Cyber Corredera

Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana

N° 185
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:

Los destructores que Armaron a Colombia

EL DOCTOR IVAN DUQUE ESCOBAR Y LA MARINA MERCANTE

EL ISLAM CIERRA LAS PUERTAS EN OCCIDENTE, EUROPA Y USA

ESCUELA NAVAL DE CADETES PARTICIPA POR PRIMERA VEZ EN CONCURSO INTERNACIONAL HIDROCONTEST 2016

CYBER-POEMA

ZAFARRANCHO GRAFICO

CYBER-CORREO DE LA ARC LULU

EL EQUIPO DE LA CYBER-CORREDERA

CYBER-MASCARON DE PROA

LOS DESTRUCTORES QUE ARMARON A COLOMBIA

Por: Luis Eduardo Schroeder Soto. 24-026 Desde Suecia.

ARC 20 de Julio y ARC 7 de Agosto, construidos en Suecia.

EN ARAS DE RECTIFICAR LA HISTORIA DE NUESTRA ARMADA NACIONAL

Estudio histórico, naval-militar, exhaustivo, crítico y razonado, sobre la adquisición que la Armada de la República de Colombia, hace de dos destructores a ser construidos en astilleros de Suecia, con la anuencia de la Real Flota de ese país.

EXORDIO

Los destructores, sobre los que trata este estudio, fueron en su tiempo razón y objeto del más efusivo orgullo de todos nosotros que, por aquellos días, vestíamos el uniforme de nuestra querida Armada, y con mayor razón para quienes en alguna forma acompañamos, vivimos, y hasta fuimos protagonistas en la propia historia de aquellos plausibles hechos. Como he venido compartiendo por conducto de nuestra formidable Cyber Corredera, los destructores “suecos”, como se les llamaba, fueron la razón para que, junto con nueve (9) compañeros más, fuera seleccionado a cumplir con la honrosa misión de graduarme de Oficial en la Real Escuela de Guerra Naval en Suecia. Es entendible entonces que se convirtieran en el tópico que ha ocupado un puesto preferencial en el cofre de mis experiencias y predilecciones, más aun, tratándose de un tema que desafortunadamente, no ha sido lo suficiente y correctamente evaluado y divulgado en la Historia de nuestra Armada. En realidad, confieso, que escribir sobre estos buques era una inquietud que me naciera hace muchos años.

Quisieron los altos mandos de la Armada, y no meramente el destino, prescindir de mis servicios a bordo de los nuevos destructores. Sin embargo, tuve la oportunidad de poner mi pie en la cubierta del ARC 20 de Julio, a mediados de noviembre de 1958 sólo de visita, encontrándome entonces haciendo parte de la insigne tripulación de la fragata ARC Capitán Tono como Teniente de Corbeta. La razón de esta “audiencia” era coordinar la misión extraordinaria que se me solicitaba, de traducir del sueco al castellano, algunos manuales, tanto del armamento como de algunos equipos de sus máquinas. La tarea en sí, aunque larga y complicada, interfiriendo además en mi servicio a bordo de la Tono, me daba sin embargo cierto grado de satisfacción al reconocérseme, por lo menos, mis luces en la lengua

sueca que en verdad dominaba. No obstante, debo reconocer, que la ocasión de empaparme acerca de la realidad del destructor en aguas de la Bahía de Cartagena, infelizmente fue una experiencia poco grata, llenándome de preguntas e inquietudes que me confundían un tanto. Sencillamente estaba presenciando, y constatando por primera vez que, en el concepto naval-militar, atañendo específicamente el armamento de dotación del ARC 20 de Julio, marcadamente se distanciaba de su prototipo HMS Halland.

Mi espontánea reacción ante esta desconsoladora particularidad, después de quitarme la gorra y frotarme la cabeza, fue la de mirar en mi rededor en busca de un colega, con quien comentar lo que estaba maquinando en mis adentros, pero, por fortuna no lo encontré, prefiriendo entonces guardarme mis cavilaciones en espera de una ocasión más adecuada cuando, con el transcurrir de los año, se hubiesen acumulado en el odómetro de mi servicio, unas cuantas millas náuticas que lograran darle a mis palas, aquella pátina tan representativa del fogueo en el mar. Como vemos, aun alejado del azul de nuestra bandera durante cincuenta y ocho (58) años, por fin me llegó la esperada oportunidad de hacerlo, por este magnífico foro Cybercorredero. Este delicado, interesante e importantísimo tema, encantado lo dejo debidamente reseñado y solventado, valiéndome de mi valiosa experiencia como Ingeniero Constructor Naval, graduado en Suecia una vez retirado de la Armada, acumulando "millaje profesional" en diseño, cálculo, selección de materiales, construcción, equipamiento, pruebas de clasificación y entrega, de buques para diversos propósitos, en astilleros suecos, entre ellos Götaverken, cuna del HMS Halland y del ARC 7 de Agosto, alias "13 de Junio", a lo que se suman años de destreza en Mercadeo, Ventas y coordinación de transferencia tecnológica.

Si en algo puede bruñir este pedacito de mi "CV" que expongo, tengo el gusto en agregar mi experiencia adquirida sirviendo a bordo de varias unidades a flote de la Real Flota de Suecia, de las que destaco los destructores HMS Uppland, HMS Småland, y HMS Östergötland, pertenecientes a las tres diferentes clases que se relevan en un concurso de potencia bélica, resultante de la dinámica modernización implementada por aquella, en el trascurso de una década, como quedará reseñado más adelante. Todo esto lo traigo a colación con la intención de, desvergonzadamente, vanagloriarme de haber llegado a una privilegiada posición desde la cual, con erudición e imparcialidad, se me facilita contribuir a la revisión de un interesante capítulo de nuestra historia naval.

INTRODUCCIÓN

Para entrar a evaluar a plenitud, las características, cualidades técnicas, rendimiento, dotación y eficiencia bélica de los destructores ARC 20 de Julio y ARC 7 de Agosto, es imprescindible conocer con anterioridad, a cabalidad y minuciosidad profesional, lo correspondiente para su prototipo, el HMS Halland de la Real Flota de aquel país. Consecuentemente, es imperioso estar debidamente empapado de las razones y finalidades, que llevaron a la Marina sueca, a definirse por construir naves de guerra con las características y poderío de la mencionada clase, incluyendo las alternativas que se tenían a mano, a la vez que se debe conocer las circunstancias externas imperantes que regían en el hemisferio europeo de la postguerra, la idiosincrasia sueca, sus tradiciones y prioridades. Agréguese a esto, las valiosas experiencias que la Real Flota registrara con la costosa inversión en una "Clase" que fueran objeto de especial reconocimiento en los círculos de la construcción naval-militar en el mundo de las décadas 50 y 60.

Queda obvio entonces, conocer recíprocamente, lo pertinente a nuestro país, las circunstancias que imperaban en la Nación, a razón de la descabellada rivalidad política que todo lo confundía, las necesidades, proyectos y posibilidades de una Marina en construcción, la preparación y experiencia de sus dirigentes, las alternativas que se estudiaron, y los conductos que se adoptaron para poner en marcha una urgente potencialización de ésta y, en definitiva, lo que llevara a la naciente Armada a definirse por adquirir unidades de guerra de una case que resultaría "Halland Modificada", con un detallado estudio de sus substanciales divergencias con la clase original.

Con este escueto esquema de prioridades, abordaré este interesante tema acuerdo a la siguiente agenda, resumida en títulos:

1. La Flota de Suecia y sus poderosos destructores. Los Destructores Provinciales. Corta presentación de la "Clase Öland". Amplia presentación de la "Clase Halland". Corta presentación de la "Clase Östergötland."
2. El alborear de la Marina de Colombia. Los primeros destructores construidos en Inglaterra. Las fragatas "Clase Tacoma" adquiridas de los EE.UU. La insólita marginación del Caribe colombiano.
3. Cronología de una «...*ocasión única y… ¿feliz*? ...» Reseña con preferencia en los hechos más importantes y relevantes en el proceso de adquisición de los dos destructores construidos en Suecia.
4. La oferta sueca y la reacción colombiana. Fortaleza en la "Clase", flaqueza en la "Clase Modificada". La mutilación de un coloso.
5. Corolario.
6. Epílogo.

Para facilitar el sorteo y la asimilación de numerosos nombres, fechas y datos de diferente naturaleza, incluyo cuadros sinópticos, más extensos los menos, y menos extendidos los más.

1 - La Flota de Suecia y sus poderosos destructores

Terminándose la Segunda Guerra Mundial, Suecia contaba con la Armada más poderosa en el Mar Báltico. Sin embargo, la mayoría de sus buques ya alcanzaban sus buenos años de servicio y, naturalmente, no cumplían con las exigencias que se les planteaba, en caso de tener que utilizarlos en un nuevo conflicto mundial que, en efecto, tuvo lugar travistiendo su agresividad en una Guerra Fría, con el acoso del empleo de armas nucleares.

Durante la misma Guerra Mundial, las potencias habían iniciado la construcción de destructores más grandes y potentes, alcanzando un desplazamiento de 1500 a 2000 toneladas, formando flotillas con un buque líder entre 3000 y 4000 toneladas. En 1942 el Parlamento sueco determinó que la Real Flota, debería estructurarse de la misma forma, empleando un crucero como unidad líder, para lo que se ordenó la potencialización de los cruceros HMS Gotland, HMS Tre Kronor y su mellizo HMS Göta Leyon, junto con la construcción de modernos destructores. En esta forma se puso en marcha, comenzando en 1943, la innovación de la Flota con destructores de una nueva “Clase Öland”, que resultaron con excelentes cualidades en el mar, pero que, relativamente pronto se consideraron insuficientes en términos de potencia y propiedades para afrontar el peligro que se veía venir allende el horizonte al Este, lo que condujo a la costosa inversión en otra “Clase Halland” superior que, con su lanzado diseño y potencia de combate, impresionaría al mundo de la construcción de naves para la guerra en el mar.

Así nacía una Flota de Costa, pensada para ataques defensivos, constituyendo una fuerza con un indiscutible efecto de intimación. Ésta estaría compuesta por:

1. Los nuevos destructores de la “Clase Halland” dotados de veloz artillería antiaérea y de superficie, misiles y torpedos contra poderosos blancos sobre las olas, morteros de bombas direccionales a proa, junto con rieles de cargas de profundidad a popa, para ataque antisubmarino, todo integrado con un modernísimo sistema de vigilancia aérea, de superficie y submarina, con respectivos radares, sonares y antenas para variados propósitos, a su vez en conexión con los correspondientes para control de tiro, monitoreo de misiles y torpedos, y colocación de bombas y cargas de profundidad, altamente automatizados.
2. Escuadras de veloces torpederos, destinados a escabullirse zigzagueándose libres por la maraña de buques en el área, y el bombardeo de la artillería enemiga, hasta alcanzar prudente distancia para el disparo de sus poderosas cargas destructivas con propulsión y precisión de impacto autónomos (torpedos) contra los blancos principales.
3. Ágiles submarinos de silenciosa propulsión en cacería a la vanguardia, dotados a proa y popa de tubos para torpedos, de características similares a los anteriores.
4. Una novísima aviación de ataque, dotada de avanzados misiles, tanto para blancos aéreos como de superficie.

Obviamente, la mejor parte activa durante la guerra, seguiría en servicio siendo modernizada, como eran el par de cruceros de la “Clase Tre Kronor” (Tres coronas), sirviendo hasta fines de la década de los 60, siendo uno de ellos, el “HMS Göta Lejon” vendido a la marina de Chile (1970.07.01) que, con el nombre de “Almirante Latorre”, lo mantendría en servicio hasta 1987. Se sumaba a éstos los destructores de la antes mencionada “Clase Öland”, numerosos torpederos, cañoneros, barreminas, submarinos, y claro está, la Artillería de Costa con modernas piezas, de diferentes calibres contra blancos de superficie y aéreos, en lugares estratégicos a lo largo de la costa, a lo que se sumaba una verdadera telaraña de minas, y cargas de profundidad, con los más sofisticados sistemas de detonación.

Los Destructores Provinciales

De la “Clase Halland” se ordenó la construcción de cuatro (4) unidades, que en corto tiempo reemplazarían los demasiado grandes y costosos cruceros, e inclusive se llegó a estudiar (1951) la posibilidad de aumentarla con cuatro (4) más, para que fueran ocho (8) destructores. Sin embargo, el aumento del correspondiente presupuesto, marchaba a menor velocidad de la aplicada en los dinámicos planes de la Flota, por lo que, resultando éstos demasiado costosos, se hizo imperante un reajuste de las prioridades, dando preferencia a la construcción de los cuatro (4) adicionales en una clase más liviana, y por ende más económica, pero a la vez más potente que la primera “Clase Öland”. Así se daba a luz una tercera “Clase Östergötland” (1953), cuando la “Clase Halland” se encontraba en plena construcción, convirtiéndose en una exitosa experiencia con la mayor cantidad de destructores contratados, aunque llegaron a ser los últimos que, definitivamente, se construirían en Suecia con las características tradicionales para éstos. Con la denominación de “Destructores Provinciales”

Flotilla de destructores con el HMS Halland J18 de líder, y el HMS Östergötland J20 al fondo.

pasaron a la historia los destructores de las clases Öland, Halland y Östergötland, bautizados todos con nombres de las provincias de Suecia. Un bonito y justo título para hermosos ejemplares en construcción naval, que quedan listados en orden de entrega, en el cuadro número (1) que sigue a continuación.

1 Destructores Provinciales de la Real Flota de Suecia 1947.12.05 - 1958.03.03				
Nombre y número Fecha de contrato Cantidad de unidades	**Dimensiones Desplazamiento Tripulación**	**Astillero Bautizo, Botadura**	**Entrega Velocidad Rad. acción**	**Dado baja Tiempo Servicio Destino**
HMS Öland - J16 1943 4 unidades proyectadas 2 Unidades contratadas	111,8/ 11,2/ 3,4 1880 – 2250 ton 231 tripulantes	Kockums 1945.12.15	1947.12.05 35 nudos 2000 / 20	1978.07.01 30 años Chatarra Suecia
HMS Uppland J17	---------"--------	Karlskrona 1945.12.15	1947.12.05 Convertido en fragata 1974	1979,07.01 31 años
HMS Halland J18 1948 8 unidades proyectadas 4 unidades contratadas 2 unid. turnos cedidos	121/ 12,6/ 5,5 2790 – 3400 ton 259 tripulantes	Götaverken 1952.07.16	1955.06.08 35 nudos 3000 / 20	1988.06.30 31½ años Chatarra España
HMS Småland J19 1951	---------"--------	Eriksberg 1952.10.23	1956.01.12	1984.07.01 Museo Gotemb. 1987
HMS Lappland J24	Turno cedido a Colombia ARC 20 de Julio - 1954.08.12		Saldados a Suecia 1958.12-Med.	
HMS Värmland J25	Turno cedido a Colombia ARC 7 de Agosto - 1954.08.12			
HMS Östergötland J20 1953 4 unidades contratadas	112/ 11,2/ 3,7 2150 – 2600 ton 244 tripulantes	Götaverken 1956.05.08	1958.03.03 35 nudos. 3000 / 20	1982.07.01 24 años Chatarra España 1985
HMS Södermanland J21 1953	---------"--------	Eriksberg 1956.05.28	1958.06.27	1982.07.01 24 años Chatarra España 1985
HMS Gästrikland J22	---------"--------	Götaverken 1956.06.06	1959.01.14	1982.07.01 23 años Chat. Inglaterra 1991
HMS Hälsingland J23	---------"--------	Eriksberg y Kockums 1957.01.14	1959.06.17	1982.07.01 23 años Chatarra Suecia 1986

Los provistos con esta pequeña bandera, son los cabecillas que le dan nombre a su respectiva clase. La letra "J", que acompaña el número de la nave, representa la palabra Jagare significando Cazador alias Destructor. Los datos dados para "Dimensiones" corresponden a "eslora/ manga/ calado". Para el "Desplazamiento" se da primero el "standard" seguido del que corresponde "a capacidad". El "Radio de acción" está dado en "millas marinas/ a velocidad de 20 nudos".

Resumiendo tenemos que, en el curso de diez (10) años y tres (3) meses, contados entre las fechas de entrega (puesta en servicio) del primer buque de la primera "Clase Öland", y el primero de la tercera "Clase Östergötland", o sea entre (1947.12.05) y (1958.03.03), la Real Armada puso al servicio ocho (8) destructores, decidida en mantenerse a la vanguardia en el arte de la construcción naval, con el objetivo de cumplir eficazmente, su misión de defender las amplias costas de Suecia, proveyéndose de las unidades de la más alta tecnología y rendimiento, dotadas de armamento moderno de características "convencionales".

