



# *Pañol*

*de la historia*



*Fascículo No. 59*



# *Presentación*



A los marinos de Colombia se dedica este trabajo de investigación sobre la historia naval, plasmado en crónicas que resumen las hazañas de aquellos que combatieron por todas las causas, navegando cargados de ilusiones y tiñendo el mar con su sangre.

Los PAÑÓLES DE LA HISTORIA, son un homenaje al pasado que como el mar, es infinito e inescrutable, pretendiendo rememorar la historia, convirtiendo la pluma en espada, los argumentos en un cañón y la verdad en un acorazado.

Agradezco al señor Almirante Leonardo Santamaría Gaitán, Comandante de la Armada Nacional, la deferencia de mantener la edición de estos resúmenes. Este trabajo desea llevar el mensaje de la historia a aquellos hombres de mar y de guerra, que fueron arrullados por las olas y embriagados con su encanto.

JORGE SERPA ERAZO

Vicepresidente del Consejo de Historia Naval de Colombia





# *Colombia 1852, el submarino de Tomas Cipriano de Mosquera*

**Vicealmirante (RA) Carlos E. Ospina Cubillos**  
**Presidente Consejo de Historia Naval**

Todos nosotros personas, instituciones, países, tenemos un pasado, un ayer en que se formaron nuestras raíces, nuestros cimientos, nuestra razón de ser y esos sucesos no podemos dejar que el viento se los lleve, porque al perderlos quedamos sin identidad, sin experiencias, sin el orgullo del camino ya recorrido. Necesitamos recoger, guardar y difundir nuestra historia. No sólo lo bueno sino también los errores, pues su análisis nos evitara repetirlos

Un distinguido historiador naval, el Capitán Román Bazurto señaló con mucha razón, que en nuestra historia naval existió una época que llamó “El mar del olvido”, tiempo posterior a las glorias de nuestra independencia en que por 100 años algunos de nuestros gobernantes se olvidaron de nuestros mares y acabaron con la naciente Armada. Fue un siglo en que el país nos olvidó, pero vale la pena seguir investigando lo que durante ese lapso sucedió y llenarnos de razones para que esa época sea una enseñanza para el futuro.

Hace un tiempo, investigando precisamente sobre esta época en los Archivos Nacionales, encontré unos antiguos documentos bajo el título de “SUBMARINO”, lógicamente me centré en ese tema y principié a reunir esta información. Efectivamente se trataba sobre la compra que el General Tomas Cipriano de Mosquera había realizado de los planos de un submarino de la época, diseñado por su inventor para recoger del mar perlas y oro. Así mismo encontré parte de las diligencias legales que se hicieron para construir el artefacto y usarlo en aguas



colombianas en forma exclusiva, mediante una disposición legal aprobada a nivel Presidente de la República.

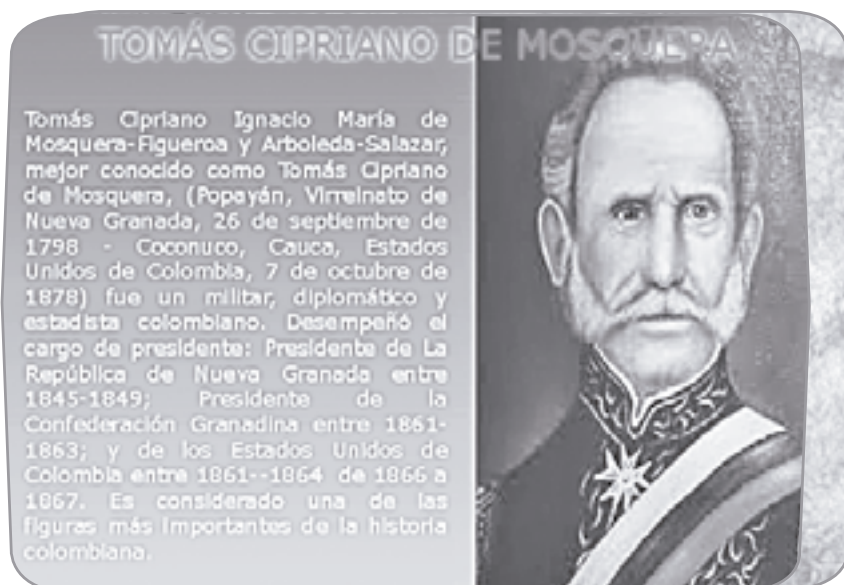


La importancia y la veracidad histórica de los documentos encontrados, sobre todo el desconocimiento de cualquier evento sucedido en la época de 1851 relacionado con un submarino, era absolutamente insólito y aunque existían algunas cartas al respecto, no se les dió importancia y posiblemente por ser un negocio comercial, su desarrollo y término no se registró ni se conservó para la historia.

Aunque no existen pruebas reales ni restos que hayan quedado de ese submarino, sí hay cartas, oficios y documentos con programas y testimonios de operaciones en Panamá ( entonces Colombia ) y pequeños puertos del mar Pacífico, realizados con un submarino construido con los mismos planos en Estados Unidos y alquilado al General Mosquera.

