



Pañol

de la historia



Fascículo No. 63

ISSN 1900-3447

Grupo de Comunicaciones
Estratégicas



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 PAÑALES 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





Capitán de Corbeta Juan Antonio Morales Ospina:

Pionero de la Armada Nacional, y de La Flota Mercante Grancolombiana

Por: CN (RA) Ricardo García Bernal

INTRODUCCIÓN

La idea inicial de este trabajo fue presentar la vida y obra del capitán de corbeta Ingeniero Juan Antonio Morales Ospina, pero al revisar la documentación, cedida por su hijo, mi amigo el arquitecto Carlos Morales Hendry, concluí que no era posible hablar de este oficial sin profundizar un tanto en el nacimiento y desarrollo de las dos organizaciones a las que dedicó gran parte de su vida profesional: la Armada Nacional, y la Flota Mercante Grancolombiana.

A estas organizaciones, con su tesón y habilidades en ingeniería naval, ayudó a nacer y a desarrollarse; la segunda, después de ser la insignia de nuestra marina mercante, fue clausurada, dejando una profunda huella, el desempleo de cientos de sus empleados de mar y de tierra, y una fractura en la economía nacional.



NACE UNA INSTITUCIÓN¹

La misión diplomática en Inglaterra encontró que la firma inglesa Vickers – Armstrong y el gobierno de Portugal estaban dispuestos a ceder dos destructores que estaba terminando de construir el astillero de Yarrow de la empresa en ese país, con destino a su Armada. Con la diligente labor del embajador Dr. Alfonso López Pumarejo y el Dr. Saturnino Restrepo, encargado de negocios, se pudo adelantar la negociación para que el Dr. Enrique Olaya Herrera firmara, a principios de febrero de 1934, el contrato correspondiente.

En paralelo con esta acción colombiana, la Marina de Guerra del Perú optó por la compra de dos destructores de la marina de Estonia, los que fueron bautizados como BAP “Guise”, y BAP “Villar”, que le habían sido cedidos por el gobierno ruso.

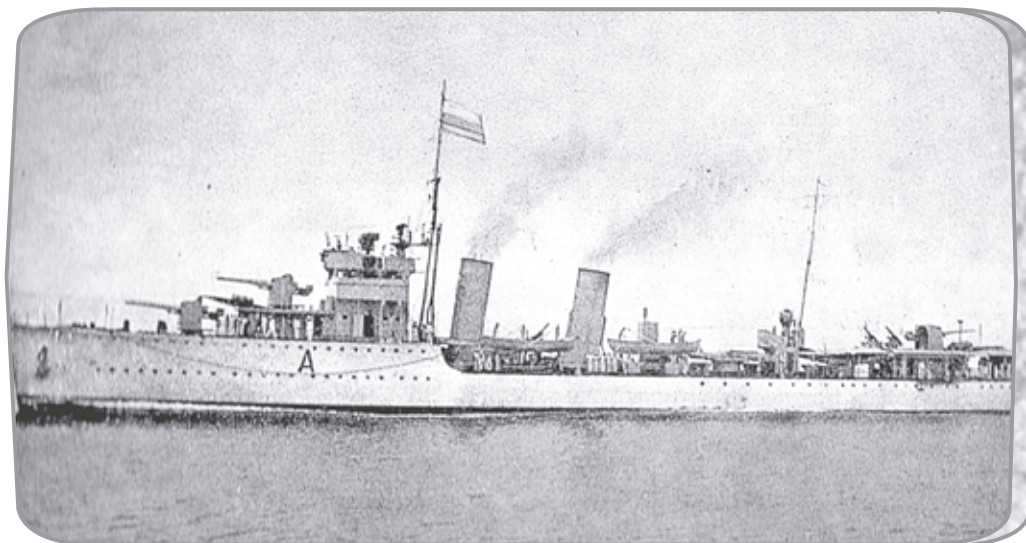
Se trataba la negociación colombiana de dos destructores de desplazamiento de combate de 1,412 toneladas, nuevos y con la tradicional tecnología naval inglesa, armados con 4 cañones Vickers- Armstrong de 120 mm., 3 ametralladoras antiaéreas de 40 mm., 2 ametralladoras antiaéreas de 20 mm., 2 torres cuádruples con torpedos de 21” y 2 rieles para cargas de profundidad de 300 lbs. Para la época, todas unas poderosas unidades.

