padilla coordinó con Manrique y Clemente quienes habían perdido la Ciudad hacía unos meses para retomarla para aprovechar la ausencia de Morales.

Padilla desembarcó en la noche del 15 de junio en muelle con una compañía de Infantería de Marina, para apoyar la operación de Manrique.

Después de la toma de Maracaibo y al conocer la noticia del regreso de las tropas de Morales, el 19 de junio los patriotas abandonaron la ciudad, antes de lo cual dismantelaron el Castillo y fueron capturados todas las embarcaciones españoles entre ella la flechera „**La Emprendedora**” con 2 carronadas de 18.

En los días siguientes hubo algunos encuentros los cuales siempre triunfaron los hombres de Padilla.

Resulta inconcebible el que Soublette intendente de Venezuela, le hubiera por medio de comunicación escrita, sugerido a Padilla que dejara el mando a Beluche y el se fuera a formar una escuadra de mar.

Laborde estaba en Puerto Cabello haciendo el alistamiento para ir a enfrentar a Padilla. El día 4 de julio zarpó a los Taques donde llegó el día 6 de julio y permaneció hasta el 13. El 14 arribo al Castillo de San carlos, dejando 3 buques en la entrada del lago para evitar que entraran refuerzos o suministros a los patriotas.

Penetró el 16 de julio con refuerzos y prontamente envió una intimidación al Comandante de la flota patriota.

El 23 de julio, Padilla trato de dar la batalla definitiva contra los españoles pero dos de sus Comandantes no ejecutaron las órdenes adecuadamente por lo que debió aplazar el encuentro. En forma inmediata los arrestó y nombró sus reemplazos.

El 24 de julio Padilla muy temprano reunió a sus Comandantes para darles instrucciones y cartas de la forma exacta como afrontarían las diferentes situaciones del combate.

La flota española contaba con 16 buques mayores y 16 menores en tanto que la Colombiana contaba con 10 buques mayores y 14 sutiles, estas últimas divididos en 2 flotillas mandadas por Walter D`Chitty y Francisco Padilla.

Laborde ordenó una formación oeste- este, Padilla a 13:55 con su flota levó anclas. El viento reinante era noreste y favorecía a los nuestros, e igualmente lo hacía la marea. En forma inmediata puso proa a la flota enemiga, con las fuerzas sutiles a la vanguardia. A las tres estas de desplegaron en ala de abanico. Los buques españoles trataban de contener a los patriotas con fuego de artillería intenso, pero estos seguían en su rumbo sin disparar hasta no recibir la orden de su Comandante. Cuando esta se dió. “**El Independiente**” comandado por el Capitán de Navío Renato Beluche, con Padilla y su Estado Mayor abordó, atacó el bergatín „**San Carlos**”, el mejor artillado de los buques del Capitán de Navío Laborde. La primera descarga del buque patriota le destrozó el aparejo y la segunda destrozó el trinquete y fue abandonado por sus tripulaciones cuando empezaba a hacer agua.

Los otros buques de nuestra Armada cumplieron su parte asignada y por la tarde el desastre en la flota española era total. El capitán de navío Laborde huyó al Castillo de San Carlos y de allí a Cuba.

Padilla perdió 8 oficiales 36 marineros y 119 heridos, los españoles perdieron 69 oficiales y en total fueron 800 sus bajas a mas de 438 prisioneros. De los barcos Españoles nos dice Torres Almeida, „*Solo pudieron*



salvarse tres goletas, las dos que estaban en la vanguardia y la „Especuladora” ; las cuales alcanzaron a refugiarse en Maracaibo con algunos faluchos y piraguas”.

Los españoles abandonaron el 20 de agosto de 1823 a Venezuela, eran 230 oficiales, 660 soldados y 3000 personas más.

Con esta victoria se sellaba la independencia de Venezuela y Colombia.

En las siguientes ediciones:

- Creación de la 2ª Escuela Naval
- De la 3ª Escuela Naval hasta la ENAP

En ediciones anteriores:

- CC 188: Antecedentes del nacimiento de la Armada Nacional

INTELIGENCIA COLECTIVA Y CAPITAL INTELECTUAL EN EL DESARROLLO DE UNA MARINA DE GUERRA

Valm (RA) Luis Alberto Ordóñez Rubio. Ph. D.

INTRODUCCIÓN



Las marinas de guerra o armadas nacionales son fuerzas donde la ciencia y la tecnología tienen un lugar preponderante y totalmente necesario, pues a diferencia de los ejércitos de tierra, estas tienen como herramienta única y fundamental el buque, el cual aunque tripulado por expertos, requiere de tecnología avanzada por ser el mar un medio muy exigente y además por ser la defensa nacional el objetivo de su misión. Construir buques, dotarlos de tecnología y luego lograr mantenerlos y operarlos con eficacia, no es una tarea sencilla y se requiere de una verdadera Gestión del Conocimiento, ya que este se debe transmitir de generación en generación para que no se pierda en el tiempo y por el contrario se pueda aumentar e incorporar en la Memoria

Colectiva Institucional.

Al referirse a los buques y al tema del Conocimiento Colectivo, se pueden identificar tres escenarios: Primero la ciencia y el arte para construirlos; la ciencia para mantenerlos y por último la ciencia, pero mayormente el arte para operarlos. Cada uno de ellos comprende actividades colectivas, donde cada persona tiene una misión específica altamente calificada, pero a su vez su labor hace parte de un trabajo de equipo, donde finalmente todos dependen de todos cuando de enfrentar al mar se trata o de afrontar un conflicto en defensa de la patria.