Este es el caso en resumen, pero ahora veámoslo en forma ordenada y detallada porque la principal idea de esta conferencia no solo es aprender algo, sino que ustedes en su tránsito por la Institución sigan interesados con el tema y nos ayuden a encontrar la verdad completa de esta historia marinera que dirigida por uno de nuestros ex presidentes mas distinguido, sucedió en esos difíciles años en que nuestro país tuvo olvidada a su Marina.

Cuando se principia a investigar un hecho histórico desconocido, una de las primeras preguntas que uno

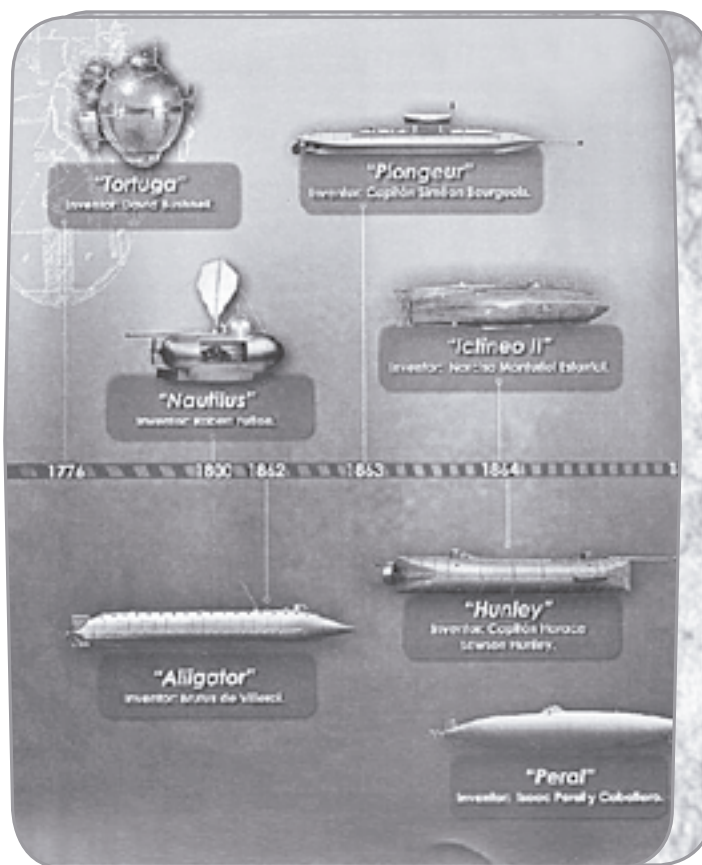


se hace es sobre quien fue la persona que lo ideó y que tanto interés tenía en realizarla y que capacidad de poder llevarla a cabo. La magnitud de estos factores y su personalidad nos pueden reflejar la posibilidad de realizar sus ideas.

Siguiendo este ordenamiento, vamos a hablar de tres aspectos, primero sobre quién fue Tomas Cipriano de Mosquera el creador e impulsor de esta idea de usar un submarino en 1851 para explotar las riquezas submarinas, segundo cómo era el conocimiento, tecnología y uso de un submarino en esa época, tercero cómo fue el proceso de adquisición de planos, derechos y uso de este artefacto así como de unas llamadas máquinas de buceo y finalmente como debemos completar, proyectar y desarrollar este evento cuya importancia es parte de nuestra historia.

El General Tomas Cipriano de Mosquera ha sido uno de los personajes más conocidos y controvertidos en la historia política, militar, económica y religiosa de la Nueva Granada<sup>(1)</sup>. Fue Presidente en cuatro oportunidades y en ellas realizó grandes cambios en la política, en la economía y en las Fuerzas Militares, incluso suprimiendo la Marina. Fue militar muy destacado dirigiendo guerras civiles de la época, impulsó la navegación por el río Magdalena y contra viento y marea se enfrentó a la Iglesia Católica, despojándola de muchos de sus bienes materiales mediante un discutido Decreto llamado Desamortización de bienes de manos muertas, además expulsó a los Jesuitas todo ello a pesar que su hermano era el Arzobispo de Bogotá. En conclusión, era un hombre de gigantesco poder, muy conocido, gran estadista, negociante y visionario. Además con toda la voluntad para hacer lo que quería, sobre todo en 1851 después de su exitoso primer periodo presidencial. En conclusión, si el ex presidente y General Mosquera tuvo la visión y voluntad para usar un submarino en su empresa privada para explotar los recursos naturales de mares ríos y lagunas del país, era porque estaba convencido de su éxito y con su característica voluntad y capital, estaba decidido a llevarla a cabo.

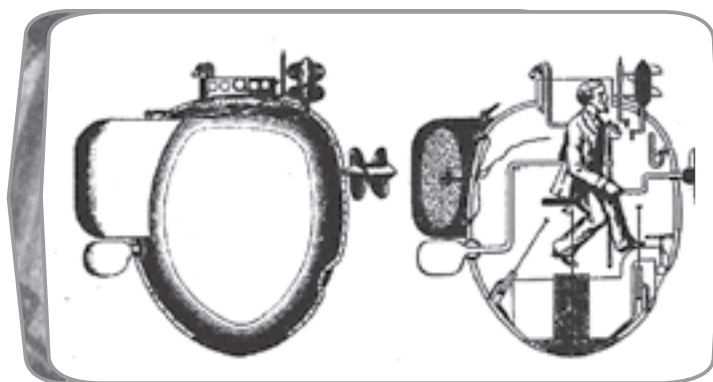
Antes de conocer el submarino de nuestra historia, es necesario que nos pongamos en la época, en el año de 1850 y desde ese lugar y tiempo analicemos la situación. En primer lugar en ese tiempo la tecnología sobre el trabajo bajo el agua era mínima y su difusión o conocimiento muy limitada y en nuestro país totalmente desconocida. En esa época no existía en ninguna Marina de ningún país la idea formal o institucional del uso