Para la Armada de Portugal habían sido bautizados como “Tejo”, remembranza del río Tajo, y rebautizado como MC “Antioquia”, y “Douro”, remembranza del río Duero; para la naciente fuerza naval colombiana, fue rebautizado como MC “Caldas”.

El 25 de febrero de 1934 se afirmó el pabellón de Colombia en las dos unidades, y se posesionaron como sus comandantes los oficiales ingleses, capitán de fragata R. D. Wilson en el “Antioquia”, y C.K. Adams en el “Caldas”. Los dos destructores zarparon con 2 días de diferencia y se reunieron en Trinidad. La orden que recibieron fue dirigirse a las bocas del Amazonas para esperar nuevas

instrucciones. Sin embargo, desarrollo de los acontecimientos en el sur del país determinó el cambio de destino a, ahora a Cartagena, donde fueron recibidos oficialmente por el ministro de Guerra el 15 de mayo de 1934.





Destructor MC "Antioquia". ca. 1934

Pocos días después se ordenó su cruce del canal de Panamá para navegar, presentándose en el Océano Pacífico. El equilibrio del poder había cambiado, y los destructores peruanos "Guise" y "Villar", llegaron a Iquitos (puerto sobre el río Amazonas) unos días más tarde.

Así, para 1934, la fuerza naval marítima había también cambiado, quedando constituida así:

- Destructores "Antioquia" y "Caldas". Se les conoció por la época también como "Cazatorpederos", o "Destroyers".
- Cañoneros "Bogotá", "Córdoba", "Junín" y "Carabobo"
- Transportes "Cúcuta" y "General Mosquera"
- Buque Escuela "Cúcuta"
- Buque tanque "Cabimas".

Para las operaciones fluviales se constituyeron las flotillas fluviales del Amazonas, Caquetá y Putumayo y la del Magdalena.

LA MISIÓN INGLESA²

Hasta aquí apenas se ha mencionado un componente, que en su momento fue muy importante para la nueva Armada Nacional. Se trata de la Misión Inglesa que, comenzando con la tripulación de los nuevos destructores, comenzó "desde cero" la



organización de la Armada, formó los primeros cuadros de oficiales y suboficiales, “aclimató” algunas tradiciones heredadas de la Real Armada Británica y le imprimió el sello distintivo del que aún nos sentimos orgullosos.

Mientras se hacían las negociaciones para la compra de los destructores y su alistamiento, ante la evidente necesidad de tripularlos, con la participación de una firma contratista se hizo la contratación directa del personal necesario para las tripulaciones, según el grado ostentado en la Royal Navy, y se les incorporó a la marina colombiana.

Como jefe de la Misión, fue nombrado el en ese entonces capitán de navío Basil Owen Bell Salter a quien en el respectivo contrato se le reconoció el grado de contralmirante. El otro miembro de la Misión fue el capitán de fragata Ralph Douglas Binney quien no viajó con los destructores, sino que lo hizo posteriormente. Binney llegó inicialmente con la función de Director de la Escuela Naval.

A mediados de 1939 de nuevo se presentaron en Europa posibilidades de conflicto, y muchos de los miembros de la Misión fueron llamados al servicio activo, por lo que la Misión debió ser cancelada. En su informe al Congreso para 1938 el ministro de Guerra informaba:

“ ... El personal británico que en un principio alcanzó cerca de doscientos se ha reducido a 9 oficiales y 36 tripulantes con los cuales se han celebrado nuevos contratos ... a medida que el personal colombiano ha adquirido preparación ha reemplazado al personal extranjero contratado con los cargos a bordo de las unidades colombianas. En 1937 actuaban en los destroyers Antioquia y Caldas 121 tripulantes colombianos y en el presente hay 185. En los mismos destroyers el personal británico era, en 1937 de 58 individuos, y en 1938 se ha reducido a 35...”

En resumen, la Misión Británica aunque en su momento haya sido objeto de críticas (no siempre objetivas) su labor fue una contribución definitiva a la formación de la nueva Armada Nacional y su elemento humano.

LA ARMADA CONSOLIDA SU ORGANIZACIÓN

Habiendo sido creada mediante el decreto 1834 de 1934, la Armada (que aún no se denominaba así, sino “Departamento de Marina”, dependiente del Ministerio de Guerra) se procedió a crear su marco jurídico, comenzando por establecer su “macro organización” y hacer nombramientos para los diferentes cargos.