En éste cuadro también se puede apreciar claramente, la cantidad proyectada de unidades "Clase Halland", resultando a fin de cuentas en la adquisición de tan sólo dos (2) unidades, el Halland (J18) y el Småland (J19), a la vez que salta a la vista la concesión a Colombia de los turnos del Lappland (J24) y Värmland (J25), aplazados por la Real Flota que, infelizmente, resultaron en una "Clase Halland Modificada". Estas valiosas revelaciones las desarrollo paso a paso, a medida que avanzamos en este Estudio.

Una vez entregados los buques de la última "Clase Östergötland", los potentes de la "Clase Halland" se convirtieron en líderes de sus correspondientes divisiones de destructores, normalmente compuestas por dos (2) unidades de la mencionada "Clase Östergötland", junto con seis (6) torpederos. Y deshaciéndose luego la Real Flota de sus dos (2) cruceros "Clase Tre Kronor" a principios de la década de 1970, los destructores Halland y Småland ascendieron en importancia, siendo reconocidos como las unidades más potentes en servicio.

Corta presentación de la “Clase Öland”

HMS Öland - Construido en Kockums Mek. - Botado 1945.12.15 - Entregado 1947.12. 05

Apoyándose en estudios sobre unidades extranjeras de la más alta relevancia, se elaboraron diseños y especificaciones para la construcción de esta nueva clase de destructores, y se pidieron cotizaciones a varios astilleros, pero, dado que los grandes de Gotemburgo, se encontraban ocupados en la construcción de los cruceros HMS Tre Kronor (1945) y HMS Göta Lejon (1947), las mayores unidades a flote en la historia moderna de la Real Flota, apenas se logró escribir contrato con los astilleros de Kockums para la fabricación del HMS Öland, y Karlskrona para su gemelo HMS Uppland.

El diseño inicial, dándole a las naves una elevación de la cubierta principal a proa, a forma de castillo integrado con el casco, tuvo que eliminarse persiguiendo reducción en costos. De todas maneras, el casco fue construido con doble borda completamente soldada, a excepción de la parte acorazada en los exteriores de los compartimientos para máquinas. Gracias a su tamaño y excelente diseño, los destructores de esta nueva clase resultaron excepcionalmente estables en marejadas.

Sus datos de construcción y servicio, quedaron registrados en el cuadro número (1) y un resumen de su armamento de dotación inicial, se presenta en el cuadro número (2), que sigue.

2	HMS Öland Armamento de dotación
Artillería principal	
2 x 2 - 120 mm Bofors M/44	2 piezas = 4 cañones
Artillería antiaérea	
7 x 1 - 40 mm Bofors M/36	7 piezas = 7 cañones
8 x 1 - 20 mm Bofors M/40	8 piezas = 8 cañones
2 x 1 – 8 mm lyksp M/36	2 piezas
Torpedos	
2 x 3 - tubos 53,3 cm M/30-43	2 torres = 6 torpedos
Armas antisubmarinas	
2 catapultas de cargas profundidad M/33	2 piezas
2 ramplas para cargas profundidad M/44	2 dispositivos
40 minas marinas	40 unidades

Amplia presentación de la “Clase Halland”

Apenas iniciándose la Guerra Fría, se consideró necesaria la repotenciación de la Real Flota con buques rápidos, de alto grado de autosuficiencia y radio de acción, con un diseño de casco y superestructuras que brindara protección contra exposición radioactiva, en caso de detonaciones atómicas. Portando armamento convencional, estarían artillados con cañones para proyectiles en veloces ráfagas, misiles navales y poderosos torpedos de largo alcance, contra blancos de superficie, y a la vez dotados con numerosas piezas automáticas y livianas para defensa antiaérea, y para la antisubmarina, con modernos morteros lanzabombas ampliamente direccionales, junto con un ágil

dispositivo para la expulsión de cargas de profundidad, por compuertas en el espejo de popa, todo instalado bajo cubierta.

HMS Halland - Construido en Götaverken - Botado 1952.07.16 - Entregado 1955.06.08

Contándose con los magníficos destructores de la conocida clase del "HMS Öland," se pensó inicialmente utilizar su diseño efectuando las correspondientes modificaciones, pero enfrentándose la necesidad de maquinarias más potentes y mayor espacio para numeroso y pesado equipo auxiliar, mayores santa-bárbaras, alojamiento de tripulación, depósitos, etc., etc., pronto (1947) se reconoció la ineludible necesidad de diseñar y construir nuevos destructores de dimensiones superiores. Cuando el HMS Öland tenía un desplazamiento de 2250 toneladas, y una eslora de 111,8 m, los nuevos buques resultaban con un desplazamiento de 2630 ton, estándar, y 3400 ton. a capacidad, y 121 m de eslora., llegando a ser considerados por algunos expertos, formando una clase muy próxima a convertirse en "*cruceros extra livianos*", lo que se demostraría más tarde cuando, como veremos abajo.

Sin embargo, persiguiendo al máximo la reducción de su peso, las estructuras sobre cubierta que con anterioridad se venían construyendo en metal liviano, con las experiencias de la guerra, constatando que éstas presentaban mayores problemas en caso de incendio a bordo, se optó por el empleo del acero, con la formidable innovación de "corrugar" los mamparos, en vez de fortificarlos con pesados perfiles del mismo material, eludiendo así, igualmente, los miles de kilos que implicaban su soldadura o remachada.

Mamparo corrugado

Tocando el tema de innovaciones, en la "Clase Halland" se aplicó, por fin, el deseado diseño pensado originalmente para la "Clase Öland," con una cubierta general hacia popa, o sea con una pronunciada parte de ésta a proa, a forma de castillo integrado con el casco. A lo largo de la cubierta general, se dispuso una superestructura central, por la que se permitía a la tripulación el acceso a todas las secciones estancas de la nave, dado que todos los mamparos estancos de ésta, estaban herméticamente soldados por debajo de la mencionada cubierta. Con esta solución se garantizaba a la tripulación, la posibilidad de trasladarse a lo largo del buque, brindándosele protección contra exposiciones radioactivas. Las bordas, y la cubierta general del casco del buque, estaban acorazadas en los exteriores de los compartimentos de máquinas, y a fin de aumentar la protección de la tripulación, a diferencia de la "Clase Öland", se abolieron todas las claraboyas en el casco.

Sus datos de construcción y servicio, quedaron registrados en el cuadro número "1", y a continuación sigue generosa descripción de su propulsión, y armamento de dotación.

Propulsión del HMS Halland

Para la propulsión de los nuevos destructores, se determinó el empleo de un par de turbinas de vapor "de Laval" de 58000 hp, y correspondiente par de calderas "Penhoet" generadoras de vapor a 40 barios, buscando la más alta presión, y máxima temperatura de recalentamiento, nunca antes empleadas en unidades de la Real Flota. Además, tanto turbinas como calderas se podían acoplar independientemente, en sistemas individuales para accionamiento

de dos hélices de propulsión. No obstante, conocidos los problemas que los americanos y alemanes, tuvieran con las extremas temperaturas, y la resistencia de los materiales en casos semejantes, las normas suecas fueron revisadas y actualizadas, para el manejo de las nuevas tecnologías, permitiendo el óptimo dimensionamiento y tolerancia de las unidades de propulsión, sin menoscabar la mayor prudencia, limitando en lo máximo posible, tener que llegar a los extremos calculados para sus propias maquinarias. Como norma general, se recomendaba utilizar material que fácilmente pudiera soldarse.

Velocidad y autonomía: Velocidad máxima de 35 nudos, con una autonomía de 445 millas náuticas a esta velocidad, y 3000 millas náuticas a 20 nudos.

Armamento de dotación del HMS Halland

Artillería principal.

Estaba comprendida por dos (2) torres dobles (4 cañones) Bofors, Suecia, completamente automáticas de 120 mm M/50, calibre L/46, para fuego de superficie y antiaéreo hasta máximo 80º de elevación, con proyectiles de 23,5 kg de peso, alcanzando una velocidad de disparo 40 proyectiles por minuto, dirigido de una central de tiro controlada por radar. Contando las torres con dobles ascensores para cargar cada cañón, se podía fácilmente alternar el fuego de superficie, con el fuego antiaéreo.

Estos cañones alcanzaron a tener treinta y tres (33) años de servicio [1951-1985], con un total de cincuenta y cuatro (54) piezas producidas, de las cuales dieciséis (16) instaladas en destructores de las marinas de los países incluidos en el cuadro número "3" abajo.

La "Clase Friesland" holandesa (D812), merece participar en el mismo escenario de la "Clase Halland", especialmente a razón de su armamento que, además de llevar las torres Bofors de 120 mm, también estaba dotada con la misma cantidad de morteros lanzabombas a proa, para ataques contra submarinos. Infelizmente no tenemos cupo para su presentación.

3	Torres dobles Bofors de 120 mm M/50, calibre L/46		
País	Destructores	Cantidad	Entrega
Países Bajos	Clase Holland	4	1951 a 1955
	Clase Friesland	8	*
Suecia	Clase Halland	2	1955 a 1956
Colombia	Clase Halland Modificada	2	1958

* De los cuales siete (7) vendidos al Perú entre 1980 y 1982.

Artillería secundaria

Torre doble de 57 mm M/50, para fuego de superficie y antiaéreo, controlado digitalmente desde una central instalada en la característica cúpula esférica a popa del puente de comando. Para futuras unidades de la misma clase, y consecuente potencialización del Halland y Småland, se proyectó cambiar esta torre por dos (2) piezas dobles de 40 mm.

Artillería antiaérea

Integrada por seis (6) piezas sencillas de 40 mm M/48E, para fuego antiaéreo. Instaladas dos (2) a cada costado de la superestructura (suman 4), y dos (2) en un nido común inmediatamente a proa de la torre de 120 mm a popa, alcanzando un radio de 360º de fuego protector. Todas las piezas protegidas por cabinas herméticas en acero, para garantizar la no contaminación radioactiva de sus operadores.

Torpedos

Dos (2) torres, de las cuales la No.1 con cinco (5) tubos, y la No.2 a popa de la anterior con tres (3) tubos, para torpedos M/30, total ocho (8) torpedos modelo 61 de fabricación sueca, contra blancos de superficie, longitud 7 m, diámetro 53 cm, peso 1800 kg, de los cuales 300 kg de la cabeza de guerra. Para la propulsión el empleo de vapor, utilizando peróxido de hidrógeno en vez de aire, logrando así aumentar el alcance de 15 a 20 km a máxima velocidad. Además, los gases de la combustión se disolvían en el agua, disminuyendo así la detección del torpedo en el agua.

Misiles

Una (1) rampla para dos (2) Robots 08 Saab, alias “torpedos aéreos”, contra blancos de superficie, instala sobre la torre de torpedos No.2. Medidas del Robot: longitud 5,72 m, altura 1,33 m, envergadura 3,01 m, y 900 kg de peso,

más 315 kg de las raquetas de inicio que se desprendían a los 2 segundos, una vez consumidas, alcanzando el Robot una velocidad de 500 km/hora. Para su propulsión utilizaba una turbina Turbomeca de 400 kp. logrando un alcance de 70 km a velocidad subsónica de algo más de 900 km/hora. Dotado con buscador de blancos que se activaba llegando a 15 km del blanco.

Morteros cuádruples antisubmarinos

Lanzadores de bombas de 375 mm M50 Bofors, contra submarinos, de fabricación sueca, peso de la bomba 100 kg, con un alcance de lanzamiento de 300 a 1200 m, cubriendo 360º de asesto. Para lograr mejor resultado sobre el objetivo, se recomendaba instalar dos (2) morteros cuádruples a proa sobre cubierta, alineados uno de tras de otro, o paralelos sobre primera cubierta a cada costado, con horizonte libre, pero siempre persiguiendo el disparo de las bombas hacia adelante, en ángulos libres fuera de borda.

Estos morteros fueron instalados en destructores de las siguientes clases, entre otras:

4	Morteros antisubmarinos, 375 mm M50 Bofors
Clase Halland ····· 2x2=4	Clase Halland Modificada ··· 2x1=2
Clase Holland ····· 4x2=8	Clase Hamburgo Tipo 101. 5x2=10
Clase Friesland ··· 8x2=16	

Cargas de profundidad, y minas marinas

Habiéndose convertido los submarinos, en una de las armas más efectivas en la guerra en el mar, durante la Segunda Guerra Mundial, y entrada la Guerra Fría, gran atención se puso en la modernización del equipo electrónico para su detección, y consecuentemente para su destrucción se concibieron armas más efectivas, como son los morteros lanza bombas descritos anteriormente, con los que se cubría el fuego de ataque por proa, sin tener necesidad de surcar sobre el submarino. No obstante, las tradicionales cargas de profundidad también se repotenciaron, haciendo más efectivo su lanzamiento por la popa de la unidad. En esta forma, en la "Clase Halland" se implementaron ramplas de deslizamiento a ambos costados, albergadas en el casco, con una inclinación y longitud calculadas para acelerar la velocidad de posición de las cargas, garantizando mayor exactitud en el ataque.

Rieles, ramplas y compuertas a popa, para la deposición de minas y cargas de profundidad. Nótese la amplia plataforma para helicópteros, y el nido antiaéreo de 40 mm a proa de la torre doble de 120 mm

Dado que las minas marinas, igualmente habían demostrado un alto grado de fuerza y efectividad defensivas, los rieles de las cargas sobre cubierta, se acondicionaron para la siembra de las minas, y viceversa. Además, recordando que la "Clase Halland" se caracterizaba en garantizar a la tripulación, protección contra la radioactividad, en caso de explosiones atómicas, en los compartimientos a popa, bajo cubierta, se diseñó y construyó, un sofisticado sistema de rieles para la deposición de cargas de profundidad, siendo expulsadas por compuertas especialmente construidas a ambos costados de la unidad, en el espejo de su popa. En esta forma se había conseguido convertir, las cubiertas y compartimientos del casco a popa, en una poderosa concentración de armas antisubmarinas.

Corta presentación de la “Clase Östergötland”

Esta clase estaba integrada por cuatro (4) destructores construidos entre 1958 y 1959, siguiendo en gran parte las especificaciones de la “Clase Öland”, utilizando especialmente el mismo casco. El Östergötland fue el primer buque de guerra construido por secciones, que se preparaban en plataformas planas adyacentes, para ser luego ensambladas en la rampla inclinada, disminuyendo así, tanto el tiempo empleado en la fase inicial de construcción en tierra, como considerables costos en el flujo de materiales, mediciones, soldadura en posiciones más difíciles, empleo de grúas, etc.

5	HMS Östergötland Armamento de dotación
Artillería principal	
2 x 2 - 120 mm Bofors M/44	2 piezas = 4 cañones
Artillería antiaérea	
7 x 1 - 40 mm Bofors M/48 E	7 piezas = 7 cañones
Torpedos	
2 x 3 - tubos 53 cm M/61	2 torres = 6 torpedos
Armas antisubmarinas	
1 x 4 - Mortero antisubmarino M/51	1 pieza = 4 bombas
2 Catapultas de cargas profundidad M33	2 piezas
2 ramplas para minas marinas	2 dispositivos
40 minas marinas	40 unidades

2 – El alborear de la Marina de Colombia

ARC Caldas

Los primeros destructores construidos en Inglaterra

En el caso de nuestro país, terminándose la Segunda Guerra Mundial, la Marina colombiana apenas tenía dos (2) destructores para atender su misión de ejercer soberanía, en nombre de la patria, en sus enormes mares: el ARC Caldas y el ARC Antioquia, construidos por el astillero Yarrow & Co. de Inglaterra, para la Marina de Portugal. La historia de su adquisición es digna de recordar sucintamente, con las líneas que siguen.

Encontrándose las naves portuguesas en fase final de alistamiento en astilleros británicos en Lisboa, el Gobierno colombiano emprendió negociaciones con el Gobierno portugués por intermedio de la Embajada en Londres, con la intención de adquirirlos para atender la emergencia surgida del conflicto fronterizo con el Perú [1932.09.01-1934.05.24] y, felizmente, Portugal se avino a ceder el turno ante la contingencia colombiana (1934). Con la llegada de las naves a Cartagena (1934.05.15), y el inicio de actividades de la Misión Naval Británica, se iniciaba la "gloriosa" era de la actual Armada Nacional de Colombia. La ceremonia de su bautizo se celebró el 11 de julio. Estos buques, como se sabe venían totalmente tripulados por ingleses que había contratado el gobierno, desde su comandante hasta el último marinero.