Los buques mantienen tripulaciones permanentes, a diferencia por ejemplo de los aviones donde estas rotan constantemente. Esa condición hace que se creen equipos humanos muy consolidados y muy integrados, al extremo de que esos buques empiezan a tener una personalidad propia que los hace únicos y particulares. Personalidad que se va manteniendo a pesar de los relevos rutinarios de personal, que por ser progresivos dan tiempo a que el conocimiento se transmita entre generaciones.

LOS BUQUES, LA RAZÓN DE SER

Para el cumplimiento de su misión las marinas de guerra están organizadas de manera operativa y logística, es decir una parte cumple la misión mientras la otra suministra todo lo necesario para soportarla. Los buques son el medio que cumple las tareas operativas propias de brindar seguridad y defensa en los mares de los países a los cuales pertenecen. Pero cuando se habla de buques, allí hay un componente muy interesante pues no es solamente esa máquina inmensa, llena de aparatos mecánicos y electrónicos, sino que además es el equipo de personas que le dan vida y personalidad. Sí, personalidad, en el sentido de que los buques tienen una identidad, un comportamiento particular y entre ellos mismos se diferencian, por eso se denominan unidades. Esa mente que da vida al buque la podemos considerar una Inteligencia Colectiva. Como lo define George For, citado por Yuan, Chen, Wang y Du, el fenómeno



de Inteligencia Colectiva se define como: “La capacidad de una comunidad humana para moverse hacia pensamientos de alto nivel de complejidad, la solución de problemas y la integración a través de la colaboración y la innovación” (Yuan, Chen, Wang, & Du, s/f).

Un buque es una unidad y ese término cobra sentido cuando se entiende que funciona como un elemento único e integral a pesar de que quienes lo tripulan son personas diferentes, con pensamientos propios y con inteligencias individuales que terminan sumándose y conformando un colectivo con más capacidades que las individuales de cada uno, pero producto de lo que cada quien aporta al grupo. Los buques de guerra de Colombia tienen hasta cien tripulantes y podría pensarse que simplemente allí se hace lo que su comandante ordena y en eso habría solo una parte cierta, pues aunque sí es claro que esa persona es la cabeza visible y quien determina las decisiones, la efectividad con la que esa unidad se desempeña y se integra es producto de la suma de inteligencias, que bajo esa acertada dirección, logran cumplir con sus tareas.



BUQUES CON PERSONALIDAD

Para los hombres y mujeres de mar esto podría ser algo fácil de entender, pero para alguien ajeno al medio cuesta un poco de trabajo comprender que unos aceros en forma de buque tengan personalidad y esta sea diferente a la de otro, así sea gemelo, es decir de la misma “clase”. Pero así es, de hecho cuando se visita un buque se alcanza a palpar esa “personalidad”. Hay unos que son amables, otros serios, algunos antipáticos y otros muy joviales. Pero allí la pregunta es: ¿Cómo logran las mentes de cien personas integrarse para conferirle esa personalidad al conjunto de aceros y de maquinaria que conforman un buque? La definición de los autores del artículo Inteligencia Colectiva en la Administración del Conocimiento nos es propicia para entenderlo: “*Inteligencia Colectiva es la combinación de inteligencia individual, pero como un Sistema Adaptativo Complejo, esto es más que la suma de inteligencias individuales...*”. (Yuan, Chen, Wang, & Du, s/f, p. 654).

Luego viene un análisis adicional que tiene que ver con el rendimiento de ese buque comparado con el de sus compañeros de la misma clase. ¿Por qué uno es mejor que los otros? o dicho de otra manera: ¿Qué hace que un buque se distinga de otros que son exactamente iguales en sus características y sus capacidades? Allí se debe valorar otro concepto y es el del “*Capital Intelectual*”. Una buena definición sería: “*Dentro de una organización o empresa, el Capital Intelectual es el conocimiento intelectual de esa organización, la información intangible (que no es visible, y por tanto, no está recogida en ninguna parte) que posee y que puede producir valor*” (Varios, 2012).

Lo que se encuentra es que hay unidades (buques) que se distinguen por su capacidad y rendimiento, producto de una Inteligencia Colectiva más capaz y de un Capital Intelectual acumulado por años y mantenido gracias a un continuo ejercicio mental de análisis, entrenamiento y mejoramiento, que en muchos casos es producido por la innovación aplicada para obtener el mayor rendimiento de la máquina. ¿Qué sería de una embarcación sin su Capital Intelectual? Serían solo láminas metálicas con forma, pero sin ninguna vida y menos sin una personalidad, caso aún más crítico cuando se habla de un buque de guerra, pues allí el conocimiento se manifiesta en que ese equipo integrado de hombres y mujeres sea capaz de sacar el máximo provecho de su máquina de defensa. Para esto es necesario que el conocimiento se mantenga y se transfiera entre ellos y con aquellos que vayan llegando a integrarse como miembros de esas tripulaciones. Gran parte de la ciencia y el arte de construirlos, mantenerlos y operarlos con eficiencia está escrito, pero lo que sus tripulantes aportan en intelecto no es posible plasmarlo en documento alguno, es su Capital Intelectual que se mantiene y se transmite entre ellos en la ejecución de sus labores habituales.