JEFATURA DEL DEPARTAMENTO.

Un Jefe, capitán de navío o contralmirante. Desempeñado inicialmente por el coronel Victor A. Cogollos.

Un ayudante, guardiamarina (sic) subteniente Guillermo Aldana



1. Sección Flotillas Marítimas.
2. Comandante en Jefe de las Flotillas Marítimas. Contralmirante de la Armada Británica (contratado) Basil O. Bell Salter.
3. Sección Flotillas Fluviales.
4. Un teniente de navío o capitán de corbeta. Mayor Julio Guarín
5. Sección Personal,
6. Estadística e Hidrografía
7. Base Naval de Cartagena

Fue necesario promulgar los documentos oficiales (leyes y decretos) para poner en marcha la institución. Esta necesidad se hizo patente especialmente en el área de administración de personal: incorporación (la Escuela Naval, fundada en 1934 ya estaba funcionando), capacitación y entrenamiento, plantas de personal, remuneraciones y grados, disciplina etc.

Como parte de esta reglamentación, el decreto 2122 de agosto de 1936 constituyó el primer Escalafón de Oficiales, base de las cadenas de mando, se fueron incorporando oficiales de procedencias diferentes: veteranos del Ejército que participaron en el conflicto amazónico, profesionales del mar con alguna experiencia, oficiales egresados de la Escuela Naval de 1907, y en fin personas con deseo que así lo desearon. Los siguientes fueron los integrantes de este escalafón:

Oficiales de cubierta	
Capitanes de corbeta	
Luis María Galindo	Noviembre 12, 1932
Carlos Fallon	Mayo 1°, 1935
Tenientes de navío	
Luis H. Baquero	Marzo 1°, 1935
Máximo Rodríguez	Marzo 1° 1935
Ramón Niebles	Marzo 1° 1935
Aureliano Castro	Marzo 1° 1935
Jorge Palacios	Mayo 1° 1935
Bertram Taylor	Mayo 1°, 1935
Hernando Triana	Enero 1°, 1936
Francisco Robinson	Enero 1°, 1936
Eduardo Fallon	Julio 1°, 1936



Subtenientes de navío	
Federico Diago Díaz	Marzo 1°, 1935
Enrique Restrepo	Marzo 1°, 1935
Pablo Forero Neira	Marzo 1°, 1935
José M. Pinedo	Mayo 1°, 1935
Rubén Piedrahita Arango	Septiembre 1°, 1935
Antonio Tanco	Septiembre 1°, 1935
José Darío Santa Cruz	Julio 1°, 1936
Demetrio Salamanca Quijano	Julio 1°, 1936
Juan Antonio Pizarro García	Julio 1°, 1936
Eduardo Quintero	Julio 1°, 1936
Darío Galindo	

Oficiales de máquinas	
Subtenientes de navío Ingenieros mecánicos	
Luis Acosta	Mayo 1°, 1935
Juan Lucio	Julio 1°, 1936
Julio Ayala Moreno	Julio 1°, 1936
Juan Antonio Morales Ospina	Agosto 1°, 1936
Oficiales de Sanidad	
Capitanes de corbeta Médicos	
Victor M. Rodriguez.	Junio 1°, 1936
Alberto Cardona	Junio 1°, 1936
Teniente de navío odontólogo	
Alberto Barriga	Julio 1°, 1936
Subteniente de navío odontólogo	
Luis Carlos Cajiao Candia	Junio 1°, 1935

Se incluyen como oficiales honorarios (por su condición de extranjeros) los ingenieros alemanes capitán de corbeta ingeniero Hans Spanrad, el teniente de navío Fritz Hagale.



EL CAPITÁN DE CORBETA INGENIERO JUAN ANTONIO MORALES OSPINA

Juan Antonio Morales Ospina, hijo de Juan Carlos Morales e Isabel Ospina de Morales nació el 28 de diciembre de 1906 en la población de Madrid (Cundinamarca). De niño y adolescente tuvo una salud normal, presentando a los 14 años tifoidea, pulmonía y paludismo, estando en Girardot.

“... Del año de 1930 a 1932 trabajó como mecánica de carreteras en el departamento de Cundinamarca y como contratista en el mismo hasta 1934 sin que hubiera sufrido ningún quebranto de salud ...”³.