Queda en su lugar agregar que, con la sola noticia de su inminente arribo a aguas colombianas, fue suficiente para acelerar la suscripción del "Protocolo de Amistad y Cooperación entre Colombia y Perú", en Río de Janeiro (1934.05.24), así que cuando la flotilla de destructores, una vez cruzado el canal de Panamá, y entrado al teatro de operaciones en el Pacífico, para enfrentar las fuerzas navales peruanas, les llegó la noticia de la firma de la paz, terminando en que, después de aprovechar para efectuar visitas oficiales a Tumaco y Buenaventura, regresaron a Cartagena.

En plena Guerra Mundial, una vez involucrados los EE.UU. y Colombia igualmente (1942), a razón del hundimiento de las goletas Sanandresanas "Resolute" y "Roamar", a los destructores se les asignó la tarea de escolta del petrolero ARC Cabimas en el Caribe, que transportaba combustible a Buenaventura.

Con Ley 105 de 1936, la Marina de Colombia fue reconocida como la Tercera Fuerza Militar de la Nación, dando lugar al cambio de su sigla MC por ARC, correspondiendo a Armada de la República de Colombia. No obstante, como hemos visto, esta digna promoción en categoría, nuestra Armada se encontraba por aquel entonces, muy lejos de poder mostrar una flota de guerra que, en el ámbito naval, pudiera corresponder a lo entendido como una verdadera "Armada", que históricamente está compuesta por un respetable número de "escuadras", a su vez formadas por "flotillas" integradas por unidades mayores, escoltadas por diferentes tipos de buques armados para la guerra naval de superficie, submarina y aérea, dotadas todas de armamento y cualidades operacionales para diferentes propósitos. Esto lo estaba sabiendo Raimundo y todo el mundo, pero como son las cosas en este planeta de los mortales, también debemos recordar que, el nombre que se nos da de pequeños, coge peso, significado, valor y reconocimiento, conforme a los méritos que paso a paso, vamos dando con los años. Uno de esos pasos, está representado con las fragatas que siguen a continuación.

Las fragatas "Clase Tacoma" adquiridas de los EE.UU

En plena Guerra Fría, los Estados Unidos transfirieron en venta (1947.03.26) a Colombia la fragata USS Groton (PF-29) de la Clase Tacoma, destacándola de la base naval en Yokosuca, Japón. Con la idea de convertirla en buque-escuela, donde se pudiera impartir instrucción práctica a los cadetes de la Escuela Naval, que había sido creada durante la década de 1930, antes de salir para Cartagena, fue modificada en un astillero naval en los Estados Unidos, para albergar salones de clase y equipos de entrenamiento, en vez de equipos de detección y artillería. Una vez llegada a Colombia (1947.07.17), la fragata fue rebautizada pasando a llamarse ARC Almirante Padilla (F11),

integrando la Fuerza Naval del Atlántico, con la misión primordial de entrenamiento de cadetes. Eran los años en que la Armada de Colombia no contaba con los grados de Vicealmirante y Almirante para sus oficiales de mayor rango.

Atendiendo una petición de los Estados Unidos, formulada por intermedio de la Organización de las Naciones Unidas, de apoyar a Corea del Sur en la llamada "Guerra de Corea" [1950.06.25-1953.07.27], el presidente de turno en Colombia, Mariano Ospina Pérez [1946.08.07-1950.08.07], ofreció enviar la Padilla (1950.07.30) a integrarse a las fuerzas aliadas desplegadas en la península de Corea, y dos semanas más tarde agregó a su compromiso un batallón de infantería llamado "Batallón Colombia". Ospina Pérez comprometía a Colombia en una guerra que, México, Argentina y Brasil, denegaron su ayuda, argumentando que en el fondo se trataba de una contienda entre la Unión Soviética y los Estados Unidos.

ARC Almirante Padilla

Cuando tres (3) meses largos más tarde (1950.11.med.), siendo presidente Laureano Gómez Castro [1950.08.07-1951.11.05], se determinó definitivamente la misión en Asia, la Padilla se encontraba navegando en aguas de Río de la Plata, rumbo a Montevideo en su tercer crucero de entrenamiento de cadetes, por lo que consecuentemente, se vio forzada a interrumpirlo y volver de inmediato a su base en Bocagrande. Naturalmente, la fragata tenía que ser readaptada a su diseño original para la guerra, por lo que zarpó de Cartagena (1950.12.01) destino a la Base Naval de San Diego, California, con el fin de someterla a reparaciones y ser repotenciada con el equipo necesario para su misión bélica. Era su comandante el Capitán de Corbeta Julio César Reyes Canal.

Encontrándose los astilleros de San Diego saturados de trabajo, la ARC Almirante Padilla tuvo que dirigirse al Astillero de Long Beach, CA., en donde logró ser atendida debidamente, mientras que sus tripulantes eran recapacitados en sus respectivas tareas de a bordo, durante los dos (2) meses que tomaron los trabajos. Llegada a Corea, la fragata se unió (1951.04.08) a la Séptima Flota, Grupo de Tarea No 95, desarrollando principalmente operaciones de escolta y patrullaje.

USS Bisbee, fuera de Coco Solo, Zona Canal de Panamá (1944.04.24). Zona Canal de Panamá (1944.04.24) - Futura ARC Capitán Tono

Finalizado su tiempo de servicio (1952.01.19), el Gobierno de EEUU, en reconocimiento por su meritoria participación en el conflicto coreano, le transfirió a Colombia (1952.02.13) la fragata USS Bisbee (PF-46), también de la Clase Tacoma, de su misma flotilla con la que había participado en varias operaciones. Al ser recibida por la Armada colombiana se la bautizó ARC Capitán Tono (F12), siendo su primer Comandante el Capitán de Corbeta Hernando Berón V. Una parte de la tripulación de la Padilla, permaneció en Corea abordo de esta fragata que fue su relevo. Era presidente de Colombia Roberto Urdaneta Arbeláez [1951.11.05-1953.06.13].

Al terminar la Tono (1953.01.13), su período de servicio, fue sustituida por otro de sus gemelos, el ARC Almirante Brión (F14), ex USS Burlington (PF-51), que había servido en la Armada Soviética como (EK21), vendida por los EEUU a la Armada de Colombia (1953.06.26), cuando estaba sirviendo en la guerra de Corea.

USS Burlington - Futura ARC Almirante Brión

La Almirante Brión no llegó sin embargo a participar en las operaciones de combate, pues el armisticio de Panmunjon que, finalizaba la guerra, se firmó (1953.07.27) cuando ésta apenas se integraba a las operaciones. Prestó un turno, ya no de guerra sino de seguridad y presencia para garantizar los términos del armisticio. La Tono y la Padilla, regresaron después a prestar dos turnos más de seguridad. La Padilla, la última en regresar de Corea, arribó a Cartagena en diciembre de 1955, siendo su Comandante el Capitán de Corbeta Darío Forero González. Era presidente "de facto" el General Gustavo Rojas Pinilla [1953.06.13-1957.05.10], quien legalizara su permanencia en el poder mediante una Asamblea Constituyente.

Tenemos entonces que, durante su participación en la Guerra de Corea, durante los gobiernos de cuatro presidentes, Ospina Pérez, Gómez Castro, Urdaneta Arbeláez y Rojas Pinilla, la Armada Nacional tuvo una óptima transformación,

recuperando en primer lugar su fragata que inusitadamente había transformado en escuela flotante, repotenciándola de vuelta a su estado original, apta para combate naval, y adquiriendo dos (2) más de la misma Clase Tacoma, permitiéndole además, entrar de lleno en las rutinas de operación de sus fragatas, dentro de las normas introducidas por la nueva tecnología y el desarrollo de las tácticas de guerra en el mar, con un valioso entrenamiento de sus tripulaciones.

LA INSÓLITA MARGINACIÓN DEL CARIBE COLOMBIANO

La Mosquitia, otrora territorio "colombiano"

Sin embargo, durante esos primeros tres (3) años y nueve (9) meses redondos, de presencia de las tres (3) fragatas Tacoma, en la Armada colombiana, contados de la fecha de adquisición de la Padilla (1947.03.26) hasta su regreso a Cartagena (1955.12.med.), terminándose definitivamente la misión de la Armada en la Guerra de Corea, poca fue la atención prestada a la conflictiva zona del Archipiélago de San Andrés y Providencia, sobre la que Nicaragua, en falaz connivencia con los EE.UU., demostrada con las siguientes maniobras:

Primera: mediante el Tratado Chamorro-Bryan (1914.08.05), para la supuesta construcción de un canal por territorio nicaragüense, ignorando la soberanía de Colombia sobre la Costa de Mosquitos.

Segunda: por intervención directa de los americanos (1924), atendiendo la solicitud de los nicaragüenses de someter a arbitraje la soberanía de Colombia sobre el archipiélago de San Andrés.

Tercera: presionando los EE.UU. a Colombia, para la firma del "*Tratado Esguerra Bárcenas*" (1928.03.24) con Nicaragua, mediante el cual, Colombia reconoce la «…*Soberanía y pleno dominio*…» de esa república sobre la Costa de Mosquitos, obteniendo así Nicaragua, costa propia sobre el mar Caribe, con la que se le abre la puerta para pasar a exigir sus derechos sobre una extensa zona de aguas contiguas, exclusivas, y plataforma continental, una vez se instalara la "*Convención del Mar"* (1982.04.30).

El mencionado *Tratado Esguerra Bárcenas*, junto con el *Pacto de Bogotá* (1948.04.30), firmado durante el Gobierno del primer presidente mencionado, Mariano Ospina Pérez, quien comprometiera a Colombia en una guerra que no era suya, se convierten en término de treinta y un (31) años largos, en "*Los pactos que destrozan a Colombia*". El Pacto de Bogotá, también es conocido como el "*Tratado Americano de Soluciones Pacíficas"* suscrito por los países independientes de América, reunidos en la *"IX Conferencia Panamericana*" en la ciudad de Bogotá. Su objetivo fue el de imponer una obligación general a los signatarios para resolver sus conflictos a través de medios pacíficos, pero, infelizmente, al ser ratificado por Colombia (1968), durante el Gobierno de Carlos Lleras Restrepo, se comete el craso error de no especificarse la "*reserva"* de que el Pacto era inaplicable en asuntos que tocaran el territorio nacional. Como sabemos, esta omisión acarrea los serios problemas originados por el fallo de la Corte Internacional de Justicia (2012.11.19) en el conflictivo litigio con Nicaragua. Este delicado, e importantísimo tema, lo trato exhaustivamente en estudio que lleva el título "*Los pactos que destrozan a Colombia*", entregado como complemento de la Cyber-Corredera Nº 155, de (2013.10.29-Ma.).

Convención del Mar

Arde Bogotá y se firma su "Pacto"

La insólita marginación del Caribe colombiano, que llevaba 143 años, contados desde el año en que el pueblo prefirió el camino de la autarquía y la libertad (1810), hasta que el último de los gobernantes nombrados, el General Gustavo Rojas

Pinilla, pusiera el Archipiélago de San Andrés y Providencia, no sólo en el mapa de Colombia, sino del "Mapamundi" (1953), tiene por fin un merecido quebranto. Las herramientas para lograrlo, porque no fueron armas, fueron las más gratas para el mismo pueblo: "*el turismo tropical y la mercancía barata*", introducidas mediante el Decreto 2966 de 1953, convirtiendo a San Andrés en "Puerto Libre". Que no fuera una medida completamente eficiente, es otro cuento, que implica a los gobiernos posteriores que descuidaron su protección, y que todos nosotros conocemos muy bien. Pero… ¿Qué hace la Fuerza Naval de Colombia, durante esos años?

Nadie ha tenido la paciencia, el denuedo, el llamado, o lo que sea, para revisar ese fragmentado campo histórico, que nos atañe a todos los colombianos. Vale por el momento, hacer foco en los años que cubre este estudio, para constatar que, infelizmente nuestra Marina, alias Armada, apenas se había limitado a hacer presencia esporádica en el Caribe Colombiano, cuando empezaba a disponer de unidades a flote adecuadas para el patrullaje. Tiene sin embargo la disculpa que se ha convertido en unos de los paradigmas que ilustran la idiosincrasia colombiana: «…*Donde manda político, no manda capitán*…». No obstante, desarmar un buque de guerra, adquirido con mucho esfuerzo, para convertirlo en aulas flotantes destinadas a la formación de marinos, en cruceros de paseo por el mundo, no es una maniobra que pudiera interpretarse, como un sensato intento para empezar a ejercer soberanía en las aguas caribeñas. Los marinos de guerra, generalmente se forman haciendo labor en los mismos buques de guerra, en donde han de servir como expertos tripulantes.

3 – CRONOLOGÍA DE UNA «…*OCASIÓN ÚNICA Y… ¿FELIZ*? …»

Gran Almirante Rojas Pinilla

Son los días en los que la Marina de Colombia se transforma en Armada de la República de Colombia, ARC. Son los días en los que el desenlace de la "efervescencia" de los partidos políticos, conduce a que el "calor" institucional de nuestra joven flota, no despreciara la ocasión que se le ofrecía, para reforzar su presencia ejerciendo soberanía, en nombre de la Patria, en los mares y aguas fluviales, que bañan sus enormes costas, y riegan sus vastos territorios. No ha quedado duda de que fuera una ocasión "única", pero que la recordemos como verdaderamente "feliz", no estamos del todo seguros, a razón de la incertidumbre creada, de los enormes problemas contraídos, de los altos costos inducidos y, a fin de cuentas, a causa del producto final alcanzado.

Los sucesos que llevan a la investidura del General Rojas Pinilla, en Presidente de Colombia están, a estas alturas, ampliamente esclarecidos y divulgados, por lo que no nos ocupamos de ellos, como tampoco tienen campo en este estudio. Pero, por el contrario, lo registrado en su gobierno, en conexión con la adquisición de los dos (2) destructores construidos en Suecia, sí nos atañe sobremanera, más aún cuando se trata de una historia que, todavía en nuestros días, no ha sido justa y debidamente desentrañada, a falta de información, o por adolecerse de transparencia. Más de sesenta (60) años han transcurrido desde entonces, y con ello mucho que pudiera considerarse "irregular", está ya más que caducado, o prescrito. Lo realmente valioso y plausible, con lo que divulgo en estas páginas, es el hecho de poder constatar que «…*La historia siempre nos alcanza*…», y eso sí induce genuina… ¡Felicidad!

Antes de continuar con mi acometido que, con lo anterior mucho me enorgullece, está en su lugar reconocer que, el Teniente General Gustavo Rojas Pinilla, tuvo para con la Armada lisonjero afecto y sorpresas, entre las múltiples con las que satisfizo a las otras Fuerzas Militares, y al pueblo entero. Siendo jefe del Estado Mayor Conjunto (1952), había recibido del entonces Director de Marina, Capitán de Navío Rubén Piedrahita, un estudio mostrando las capacidades de las tres (3) Fuerzas, que una vez ejerciendo sus obligaciones como Presidente, le serviría para entender las verdaderas prioridades de nuestra Armada. Con esto a forma de introducción, doy inicio a la anunciada cronología sucinta, de los asuntos de mayor relevancia, que ilustran sobre las circunstancias y los hechos en torno a la adquisición de los nuevos destructores para la Armada, partiendo del día en que Colombia tuviera tres (3) presidentes.

1953.06.13-Sá.

El Teniente General Gustavo Rojas Pinilla, a la sazón Comandante General de las Fuerzas Militares, transmite por radio su alocución anunciando que asume la Presidencia de la República de Colombia, para acabar la horrenda violencia política en el país. Pasados unos días empieza a formar el gabinete del nuevo Gobierno. Es Director de Marina, el CN Rubén Piedrahita Arango. El CN Luis A. Baquero es nombrado Director General de Aduanas. El Capitán de Fragata Jaime Erazo Annexi, pasa a ser Director de la Aduana de Buenaventura (1953.07.med.).

1953.07.21-Ma.