BUQUES QUE SUPERAN A SUS RIVALES

Un buque a diferencia de un avión, donde el piloto maneja todos los controles y mandos, tiene muchas personas operando diferentes aparatos, consolas y controles. Allí la integración es fundamental y la suma del aporte de cada tripulante conforma esa Inteligencia que en forma colectiva hace funcionar esa unidad en forma perfectamente sincronizada. Para ello se requiere de mucha práctica, de manera que se logre conocer la forma de pensar de unos y otros, pero también se consiga la sinergia que suma más de lo que cada parte aporta de manera individual. Esto finalmente funciona y es el motivo por el cual se encuentran buques “más inteligentes” que otros, que además terminan distinguiéndose como unidades pensantes por acción de las mentes de sus tripulantes y de la debida Administración del Conocimiento adquirido en forma colectiva. Rosemberg (2001) define Administración del Conocimiento como: “*creación, archivo y manejo de información valiosa, de experticia y observación dentro y a través de comunidades de personas y organizaciones con intereses y necesidades similares*” (Santo, s/f, p. 66).



PRINCIPIOS, VALORES Y TRADICIONES QUE SE PRESERVAN

En los temas de interiorizar principios, mantener claros los valores y entender las tradiciones como la forma de preservar las instituciones, es fundamental la educación que se imparta en las escuelas de formación, de manera que los tripulantes que llegan a los buques tengan las bases mínimas para que al ingresar a ese conglomerado de mentes, la propia se alinee con el sistema, aportando desde su inteligencia a esa gran mente colectiva que da vida y personalidad al buque.

Lo importante es que se tenga una identidad y que a lo largo y ancho de una nación los miembros de esas instituciones conserven el sello distintivo que las identifica. Con ese fin, y los buques no son la excepción, debe haber un Capital Intelectual que haya interiorizado en la Inteligencia Colectiva unas normas de conducta y un conjunto de procedimientos que le son propios, cualquier actuar ajeno a ellas no es aceptable, sobre todo por la necesidad de compartir información. Aquí el saber es fundamental y no puede haber egoísmo alguno, pues al final todos dependen de todos y la supervivencia del grupo se basa en la eficiencia del mismo para no cometer errores por desconocimiento o darle opción alguna al rival.

CONCLUSIONES



Los buques son excelente ejemplo de cómo se forma el Capital Intelectual y la Inteligencia Colectiva, y de la forma como estos dos influyen en la eficacia como unidad a flote. La conservación del Capital Intelectual en un buque es fundamental para que este sea seguro, eficiente y opere como una unidad, lo que se logra con entrenamiento, capacitación y transmisión del conocimiento de persona a persona. Los buques tienen personalidad propia, producto de la Inteligencia Colectiva de sus tripulantes. Esa personalidad propia se siente al estar en ellos, pero aún más al poderlos comparar con otros de su misma clase. Los buques generan conocimiento como producto del interés de sus tripulaciones en perfeccionar sus procesos, su táctica de guerra y su funcionamiento como una unidad, pero sobre todo por la necesidad de compartir conocimiento, ya que

al final todos dependen de todos y el error de un solo tripulante puede afectar al resto. Las escuelas de formación y capacitación son parte fundamental del ciclo de Gestión del Conocimiento al ser las responsables de cumplir las funciones sustantivas de la educación, pero a la vez por ser la cuna de las Comunidades de Práctica que mediante la investigación resuelven problemas y generan conocimiento.

BIBLIOGRAFIA

Parra, J. (10 de Agosto de 2012). Sillabus Seminario Gestión del Conocimiento en el Siglo XXI. Bogotá.

Sabatino, J. A. (19 de Agosto de 2012). *Teoría de la personificación del buque y su embargo preventivo*. Obtenido de sabatinop.com: www.sabatinop.com/site/articulos/articulo23.doc

Santo, S. A. (s/f). Knowledge Management: An Imperative for Schools of Education. *TechTrends*, Vol 46, Nro.6, 42-49.

US Navy, U. (20 de Agosto de 2012). *Página oficial de la Marina de Guerra de Estados Unidos*. Obtenido de http://www.navy.mil/navydata/nav_legacy.asp?id=139

Varios. (19 de Agosto de 2012). *Wikipedia, la Enciclopedia libre*. Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Inteligencia_colectiva

Yuan, W., Chen, Y., Wang, R., & Du, Z. (s/f). Collective Intelligence in Knowledge Management. IFIP International Federation for Information Processing, Volume 254, Research and Practical Issues of Enterprise Information Systems II Volume 1, eds. L. Xu, Tjoa A., Chaudhry S. (Boston:Springer), 651-655.

¡OH, GLORIA INMARCESIBLE!



21 salvas de cañón desde la colina de la Guarnición de Gotemburgo

*¡Oh, júbilo inmortal!
Por la Paz en suelo patrio, y el arribo a Suecia de su Nave Abanderada
¡Los cañones de Gotemburgo descerrajan ya!*

EL POMPOSO ARRIBO DEL ARC GLORIA, AL PUERTO DE GOTENBURGO

Por Luis Eduardo Schroeder Soto - Desde Suecia.