Continúa el acta en cuestión informando que en diciembre de 1934 ingresó a la Marina como Maquinista 1º y alumno de los destructores “Antioquia” y “Caldas”.

Es difícil entender las razones de la “carta de recomendación” dirigida por don Eduardo Santos, Director del diario EL TIEMPO, el 28 de octubre de 1935 al señor ministro de Guerra, don Benito Hernández Bustos, cuando ya Juan Antonio Morales había ingresado a la marina (nótese que el Departamento de Marina vió la luz oficialmente por medio del Decreto 1834 de 1934.



CC Juan Antonio Morales Ospina

Los siguientes fueron los términos con los que el futuro Presidente de la República Eduardo Santos (1938 – 1942) se dirigió al ministro de Guerra:

“... Estimado ministro y amigo:

El señor Juan Antonio Morales O. ingeniero mecánico de vapores, ha presentado a ese ministerio una documentación solicitando entrar en la marina en cualquier puesto. Conozco a Morales y estoy seguro de que tanto por sus conocimientos, honorabilidad y amor al trabajo será un magnífico elemento. Mucho le agradecería, mi querido amigo, que hiciera cuanto esté a su alcance por satisfacer las aspiraciones de este mi amigo que hará verdadero amor a este ramo, y con mis mejores sentimientos de aprecio me suscribo, su amigo afectísimo.

*(FIRMADO) EDUARDO SANTOS”.*⁴



El memorando 3790 de 2 de septiembre de 1936, procedente del ministerio de Guerra informa al Subteniente de Navío Juan Antonio Morales Ingeniero mecánico que “el poder ejecutivo por Decreto del 28 de mayo del año en curso ha tenido a bien trasladarlo a la Armada Nacional y lo nombra en el Departamento de Máquinas de la Base M. C. “Bolívar” como oficial en servicio activo de las fuerzas navales, con el grado de antigüedad del 1° de julio de 1936”.

Este traslado tuvo pocos efectos, pues muy pronto, el decreto 2870 de noviembre 19, lo destina en comisión de estudios a Inglaterra para que “perfeccione sus conocimientos en la asignatura de Ingenieros”, comisión gestionada por la Misión Inglesa.

Lo acompañarían en esta comisión los tenientes de navío Máximo Rodríguez y Luis A. Baquero, y los sub tenientes de navío Rubén Piedrahita Arango, y Federico Diago, además de ellos los subtenientes de navío ingenieros Juan Lucio, y Julio Ayala. Los oficiales ingenieros mencionados adelantarían sus estudios en los astilleros de Vickers-Armstrong .

Posteriormente se uniría a ellos el sub teniente de navío Guillermo Aldana. Todo el grupo viajó de Cartagena a Dover el 14 de noviembre de 1936 en la motonave “Colombia”.⁵ Los noveles oficiales quedaron muy complacidos con la oportunidad que se les brindaba, pero encontrarían alguna dificultad.

En efecto, entre los documentos de Carlos Morales hay dos cartas firmadas por don Luis Tamayo, Encargado de Negocios de la Legación de Colombia en la Gran Bretaña, dirigida al subteniente Morales, y fechadas el 16 de febrero de 1937, que la primera de ellas a la letra dice:

“ ... El consulado de París acaba de remitirme fondos para pagar a los oficiales navales que actualmente se están perfeccionando en la Gran Bretaña, su sueldo correspondiente al mes de enero. Según comunicación de señor Cónsul le corresponden a usted \$ 129.50 menos \$ 0.10 de timbre, suma que liquidada a razón de £ 1 = 4.92 que fue el tipo de cambio a que el National Provincial Bank nos tomó el giro, resultan £ 26-0-0 a su favor.

De esta cantidad he deducido £ 22-5-11 pagada por esta Legación al “Eccleston Hotel” (de Glasgow) según cuenta cancelada que ha quedado aquí, y quedan a su favor después de hacer esta deducción £ 4-0-1 que le remito en cheque... Como el pequeño saldo que resultaba después de pagar la cuenta del hotel, no era suficiente para cancelar la suma de £ 12-0-0 que la Legación le entregó el día de su ida a Glasgow, fuera de £ 22-0-0 entregados el 30 de enero, y especialmente, como supongo, se encontrará usted en una situación angustiosa resolví remitirle el cheque por £ 4-0-1

De la próxima remesa me permitiré deducir parte del saldo que aún queda a favor de esta Legación.