El nuevo Presidente decide efectuar cambios que afectan la Marina Nacional. El entonces Director de ésta, Capitán de Navío Rubén Piedrahita Arango, pasa a ser Gerente del Instituto de Crédito Territorial "ICT", siendo reemplazado por el Capitán de Navío Juan Antonio Pizarro García, antes Comandante de la Fuerza Naval del Atlántico

1953.07.27-Lu.

Estados Unidos, Corea del Norte y China, firman un armisticio que termina con la Guerra de Corea. No obstante, Corea del Sur sólo queda como miembro observante, al negarse a firmar el armisticio. Queda demarcada una Zona Desmilitarizada en torno al paralelo 38. La intervención militar de Colombia, fue esencial en la solución de la guerra. En el punto 2 anterior, bajo el título "Las fragatas Clase Tacoma", quedó reseñada la participación de nuestra Armada.

Alocución del nuevo Presidente

1954.05.01-Sá.

Pasado diez y medio (10½) meses del inicio del gobierno del General Rojas, mediante Decreto de la Presidencial, el Capitán de Fragata Ingeniero Jaime Erazo Annexi es nombrado Comandante de la Armada Nacional, en remplazo del CN Juan Antonio Pizarro García, quien es trasladado a Washington como Agregado Naval. Erazo Annexi es el primer oficial egresado de la Escuela Naval en desempeñar este cargo.

Está en su lugar dejar sentado, según declaraciones del propio CF Erazo Annexi que, como condición para asumir su cargo, debería solicitar el retiro de algunos oficiales acuerdo a una lista que se le entregó, en la que todos eran Capitanes de Fragata de su propio curso, a lo que él resoluto no se avino, resultando en que se respetó su gran concepto de honorabilidad y camarería, anulándose tan nefasta determinación.

Importante es agregar igualmente que, el General Rojas, en sus primeras conversaciones con el nuevo Comandante de la ARC, le dejó claro sus intenciones de modernizar la Armada, para lo cual requería se le presentara a mayor brevedad, un plan completo sobre las mayores prioridades.

1954.05.20-Ju.

En una austera ceremonia, que no pasaba de ser «…*una formación en la guardia con la presencia de los oficiales del comando*…», el CF Jaime Erazo Annexi, releva al CN Juan A. Pizarro en el mando como Comandante de la Armada Nacional, y el mismo día transmite por radio a todas las unidades de la Armada el siguiente mensaje:

«…A partir de las 12 del día de hoy (20 de mayo de 1954) asumo el mando y administración de la Armada Nacional…»

En cumplimiento de las previas instrucciones del Presidente, el Comandante Erazo Annexi puso de inmediato en marcha, la elaboración del plan de prioridades para la modernización de la Armada, tarea que se cumplió registrando en primer orden los proyectos que ya se encontraban iniciados, como era la construcción del "Muelle marginal de la Base Naval de Cartagena", suspendido por falta de fondos, la construcción de tres (3) cañoneros fluviales, en la Unión Industrial de Barranquilla, y la necesidad de adquirir un (1) destructor, para lo cual ya se contaba con tres (3) ofertas en estudio a nivel de Fuerza Naval, presentadas de los siguientes proveedores interesados:

- Marina de los EE.UU. con un (1) destructor "Clase Fletcher", en segunda mano.
- La Flota de Gran Bretaña, con un (1) destructor "Clase Daring", en segunda mano.
- Los astilleros suecos Kockums y Götaverken, aliados, para la construcción de dos (2) destructores nuevos de la "Clase Halland".

Estos proyectos se presentaban prácticamente fuera de un presupuesto, debidamente evaluado y asignado para las Fuerzas Militares. No obstante, está en su lugar recordar que, en el correr del Siglo XX, se presentaron cuatro (4) situaciones de alto gasto militar, a saber: en 1932 con motivo del conflicto con el Perú. Durante el gobierno del General Rojas Pinilla [1953 – 1957], aquí en estudio. En 1970 a raíz de las tensiones políticas con Venezuela, y en 1987 a razón del incidente con la corbeta ARC Caldas, cuando se aprobó un plan excepcional de adquisición de bienes de defensa por un monto de USD 503 millones.

Tampoco queda superfluo adelantar información sobre las valiosas inversiones efectuadas, durante el gobierno del General Rojas, en múltiples obras públicas nacionales, como son el aeropuerto de Eldorado, el Centro Administrativo Nacional (CAN), y numerosos trabajos de infraestructura vial y energética, a las que se suma notable cantidad de instalaciones para las Fuerzas Militares, entre otras el Centro de Instrucción y Entrenamiento de Tolemaida, el Club Militar de Oficiales, y el Hospital Militar Central de Bogotá. Particularmente para la Armada se deben recordar la Escuela Naval de Cadetes en la isla de Manzanillo, la Cámara de Oficiales, el Coliseo Cubierto, la terminación del Muelle marginal, y parte de la construcción del Centro de Apoyo en la base naval ARC Bolívar, para los nuevos destructores construidos en Suecia.

1954-06-Med.

Habiendo el Teniente General Rojas acelerado los planes para la compra de un destructor, el CF Erazo Annexi cumplió en presentarle las ofertas recibidas, a lo que el Presidente, viendo la expuesta por los astilleros suecos con dos (2) buques nuevos, «…*de pl*ano…», ha declarado el Comandante, descartó la idea de que la Armada continuara adquiriendo buques usados, y por consiguiente dio la orden de estudiar detenidamente la oferta de Kockums y Götaverken, a fin de que se le presentara un plan que sirviera para una determinación en firme.

Maqueta del HMS Halland, alias ARC 13 de Junio

Tomados los contactos del caso, y acordada en Bogotá una entrevista directa con la representación sueca, se formó en el Comando de la ARC, una comisión para, junto con los ofertantes, adelantar estudios pertinentes y negociaciones concretas. Concluida una propuesta en firme en el curso de un par de meses redondos, el Comandante Erazo Annexi puso en manos del Presidente, los documentos con toda la información del caso para avanzar a la toma de una decisión, llevando consigo una maqueta del Destructor HMS Halland, traída por la comisión sueca, a la que se le ocurrió la insólita idea de ponerle una pequeña placa, cambiándole el nombre por el de "ARC 13 de Junio", que aparentemente fascinó al Gran Almirante, en tal grado que lo llevó a dar la orden de proceder con la parte financiera y legal de los contratos, con la consigna de que se le presentaran nuevamente, una vez que hubiesen intervenido las dependencias del Gobierno encargadas de las Finanzas y Jurisprudencia. Su siguiente paso fue convocar de inmediato una junta especial «…*a muy alto nivel*…», con la misión de evaluar, y mejorar las condiciones de compra, persiguiendo la definitiva aprobación de la construcción de los dos (2) destructores ofertados por los astilleros suecos, convencido que estaba de que sus especificaciones «…*le daban a la marina de guerra colombiana, superioridad en caso de cualquier posible conflicto con Venezuela*…».

Por esta época, Venezuela contaba con dos (2) destructores ingleses, modernizados en los EE.UU. y cuatro (4) nuevas y veloces corbetas, construidas en Italia. A su turno contaba Colombia con las tres (3) fragatas de la "Clase Tacoma" adquiridas de la Marina de los Estados Unidos.

La aprobación de los contratos con los suecos, no se dejó esperar. Al programa de adquisición se le dio el nombre de "Operación Cupica", y al correspondiente para la preparación, entrenamiento, y logística del personal destinado a las tripulaciones, recibió el nombre de "Operación Firpo". Súmese a esto un nuevo proyecto para el acondicionamiento de un Centro de Apoyo en la base naval ARC Bolívar, destinado a tecnificar el mantenimiento de los destructores a ser construidos en Suecia, incluyendo cursos completos para continuar con el entrenamiento de personal, y activar el apoyo logístico con un detallado inventario de repuestos.

1954.08.12-Ju.

En el Comando de la Armada Nacional, en Bogotá, se firman los contratos para la construcción de los destructores ARC 20 de Julio, y ARC 13 de Junio, en los astilleros de Kockums en Malmö, y Götaverken en Gotemburgo, respectivamente. Quedaba acordada la agenda para la construcción, pruebas de verificación del cumplimiento técnico y prestación del armamento, y con respecto a éste, una detallada especificación de su dotación. Obviamente se cumplía con incluir todo lo acordado sobre la importante parte de financiamiento, pagos, contra-prestaciones, garantías, seguros, etc., etc.

Es de especial importancia, dejar debidamente aclarado aquí que, en conexión con las especificaciones técnicas y características propias de la registrada "Clase Halland" de la Real Flota de Suecia, inicialmente ofertada por los astilleros suecos, los dos (2) destructores contratados para la Armada de la República de Colombia, resultaban con un armamento de dotación, que los alejaban marcadamente de aquella, por lo que se hacían acreedores a ser registrados dentro de una nueva "Clase Halland Modificada". De esto nunca se habló y tampoco quedó registrado en papel alguno, permitiéndome garantizar que se trata, precisamente de una de las exclusivas premisas con mi exhaustivo trabajo de investigación, divulgada por primera vez con este estudio. Todo quedará cumplidamente esclarecido, verificado y confirmado en las líneas que siguen, antes de yo poner mi firma, garante de ser un producto enteramente mío.

En la fotografía adjunta aparecen de izquierda a derecha, de pie: Guillermo Arbeláez, abogado asesor del Gobierno Sueco; Capitán de Corbeta Oscar Herrera Rebolledo; Teniente de Navío Oscar Perilla Merchán, Ayudante del Comando. Sentados: Helmer Hallberg, Cónsul de Suecia; Josef Richard Ljunggren, Representante de Götaverken; Capitán de Fragata Jaime Erazo Annexi, Comandante de la Armada; el Representante de Kockums; y el Capitán de Fragata Agustín Rey, Jefe de Estado Mayor Naval.

La rápida transformación de la Armada se hacía realidad, gracias a las excelentes relaciones, y dinámico trabajo de su Comandante Erazo Annexi, con las instituciones y las personas claves en una época en la que la Nación entera se encontraba henchida de optimismo y sed de progreso. Así logró sacar ventaja de la situación en beneficio de la Armada, como fueron la adquisición del bloque habitacional Antonio Nariño, para las familias de los oficiales navales del Comando en Bogotá, la compra otros inmuebles en el Norte de Bogotá, destinados al Jefe de Estado Mayor Naval, al Jefe de Operaciones Navales, y al Director de Administración, además de la casa para el Comandante de la Armada.

1955.05.09-Lu.

Brindis conmemorativo, entre el Teniente General Rojas Pinilla, y el Capitán de Fragata Jaime Erazo Annexi

El Comando de la Armada Nacional, concede al Teniente General Gustavo Rojas Pinilla, el grado de "Almirante de la Flota" (Noticia publicada en el Boletín Naval No. 30 del 1º de junio de 1955). Detrás de la idea de travestir al Teniente General, en Gran Almirante, está el propio Comandante, Capitán de Fragata Jaime Erazo Annexi, quien le insinuara al General Presidente portar el uniforme de la Armada Nacional, correspondiéndole a él a razón de ser "Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas", además de que ya usaba los uniformes de las otras Fuerzas. Muy complacido con la sugerencia, el General ordenó a uno de sus oficiales ayudantes, que se encargara de todos los detalles, y así se elaboraron uniformes navales completos en blanco y negro, con insignias de Gran Almirante, incorporando por primera vez en la Historia de La Armada, el "Bastón de Mando" como símbolo de distinción y autoridad máxima, como regía en la Grecia antigua. Era la segunda vez que el Sr. Comandante Annexi, se permitía plantear sugerencias "*sui géneris*" a su jefe, siendo ésta, sin duda, la más lanzada al tratarse de un insólito ascenso de Teniente General, con tres (3) estrellas al equivalente de Capitán General, con cinco (5) estrellas, una categoría poco común en la mayoría de países, o que sólo se usa de modo protocolario u honorífico, y que se diga, una facultad que sorprende por la audacia de un subordinado, que promulga ascenso y honores a su superior.

1955.06.08-Mi.

En Suecia, el destructor HMS Halland (J18), el primero en esta "Clase", construido por los astilleros de Götaverken en Gotemburgo, bautizado y botado en (1952.07.16-Mi.), es entregado a la Real Flota, iniciando su servicio en ésta. Su tiempo total de entrega, incluyendo proyección, diseño, preparación, construcción, equipamiento y pruebas, fue de siete y medio (7½) años.

1955.10-Med.

En los astilleros de Kockums en la ciudad de Malmö, Suecia, es tendida en su rampla de construcción, la primera sección de la quilla del destructor ARC 20 de Julio. El tiempo de preparación, contado de la fecha de contrato, a la puesta en rampla, fue de un (1) año y uno y medio (1½) meses.

1955.11-Med.

En los astilleros de Götaverken en Gotemburgo, Suecia, es tendida en su rampla de construcción, la primera sección de la quilla del destructor ARC 13 de Junio. El tiempo preparatorio fue de un (1) año y dos y medio (2½) meses.

1956.01.12-Ju.

En Suecia, el destructor HMS Småland (J19), gemelo del HMS Halland, construido por los astilleros de Eriksberg en Gotemburgo, bautizado y botado en (1952.10.23-Ju.), es entregado a la Real Flota, iniciando su servicio en ésta. Su tiempo total de entrega fue de cuatro (4) años y un (1), o sea tres (3) años y cinco (5) meses, menos que el prototipo Halland.

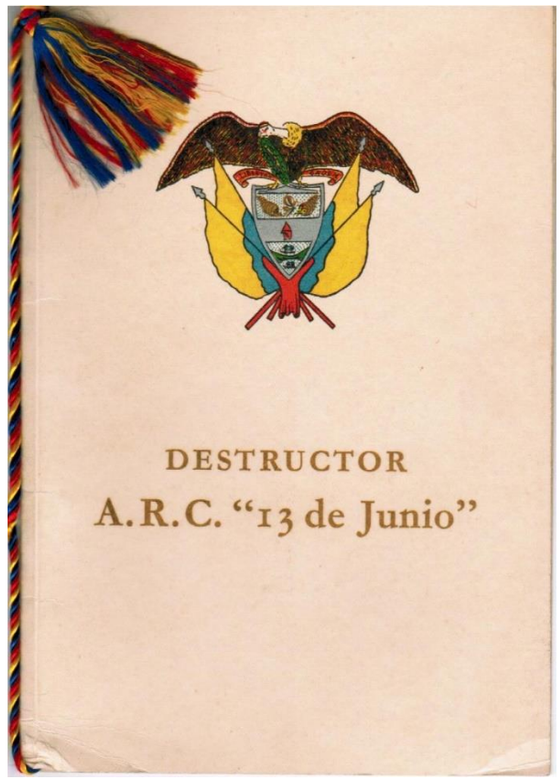
En este destructor, que nunca estuvo en puertos suramericanos, cumplí yo mi práctica final siendo Guardiamarina de la Real Escuela Naval de Suecia, familiarizándome especialmente con sus torpedos, misiles, y morteros antisubmarinos.

1956.06.19-Ma.

En los astilleros de Götaverken en Gotemburgo, es bautizado el destructor ARC 13 de Junio, con el nombre de ARC 7 de Agosto, botado en las aguas del Río Göta, y pasa a los muelles de armamento y equipamiento general. Su tiempo de construcción en rampla fue de 7 meses y 19 días.

Es importante señalar que el fortuito cambio de nombre, fue ordenado por el Comandante de la Armada CF Erazo Annexi, como queda visto, once (11) meses antes de ser derrocado el General Rojas como Presidente de la Nación (1957.05.10-Vi.), y no inmediatamente después de ese drástico acontecimiento, como el propio Comandante ha sostenido en sus entrevistas. Esto daba a entender que, estando preocupado por la tensa situación política que empezaba a formarse en torno al gobierno del General Rojas, entrara en recapacitación sobre el nombre de "13 de

Junio" que, a forma de trivial gesto encaminado a promover la escogencia de la oferta presentada por los astilleros suecos, se le ocurriera sugerir para uno de los destructores.



Era evidente que ese nombre, asociado con un gobierno de facto, transformado posteriormente en dictadura, pudiera convertirse en un arma política a emplearse para poner en entredicho los procedimientos de la Armada, alejándose del compromiso de ser una institución políticamente imparcial. Sin embargo, los astilleros de Götaverken en Gotemburgo, en un gesto "muy sueco", a la sazón no se habían importado en hacer foco en los asuntos políticos de Colombia, pero, recibiendo por sorpresa la solicitud del cambio de nombre para el destructor que se bautizaba y botaba en tradicional ceremonia en este día, obviamente fue interpretado como una clara señal de lo que desafortunadamente se avecinaba.