*"El submarino de Mosquera estaría situado en el año de 1852 o sea en el tercer lugar mundial" (2).*



de armas submarinas y el único caso aislado que se conoce, anterior a la fecha fue en 1776 cuando en Estados Unidos se realizó el primer caso de ataque a un buque fondeado en el río Hudson, por un pequeño artefacto submarino llamado “Tortuga” que aunque no logró colocar la carga explosiva que llevaba, si consiguió que los buques se retiraran con su explosión. Históricamente es el registro del primer uso de una unidad submarina como elemento de ataque, no volvió a usarse y pronto fue olvidada. En 1800 Roberto Fulton construyó algo similar, un poco más grande, incluso tenía una vela para acercarse al blanco pero su proyecto no fue aceptado ni por Francia ni por Inglaterra y desapareció.

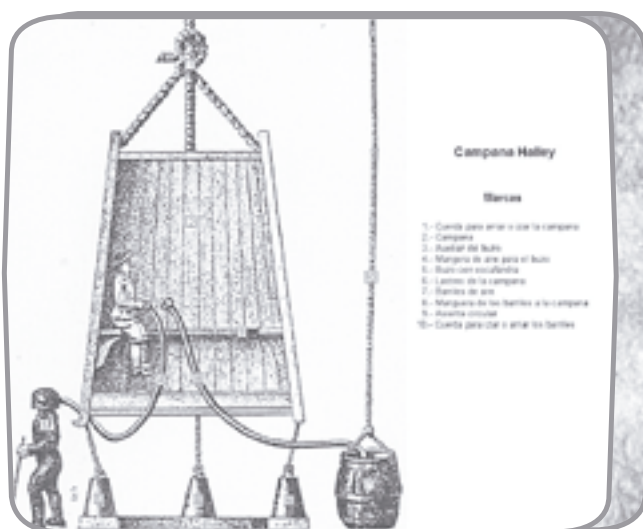


*“La Tortuga ,primer submarino usado en una acción de guerra”.*

En conclusión podemos decir que en esa época, en general los desarrollos fueron más que todo dirigidos al rescate de naufragios empleando el tradicional método de la campana, que se sumergía llevando los buzos adentro, respirando el aire que se comprimía a medida que aumentaba la profundidad, llegando hasta el lugar de trabajo normalmente naufragios o lugares para recoger perlas, alimentos marinos u objetos valiosos. Además la campana carecía de movimiento ya que permanecía colgada de un

buque en superficie desde donde se le suministraba aire a presión.

Como vemos, hasta 1850 no existe prácticamente en uso ningún artefacto móvil que permitiera actividades submarinas ni en uso civil ni en guerra. Además no se había desarrollado ninguna tecnología aplicable para tener aire respirable, ni para purificar el CO<sub>2</sub>, ni para facilitar la inmersión o salida a superficie. Prueba de ello fue el trágico accidente del submarino “Hundley” sucedido en 1864 o sea 12 años después de la compra de los planos del submarino del General Mosquera, ocurrido durante la Guerra Civil Americana, cuando después de 5 accidentes trágicos y la muerte de 30 tripulantes, se empleó una vez más para atacar a un buque enemigo, el USS Housatonic, al cual logro hundir, desafortunadamente perdiéndose junto a su víctima. En 1995 se recuperaron sus restos, junto con los despojos de sus tripulantes. Del análisis del accidente, planos y elementos recuperados (el casco era una antigua caldera en forma de tubo



*“Diseño típico de una Campana de Buceo” (3).*

de 13 metros de eslora y un metro de manga) se confirmó que internamente no había ningún sistema de suministro de aire y que la explosión de la bomba con que hundió el buque le afectó su estanqueidad causando su pérdida.



*"Submarino Hundley que naufrago después de hundir al buque USS Housatonic"*

Volvamos 12 años atrás y encontramos que un ingeniero francés, el Señor Alexander Lambert había inventado y diseñado una nave submarina, que fue un tránsito definitivo entre la tradicional Campana y una unidad móvil y autónoma, que además de ello incluía elementos novedosos que permitían su empleo bajo el agua por varias horas, tales como tanques de aire a presión, tanques de lastre, purificación del CO<sub>2</sub>, timón y hélice manual y una escotilla inferior para salida de los buzos al exterior similar al método de la Campana.

Mientras tanto en nuestra alejada Colombia el General Mosquera ha terminado su primera presidencia y arrebatado por sus grandes y visionarias ideas, se dio cuenta de las posibilidades económicas que podía representar la pesca de perlas en las costas del Caribe y la explotación del oro en el Pacífico y por ello viajó a Estados Unidos y allí fundó una Compañía para explotar comercialmente esos recursos con la mejor tecnología de la época y fue así como empezó a buscar los medios submarinos más novedosos para esa tarea. Su temperamento fuerte y empeñoso lo impulsó a llevar adelante su idea, respaldado por sus recursos económicos que sabía emplearlos muy bien. El General Mosquera en busca de la mejor tecnología, toma contacto con el ingeniero francés Alexander Lambert y le compra los planos y los derechos para construir y utilizar el submarino de su invención y con ello principia la tarea de obtener licencias y permisos para su empleo en nuestras aguas.