Soy de Usted atento y seguro servidor. Luis Tamayo, Encargado de negocios.



Ante esta grave situación, y como muestra de un funcionario diplomático servicial, se encontró también una carta con fecha del 15 de marzo de 1937 procedente del mismo funcionario para el subteniente Morales en el que le informa que no ha recibido fondos para pagarle su sueldo de enero, por lo cual le remite de su propio pecunio £ 25 como anticipo de lo que próximamente espera recibir. ⁶

A continuación un relato sobre la falta de fondos de la comisión colombiana y la generosidad de otro marino. El 13 de marzo de 1938 falleció en Londres el subteniente ingeniero Juan Lucio, a causa de una enfermedad mal cuidada. Lo anterior le causó a su compañero Julio Ayala un grave problema pues al igual que Morales estaba muy escaso de fondos para pagar su entierro.

De lo anterior se enteró el almirante Mario Fincatti, jefe de una comisión de la Armada Argentina que se encontraba en la ciudad para supervisar la construcción de un crucero (ARA “La Argentina” y 7 destructores). El almirante citó al teniente Ayala a su oficina, le presentó su saludo de pésame por el fallecimiento del subteniente Lucio, y generosamente le entregó un cheque en blanco para pagar los gastos del entierro.

A pesar de tal gesto de generosidad, Ayala se ingenió para conseguir el dinero y le devolvió el cheque al almirante argentino con una gran demostración de agradecimiento en nombre de la Armada colombiana (que aún apenas existía).

En un documento titulado “DATOS BIOGRÁFICOS” (sin una firma) expresa que el subteniente Morales, a la vez que asistía a los astilleros de Yarrow, en donde adquirió una gran experiencia en la construcción y montaje de calderas y maquinarias, cursó las asignaturas de Ingeniero Mecánico Naval en Mac Gibbons School of Marine Engineering en Glasgow (Escocia). ⁷

Terminado esta comisión, Morales volvió a Cartagena, donde fue destinado al M.C. “Antioquia”, a bordo del cual, el 31 de agosto de 1938 fue destinado a recibir el departamento de máquinas del capitán de corbeta ingeniero inglés A.C Henwood. Para verificar el estado del departamento, el 30 de agosto la unidad había salido al mar, concluyendo que se encontraba satisfactorio con excepción de unos detalles técnicos que se detallan en el acta de entrega.

El ingeniero jefe, capitán Davidson presentó a los maquinistas y fogoneros como el nuevo Ingeniero Jefe, anotando que a Morales le espera un trabajo difícil, puesto que el personal de máquinas no estaba completo, y los que estaban a bordo requerían mayor capacitación y entrenamiento. Asistieron a la entrega del cargo los subtenientes de navío Rubén Piedrahita y Antonio J. Tanco.

El subteniente Morales, hombre trabajador y honesto fue formando un prestigio que fue reconocido por sus superiores y subalternos; en el oficio CSFN 115, del 4 de enero de 1939, relativo al traslado de oficiales ingenieros, al evaluar a dos de ellos como



candidatos al cargo de Ingeniero del destructor “Caldas”, el almirante Bell Salter conceptúa sobre el primero de ellos ante el Director General de Marina

“... dudo que su experiencia y energía lo califiquen para desempeñar el cargo de Oficial Jefe de Ingenieros de un destroyer. Ciertamente no cabe establecer una comparación entre Ayala y Morales, éste último aprovechó más su tiempo en Inglaterra, además tiene más experiencia, determinación y energía...”

Dado su meritorio desempeño, por decreto por decreto 2467 de 28 de diciembre de 1939, el gobierno nacional había tenido a bien ascenderlo al grado de teniente de navío, con fecha 1° de enero de 1940.⁸ Morales se desempeñó como Ingeniero Jefe, del destructor, hasta el 5 de diciembre de 1942, cuando entregó su cargo al subteniente de navío ingeniero Ricardo Vélez.

A partir de esta fecha se desempeñó como Inspector de las Unidades a Flote en donde desarrolló una “meritorísima” labor velando no solamente por el mantenimiento y reparación de las unidades, sino preparando al personal de máquinas colombiano que reemplazó a las tripulaciones inglesas. Esta labor le fue reconocida al conferirle la Cruz de Boyacá la cual le fue impuesta el 7 de agosto de 1940. En 1941 fue enviado a Philadelphia, y en 1942 a Baltimore como supervisor de las reparaciones efectuadas a los destructores “Antioquia” y “Caldas”.