Entrando por el Río Göta, en la mañana del lunes 29 de agosto de 2016, el mismo día cuando allende el horizonte, en nuestra amada patria, se silenciaban las armas de una despiadada guerra fratricida, escoltado por dos (2) patrulleros de la Real Flota de Suecia, y guiado por el remolcador Svitzer del puerto de Gotemburgo, lanzando con sus cañones de agua, fuertes chorros que formaban enormes alas por sus dos costados, a las 08:30 horas el “ARC Gloria” empezaba a saludar, con una salva de 21 cañonazos, a las Autoridades Militares de Suecia, a su paso frente a la Guarnición de Gotemburgo. Pasados cuatro (4) minutos, a las 08:34 horas, el estruendo de

los poderosos cañones de la Artillería de Costa, arriba en la colina, irrumpían con un eco ensordecedor en la rada, correspondiendo a su turno al ceremonioso saludo, con su salva de 21 cañonazos. El tiempo amanecía nublado amenazando con lluvia, que nunca pasó de ser pocas y tibias lágrimas del cielo, en su incontrolable emoción, ante el esplendoroso espectáculo que ofrecían dos naciones amigas.

Por fin llegaba el feliz día, en que el majestuoso “Gloria”, nos premiaba con su visita a esta ciudad sueca, tan ligada a la Historia de nuestra Armada Nacional. En efecto, con este dichoso acontecimiento, también celebrábamos el “Aniversario de Diamante” de la estrecha amistad entre las marinas de Colombia y Suecia, recordando que hace sesenta (60) años, el sábado 19 de agosto de 1956, por primera vez llegaron en visita a este puerto, las fragatas “ARC Almirante Padilla”, y “ARC Almirante Brión”, con un total de veintiocho (28) Oficiales, 145 Cadetes y 214 miembros de sus tripulaciones de dotación. Además, venían dos (2) Oficiales de Ecuador, uno (1) de El Salvador, más quince (15) Cadetes de la Aviación colombiana. Como Comandante de la Escuadra venía el Capitán de Corbeta Carlos Prieto Silva. El “Almirante Padilla” estaba comandado por el Capitán de Corbeta Eduardo Wills Olaya y el “Almirante Brión” por el Capitán de Corbeta Aurelio Perico.



**Comandante, CN Carlos Mauricio
Echandía Zuluaga**



Las Fuerzas Armadas de Suecia, inauguran su nueva batería móvil para salvas de cañón. Nótese a retaguardia, los dos patrulleros suecos que escoltan al “ARC Gloria”, y a su vanguardia el remolcador que, con sus poderosos cañones de agua, va formando grandes alas por sus costados, entrando la escuadra al puerto de Gotemburgo

En esta ocasión, llegándole el turno al “ARC Gloria”, venía comandado por el Capitán de Navío Carlos Mauricio Echandía Zuluaga, y como su segundo comandante el Capitán de Fragata Juan Pablo Pinilla Acosta. La tripulación estaba compuesta por dieciocho (18) oficiales de nuestra Armada, setenta y dos (72) cadetes, de los cuales doce (12) mujeres, cuarenta y ocho (48) tripulantes de dotación, diez (10) infantes de marina, un (1) médico, y un (1) sacerdote. Además, cinco (5) oficiales navales invitados, uno (1) de los siguientes países: España, México, Chile, Perú y Uruguay, junto con un (1) oficial del Ejército, (1) de la Aviación, y (1) de la Policía de Colombia. En total 158 personas a bordo del buque.



Imágenes de la batería móvil para salvas de cañón

Es digno reconocer el laudable gesto de la Flota de Suecia, correspondiendo a la significativa tradición naval de saludo y bienvenida, mediante salvas de cañón. Inicialmente tal ceremonia no estaba planeada, a razón de que la Base Naval en Gotemburgo, había sido reducida a un mínimo, con un Regimiento de la Artillería de Costa (Infantería de Marina), y consecuentemente, el armamento de las antiguas fortificaciones había sido eliminado por completo. Ésta era la información que, en mis diligencias, adelantando los preparativos para el recibimiento del Gloria, yo recibía de todas las Autoridades de la ciudad, llegando a confirmármese que, infelizmente, la ceremonia con salvas de cañón era imposible satisfacer y, consecuentemente, me proponían abolirla de la Agenda que me encontraba preparando.

Enterado sin embargo, de que la Base Naval en Karlskrona, la mayor de Suecia, ubicada al sur del país sobre el Mar Báltico, estaba a cargo de los asuntos en conexión con la visita del “Gloria” a Gotemburgo, entré de inmediato en contacto con la Autoridad competente, y de ésta recibí la feliz respuesta de que, para efectos de cumplir con las tradicionales salvas, en las ceremonias en que se debieran participar con ellas, en todo el territorio sueco, se estaba formando una batería móvil con cañones nuevos y potentes. Además, galantemente se me aseguraba que, correspondiendo a la propuesta del intercambio de salvas con la nave colombiana, sería una magnífica oportunidad para inaugurarla, lo que en efecto así se efectuó. Está en su lugar, expresar nuestros efusivos agradecimientos al Teniente de Fragata Anders Havner,



Sra. Embajadora de Colombia y Oficial de Enlace de Suecia

Oficial de Enlace de la Marina sueca, por haber contribuido con su estrecha y valiosísima colaboración, en la realización del extenso y placentero programa, que se preparaba para los días de visita de nuestro buque, redundando en rotundos éxitos.