Desafortunadamente la mayoría de los documentos oficiales y originales de esta empresa, quedaron en la oficina de Estados Unidos y cuando ella se cerró estos archivos desaparecieron, quedando solamente documentos radicados en Colombia, cartas, copias y borradores de los proyectos. La gran mayoría de ellos se han publicado en la obra titulada Archivo Epistolar del General Mosquera y en el archivo de la Universidad de Popayán bajo el título de Documentos Tomas Cipriano de Mosquera, de los cuales se han tomado valiosa parte de este trabajo.

El primer documento conocido de esta historia es una carta dirigida por el General Mosquera al Señor Patricio Wilson a Bogotá, desde Estados Unidos el 11 de noviembre de 1851 donde textualmente dice "...He entrado en una asociación para la pesca de perlas y sacar oro de algunos ríos, pero necesitamos una patente o privilegio para que el negocio pueda dejar utilidades --- le acompaño a usted el modelo del buque submarino y para él debe ser la patente que bien puede dar el P. F. conforme a la ley. Además debe extenderse el privilegio a la máquina para buzos que se sumergen y permite a los trabajadores residir muchas horas bajo el



agua, que puede denominarse Wells, el inventor que nos la ha cedido con un arreglo con los empresarios... mi amigo don Santiago, hermano de usted le escribe la adjunta. El me ha dicho que usted pensaba en la Laguna de Guatavita y la explotación de esa laguna será para usted y aún cuando el buque no podría llevarse allá, si, las maquinas de Wells que ya he ensayado en Panamá y no son costosas y la remitiré a usted conseguido el privilegio sin que le cueste a usted nada”<sup>(4)</sup>.

De esta carta del General Mosquera, se puede concluir lo siguiente:

Ya en noviembre de 1851 había formado legalmente en Estados Unidos la compañía para explotar recursos bajo el agua con un submarino y con unas “máquinas de buceo”.

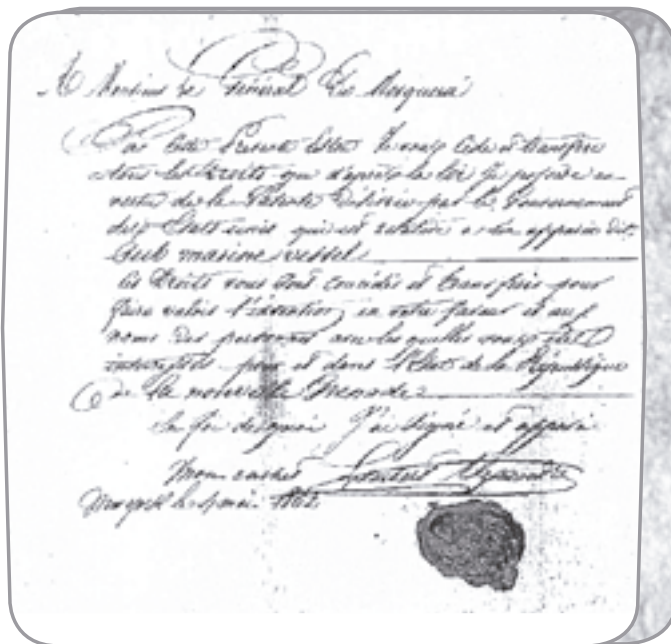
Las “máquinas de buceo” ya las habían adquirido y ya las había probado en Panamá. (En ese momento parte de la Nueva Granada) y ofreció enviarlas para usarlas en la Laguna de Guatavita. Este punto es muy importante, se refiere posiblemente a unas escafandras que envió para ese objetivo, pero por razones desconocidas terminaron siendo el equipo inicial de los primeros buzos que tuvo la Armada Nacional en Cartagena, esto lo veremos mas adelante.

Al solicitar la “Patente y privilegio” de usar estos equipos en la Nueva Granada significaba su interés en usar aquí ese material, sobretodo cuando ya tenía los derechos de su inventor.