Es importante anotar que desde fines de 1938, se venía rumorando el fin de la Misión Inglesa, lo cual se confirmó cuando muchos de los tripulantes ingleses de los destructores fueron llamados al servicio activo al estallar la II Guerra Mundial con la invasión alemana a Polonia en 1939.

La Misión Inglesa fue disminuyendo drásticamente; uno de los últimos en partir, a fines de 1939, fue el capitán de navío Ralph D. Binney, quien se desempeñaba como comandante del M.C. “Antioquia”.

En el citado libro del capitán Agustín Smith se presenta una opinión de un oficial colombiano tripulante del M.C. “Antioquia” refiriéndose a los oficiales de la Misión Inglesa: “ ... No todos se ocuparon generosamente de instruir personal colombiano, pero los pocos que sí se entregaron, transmitieron sin egoísmo alguno toda la reserva de sapiencia naval que en ellos habían depositado quinientos años de dominio marítimo ...”⁹

Ante esta situación, el Gobierno Nacional decidió seguir contando con la asesoría de una Armada experimentada, por lo cual contrató con el gobierno de los Estados Unidos, una Misión Naval que bajo la dirección del capitán de navío USN Lawrence Fairfax Reifsnider, inició sus actividades el 1° de enero de 1939.

Aunque en un momento dado, el joven subteniente Morales expresó (privadamente) su disconformidad con esta decisión, mantuvo una buena relación con sus integrantes.



De hecho, con motivo de una inspección de la Misión norteamericana a los destructores “Caldas” y “Antioquia”, el jefe de la Misión Naval dirigió una carta al Director de Marina expresando:

“... los oficiales que participaron en la inspección se formaron una impresión sumamente favorable de los conocimientos técnicos y la habilidad profesional de los siguientes oficiales colombianos”: Capitán de corbeta Carlos Fallon, Teniente de navío Rubén Piedrahita, Subteniente de navío Luis C. Guzmán, Subteniente de navío Guillermo Aldana, y subteniente de navío Juan A. Morales ...”.

Del mismo modo, el jefe de la misión se dirigió al sub teniente navío Morales, con motivo de su condecoración en 1940, con la Orden de Boyacá mencionada anteriormente que “... Por esta condecoración, bien ganada y bien merecida, permítame ofrecerles mis más sinceras felicitaciones...”¹⁰.

El cargo como Inspector de la Unidades a Flote (incluidas las fluviales) lo llevó a realizar inspecciones tal como la realizada al ARC “Mariscal Sucre” en julio de 1943, y de nuevo a la misma unidad el 6 de diciembre del mismo año, con motivo de la ruptura del eje intermedio de babor, después de unas reparaciones efectuadas en Balboa (Panamá)¹¹

El Director General de Marina, coronel Hernando Mora Angueyra (febrero 11 de 1942 – junio 30 de 1944), dirigió un radiograma en que le informa a Morales que según el decreto 1624 de 1943, había sido nombrado como “Comandante de la Escuela de Especialistas”, nueva organización que se asentaría en la Base Naval ARC Bolívar, pero posteriormente se cambió de nombre y se trasladó a Barranquilla, en los predios que hoy ocupa la Escuela Naval de Suboficiales. Morales, muy pronto, (abril 23 de 1943) responde esta comunicación poniendo de presente los inconvenientes de emprender estas tareas con mucho “apresuramiento”. En todas formas, la organización fue fundada el 16 de septiembre de 1944, y posteriormente tomó el nombre de “Escuela de Clases Técnicas”, en los terrenos e instalaciones de la antigua base aérea en Veranillo, Barranquilla.

Se debe apuntar que en los antecedentes de esta unidad no aparece el nombre del teniente Morales como su fundador o como su comandante, sino el nombre del capitán de corbeta Bertram Taylor, veterano del conflicto amazónico.

Mediante el decreto 2655 de diciembre 31, el gobierno nacional tuvo a bien ascenderlo al grado de capitán de corbeta, novedad que tendría efecto con fecha del 1° de enero de 1944.