Tal orden impartida al CF Ricardo Azuero, Jefe de la "*Operación Cupica*" en Gotemburgo, aun llegándole con suficiente tiempo para ser militarmente cumplida, se hacía imposible satisfacer en términos jurídicos, dado que el nombre originalmente escogido, identificaba un complicado contrato comercial, más aún cuando el contrato en sí, no había sido objeto de revisión alguna. Sin embargo, siendo el contenido, y el procedimiento del bautizo, un asunto que sólo atañía al "armador" de la nave, la "Madrina" encargada de pronunciar el nombre, recibió previas instrucciones de emplear el de "7 de Agosto", lo que cumplió con elegancia. En todos los documentos, papeles, y detalles, relacionados con la "etiqueta" y divulgación del acontecimiento, tradicionalmente a cargo del astillero, se empleó, no obstante, el nombre registrado en el contrato, o sea el de "13 de Junio". Una completa reseña acerca de lo acontecido a este respecto, está incluida en el capítulo "Yo Cadete Firpo, IV - El alborear de nuestros destructores suecos", publicado en la Cyber Corredera No. 181 de fecha (2016.03.31).

1956.06.26-Ma.

ARC 20 de Julio

En los astilleros de Kockums en la ciudad de Malmö en Suecia, es bautizado y botado el destructor ARC 20 de Julio. Flotando por primera vez, pasa a los muelles de armamento y equipamiento general. Su tiempo de construcción en rampla fue de 8 meses y 26 días. Estuvo 1 mes y 7 días más que el ARC 13 de junio.

Como curiosidad, el buque fue bautizado por el costado de estribor, apartándose de la tradicional regla de ser bañado con Champaña por el costado de babor. El astillero aclaró que la tarima fue colocada cumpliendo la voluntad del armador.

1956.10.29-Lu.

A los cuatro (4) meses de ser bautizado el "20 de Julio", zarpa del puerto de Gotemburgo el destructor HMS Halland, con un plan de crucero de representación y promoción de exportaciones suecas, especialmente en el ámbito del armamento naval. Su programa abarcaba visitas a los siguientes puertos:

- Ponta Delgada, en las Azores
- San Juan, en Puerto Rico
- Cartagena de Indias, en Colombia
- Key West, en Florida, USA
- Hamilton, en Bermudas

Infelizmente, a razón de la llamada "Revolución Húngara de 1956", apenas acercándose a Ponta Delgada, el destructor fue llamado de vuelta a su base en Gotemburgo, arribando dos (2) semanas más tarde (1956.11.12).

En Colombia, nunca se tuvo oportunidad de conocerse de cerca este destructor, representativo de la famosa "Clase Halland". Tampoco llegué a tener noticia de que, en Suecia, el personal que integraba la "Comisión Cupica", se hubiera familiarizado con las características propias de este buque. Durante mis estudios en la Real Escuela de Guerra Naval de Suecia, estuve a bordo de este destructor en varias ocasiones, familiarizándome especialmente con su artillería principal y antiaérea, así como su sofisticado sistema de control de tiro.

1957.05.10-Vi.

Cae el Gobierno del General Presidente Rojas Pinilla, siendo reemplazado por una Junta Militar de Gobierno, constituida por los siguientes altos militares:

- Mayor General Gabriel Paris Gordillo, como Presidente
- Mayor General Deogracias Fonseca Espinosa, de la Policía
- Contralmirante Rubén Piedrahita Arango, de la Armada
- Brigadier General Rafael Navas Pardo, del Ejército
- Brigadier General Luis Ernesto Ordóñez Castillo, del Ejército

Los cuatro (4) últimos fueron luego confirmados como Presidentes Constitucionales, por medio de un plebiscito realizado por primera vez en Colombia.

Los fortuitos cambios de gobierno, originaron los más sombríos presagios, siendo prácticamente paralizadas todas las obras iniciadas por el General Rojas, contingencia que perjudicaba en alto grado a las Fuerzas Militares. Entre los proyectos y obras de la Armada más afectados, se encontraron la construcción de la Escuela Naval, y de los destructores contratados en Suecia, a razón de haberse perturbado la parte que sostenía los créditos y garantías de su financiamiento. Consecuentemente, en conexión con los destructores, algunos de los trabajos en marcha, ya bastante avanzado su alistamiento, sufrieron demoras imprevistas. Respecto a los tiempos empleados en los diferentes pasos de construcción, equipamiento y pruebas, siguen más adelante datos concretos que ilustran si hubo, o no, paralización deliberada de los trabajos.

Una vez que se produjo la renuncia del General Rojas, y asumió la Junta Militar de Gobierno, el CN Erazo Annexi, según constancia que dejara, mantuvo…

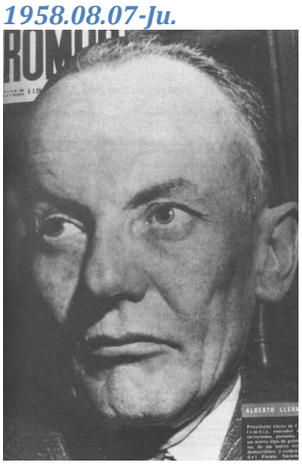
«…dos reuniones importantes, una en el Comando de la Armada con la oficialidad del Comando y otra en Cartagena, a la que ordené asistieran todas las tripulaciones de las unidades, los cadetes de la Escuela Naval y la oficialidad. En ambas ocasiones resalté la enorme deuda de gratitud que le debía la Armada Nacional al General Gustavo Rojas Pinilla, por la manera como apoyó y auspició los programas que se desarrollaron durante su gobierno. También expresé en ambas reuniones, que era muy posible que yo no continuara en el Comandando de la Armada Nacional…»

Su retiro del Comando se verificó entrado el mes de junio de este año 1957, habiendo completado tres (3) años y un (1) mes redondo en éste, equivaliendo al tiempo que su sucesor, el Capitán de Navío Juan Antonio Pizarro García, permaneciera alejado del mismo cargo por disposición del todopoderoso General Presidente.

1958.07.20-Do.

En el puerto de Malmö, Suecia, estando presentes el Ministro de Hacienda de Colombia, José Antonio Mayobre, el Embajador de Colombia en Suecia, Contralmirante Ayala, y el Interventor de la Armada, Capitán de Navío Hernando Berón, se efectúa la ceremonia del "Afirmado del Pabellón Nacional" a bordo del destructor ARC 20 de Julio, construido en los astilleros de Kockums. Presentes también estaban las Autoridades locales y Directivos del astillero. El delicado asunto relacionado con la financiación de la deuda adquirida con los astilleros suecos, había sido felizmente resuelto mediante la intervención de los tres señores mencionados. El CN Jorge Berrio Posada, fue el primer Comandante de la unidad.

1958.08.07-Ju.



Lleras Camargo

El Dr. Alberto Lleras Camargo es elegido Presidente de Colombia, por un período de cuatro (4) años [1958.08.07 - 1962.08.07].

1958.09-Fin.

El destructor ARC 20 de julio arriba a Cartagena. Había tomado la ruta de las Azores.

1958.12.07-Do.

En Gotemburgo se efectúa ceremonia de "Afirmado del Pabellón Nacional" a bordo del destructor ARC 7 de Agosto construido por los astilleros de Götaverken, presidida por el Ministro de Hacienda, el Embajador, y el Interventor de la Armada, mencionados anteriormente. A la ceremonia igualmente asisten las Autoridades locales y Directivos del astillero. El CF Orlando Lemaitre Torres, es su primer Comandante.

1958-12-Med.

En Suecia, la Real Flota consigue la anulación de los contratos para la construcción de los destructores HMS Lappland (J24) y HMS Värmland (J25), incluidos en el pedido del grupo de la "Clase Halland", gracias a la solución de éstos, mediante la venta de las

unidades a la Armada de Colombia, definitivamente concluida con la entrega del ARC 20 de Julio y ARC 7 de Agosto. Detallada reseña de los detalles de esta conspicua transacción, sigue en el aparte siguiente.

1958-12-25-Ju.

El ARC 7 de Agosto, zarpa de Gotemburgo destino Cartagena. Hizo escala en Le Havre, El Ferrol, Funchal, Madeira, y Cabo Verde. Queriéndose evitar problemas políticos, no tocó Canarias como estaba previsto, a razón de que allí se encontraba exiliado el General Rojas Pinilla, y se pudiera especular sobre una presunta visita que le hiciera "su buque".

1959.01.19-Lu.

El destructor ARC 7 de Agosto arriba a Cartagena, siendo recibida por el Presidente de la República Dr. Alberto Lleras Camargo, a quien se le rindieron honores sobre la marcha en el canal de entrada, a la altura de las "Cuatro Calles", y posteriormente en su visita oficial al buque. El presidente recorrió la unidad y en el Libro de Visitantes, escribió estas palabras:

«…He visitado el 7 de Agosto y quiero dejar el testimonio de la gratitud del pueblo y del Gobierno con la Fuerza Naval, que tiene la misión de volver el espíritu y los ojos de los colombianos, hacia un mar olvidado por siglos…»

Datos sobre tiempos de construcción y servicio de los destructores "ARC Modificados"

En el cuadro número (6), que sigue a continuación, se pueden apreciar los tiempos que tomaron las diferentes fases de construcción del "20 de Julio" y "7 de Agosto" en sus respectivos astilleros, como también sus tiempos totales de servicio en la ARC y su destino después de ser dados de baja. Entre los datos interesantes que se pueden sacar, está el tiempo total de entrega del "7 de Agosto", que llegó a tomar cuatro (4) meses y diecisiete (17) días más que el tiempo empleado para el "20 de Julio", pese a que su construcción empezó una (1) semana antes, y su tiempo en la rampla tomó un (1) mes y nueve (9) días menos. La razón de esa demora "extra", fue la paralización de los trabajos optada por el astillero, en "espera" del aporte, por parte de la ARC, de una nueva garantía de financiación, requerida ante los efectos de la caída del gobierno del General Rojas Pinilla.

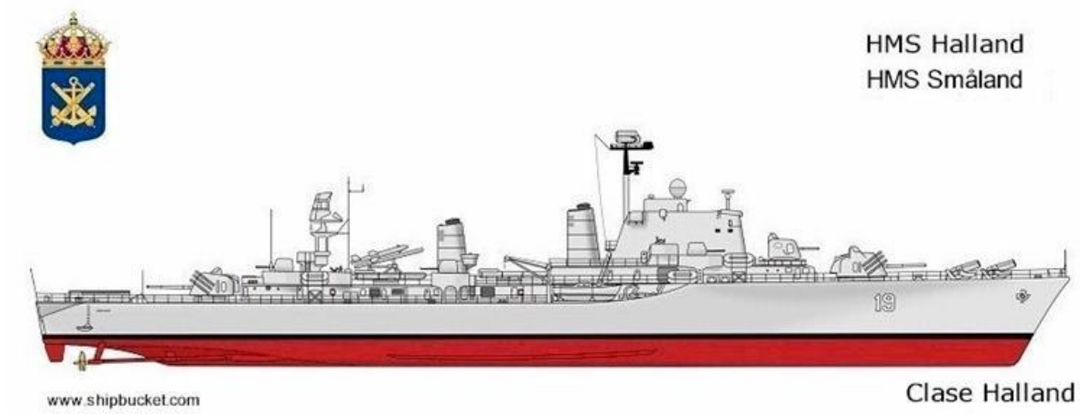
Otro detalle que salta a la vista, es el tiempo que nuestros destructores "aguantaron" al servicio de la Armada, que llegó a una media de veintisiete (27) años, comparados con los treinta y uno y medio (31½) años del poderoso Halland, registrados en el cuadro número "1"; en verdad un resultado que no fue tan "triste", como se comenta por ahí.

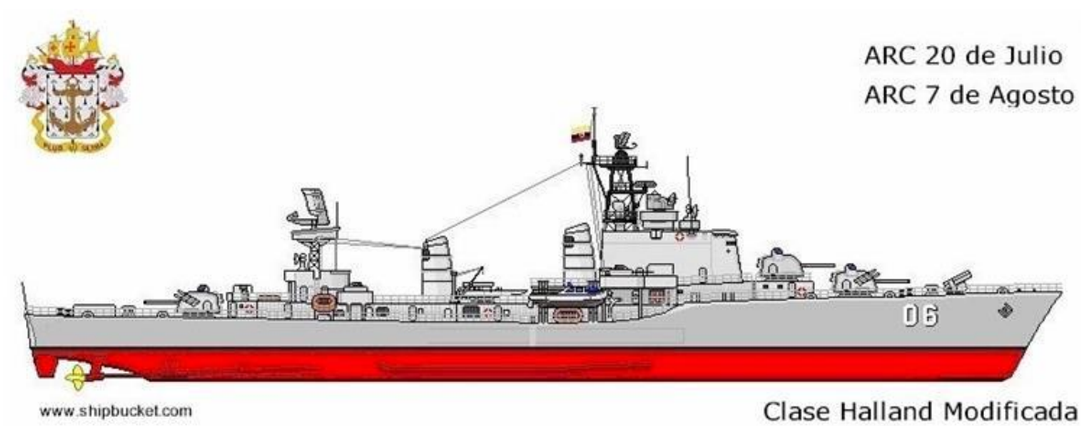
6 Armada República de Colombia
Destructores "Clase Halland Modificada" – Tiempos de Construcción y Servicio

Buque **Fecha de contratación** **Tiempo de preparación 1** **Fecha de puesta en rampla**	**Astillero y Ciudad** **Bautizo y Botadura** **Tiempo en rampla 2**	**Fecha de entrega ARC** **Tiempo de entrega 3** **Llegada a Cartagena**	**Baja del servicio** **Tiempo de Servicio 4** **Destino final**
ARC 20 de Julio 1954.08.12 1 año, 1½ meses 1955-octubre	Kockums, Malmö 1956.06.26 8 meses, 26 días	1958.07.20 3 años, 11 mes, 8 días 1958.09-Fines	1984 26 años Desguazado
ARC 13 de Junio 1954.08.12 1 año, 2½ meses 1955-noviembre	Götaverken, Gotemb. 1956.06.19 5 7 meses, 19 días	1958.12.07 4 años, 3 mes, 25 días 1959.01.19	1986 28 años Desguazado

1 **Tiempo de preparación:** contado de la fecha de contrato, a la puesta en rampla.
2 **Tiempo en rampla:** contado de la puesta en rampla a la fecha de botadura.
3 **Tiempo de entrega total:** contado de la fecha de contrato a la fecha de entrega a la ARC.
4 **Tiempo de servicio:** contado de la fecha de entrega a fecha de baja del servicio.
5 **Bautizado** ARC 7 de Agosto.

4 - La oferta sueca y la reacción colombiana





Al dar una rápida ojeada a las anteriores imágenes, queda fácil reconocer que se trata de dos bellos buques casi similares, pero que, implementando la conocida entretención de «…*Busque cinco errores*…», o diferencias, lo más seguro será que el lector encuentre, por lo menos una docena (12) de marcadas divergencias, entre las que están, la más conspicua con respecto a los mástiles, siendo más sencillo el del HMS Halland por ser rebatible como un periscopio, mientras que el del ARC 20 de Julio es aparentemente más fuerte y estable, soportando cantidad de equipos electrónicos y terrazas de observación, y la menos notable, no obstante la más "embarazosa", con algo que parece un triángulo en la popa del Halland, que explicaremos más adelante.

La imagen de arriba con el escudo sueco, muestra el diseño de disposición general de las superestructuras y dotación de armamento sobre cubierta, propios de los destructores Halland y Småland de la Real Flota de Suecia "KSF", de los cuales, dos (2) unidades similares en todo sentido, fueron ofertadas por los astilleros Kockums y Götaverken de Suecia, atendiendo la invitación que la Armada de Colombia hacía para ofertar un (1) destructor en venta.

Vimos con anterioridad, en el punto "3" sobre la "*Cronología sobre una ocasión*…" (1954.05.20-Ju.), que al concurso se presentaron, además de los astilleros suecos, las Marinas de los EE.UU. y de Inglaterra, ofertando destructores de sus respectivas "Clase Fletcher" y "Clase Daring", a la sazón las más populares por su efectiva prestación en el mar y en combate, características y cualidades generales, armamento y, muy especialmente, por sus meritorios records con experiencia registrada en años, al servicio en Marinas de guerra en muchísimos países.