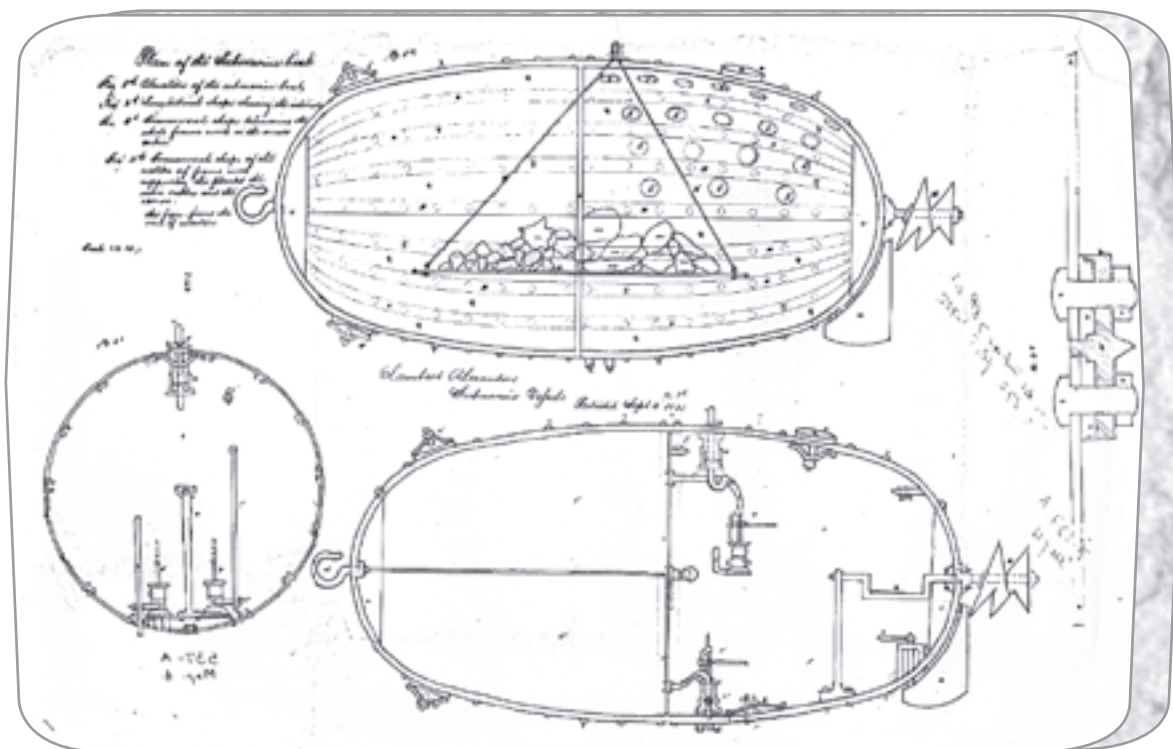
En agosto 19 de 1852, el General Mosquera otorga un poder especial a la compañía “Montoya y Sáenz” de Bogotá para que en su representación solicite una patente de introducción para la Nueva Granada, sus mares y aguas, sobre el buque submarino de invención de Monsieur L. Alexander, quien le ha vendido el derecho a la patente en toda la Nueva Granada .

La firma efectivamente solicita “al ciudadano Presidente” la respectiva patente para uso en Nueva Granada por veinte años, adjuntando los documentos del caso, entre ellos el diseño del submarino y la explicación de su funcionamiento.

Ante esta solicitud, el Presidente de la República efectivamente, el 25 de octubre de 1852, autoriza al General Mosquera para que pueda “exclusivamente introducir, fabricar, y usar los buques submarinos perfeccionados por L. Alexander al tenor de la Patente obtenida por este en los Estados Unidos y por el termino de doce (12) años” – entre los documentos enviados, se encuentra el plano del submarino y la descripción de su funcionamiento de lo cual podemos



“Documento de venta de los planos y derechos de un submarino al General Mosquera”



*“Planos del submarino vendidos al General Mosquera”*

deducir que para el año de 1852 efectivamente este prototipo de unidad tenía una serie de avances muy notables. Esencialmente las principales innovaciones consisten en su sistema de lastre y su sistema de aire respirable. Para entrar en inmersión tenía al lado y lado dos plataformas en su parte exterior, sobre las cuales se colocaban piedras, hasta llegar a un punto cercano a su inmersión. A partir de allí ingresaba agua a un tanque de lastre por medio de una bomba manual que a su vez podía trabajar para expulsar el agua de lastre y salir a superficie – en caso de emergencia o de una salida rápida, las dos plataformas exteriores, que estaban aseguradas al casco por un sistema de bisagras y sostenidas de los bordes exteriores por un cabo, que se afirmaba en un gancho en la parte superior del casco, podían soltarse desde el interior, dejando caer todas las piedras del lastre lo cual permitiría al submarino rápidamente recuperar su flotabilidad y salir a la superficie <sup>(5)</sup>.

En el aspecto de aire, las innovaciones son aun más avanzadas. En la parte de proa del submarino sobre los tanques de agua de lastre existe un gran tanque de aire, donde por medio de una bomba manual se almacenaba aire a presión. Este aire se podía liberar dentro del compartimiento para la respiración de los tripulantes y para mantener la presión interna y evitar que el agua ingresara por la escotilla baja, escotilla que se abría para que los buzos salieran al exterior cuando estaba en inmersión, un principio similar al uso de las “campanas de buceo”. En el aspecto de respiración, el aire interior se hacía recircular sobre una “solución de potasa cáustica que absorbe el ácido carbónico”. Estas innovaciones, nuevas para la época de 1851, permitían la operación del submarino en inmersión por varias horas.