Venía el “ARC Gloria” de visitar los puertos de Roseau en la República Dominicana, Castries en Santa Lucía, Santa Marta en Colombia, Cartagena también en Colombia, Charleston en los Estados Unidos, Halifax en Canadá y Amberes en Bélgica. En esta ciudad permanecería hasta el mediodía del jueves 1 de septiembre.

Pasando amarras el formidable “Gloria” al muelle de visitantes, bastante cerca del centro de la ciudad, a eso de las 09:30 horas, un cortejo de alegres colombianos allí congregados junto con nuestra Embajadora, Autoridades de la ciudad, y nutrido número de curiosos, le dimos una calurosa bienvenida. Cumplida la augusta ceremonia del cambio del pabellón de crucero, por el soberbio pabellón de parada en puerto, nuestra Embajadora en Suecia, Señora Sonia Durán Smela, fue invitada a pasar a bordo de la unidad, por el Oficial Ayudante del Comandante, rindiéndosele al pasar por el portalón, los correspondientes

honoros, como la más alta representante de nuestro país en Suecia. Luego nos tocó el turno a todos nosotros los que, henchidos de regocijo incontrolable, pusimos por fin pie en “suelo” patrio.



El “ARC Gloria”, pronto a atracar en el muelle para visitantes del Puerto de Gotemburgo

Permítaseme confesar que, muy humildemente, me vanagloriaba sugiriéndome que, *“Si Eduardo no va a su patria, su patria viene a Eduardo”*, y créanme que prácticamente así lo sentía en mis adentros, y conmigo, el resto de mis compatriotas allí congregados. Una vez a bordo, todo nos recordaba a nuestra queridísima tierra: nuestra gente, nuestra lengua, los apretones de mano, los fuertes abrazos, el perfume de exquisito café colombiano que, en enormes tasas nos brindaban. Desde el Sr. Comandante para abajo, todos los oficiales, cadetes y tripulantes, se comportaban como genuinos familiares nuestros. Enorme cantidad de correos había yo cursado con varios de ellos, desde hacía un par de meses, una vez que yo fuera nombrado por nuestra Embajada, como Consejero Especial y de Enlace en Gotemburgo, en todo lo relacionado con la visita del “ARC Gloria” a esta ciudad. Un intensivo y grato trabajo preparatorio habíamos emprendido mancomunados, en aras de alcanzar los más rotundos éxitos en los múltiples objetivos de nuestro buque insignia, en su estadía de en esta ciudad.



Honores a la pareja Embajadora de Colombia



Eduardo recibe del Comandante, placa de reconocimiento. Lo acompañan su esposa, la Sra. Embajadora y su esposo

Invitados a pasar a la cámara de oficiales, un selecto grupo de visitantes, entablamos allí placentera conversación, en la que hubo un intercambio de lisonjeras expresiones y generosos “regalos”, aprovechando el Sr. Comandante para cumplimentarnos a la Embajadora y a mí, con honoríficas placas conmemoratorias, con el escudo de la nave...

«...En reconocimiento a los excelentes servicios prestados al Buque Escuela ARC Gloria, durante el desarrollo de los cruceros de entrenamiento, No. LII de Cadetes y No. XXVIII de Grumetes...»

Igualmente, se nos invitó a escribir nuestras palabras de saludo, en el “Libro de visitantes” de la unidad.



Alegres colombianos reciben al Gloria



La Sra. Embajadora escribe en el Libro de Visitantes

Para este primer día, lunes 29, estaba indicado en la Agenda, llevar a cabo los actos protocolarios en los llamados “Courtesy calls”, para los que nuestra representación estaba comprendida, por parte de la Embajada, por la Sra. Embajadora Sonia Durán Smela, su esposo el Doctor Arturo Infante Villareal, y la Sra. Carolina Chica Builes, Secretaria de la Embajada; y por parte del ARC Gloria, el segundo comandante, Capitán de Fragata Juan Pablo Pinilla Acosta, y el Teniente de Corbeta Andrés Ospina, Ayudante del comandante.

Las visitas protocolarias se realizaron, primero, a las 14:30 horas, al Coronel

Peter Adolfsson, Comandante de la Guarnición de Gotemburgo, y a las 15:30 horas a la Alcalde Mayor de la Ciudad, la Sra. Lena Malm. En éstas reinó un aire de cordialidad y festejo, celebrándose la segunda



Ceremonia y jolgorio con la Alcalde Mayor de Gotemburgo Sra. Lena Mal. La Sra. Embajadora y el Segundo Comandante del ARC Gloria, la complimentan con un “Sombrero veltiao”

visita que nuestra Armada hacía a esta ciudad. Se intercambiaron las tradicionales dádivas, entre las cuales, por la parte colombiana... ¡No faltó nuestro significativo “Sombrero veltiao! ...causando entre nuestros anfitriones, genuina admiración y alegría.

Entrando las horas del anochecer, a bordo del buque fueron bienvenidos medio centenar de invitados especiales, a una alegre recepción ofrecida por el Comandante del” ARC Gloria”, y la Sra. Embajadora de Colombia, de las 18:00 a las 20:00 horas. Entre los asistentes se contaba con Autoridades civiles y militares de la ciudad, miembros del Cuerpo Consular, representantes del puerto, personalidades del sector industrial, cultural, universitario, etc., y en las mesas de los manjares colombianos que se ofrecían, no faltaba nuestro añorado “aguardiente”, que se convirtió en la bebida preferida para los múltiples brindis.