La "Clase Fletcher" de los EE.UU. no requiere presentación, debiendo ser ampliamente conocida en los altos comandos de la ARC. Sin embargo, cabe mencionar que, entre 1942 y 1944, la Marina estadounidense comisionó 175 destructores de esta clase, para su servicio en la Segunda Guerra mundial, la Guerra de Corea, e incluso en la Guerra de Vietnam. Irónicamente, muchas unidades fueron vendidas a países contra los que los EE.UU. había combatido, como fueron Italia, Alemania y Japón. La primera unidad fue el USS Fletcher (DD-445), y la última el USS Rooks (DD-804). En la foto se muestra el Almirante Ferrándiz (DD-22) de la Armada española, anterior USS Taylor (DD-551).

La construcción de los destructores “Clase Daring” para la Flota Británica, se inició en 1946 y culminó en 1949. La foto muestra el HMS Decoy (D-106), asignado a los británicos en (1953.04.28), cuando en 1973 era incorporado a la Marina del Perú, con el nombre de BAP Ferré (DM-74), luego de ser modernizado y colocados tubos para el lanzamiento de misiles.

Esto indica claramente que, en 1954, un buque con las mismas características, podría haber sido ofertado a la ARC. El Ferré sirvió en la BAP hasta (2007.07.13) cuando fue dado de baja con 34 años de servicio; una antigüedad que mucho dice de sus altas cualidades. Su desplazamiento era 3.820 toneladas, velocidad de 30 nudos, armamento convencional y misiles.

Era obvio que los “americanos” y los “ingleses”, no sólo podían atender una entrega rápida incluyendo la debida potencialización de sus buques ofrecidos, sino también con la garantía de incluir unas cuantas unidades más, a voluntad del comprador. Y si hablamos de los dólares a pagar, no queda duda alguna que lo usado siempre es más “Barato” y, a veces, también más “Bonito” y Bueno”.

Los “suecos” ofertaban un paquete de dos (2) destructores nuevos, de la entonces avanzada “Clase Halland”, a ser construidos prácticamente de inmediato, siendo en verdad una ocasión realmente exclusiva, toda vez que era imposible encontrar un astillero de calidad, que pudiese atender una tarea de tal categoría, prácticamente de la noche a la mañana, en una época en que todas las armadas y marinas de guerra del mundo entero, se encontraban en pleno plan de armamentismo, con miras a paliar las amenazas que soplaban por los cuatro vientos de la Guerra Fría.

Es importante, sobremanera, dejar debidamente aclarado que, tal como he venido insinuando desde mis primerísimas líneas, los astilleros Kockums y Götaverken procedían en connivencia con la Real Flota de Suecia. Me atrevo a escribir “connivencia” por la razón de estar seguro de que, nunca antes se había publicado lo desvelado por mí en el cuadro número “1”, sobre el destino de los destructores HMS Lappland (J24) y HMS Värmland (J25), cuyos turnos de construcción fueran cedidos a la Armada de Colombia. Nada sobre esta “concesión” que la KSF (Kungliga Svenska Flotta) hiciera “a favor” de la ARC, ha sido mencionado en los anales de la Historia de la Real Flota, y tampoco en lo referente a los “destructores suecos”, ha quedado registrado en la Historia de nuestra Armada. La noticia sobre una “Concesión” era de tal calibre, que hubiera sido de gran valor para ambas armadas, y sus países, entendiéndose como un gesto altamente laudable para la primera, enormemente honroso para la segunda, y gratamente plausible para las dos. Aquel loable gesto de la Marina de Portugal (1934), cediéndole a la Marina de Colombia, el turno de sus destructores en construcción en Inglaterra, infelizmente no tuvo su “*Da capo*” veinte (20) años más tarde (1954) cuando le llegaba el turno a los construidos en Suecia. Todo indica, y lo estoy demostrando en estas páginas que, por parte de la KSF, se quiso ocultar el destino que se le dio a los dos (2) destructores “J24” y “J25”.

Esto tiene su explicación. En primer lugar, la Real Flota de Suecia, por ley y pura razón del correcto ser de las cosas, no podía aparecer involucrada en negocios de la “naturaleza” que implicaba el planteado con un gobierno de facto, trasformado en dictadura. Tampoco, por cierto, los astilleros Kockums y Götaverken deseaban figurar públicamente en tal escenario, pero era evidente que la primera, en confabulación con los segundos, fue promotora de negociar con Colombia más aun cuando, a fin de cuentas, se aseguraba el puesto de salir como la más favorecida y, lógicamente, no vaciló un segundo en comprometerse a colaborar en todo lo que estuviese a su alcance, para deshacerse de la penosa y costosísima deuda contraída con los citados astilleros, a razón de querer eludir el compromiso que implicaba la construcción de los antes mencionados destructores “J24” y “J25”.

Es de entender igualmente que, los astilleros se limitaran a mencionar la KSF, sólo como “cliente” ejemplar y de referencia, siendo la primera Flota en valerse de tan sofisticados destructores de la “Clase Halland”. Por consiguiente, en nada les era beneficioso informar a la parte colombiana, sobre la cruda realidad con el mismísimo prototipo que, en primer lugar, entablándose las negociaciones con la ARC, aún se encontraba en fase de construcción y, por consiguiente, de éste no se tenía registradas experiencias concretas de su rendimiento y propiedades y, en segundo lugar, el más delicado, los ofertantes, por nada en el mundo irían a desvelar la drástica, sabia, costosísima, y certera determinación de su supremo cliente real, de prescindir de los dos (2) buques de la clase del Halland que, felizmente, aún no habían ido a parar a sus respectivas ramplas de construcción; una determinación que la KSF había tomado tan temprano como eran, dos (2) completos años antes de que Götaverken le entregara su primer poderoso destructor (1955.06.08). Como son las cosas de la vida, al no serle posible a los astilleros presentar “al vivo y en directo”, el valioso producto que se ofertaba a la Armada de Colombia, optaron por llevar en vuelo de primera clase, una bella “maqueta” de éste; una elegante solución que se convirtiera en el mejor “señuelo”, para promover la venta más notoria, y a la vez más “asquerosa”, en los records de la industria naval de Suecia.

A esta osada sentencia enteramente mía, volveré terminando este desvergonzado ensayo. Mientras tanto, queda en su lugar mitigar los efectos del párrafo anterior, con la folclórica noticia aportada por algunos de los autores, que han

contribuido con la divulgación de las negociaciones adelantadas en Bogotá, mencionando que el HMS Halland había sido expresamente llevado a Cartagena, con la finalidad de ser detalladamente reconocido por los integrantes de la alta Comisión destacada por el Comando de la ARC, para estudiar, evaluar, definir y promulgar su sabia y ecuánime pronunciación, sobre el negocio planteado por los ofertantes suecos, lo que, por lo visto, no pasaba de ser más de un grato rumor, atenuando con éste el escozor que, la frustración de no haberlo tenido presente, les causaba.

Son muchas entonces las preguntas que se nos plantean, para entender y justificar la reacción colombiana ante la oferta sueca. Todo indica sin embargo que, gran influencia tuvo «…*La ocasión única y feliz*…» originada por un "Golpe de Estado incruento" que con placentero furor subyugaba las mentes de los integrantes de las Fuerzas Militares, por llegar a favorecer en primer lugar, los intereses de una familia castrense, sacrificada en largos años de conflicto partidista, mercedes que entonces se consideraban "justas, oportunas y merecidas", toda vez que también venían a prodigarle gracias al propio pueblo protegido por aquella. Es sólo reparar en el enorme optimismo del Comandante Erazo Annexi, con sus "folclóricas" reacciones, para entender lo fácil que se podían afrontar las grandes sorpresas que traía la compleja situación, sacando con ello el mayor provecho de ellas, porque, si los suecos se estaban perfilando como los mayores beneficiados con la oscura "solución" de sus propios impasses, a costillas de la ingenuidad y espontaneidad de los colombianos… ¿Por qué no hacer ellos un intento en sentido contrario, con éstas, sus genuinas dotes?

Dicho y hecho, así se hizo… y llegada la hora del ineludible "regateo", la única forma de minimizar costos, infelizmente se encontró en el tradicional recorte de lo que, en aquel enorme paquete con máquinas sobredimensionadas, se consideraba soportablemente superfluo y, por ende, recortable. Por desgracia, el resultado de esta lazada aventura, que incontinenti se escapó de las manos y el control de los dichosos llamados, a participar con sus cuerdos sortilegios en aquellos históricos momentos, fue… ¡Válgame Dios! ¡La más impresionante y dolorosa catástrofe!

Por lo menos así llegué yo a considerarlo, entre todos los mortales, desde aquel día hace cincuenta y ocho (58) años, cuando por primera vez tenía la emocionante oportunidad de poner mi pie en la cubierta del ARC 20 de Julio (1958.11-Med.), majestuosamente fondeado en la hermosa Bahía de Cartagena. Con estas palabras empecé este lanzado ensayo (Preámbulo). La Armada de la República de Colombia, había adquirido dos (2) unidades de una "Clase" que apenas llegaba al nivel de "Modificada", caracterizada por su "Flaqueza", apartándose con desdeño de la "Fortaleza" garantizada por la original del destructor HMS Halland, que le diera su nombre.

Fortaleza en la "Clase", flaqueza en la "Clase modificada"

Queda en su lugar reconocer que, infelizmente, no he tenido la oportunidad de consultar los originales, ni copia alguna, de los papeles que integraban el "Contrato" firmado entre las partes, relativo a la construcción de los destructores, objeto principal en este estudio. De haber escogido ese camino, a estas horas de la vida no hubiese adelantado gran cosa en mi audaz intento, por lo que preferí asirme de la prudente y erudita realidad, de mis propias experiencias, de lo relativamente poco publicado al respecto, de lo mucho que complementa su entorno, aun sabiendo que el tópico exclusivamente escogido por mí, lo amenazan las tinieblas de la prescripción, en el caso de perseguirse una retaliación, indemnización, o satisfacción, pero que le da, si el contexto que impregna todas estas páginas, es genuina Historia, de la mejor, de la nuestra, de la más recreativa, de la que aprisiona, abre puertas, venera la verdad y condena la injusticia.

Con los siguientes cuadros números (7a) y (7b), presento un resumen de las divergencias encontradas entre el HMS Halland y el ARC 20 de Julio, independientemente de haber sido, o no, acordadas por las partes contratantes. Una verdadera primicia nunca antes divulgada, que va a sorprender y callar, a todos aquellos que han sostenido, y aún tienen la desvergüenza de asegurar que, entre los destructores de la "Clase Halland" incorporados en la Real Flota de Suecia, y la Armada de Colombia, «…*existían insignificantes diferencias*…».

Estúdiese detalladamente el valioso contenido en estos dos (2) cuadros comparativos. Haga, si tiene tiempo y paciencia, un análisis, primero cuantitativo, y luego cualitativo enfocando los valores relativos a la fuerza bélica, y quedará aterrado, como quedé yo hace años, al poder constatar que la "Clase Halland Modificada", generosamente bautizada así por mí, para señalar la clara disconformidad que existía entre los destructores "20 de Julio" y "7 de Agosto" colombianos, y los suecos "Halland" y "Småland", apenas llegaba en plena luz del día, a una tercera (1/3) parte del poderío en el armamento de dotación, instalado en la genuina "Clase Halland".

7a	HMS Halland Vs. ARC 20 de Julio Resumen comparativo en armamento de dotación	
	HMS Halland	ARC 20 de Julio
Artillería principal		
Torres dobles de 120 mm M/55	2 torres = 4 cañones	3 torres = 6 cañones
Artillería secundaria		
Torre doble de 57 mm M/50	1 torre = 2 cañones	----------ninguna----------
Artillería antiaérea		
Piezas de 40 mm M/48E	6 piezas = 6 cañones	4 piezas = 4 cañones
Cabinas de protección	6 cabinas en acero	----------ninguna----------
Torpedos		
Tubos M/30, torpedo M/61	Torre No.1 = 5 torpedos Torre No.2 = 3 torpedos Total 8 torpedos:	1 torre = 4 torpedos
Misiles		
Rampla doble para Robot 08 Saab / Nord Aviation	1 rampla = 2 misiles	----------ningunos----------
Armas antisubmarinas		
Mortero para 4 bombas 37,5 cm M/50 - 100 kg.	2 morteros = 8 bombas	1 mortero = 4 bombas
Compuertas en el espejo de popa + rieles bajo cubierta	2 compuertas + 2 líneas de rieles	----------ningunos----------
Cargas de profundidad.	58 cargas	----------ninguna----------
Rieles sobre cubierta a popa	2 líneas de rieles	----------ningunos----------
Minas marinas	58 minas	----------ninguna----------
Aeronaves		
Plataforma a popa para helicóptero	1 plataforma amplia con enjaretado de protección en su rededor.	1 plataforma menor sin protección alguna

7b	HMS Halland Vs. ARC 20 de Julio Resumen comparativo en construcción, maquinaria y tripulación.	
	HMS Halland	ARC 20 de Julio
Datos de construcción		
Eslora	121 m	121 m
Manga	12,6 m	12,4 m
Calado	5,5 m	4,7 m
Desplazamiento	2790 ton standard 3400 ton a capacidad	2650 ton standard 3300 ton a capacidad
Maquinaria de propulsión		
Calderas "Penhoet" Vapor a 40 barios Temperatura 420 C°	2 calderas	2 calderas
Turbinas "de Laval"	2 turbinas de 58000 hp	2 turbinas de 55000 hp
Velocidad	35 nudos (aprox. 65 km/h)	32 nudos
Radio de acción	3000 millas náuticas a 20 nudos	3000 millas náuticas a 20 nudos
Tripulación		
Tripulación	259 hombres	245 hombres (20 oficiales)

La mutilación de un coloso

Aproximándonos al añorado desenlace, de una verdadera batería de datos históricos, inéditas primicias y comprometedoras revelaciones, que he venido acumulando en este atrevido thriller, encuentro oportuno y soportable cumplir con aportar, unas cortas aclaraciones de gran utilidad, para quienes no estuvieran familiarizados con algunos conceptos, en conexión con el arte de la guerra en el mar, de los que me valgo para pronto poner punto final.

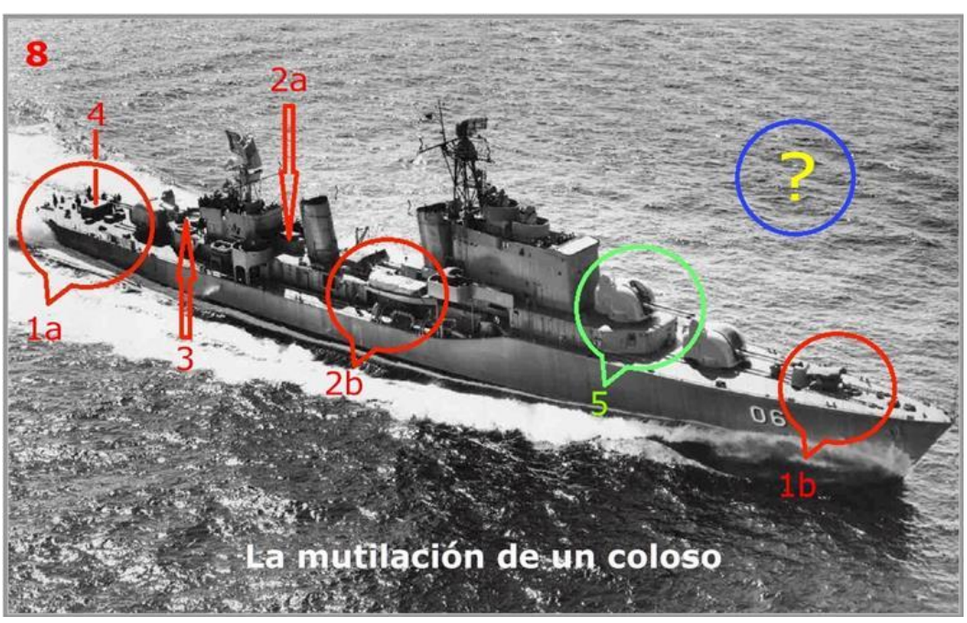
Un "destructor" es una nave de guerra, pensado y equipado con la infrangible determinación de atacar para "destruir", naves enemigas cualquiera que fuera su especialidad, tamaño y poderío, que "naveguen" sobre o debajo de la superficie de las aguas en la zona de combate. En caso de ser atacado por naves que "vuelen" por encima de su elemento, está igualmente pensado y equipado para "defenderse" de ellas, lo que lleva al sereno canon de que «…*un destructor se protege a sí mismo*…». El "destructor", por naturaleza, y por acción de las reglas de nuestra bella lengua "sexista", pertenece al género masculino, a lo contrario de una fragata, nave pensada y equipada para "defender" a las naves amigas.