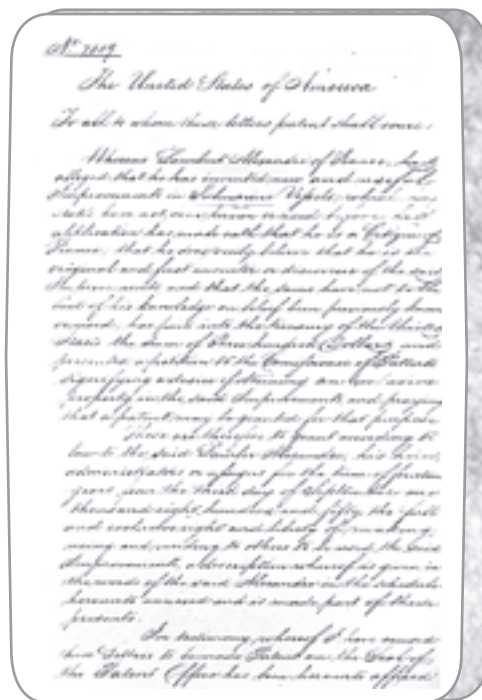


Para efecto de propulsión, el submarino estaba equipado con una hélice en popa accionada a mano y un timón también manual para efectos de dar dirección en la navegación, en la proa tenía un gancho para efectos de remolque. En la parte superior y lateral tenía unos ojos de buey para iluminación y visibilidad.

El compartimento de la tripulación tiene dos escotillas, una en la parte superior para ingresar estando en superficie y una en la parte inferior que se abría en inmersión y permitía acceso al exterior. Para evitar que el agua entrara se inyectaba aire a presión al compartimento, extrayéndolo del tanque de aire que existía a proa y que ocupaba casi un tercio del volumen total del submarino. A su vez, al salir a superficie y para evitar que el aire se escapara por la reducción de la presión, este se podía volver a meter al tanque de aire por medio de la bomba manual de presión, que al igual que la bomba de agua, podía trabajar en ambos sentidos. Con este sistema de almacenar y mover el aire, así como su paso a través de un medio químico para absorber el “ácido carbónico” dieron una solución al problema de la respiración, que para la época era un nuevo y gran avance.

En resumen, el General Mosquera, tenía una compañía dirigida a exploraciones submarinas y tenía los planos de un excelente submarino para la época, tenía los derechos a construirlo y usarlo en la Nueva Granada por doce años y tenía sobre todo esa personalidad de enfrentar y realizar grandes desafíos, sobre todo en aquellos en que había invertido capitales y esfuerzos. De estos puntos es deducible que sí debieron existir esfuerzos para fabricar este submarino en Nueva Granada. Desafortunadamente no se han encontrado documentos que históricamente lo prueben, pero si se han encontrado cartas y documentos originales que señalan planeamientos, presupuestos y viajes a las Costas de Nueva Granada, (actual Panamá) para efectuar pruebas con estos elementos <sup>(6)</sup>.

Dentro de la documentación analizada se encuentran documentos, que indican que el General Mosquera, en Nueva York, y a través del Señor Alexandre, inventor de ese tipo de submarinos, tomó contacto con el Señor Joseph Howe, quien tenía en Nueva York un submarino similar al que se vendía en planos al General Mosquera. Existe una cuenta de cobro al General Mosquera por unas pruebas realizadas cerca a Nueva York en Whitestone del 15 de junio al 23 de junio de 1852, en un submarino diseñado por el Señor Alexandre, posiblemente el mismo del señor Howe. Aparentemente el General Mosquera le pareció más rápida y efectiva la solución de usar el submarino que ya existía en Nueva York con la misma patente que él ya tenía y con esa idea elaboró varios presupuestos, cuyos originales existen, donde estudiaba económicamente varias posibilidades. Una para “Emprender la pesca de perlas con el submarino de Mr. Alexandre” (usando el submarino de Mr. Howe) - otro presupuesto para la “pesca de perlas en Panamá” con detalles de su proyección financiera - otro presupuesto para “remitir el bote