Anochecer en el Río Göta



El destructor “HMS Småland” en el museo marítimo de Gotemburgo

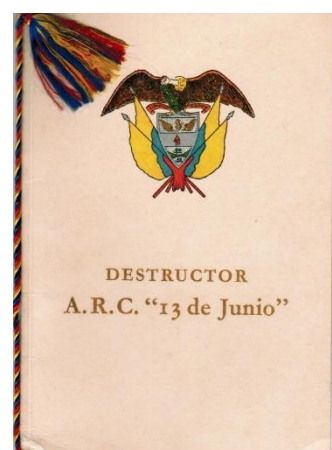
Los días martes 30 y miércoles 31, se reservaron para actividades de la tripulación, incluyendo un partido amistoso de futbol entre el “Gloria” y la Guarnición de Gotemburgo, una visita a la fábrica de automóviles Volvo, en donde se dio oportunidad a los visitantes, de conducir los autos destinados a las estrictas pruebas en diferentes terrenos. Oportunidad se tuvo también, para visitar el “Museo marítimo” (flotante), en el que se encuentra perfectamente conservado, el destructor “HMS Småland”, gemelo del famoso “HMS Halland”, prototipo de los destructores “ARC 20 de Julio” y “ARC 7 de Agosto”. No faltaron las visitas a otros museos importantes, al parque de atracciones Liseberg (ciudad de hierro), y las reconfortantes caminadas por las calles de la bella y amable Gotemburgo. En estos dos días, la unidad estuvo abierta para visitantes de 09:00 a 12:00 horas, y de 14:00 a 18:00 horas, siendo muchos los gotemburgueses, que no se perdieron de tan placentera oportunidad.



Los Cadetes se apoderan de Gotemburgo

No se me puede escapar, incluir en esta noticia, algo muy especial que me aconteciera, dos meses redondos antes del arribo del Gloria. Encontrándome entonces, preparando la importante parte publicitaria, que cubriría la visita de nuestro buque, lo primero que se me ocurrió, fue ponerme en contacto con el mayor diario de la región, el “Correo de Gotemburgo”, muy amigo de Colombia y conocedor de la importante presencia y actividades de nuestra Armada en esta ciudad, a principios de la década de los “50”.

Como esperado, el periódico no demoró en contactarme, y en una grata charla, fue substancioso lo traído a colación. Cabe aclarar que, precisamente en esta ciudad, tuvieron su sede la jefatura de la “Operación Cupica”, encargada de los asuntos en conexión con la construcción de los dos destructores en los astilleros de Götaverken en este puerto, y de Kockums en Malmö al sur, y la jefatura de la “Operación Firpo”, a cargo de los asuntos relacionados con el entrenamiento del personal. Con anterioridad yo había enviado al periódico un “Press Release” que había preparado, basado en la información que recibiera de nuestro buque. Era obvio que en los archivos del “Correo de Gotemburgo”, existiera completa información en conexión con nuestra Armada, por ejemplo, y en orden cronológico, la cobertura de las





históricas ceremonias de bautizo y botadura del “ARC 13 de Junio”, el 19 de junio de 1956, y la primera visita que hicieran las fragatas “ARC Almirante Padilla”, y “ARC Almirante Brión”, dos (2) meses más tarde, en agosto del mismo año.

Respecto al bautizo del “13 de Junio”, la prensa fue sorprendida con la noticia “*a posteriori*”, en verdad al día siguiente, con el extraño troque del nombre del destructor, habiendo sido bautizado “ARC 7 de Agosto”. Sobre esto escribo en mi artículo “Yo Cadete Firpo, IV”. Era evidente entonces que, al preguntárseme sobre el origen del bello nombre “Gloria” de nuestra Nave Abanderada, debía yo evitar que, la placentera anécdota en torno al “Vale por un velero”, fuera mal interpretada, asociándola con las razones políticas detrás del “13 de Junio”. Se dice que «...soldado anunciado no muere en guerra...», y así fue que se me ocurrió decir que..

«...El bello nombre “Gloria” es tomado de la primera frase del Coro de nuestro Himno Nacional, que versa: ¡Oh, gloria inmarcesible! ...»

...que traduciéndolo yo al sueco **Åh, oförgänglig gloria!**, impactaba aún mucho más con su belleza.

Me atreví a difundir una “verdad con modificaciones”, de la que, con todo respeto no me arrepiento, seguro que estoy que mi denuesto será gratificado en la posteridad que, para mí, ya muy pronto se hará presente. Digo “con modificaciones” porque tuve la prudencia de agregar...

«...que el nombre de su madrina que lo bautizara, fuera también el mismo, ha quedado registrado como una grata coincidencia. La Sra. Gloria Zawadasky, era a la sazón viuda del general Gabriel Rebeiz Pizarro, Ministro de Defensa quien, en una reunión social, diera su apoyo al proyecto de la adquisición de un buque escuela velero, presentado por el entonces Comandante de la Armada, Vicealmirante Orlando Lemaitre Torres, escribiendo el general Rebeiz sobre una servilleta, el famoso “Vale por un velero” ...»