La imagen que incluyo abajo con el número (8), muestra al destructor ARC 7 de Agosto, de la Armada de Colombia, originalmente pensado ser una copia exacta de su prototipo, el HMS Halland de la Real Flota de Suecia, a su turno pensado y equipado para cumplir con la misión de un destructor "fundamentalmente" destinado a operar en aguas de los mares que bañan las costas de Suecia en latitudes nórdicas, a comienzos de la Guerra Fría, cuando el peligro del uso de armas atómicas, era latente en manos de los presuntos agresores que vendrían del Este. Dotado el Halland del más avanzado armamento convencional, su prestación y éxitos en un combate naval, dependía entonces de la implementación de una igualmente nueva, estrategia logística y táctica de combate, pudiéndose definir con la fórmula: «…*aumento del volumen y precisión del fuego a emplearse, en el tiempo disponible para la acción*…». La precisión se aseguraba con el más moderno y sofisticado equipo para la detección y rastreo del enemigo, junto con un certero control de tiro. El volumen dependía de la distancia y el tiempo de navegación al punto de reabastecimiento. La distancia se acortaba estableciendo suficiente cantidad de estaciones logísticas estratégicamente colocadas a lo largo de las costas, y el tiempo se reducía con la más alta velocidad que garantizaban sus máquinas de propulsión.

En resumen, el poderoso Halland estaba diseñado, construido y destinado para operar como un "*Yoyó*" entre la zona de combate y su base más cercana para reabastecimiento. Las demás unidades asignadas a su fuerza de combate deberían, consecuentemente, acomodarse a las maniobras de este inflexible e inexorable "cazador", cono en sueco se le llama a un destructor.

Escribí arriba «…*originalmente pensado ser una copia exacta de su prototipo HMS Halland*…» a razón de lo ya demostrado con los cuadros números (7a) y (7b), por lo que ahora, con la figura que sigue señalaré, ya no las divergencias, sino las más alarmantes "monstruosidades" causadas con la inaudita mutilación efectuada en el armamento de los destructores entregados por los astilleros Kockums y Götaverken, satisfaciendo falazmente el descabellado regateo, puesto en marcha por los comisionados de la ARC.

Va en orden de gravedad en "*di minuendo*", la explicación de los corchetes y flechas, tal como han sido concebidos, empezando, sin embargo, aclarando lo pretendido con el signo de interrogación, estampado en las aguas del grandioso Caribe, que tantas sorpresas ha tenido que enjuagar con el correr de los años.



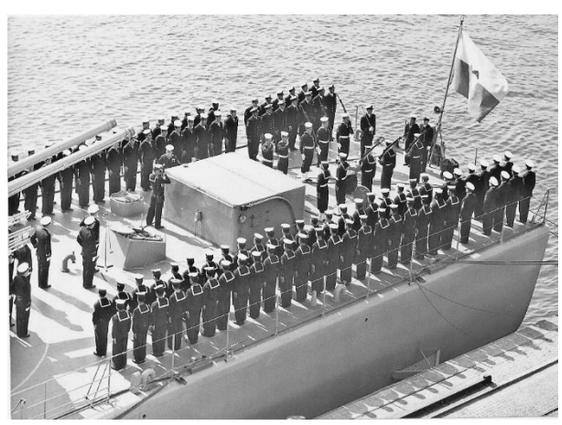
(?) - ¿Qué hacía el "7 de Agosto" en el Caribe tropical? Rigurosamente hermético, a bordo de éste sólo se podía sobrevivir gracias a un poderoso sistema de aire acondicionado que, infelizmente, no siempre funcionaba. Por aquellas marginadas aguas, no existía el menor peligro de ser expuesto a contaminación radioactiva, así que todo ese sofisticado y costosísimo diseño y construcción del laberinto con mamparos, túneles y cubiertas de su sistema antiatómico, no se justificaba, habiendo sido por el contrario más ventajoso y saludable, prescindir de éste. De tener que emplear su artillería principal, sus santabárbaras serían completamente desocupadas en términos de media hora. De tener que valerse de sus torpedos, se desasiría de los disponibles en cuestión de una hora, si no tuviese la suerte de dar en el blanco con el primero disparado. Así sucesivamente con todo su armamento, combustible, etc. …y de tener que volver a su base, en aquel tiempo sólo contaba con la lejana Cartagena… ¿Y después qué?

(1a) y (1b) – Para una cacería antisubmarina, estaba dotado de un eficaz equipo de sonar. Pero de pretender destruir al enemigo allí abajo en las saladas aguas del Caribe, sólo disponía de cuatro (4) bombas de 37,5 cm M/50 instaladas en su único mortero a proa (1b). De no acertar en el blanco, tomaría mínimo una (1) hora para montar otras cuatro (4) si las tuviera a bordo... y de no querer exponerse a la sagacidad y los torpedos del enemigo, sólo le quedaba la única alternativa de "*Coger las de Villadiego*" volando del lugar, abandonando así a las "*Buenas del Señor*" al petrolero o transporte de tropas que posiblemente escoltaba, porque, más armas para ataque y defensa antisubmarina, no existían a bordo de su enorme casco. Su popa (1a) lucía completamente desnuda a los rayos del sol tropical. Allí se podía ordenar elegantes formaciones de su tripulación, sin que nadie fuera a torcerse un tobillo con rieles y parapetos soldados a la cubierta, para el manejo y disposición de cargas de profundidad, o minas antisubmarinas, porque de éstas no contaba ni con una fotografía para conocerlas. Tampoco maltrataban las ligeras líneas de su casco a popa, el sistema instalado en su prototipo "Halland" comprendiendo ramplas de aceleración a cada costado, y herméticas compuertas en el espejo, operadas a control remoto para un seguro lanzamiento de bombas contra submarinos, dispuestas en rieles bajo cubierta, protegiendo así a sus operarios en caso de riesgo de contaminación radioactiva. En otras palabras, es doloroso tener que constatar, que los destructores "20 de Julio" y "7 de Agosto" fueron inexplicablemente amputados de su armamento antisubmarino.

Popa limpia del "20 de Julio", y poderosamente armada del "Småland"

(2a) y (2b) - Los torpedos, las armas más poderosas que caracterizaban a los destructores, fueron igualmente objeto de la desastrosa mutilación de las naves de la "Clase Halland Modificada". Mientras que su prototipo HMS Halland se lucía portando dos (2) torres con un total de ocho (8) torpedos, más dos (2) misiles, alias "torpedos aéreos", los destructores "Modificados" apenas contaban con una (1) torre (2b) con cuatro (4) unidades, que infelizmente estaba impedida por las posiciones de los botes a motor en ambos costados, para disparos en ángulos menores a proa de la cuaderna maestra. La torre (2a) había sido eliminada, y misiles tampoco existían.

(3) – Para defensa antiaérea, los "Modificados", sólo contaban con dos (2) piezas sencillas de 40 mm, a cada costado, total cuatro (4) cañones, concentradas en el combés de la unidad, o sea que su proa y popa quedaban desprotegidas. El nido con dos (2) piezas a "espaldas" de la torre de 120 mm a popa, había sido eliminado. Un buque de las dimensiones de estos destructores, requerían de mayor protección antiaérea. El Halland, además de contar con tres (3) piezas de 40mm a cada costado, tenía a proa una poderosa torre doble antiaérea de 50 mm, de la que trato en el punto (5) que sigue abajo.



(4) – Los "Modificados" tampoco contaban con una plataforma destinada para helicópteros. Llegaron sí a utilizar el pequeño dispositivo cuadrilátero, destinado para almacenamiento de objetos varios y ventiladores, a crujía, para recibir helicópteros menores, cuando a bordo del "Halland" por el contrario, sí se había construido una plataforma mayor, provista de enjaretado de red metálica en su rededor (Ver figura No. 12)

(5) – A bordo de los destructores colombianos, se optó por reemplazar la torre doble de 50 mm a proa, instalada en el Halland, por una segunda torre doble de 120 mm, lo que podría interpretarse como un reforzamiento de su artillería principal. En la práctica, sin embargo, esa instalación

comprometía en primer lugar, la estabilidad del buque, y en segundo, originaba fuertes ondas de vibraciones que aventuraban la resistencia de la voluminosa superestructura, construida en metal liviano. Sólo una cubierta reforzada o acorazada, podía neutralizar las fuerzas inducidas por los poderosos cañones súper-automáticos, que escupían hasta cuarenta (40) proyectiles por minuto. Es extraño que en los buques "Modificados", no se hubieran optado los planes de la Real Flota, se reemplazar la torre doble de 50 mm, por dos (2) piezas dobles de 40 mm, aumentando con ello la defensa antiaérea con diez (10) bocas de fuego en total.

Resumiendo, se puede constatar que los destructores adquiridos por la Armada de Colombia, a duras penas alcanzaban a tener un tercio (1/3) del poderío de combate, que caracterizaba a sus prototipos al servicio de la Real Flota de Suecia. Viéndolo de un punto enteramente de construcción naval, las naves colombianas resultaban sobredimensionadas, para el transporte y utilización del armamento con el que resultaron dotadas. En otras palabras, la dotación de armamento para guerra naval escogida para los destructores ARC 20 de Julio y ARC 7 de Agosto, no justificaba su instalación en naves del tipo del HMS Halland, pudiendo perfectamente haberse adquirido naves de características más adecuadas, o sea con menores dimensiones del casco, superestructuras ajustadas, lo que conllevaría maquinaria de propulsión de menor potencia, resultando todo en menor desplazamiento, pudiéndose sin embargo lograr la alta velocidad deseada. Súmesele a esto menor número de tripulantes, menor consumo de combustible, aun pudiendo incrementar el radio de acción y, lo más importante de todo, eludiendo el costoso hermetismo de los destructores suecos, adoptado para mantener un alto grado de defensa contra exposición radioactiva, en caso de explosiones nucleares, lo que acarreaba un complicado sistema de aire acondicionado en toda la unidad, poco recomendable en los mares tropicales de Colombia. En resumen, eludiendo el tamaño y las resultantes características navales propias del HMS Halland, la Armada colombiana hubiera disminuido considerablemente los altos costos de inversión que mostraba la factura final a pagar (500 millones USD).

5 - Corolario

La flaqueza en el armamento de dotación, resultante en los destructores ARC 20 de Julio y ARC 7 de Agosto, fue originada por los siguientes factores.

Por la parte colombiana.

1. Total desconocimiento de la "Clase Halland". Lo que influyó en su creación. Su finalidad. Sus características. Sus propiedades. Su costo. Sus propias alternativas. El destino que se planteaba para ésta.
2. La incompetencia de sus negociadores, junto con la renuncia a la procura de expertos consultores, y la carencia de un plan de viabilidad anclado en un esquema seguro de financiación sostenible.
3. Una agenda de proyecto afectada por la precipitación y la ligereza de un folclor indeseable, carente de pormenorizados e imparciales estudios de alternativas.

Por la parte sueca.

1. Total irrespeto para con la contraparte colombiana, convirtiéndola en víctima de un oscuro plan de resarcimiento interno, en confabulación con un importante cliente suyo.
2. La inaudita tendencia a orientar y sostener una actitud de negociación, desvergonzadamente complaciente a los insólitos recortes y cambios, propuestos por la ingenua y desinformada contraparte, independientemente de los desastrosos resultados que éstos originaran.

Esto precisa de mayor aclaración. Los astilleros Kockums y Götaverken, no sólo conocían sino habían tomado parte en los avanzados estudios adelantados por los expertos ingenieros de la Real Flota de Suecia, que condujeron a la construcción de un buque con un casco y maquinarias de mayores dimensiones y fuerza, con la expresa finalidad de que pudiera portar con facilidad, el poderoso y moderno armamento convencional, que se consideraba necesario, para paliar en alguna forma, las amenazas de un invasor dotado de armas nucleares. Es sólo volver al punto «…1-Sobre la flota de Suecia…» para repasar la historia.

Con este largo estudio hemos constatado que, al definirse este prominente "Trio ofertante", a negociar con la Armada de Colombia, a la sazón en plenos «…momentos únicos y felices…», con intensos deseos de incluir en su flota los atractivos destructores de la "Clase Halland" en venta, aquellos que la Real Flota había despreciado por sobredimensionados en todo sentido, inútilmente herméticos, y extremadamente costosos, no vacilaron un segundo en ir descaradamente en contra de sus propias exigencias y principios, para acolitar la descabellada mutilación de éstos por parte de los desinformados colombianos, con tal que los compraran.

En resumen tenemos que, el Gobierno de turno en Colombia, junto con su joven Armada, con o sin el conocimiento de haber caído en las abominables garras de la parte sueca ofertante, infelizmente consiguieron culminar la… ¡Peor inversión jamás divulgada en los anales de la historia de las Fuerzas Militares de Colombia! …mientras que, infelizmente también, la parte ganadora integrada por la Real Flota de Suecia, junto con los astilleros Kockums y Götaverken, lograron registrar la… ¡Ganancia menos honrosa jamás divulgada en los anales de la historia de la Industria Naval-Militar de Suecia!

El armamento de dotación de «…*Los destructores que armaron a Colombia*…», perfectamente pudo haber sido adquirido por nuestra Armada, instalado en naves menores, de características en harmonía con su hábitat en que

deberían operar, mucho más económicas en inversión y en funcionamiento, y… ¡Por favor! …conservando su orgullo y la felicidad de incondicionalmente servir a la Patria.

6 – Epílogo

¡Cumplí con lo mío! Fui, como siempre he sido, franco conmigo mismo y con mi adorada Armada. Si he sido rudo, no fue mi intención. Si se me ha escapado algo, mientras que yo no lo sepa, no me martirizará. Quedo satisfecho del pequeño granito de arena que he tenido la felicidad de aportar…

En aras de rectificar la historia de nuestra Armada Nacional

Quedo enormemente agradecido con nuestra formidable Cyber Corredera, en las personas de su Presidente y su Cyber Editor, por esta valiosa oportunidad que me han prodigado.

Errar es humano, perdonar es divino, rectificar es de sabios *

Terminado con las máquinas.

Luis Eduardo Schroeder Soto

** Palabras de Alexander Pope [Londres 1688.05.21 – 1744.05.30]*

EL DOCTOR IVAN DUQUE ESCOBAR Y LA MARINA MERCANTE

CR IM (ra) Antonio Sandoval Vargas

A raíz del fallecimiento del Doctor Iván Duque Escobar sucedido el pasado 3 de Julio, son muchos y muy merecidos los homenajes que se han expresado y difundido por todos los medios y como dicen los jóvenes periodistas, se ha convertido en tendencia.

Nada más justo que reconocer a este pro-hombre su imborrable paso por los altos cargos públicos que con gran sapiencia y entrega supo desempeñar en los Ministerios de Desarrollo, Minas y Energía, en la Gobernación de Antioquia, como Registrador Nacional del Estado Civil y otros tantos que seguramente se me escapan.

No menos importante fue haber dejado registrada su huella en los sectores empresariales y financieros donde se desempeñó con inusual brillantes en la Presidencia de SOFASA , en la Gerencia del Instituto de Crédito Territorial, como máxima cabeza del Banco Popular y como miembro de la Juntas Directivas de importantes empresas , incluyendo entre ellas la del Banco Central.

Sin embargo, en esta ocasión deseo resaltar un hecho que ha pasado desapercibido y en el cual el Doctor Iván Duque desempeñó un papel descollante, cuando en la última década del siglo pasado a solicitud de algunos Armadores aceptó la presidencia de la Asociación de Armadores Colombianos -ARMACOL.-, gremio que en ese momento aglutinaba a todas las empresas Navieras entre las que sobresalía la FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA y del que hacían parte: LINEAS AGROMAR, GRANELCO, LIGRACOL. SOTRAMAR, INTEROCEANICA, NAVIERA PROVIDENCIA, TRANSPETROL, RETRAMAR, empresas pujantes que manejaban más de un centenar de Buques Mercantes que orgullosamente ondeaban el pabellón nacional por todos los mares del mundo, que además de ser una importante fuente de empleo para los marinos colombianos, constitucionalmente sus Buques, a requisición del Gobierno, se convertían en la reserva estratégica, como aparece en los planes diseñados para la defensa nacional.