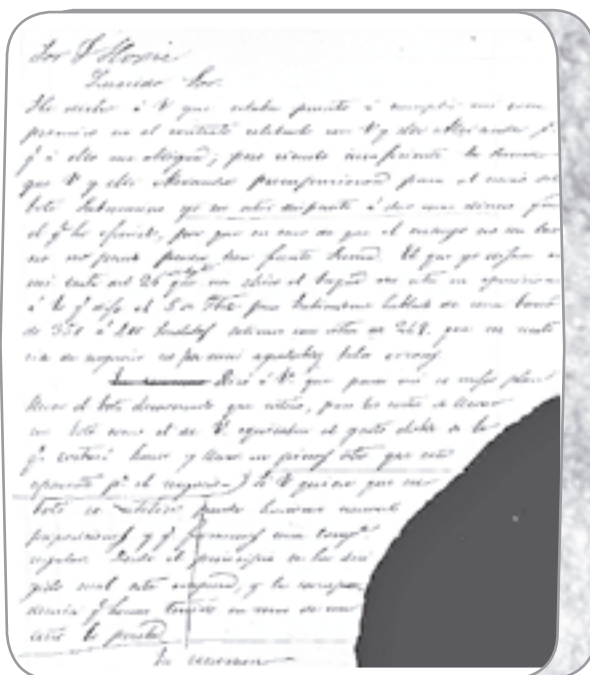


| Capital required for the pearl fishery at                                              |         |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Panama.                                                                                |         |         |
| For the purchase of the schooner boat                                                  | \$ 500. |         |
| For the purchase of the patent right                                                   | 1000.   | 1500.   |
| First expenses                                                                         |         |         |
| Freight of schooner boat to Panama                                                     | 500.    |         |
| Insurance of same                                                                      | 500.    |         |
| Tools for equipping boat &c.                                                           | 500.    |         |
| Stocking boat & furniture for 4 persons                                                | 500.    |         |
| Trunks of our baggage to Panama                                                        | 115.    |         |
| do of them same in our baggage & outfit<br>of the boat.                                | 250.    | 2500.   |
| Contingent expenses.                                                                   |         |         |
| Salaries of captain at \$500 per month in month                                        | 500.    |         |
| " of sailing engineer at \$500 per month                                               | 250.    |         |
| " of Panamanian carpenter at \$100 in 20.                                              | 250.    |         |
| " of 2 natives at \$100 each do.                                                       | 250.    |         |
| " of 2 more men of the schooner boat<br>at \$50 a month in three months                | 500.    |         |
| of the boat at sea                                                                     | 500.    |         |
| Char of our schooner at \$500 a month<br>the same being at the charge of the<br>owner. | 1500.   |         |
| Security expenses                                                                      | 2500.   | 10,000. |
| Contingent fund                                                                        | 2500.   | 25,000. |
| Capital required                                                                       | 2500.   | 25,000. |

[illegible]

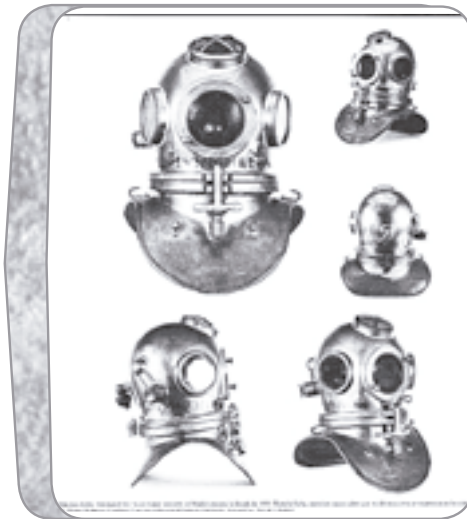
Según la misma investigación el destino del submarino no se conoce, aunque es casi seguro que fue hacia Panamá y no se volvió a tener información sobre su uso ni destino final.

En cuanto a la mención que se hace en una carta del General de unas “máquinas para buzos que se sumerge y permite a los trabajadores residir muchas horas bajo el agua y que ya he ensayado en Panama ....” y que podía enviar a Bogotá para usarlas en Guatavita, no hay do-



*“Copias de documentos sobre la Compañía que se quería formar para operar el submarino en Panamá y Nueva Granada”.*

cumentos que permitan su identificación, pero teniendo en cuenta la fecha 1852 y el reducido mercado que existía para esos elementos tan específicos, es casi seguro que se trataba de las primeras escafandras que se inventaron y construía la firma inglesa Siebe Gordam y que eran las más modernas de la época. Aquí vale la pena hacer un pequeño recuento, las primeras escafandras de buceo tuvieron su origen aproximadamente en 1827, adaptadas de unos cascos metálicos que se usaban en tierra en áreas llenas de humo para poder respirar mediante aire a presión que se les inyectaba del exterior. Para el desarrollo de esta idea de adaptarlas para uso bajo el agua, aparece el ingeniero Siebe Gorman quien produce las primeras escafandras marineras que tenían el problema de que el agua penetraba dentro del casco si el buzo no estaba vertical o la presión del aire suministrado disminuía. En 1830 se resuelve el problema poniendo en el borde inferior del casco una serie de tornillos que se aseguraban en un cuello metálico que tenía el traje impermeable del buzo lo cual impedía la entrada de agua al sistema, el número de tornillos era variable y según su número se identificaba el casco. Se conservó el nombre de “sin tornillos” para los primeros cascos, que por su inseguridad dejaron de construirse en esos años de 1830 <sup>(8)</sup>. Esta historia dejaría de tener interés si no se hubiera encontrado una curiosa relación con la Armada de Colombia. Sucedió que en el año de 1942, en la Base Naval de Cartagena, según lo relata la Revista Armada en un artículo del Capitán Alvaro Duarte M. el Teniente Jorge Pardo inició los primeros cursos de buzos y los realizó usando “...los equipos encontrados en una de las bodegas de la Base Naval entre los que se encontraban escafandras, trajes pesas...” estos equipos con el paso de los años fueron reemplazados por equipos más modernos y seguros y fueron dados de baja y rematados como chatarra, incluyendo las cinco escafandras. Afortunadamente se conservan tres de ellas como valiosos testimonios. Al ser identificadas con los catálogos de la Casa constructora se



*“Primeras escafandras construidas, llamadas sin tornillos, se dejaron de fabricar aproximadamente en 1830 por peligrosas”.*



*“Buzo con escafandra antigua y bomba manual para enviarle aire desde la superficie”.*

confirman plenamente como escafandras construidas por la firma Siebe Gordan y su tipo es “sin tornillos” o sea construidas antes de 1830. Considerando la fecha y los lentos sistemas de comercio internacional de la época es muy posible que este grupo de escafandras fueron las adquirió el General Mosquera en 1852 y que tal como lo dice, mandó a Bogotá para su posible empleo en Guatavita. Lo curioso es como llegaron a la Armada Nacional y como nuestros valientes buzos hicieron sus primeras prácticas submarinas con equipos que habían dejado de fabricarse hacia más de 100 años.



Primer reinado en la Base Naval MC “Bolívar”. Carroza del destructor MC “Antioquia”, llamado “Loco peligró del Mar”. Aprox. 1938.