Aquí no termina la revelación de mi insólito atrevimiento. Entrando más tarde en escena, la Jefatura de Información de las Fuerzas Armadas de Suecia, con sede en Karlskrona, me solicitaba información y datos, para confeccionar a su turno, su reglamentario “Press Release”, sobre la visita del “Gloria” a Gotemburgo, a ser enviado a toda la prensa y televisión en Suecia, suscritas a sus importantes y frecuentes anuncios oficiales. Entonces no tuve otra alternativa, fuera de enviarle lo ya aportado por mí al “Correo de Gotemburgo”, incluyendo otros tantos datos que me pedían de Karlskrona, y sin faltar, obviamente, la explicación que yo diera sobre el nombre de nuestro buque. Además, aprovechando mi correo remitivo, incluí en éste, un saludo especial expresando nuestros efusivos agradecimientos, por habérsenos concedido el privilegio de cumplir con el Ceremonial Naval con las salvas de cañón, inaugurándose en conexión con éstas, la nueva batería móvil para tal propósito, y la honrosa presencia de los dos (2) patrulleros de la Real Flota, especialmente destacados para escoltar a nuestro buque insignia, en su entrada al puerto. Datos que también entraron en el previo informe que citada Jefatura cumplió con enviar.

Dicho y hecho, temprano en la mañana del 29 de agosto, aun encontrándose nuestra Nave Abandera en su pomposa entrada al puerto de Gotemburgo, ya por Internet aparecían noticias sobre el grato acontecimiento en marcha. Los amigos del “Correo de Gotemburgo”, se lucieron dedicando una página entera, en su edición en papel al día siguiente, martes 30 de agosto, con su artículo «...El glamoroso Gloria, ha atracado en el muelle de Stigbergskajen...», un significativo título que todo lo dice.

Entonces, queridísimos Cybercorrederos, la Historia de nuestra Armada, seguirá llenando sus laudables páginas, y actualizándose, acompañando el correr del “día a día” en el calendario, y el “tic tac” del reloj de nuestras vidas, y así seguirá sucediendo “*Per saecula saeculorum*”, correspondiéndonos a nosotros contribuir con nuestro granito de arena.



FINBESÖK. Det colombianska skeppet Glorias ankomst till Göteborg firades med salut och sång. Nu välkomnas besökare till skeppet.

Bilder: RASMUS FORSGREN

Glamourösa Gloria har lagt till vid Stigbergskajen

El lunes 29 de agosto de 2016, acontecieron significativos hechos dignos de recordar. Nuestro buque escuela e insignia “ARC Gloria”, hacia su primera visita a la ciudad de Gotemburgo. Con su arribo se celebraba el “Aniversario de Diamante” de la primera visita de nuestra Armada a Suecia, con una escuadra de fragatas venida a cumplimentar, los bautizos y botaduras de los dos destructores, que se construían en este país. Haciendo honor a nuestro “Embajador Flotante”, las Fuerzas Armadas de Suecia, inauguraban su nueva batería móvil para salvas de cañón. Con el descerraje de 42 ensordecedoras salvas compartidas, paradójicamente, celebrábamos el silenciamiento de las armas, de medio siglo de fraticida guerra en nuestro suelo patrio, y, con esas mismas descargas de cañón, se pregonaba la “confirmación” del bello nombre de nuestra Nave Abanderada.

Sobre este último suceso, valiéndome de las palabras con las que, la Jefatura de Información en Karlskrona, hacía mención al origen del nombre “Gloria”, traducidas por mí al español, e incluyendo el escudo de armas de las Fuerzas Armadas de Suecia, a forma de partida de confirmación, he preparado la siguiente esquila conmemorativa.



Las Fuerzas Armadas de Suecia responden con 21 disparos de salvas de cañón, al arribo del ARC Gloria a Gotemburgo.

ARC Gloria es el buque escuela e insignia de Colombia, un buque velero llamado “Bric-Barca”. Su Comandante es el Capitán de Navío Carlos Mauricio Echandía Zuluaga, y el Segundo Comandante el Capitán de Fragata Juan Pablo Pinilla Acosta. “ARC” significa Armada República de Colombia, y su nombre Gloria ha sido tomado de la primera frase del Coro del Himno Nacional, que dice:

¡Oh, gloria inmarcesible!

Llegado el día jueves 1 de septiembre, también llegaba la triste hora de despedirnos de nuestro buque y su tripulación. A las 14:00 horas, bajo una sinfonía de pitos que se oían brotar de todas partes sobre

cubierta, en un ceremonioso ir y venir de ágiles movimientos, soltadas las amarras, zarpaba el “ARC Gloria” destino a St. Petersburg en Rusia, para seguir luego de visita a Vigo en España, Casablanca en Marruecos, y Kingston en Jamaica, y finalmente regresar a su base en Cartagena, el día jueves 1 de diciembre de este año.



Deseándole... ¡Buen viento y buena mar! ...despedimos a nuestra Nave Abanderada. Nuestros corazones quedaban tristes, pero esa añoranza que enjuagaba nuestras lágrimas, afianzaba aún más, el gran amor que sentimos por nuestra Patria.



¡Terminado con las máquinas!

Luis Eduardo Schroeder Soto.

BUQUE USS "ZUMWALT" DE VISITA EN CARTAGENA



Arribó a la ciudad de Cartagena, el buque USS "Zumwalt" como parte de una visita que realiza a nuestro país con el fin de estrechar los lazos de amistad y cooperación con la Armada Nacional de Colombia.