Soy testigo de excepción de los grandes esfuerzos realizados por el Doctor Iván Duque para defender la subsistencia de este importantísimo gremio, enfrentado a la política de la Apertura Económica y su consecuente eliminación de la reserva de carga, implementada por el Gobierno del Presidente Cesar Gaviria , que desató una furiosa competencia con las líneas marítimas que manejaban el transporte marítimo internacional y que desde luego incidió fundamentalmente en el comercio exterior al abrirse las puertas a los buques de banderas extranjeras, que desafortunadamente afectó a las empresas colombianas que no estaban lo suficientemente preparadas para afrontar esta situación y el Gobierno Nacional no impulsó ninguna política de incentivos para contrarrestarla.

Hoy debemos lamentar que a pesar de su gran gestión, el Doctor Iván Duque no logró impedir la paulatina desaparición de la flota colombiana y la de las empresas afines, por falta de políticas claras que incentivaran a los

empresarios a continuar con la actividad que tanto prestigio dio al país, independientemente de su contribución a la economía nacional, hasta el punto de que hoy Colombia uno de los pocos países en el mundo, con miles de kilómetros de litoral sobre los dos más grandes océanos , no tenga ni un solo buque mercante matriculado en el país, ni mucho menos que nuestro pabellón mercante sea reconocido como lo fue hace unos pocos años. Nuestra flota se reduce a unas pocas embarcaciones de cabotaje y algunos remolcadores marítimos y esa es la reserva estratégica con que Colombia cuenta en el día de hoy y la razón por la cual nos convertimos en simples espectadores de los Buques de bandera extranjera que arriban a nuestros puertos y acaparan el 100% de los fletes, que por varios millones de dólares al año genera esta actividad.

Hoy al registrar la desaparición del Doctor Iván Duque Escobar, debemos expresarle gratitud eterna por haber sembrado la semilla de la cual esperamos renazca la Marina Mercante Colombiana y su flota , que en su momento llegó a ser calificada como de las más importantes y reconocidas en el mundo naviero.

Paz en su tumba.

EL ISLAM CIERRA LAS PUERTAS EN OCCIDENTE, EUROPA Y USA

Jorge Alberto Caicedo Correa

Con su Yihad, el Estado Islámico está reviviendo las acciones de guerra del 632 E.C. cuando nació en las arenas de Arabia Saudita, la religión Musulmana con su profeta Mahoma, olvidándose que su mayor esplendor fue con Solimán el Magnífico que falleció de Cáncer en Septiembre de 1.566 y su sucesor Selim el Borracho inició su declive .

Islam significa “Sumisión” o “Iluminado” en la actualidad, la organización yihadista ha repetido "Hay que atacar directamente e incluso individualmente a los infieles con cuchillo, vehículos etc.” en Israel un conductor Musulmán en un carro recolector de basura mató a cuatro transeúntes. Antes de ser abatido.

El 21/7/2016 en Brasil antes de los juegos mundiales se desbarata una célula Yihad que planeaba atentar durante las justas deportivas.

En Francia el 19/7/ 2016 un musulmán Marroquí, acompañado de su esposa y dos hijos, apuñaló a una madre con las tres hijas, las niñas de 8, 12 y 14 años, la niña de 8 tiene el pulmón perforado en Laragne-Monteglin, adujo que estaban con el pelo suelto y en pantalones cortos, Respetuosamente, le recuerdo que lo lógico es que si por aspectos religiosos no puedo ver el rostro descubierto de una mujer o niñas en remeras, es mejor no viajar a países con costumbres diferentes al Islam.

En Alemania el 18/7/2016 en el tren de Treuchlingen y Wurzburgo, en Baviera (sur) un afgano menor de edad, de 17 años, armado de un cuchillo y un hacha al grito de'Allah Akbar' (Alá es grande) hirió a cuatro pasajeros, antes de sr abatido porque atacó a las Fuerzas de Seguridad, lo doloroso es que llegó a ese país solo, como menor de edad hace dos años, solicitando asilo y fue acogido por un hogar sustituto, alimentado para que cogiera fuerzas y atacara a unos inermes pasajeros. Por favor si tiene esas convicciones emigre a un estado islámico.

El 14/7/2016 día nacional de Francia, la toma de la Bastilla, el musulmán de Túnez Mohamed Lahouaiej-Bouhlel de 31 años, que llegó a Francia en el 2.005 casado con una franco tunecina, padre de tres hijos, sin importarle la suerte de sus vástagos, convirtió la celebración de ese día con fuegos artificiales en un día de luto, 84 muertos, más de 200 heridos de los cuales más de 50 permanecen en cuidados intensivos. Este Soldado Islámico como lo calificó el E.I. en un acto demencial, armado de una pistola 7,65 y en un furgón se introdujo en la calle peatonal y a gran velocidad, manejando en zigzag arrolló a casi trescientas personas. Que falla en la seguridad policiva francesa y que desastre.

El día anterior, 13/7/2016 Larossi Abdalla,un Yihadista de 25 años en Magnaville al noroeste de Paris en la puerta de su casa asesina a una pareja de Policías. La puerta la están cerrando, tapando y están extraviando la llave. A todos les prometieron que su Dios lo acogería en el paraíso. Qué pena pero “Les mintieron”.

ESCUELA NAVAL DE CADETES PARTICIPA POR PRIMERA VEZ EN CONCURSO INTERNACIONAL HIDROCONTEST 2016

La Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, en asocio con la Universidad Nacional sede Bogotá, participará por primera vez, con dos prototipos de botes, en el concurso internacional “HydroContest 2016”, que se llevará a cabo del 24 al 31 de julio, en Lausana, Suiza.

HidroContest, es un concurso internacional de botes eléctricos, promovido por la Fundación Hydros, que tiene como objetivo elevar la conciencia entre los ingenieros y arquitectos navales, sobre la necesidad de diseñar tecnologías náuticas eficientes, aplicables a la industria del futuro, que proporcionen los medios para que se desarrollen aplicaciones específicas, que mejoren el balance ecológico naval.

Con el patrocinio de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial, Cotecmar, el equipo conformado por alumnos de las facultades de Ingeniería de la Universidad Nacional y de Ingeniería Naval de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, participarán en dos de las tres categorías que tiene el evento; una de velocidad (transporte ligero) y la otra de peso o transporte máximo. Con esta participación se busca medir eficiencia en el diseño, de ahí que el prototipo que logre los objetivos propuestos en el menor tiempo, obtendrá el reconocimiento.

Los Oficiales alumnos participantes de la Facultad de Ingeniería Naval de la Escuela Naval de Cadetes, realizaron el diseño naval, la elaboración y construcción de los prototipos además del pilotaje, mientras los integrantes de la Universidad Nacional de Colombia, coordinaron el diseño de la parte electrónica, telecomunicaciones y la estrategia de control.

Prototipo 1: Modalidad de transporte liviano

Para el transporte de 20 kilogramos, el grupo participante diseñó y construyó un Trimarán con Hydrofoils, que son una especie de aletas ubicadas por debajo del casco, que al adquirir la velocidad deseada, salen a la superficie, lo que le permite disminuir el roce con el agua, proporcionando mayor velocidad y menor consumo de energía.

Características Principales:

- Eslora: 2,40 m
- Manga: 0.86 m
- Calado: 0.12 m
- Desplazamiento de diseño: 48 kilogramos.
- Material del casco: Fibra de Vidrio.

Prototipo 2: Modalidad de transporte máximo

Para el transporte de 200 kilogramos se diseñó y construyó un casco de superficie para estabilidad y control, con un bulbo (protuberancia en el casco del barco) sumergido, donde va a ser alojado el mayor peso a transportar que son 170 kilogramos, lo que garantiza menor resistencia al avance. El bulbo esta acoplado a una unión donde también se va utilizar como compartimento para el transporte de la carga restante.

Características Principales:

- Eslora: 2,46 m
- Manga: 0,45 m
- Calado: 0.08m
- Desplazamiento de diseño: 256 kilogramos.
- Material del casco: Fibra de Vidrio.

Como parte de su compromiso con la gestión de conocimiento para la defensa del Poder Naval y marítimo colombiano, la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, A*lma Mater* de la Oficialidad Naval colombiana, continuará fortaleciendo los procesos de investigación formativa y aplicada que se desarrollan como parte de la formación y capacitación de los Cadetes, Oficiales alumnos y personal civil del sector marítimo.

CYBER-POEMA

Por CF(ra) Carlos Enrique Ortiz Rangel / NA 75-032.

... Quien mejor que un Marino para entender mejor de las cosas del Creador.. para ver su inmensidad hecha obra manifiesta.... para oler la sal y degustar la brisa impoluta del mar .. para sentir el sol sobre su cuerpo y espíritu... para bailar en la playa bajo la luz de la luna... para amar apasionadamente a una mujer en la arena y sobre las olas que llegan y luego se van... quien mejor que aquel que de su vida ha hecho el mar ?

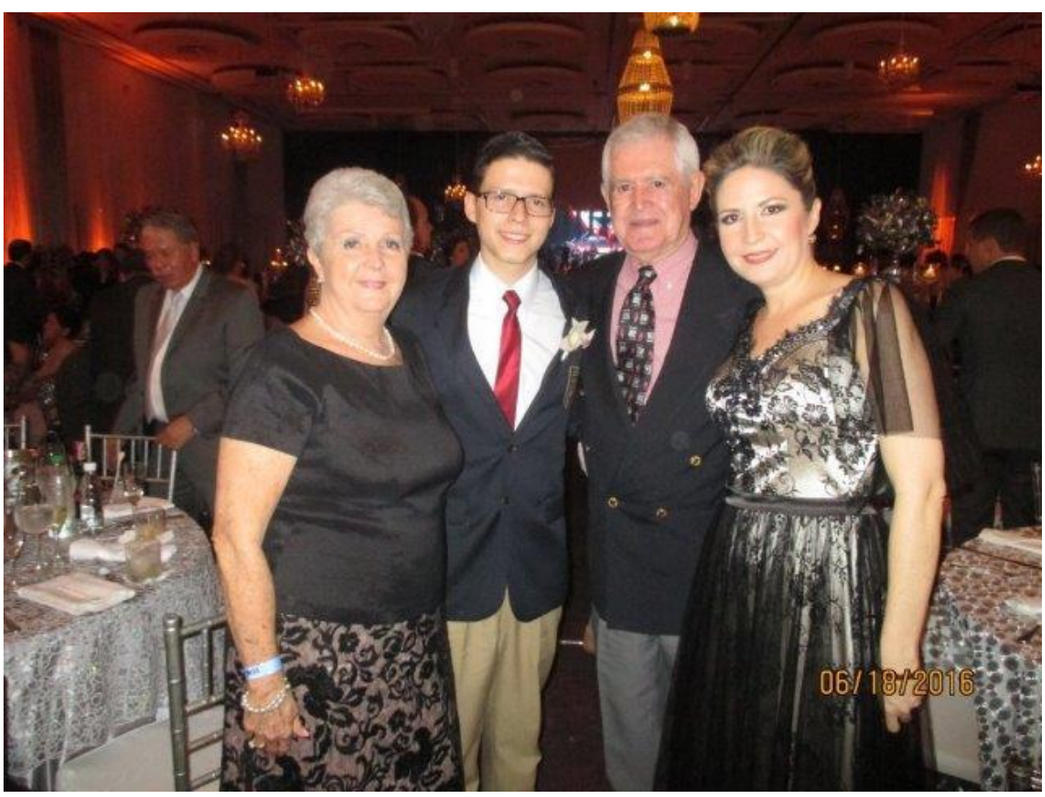
...Hoy recuerdo de esas tardes, los ocasos marineros, el llegar a puerto salvo, el contar miles de historias, de vivir en el recuerdo, del pasado ya perdido, donde siempre van y vuelven , los momentos mas preciados, donde ancla mi presente , donde mora mi futuro..

ZAFARRANCHO GRAFICO

BACHILLER DEL GIMNASIO CARTAGENA DE INDIAS

El sábado 18 de junio, Santiago Molano Calderón, nieto del CR(RA) José Ramón Calderón, en ceremonia especial en el teatro Adolfo Mejía recibió el grado de bachiller, del colegio Gimnasio Cartagena de indias.

Marie Laure Guillot (la abuela), Fernando Molano (el papá), Santiago Molano Calderón (el graduando) Carolina Calderon (la mamá), José Ramón Calderón Zambrano (el abuelo)



Santiago con los abuelos y la mamá

VALM RINCÓN MIEMBRO DE HONOR DEL COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA

Enfermero Pinto , buenas tardes : anexo le envío foto de la ceremonia celebrada el 2 de Junio en el Colegio Interamericano De Defensa en Washington DC , en la cual la Directora me hace entrega de la certificación nombrándome como miembro de la Galería de Honor de dicho Colegio.

Cordial saludo: Vicealmirante (ra) Manuel G. Rincón B

FOTOS DE DESFILES DEL 20 DE JULIO DE 2016 EN DIFERENTES LOCACIONES

Fotos publicadas en Facebook por la Armada Nacional

713

713

713

713

ARMADA NACIONAL

CYBER-CORREO DE LA ARC LULU

Presidente agradece

Estimado enfermero Pinto:

Al haber registrado con lujo de detalles en la última edición de la CYBER-CORREDERA la bitácora y el registro grafico relacionado con nuestro tradicional torneo anual "Toño Laborde" realizado en el área de Girardot y Melgar, le expreso los sinceros agradecimientos de todos los integrantes del Grupo ARRECIFES por su siempre constante, eficaz y eficiente colaboración.

Como es bien sabido, ARRECIFES agrupa a la mayoría de los Oficiales Navales que practicamos en el Club Militar de Golf este deporte, acompañados por incomparables compañeros tanto de otras fuerzas como de civiles pero que como nosotros, recordamos con cariño y admiración a nuestra querida Armada Nacional.

Esperamos que ya recuperado de las reparaciones mayores a las que Usted recientemente, se ha sometido, pueda volver a acompañarnos en el próximo torneo, para no solo poder contar con su grata compañía sino adicionalmente, recibir sus medicamentos, tratamientos y recomendaciones que nos permitan sobrevivir en es duro clima, a los tres días intensivos de deporte y a las numerosas actividades sociales que acompañan el evento.

Reciba un gran abrazo

Luis Carlos Jaramillo Peña

Presidente Grupo ARRECIFES

Quiere la Cyber-Corredera de nuevo

Saludos, apreciado web master.

Estaba suscrito a la Cyber-corredera, pero desde hace mucho tiempo no volví a recibirla, seguramente por cambio de correo. Les pido el favor de incorporarme de nuevo y añadirme al archivo.

Cordial saludo,

Gonzalo Correal Ospina /NA 88/035

Invita a reflexionar

Los marinos están en los mares y la Armada vive en toda Colombia! Hoy quiero invitar a los Cyber-correderos a REFLEXIONAR SOBRE NUESTROS MARES -apostándole al progreso de DOS mares generadores de empresas y mercados que atiendan las mejores condiciones económicas del país en estos momentos difíciles social y económicamente para enfrentar el futuro complejo para todos-Los ejemplos abundan para conseguir empleos bien pagos y de las pocas posibilidades de participar en crear comercios satisfactorios y justos. VALE LA PENA entonces abrir de nuevo las miras hacia nuestros mares para que sean agentes económicos dado que tenemos la SEMILLA de nuestra profesión para seguir insistiendo en realizar el abordaje hacia una visión de gran futuro-Este comercio marítimo justo para mirar hacia el mar no es nuevo, pero una vez mas los únicos que podemos insistir somos los profesionales del mar activos y retirados-Bueno esta es la reflexión sobre lo nuestro---

Rodrigo Otálora Bueno, Cap.IM (ra) cod.6163907-cont.29/

Busca Corredera

Saludo cordial.

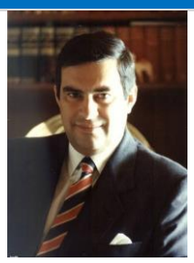
Ingresé en Junio de 1972, contingente NR 65, mi número fue NR 65-014, me gustaría saber qué información de la Revista La Corredera hay disponible en la web.

Gracias.

Jorge H. Barona Paniza

EL EQUIPO DE LA CYBER-CORREDERA

DIRECTOR	CYBER-EDITOR	CYBER-CORRESPONSAL
JORGE SERPA ERAZO	FRANCISCO RODRIGUEZ A.	JOSE RAMON CALDERON Z.
38-082	74-065	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