Aproximadamente, señor Tomás Cipriano de Mosquera, el destructor de buzos, dentro del traje de buzo con la escafandra portátil, en el teatro de la ciudad de Cartagena.

*“Uso del traje de buzo y bomba de aire, como disfraz en unas fiestas cívicas en Cartagena”<sup>(9)</sup>*

Dado que en Historia es difícil concluir totalmente una investigación, si vale la pena ir recogiendo informaciones y a medida que se conozcan más documentos nos vamos acercando a la verdad. En este caso concreto podemos ir concluyendo lo siguiente:

- El General Tomas Cipriano de Mosquera en los años cercanos a 1852 formó una compañía en Estados Unidos para explotar perlas y oro en la Nueva Granada (Panamá era parte de la Nueva Granada) por medio de un “submarino” y unas llamadas “máquinas de Wells” más pequeñas y portátiles.
- El General Mosquera compró las patentes para construir el submarino y adquirió y probó las llamadas “máquinas de Wells”,



con grandes adelantos para la época y que posiblemente se usaron 100 años después por nuestros buzos navales.

c) Consiguió con el Gobierno de Colombia la licencia respectiva para “fabricar y usar” el submarino cuya patente compró.

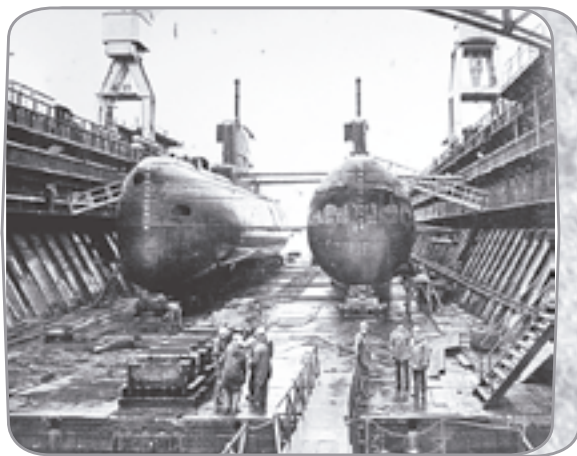
d) Hasta el momento no existen pruebas de que el submarino haya sido construido en Nueva Granada, aunque hacerlo era relativamente posible, además que se tenía la patente y la autorización para construirlo y explotarlo. En diferentes documentos menciona sobre sus viajes a probar el submarino y las máquinas de buceo.

e) Existen documentos sobre las negociaciones del General Mosquera para usar en la Nueva Granada un submarino semejante, del mismo inventor, que existía en Nueva York, incluso lo probó y planeó su uso, en la Costa Pacífica, para la explotación de oro, se sabe que zarpó de Nueva York, pero no su posterior uso <sup>(6)</sup>.

En resumen, nuestro país en los años de 1852 se inició en la tecnología de los submarinos y aparatos de buceo y la explotación comercial de las riquezas submarinas usando estos elementos. En varios documentos se menciona las pruebas que de ellos hicieron y sus buenos resultados, aunque se desconocen sus resultados finales y las causas por las cuales el proyecto se suspendió. En todo caso nuestro país en 1852, hace 160 años, dió sus primeros pasos en explorar el mundo submarino utilizando medios tecnológicos de avanzada para la época y quizá en alguna parte de sus antiguas y extensas costas del Caribe o del Pacífico, cubierta por la selva y olvidado por la historia, existen los restos desconocidos de ese primer

submarino que un visionario y empeñoso ex presidente de la República, planeó y consiguió los derechos para construir y explotar en las costas y ríos de nuestra patria. Quizá el sueño del General Tomas Cipriano de Mosquera no se pudo realizar en su totalidad, pero sí dejó en

nosotros el orgullo de que hace 160 años, nuestro país mucho antes que muchos otros en todo el mundo, inició los primeros ensayos de un submarino, en este caso, para explorar comercialmente el inmenso mundo submarino y además es casi seguro que parte del equipo que compró estuvo en alguna parte 100 años y en algún momento apareció para iniciar a nuestros buzos en el misterios conocimiento del mundo submarino.



*“Construcción de modernas unidades submarinas, el ARC Pijao y el ARC Tayrona”<sup>(9)</sup>.*



*“El ARC Pijao navegando en superficie”<sup>(9)</sup>.*



## BIBLIOGRAFÍA

1. [www.Google.com/](http://www.Google.com/) Presidentes de Colombia
2. Fuerza Submarina de Colombia-Armada Nacional-2013-Pag. 54
3. [www.Google.com](http://www.Google.com) Campanas de Buceo
4. Archivo epistolar del general Mosquera-Biblioteca de Historia Nacional-vol. CVIII-1966
5. Archivo General de la Nación-Fondo Tomas Cipriano de Mosquera, sección mapas y planos
6. Documentos Tomas Cipriano de Mosquera. Biblioteca Universidad del Cauca-Popayán
7. Historical and ARCHEOLOGICAL Antologies. Theio-Peter, Winoton, Texas University, may 2001
8. [www.google.com.co/](http://www.google.com.co/)Escafandras Gorman
9. Fotografías archivo Armada Nacional





*Pañol  
de la historia*

ARMADA NACIONAL  
[www.armada.mil.co](http://www.armada.mil.co)