El USS "Zumwalt" es un nuevo tipo de buque de la Fuerza Naval de los Estados Unidos; cuenta con los últimos instrumentos tecnológicos y de supervivencia, además de un sistema de propulsión eléctrica de vanguardia, casco de perforación ondulante y diseño de sigilo.

Es visualmente imponente pero al mismo tiempo difícil de avistar; tiene gran capacidad de cómputo que le permite a la Marina estadounidense cumplir misiones marítimas, así como incorporar nuevas tecnologías para controlar ambientes emergentes de seguridad.

La Armada Nacional continuará efectuando este tipo de intercambios con unidades de otros países, con el fin de fortalecer la cooperación y la lucha combinada contra todos los delitos en el mar.

CYBER- ZAFARRANCHO GRAFICO

ESPECIALISTA EN URGENCIAS



Fotos del grado de Johana Caicedo Valle, hija del Capitán I.M. Jorge Caicedo Correa y de Gloria Valle de Caicedo. Johana es Médica de la Universidad del Norte Barranquilla y se graduó como especialista de Medicina en Urgencias en la Universidad CES de Medellín. Es la segunda especialización la primera es Gerencia Médica.

OFICIALES DEL GLORIOSO CONTINGENTE 36 CELEBRARON 50 AÑOS DE GRADUADOS









CADETE RECLUTA 1945 Y CEREMONIA DE DIMAR





El Teniente de Fragata (RA) Guillermo Sarmiento Rodriguez, fue recientemente condecorado por DIMAR por sus servicios distinguidos. Es del mismo contingente del Almirante Grau y de los capitanes Velasco, Román Bazurto, Borja, etc.) pero ha sido el cerebro jurídico de DIMAR desde antes de su fundación en 1984, Trabajó en Marina Mercante con el Capitán Agustín Rey Abadía. En la fotografía aparece también el TF-(RA)- Enrique Lequerica Otero 38-070. CYBER-FELICITACIONES.

CONTRALMIRANTE PERUANO CYBER-CORREDERO



Hola apreciado Enfermero Pinto: Muy buenas noches.

Soy Jorge Luis Díaz Nieri, peruano, hoy Contralmirante en retiro, hace 40 años dotación del ARC Gloria en 1976 como Alférez de Fragata invitado de la Marina de Guerra del Perú. Adjunto una foto del recuerdo de aquellos años maravillosos. Esta semana, del 14 al 18 Noviembre me encuentro en Barranquilla - Colombia, en una Pasantía en la ENSB ARC Barranquilla, para efectos de intercambiar experiencias en acreditación académica. Adjunto una foto donde estoy exponiendo nuestras "Lecciones Aprendidas para Compartir".

Un gran abrazo naval apreciado Enfermero Pinto. Cordialmente: JLDN

CUMPLEAÑOS CR IM (RA) HERNANDO THORNET



Magdalena de Thorne le celebro el cumpleaños a su apreciado esposo Coronel IM (RA) Hernando Thorne, con paseo en catamarán por la Bahía de Cartagena el pasado 5 de noviembre, con buen whisky, ricas picadas y excelente conjunto. CYBER-FELICITACIONES

CUMPLEAÑOS ACORE

El pasado 25 de noviembre, ACORE celebro los cumpleaños de sus socios del mes de noviembre con una gran torta y unos buenos vinos.



Capitán Charris, Capitán Lara y Capitán del Castillo; los cumplimentados.



Capitán Rodríguez, Mayor Eduardo Puentes, Almirante Guillermo Uribe (presidente de ACORE), Ingrid y Coronel Carreño.



Los cumplimentados apagan las velas de un año más de vida.



Compartiendo la torta y los vinos.



CYBER-CORREO DE LA ARC LULU



POLITICA EN LA CYBER-CORREDERA... NO

Apreciado Enfermero: El artículo incluido en la edición No. 188, titulado: HABEMUS NOBEL PAX, escrito por el Capitán IM (RA) Jorge Alberto Caicedo Correa, no se ajusta al espíritu de esta estupenda bitácora familiar de nuestra Armada que, en buena hora, creaste hace ya 15 años. Estamos, creo, saturados de esta clase de análisis que independientemente de su calidad literaria, prestancia del autor o razonabilidad política, no caben en "nuestra" Corredera virtual.

Un abrazo,
 Valm Alfonso Calero

EL EQUIPO DE LA CYBER-CORREDERA

DIRECTOR JORGE SERPA ERAZO 38-082	CYBER-EDITOR FRANCISCO RODRIGUEZ A. 74-065	CYBER-CORRESPONSAL JOSE RAMON CALDERON Z. 38-004
		
enfermero@cybercorredera.com	editor@cyber-corredera.de	

Y una gran cantidad de escritores y fotógrafos distribuidos por todo el mundo, que nos comparten sus recuerdos, pensamientos, inquietudes y correos: A todos ellos el equipo de la Cyber-Corredera desea expresarles un agradecimiento muy grato por todas sus contribuciones.

CYBER-MASCARON DE PROA



Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@cybercorredera.com

Suscripción gratuita. Derechos Reservados.

Se invita a divulgar la información aquí contenida, citando la fuente. Si usted no desea seguir recibiendo este informativo virtual, por favor infórmelo vía e-mail