Según la copia de una certificación del médico O.T Clagget, y avalada por el en ese entonces capitán de corbeta José Darío Santa Cruz, jefe del Estado Mayor Naval, el capitán de corbeta Juan Antonio Morales, el 10 de marzo de 1945 fue hospitalizado en la clínica Mayo (Rochester, Minnesota, USA), por presentar una úlcera hemorrágica duodenal; se le aconseja una resección gástrica. Dice al respecto el Dr. O. Clagget:



“ ... Yo operé al capitán Morales el 29 de marzo de 1945, ejecutando una gastrectomía parcial tres quintos del estómago le fueron extraídos junto con 8 mm. de duodeno. El estudio patológico de las vísceras extraídas reveló la existencia de gastritis crónica y duodenitis crónica. Esperamos darlo de baja dentro de poco y permitirle el regreso a su país. No tiene enfermedad infecciosa o contagiosa alguna ...”

Poco tiempo después de su regreso a Colombia, (21 de diciembre de 1945) recibió de la Dirección General de Marina, ejercida por el entonces capitán de corbeta Aureliano Castro, una orden perentoria que contenía las siguientes instrucciones “ ... ponerse en marcha inmediatamente para la Base de Madrid, en donde un avión militar lo debe transportar a Palanquero. En esta base deberá tomar inmediatamente un avión de flotadores que lo conduzca a el puerto de el Banco ...”.

La orden establecía la observación del fenómeno de virtual paralización de la navegación que ocurría en los puertos de Puerto Berrío, el Banco, Puerto Wilches, y algunos otros, cuyo origen era una huelga decretada por el sindicato Fedenal, que tendería a paralizar la navegación en el río, por esta época la única vía de comunicación entre el interior y la costa atlántica.

Al finalizar su misión, Morales produjo un detallado informe de la situación en cada puerto, incluyendo las condiciones de salubridad y comunicaciones (en ese tiempo era Marconi), la sugerencia de acciones legales contra quienes continuaran con la huelga, el reconocimiento a la actuación de personal de la naciente Armada Nacional en la operación y seguridad de los buques y por último la sospecha de que la huelga había sido promovida por la Legación Rusa.¹²

El año de 1946 fue pleno de acontecimientos para la vida profesional y personal del capitán de corbeta Morales. El 22 de abril se le comunica que por decreto ejecutivo 1217 del 17 del mismo mes, ha sido nombrado como Asesor Técnico de la Compañía Nacional de Navegación para que forme parte de la delegación colombiana que concurrirá a las reuniones próximas a verificarse en la hermana República para el estudio de la constitución de la Marina Mercante Grancolombiana. Es la primera alusión oficial de su vinculación al proyecto de fundar esta empresa.

El 5 de julio del mismo año de 1946 suscribe un oficio dirigido al comandante de la Base Naval ARC “Bolívar” en el cual describe sus acciones sobre las plantas de ingeniería de los destructores “Yarrow”, y en el que supuestamente hace cargos tanto al comandante de la base, como al comandante del destructor ARC “Caldas”, capitán de corbeta Federico Diago por hechos relacionados con la maquinaria de esta unidad.

Con base en la Junta Médica, acta de la Dirección 225 del 16 de octubre de 1945, con acta 261 del 24 del mismo mes, el Gobierno Nacional dispone el retiro del servicio activo del capitán de corbeta Juan Antonio Morales Ospina con pase a la reserva, debido a la invalidez relativa y permanente para el servicio activo. Esta última Acta Médica # 261, dispone una indemnización de 30 meses de sueldo por esta invalidez.

Así, con fecha 1° de julio de 1946 termina una etapa de servicios de cerca de 10 años a la Armada Nacional, pero no sus servicios al país en general. Se abría para el capitán Morales una nueva etapa de uso de sus capacidades en Ingeniería Naval, a pesar de que no ostentó un título académico en esta disciplina. Por el motivo de salud antes citado, su desvinculación de la Armada Nacional se dio como pensionado del ministerio de Guerra, y no como oficial en retiro de ésta.

LA FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA

El Presidente Alberto Lleras Camargo, impulsó la idea de crear una empresa naviera con la participación de los países que conformaron la Gran Colombia; así desde febrero de 1946 se iniciaron las conversaciones para involucrar en este proyecto a representantes de Colombia, Venezuela y Ecuador.¹³

Desde abril de este año, el capitán Morales Ospina, por decreto 1217 de abril de 1946, fue nombrado asesor técnico de la Compañía Nacional de Navegación, para que formara parte de la comisión colombiana que asistiría a las futuras negociaciones, que se iniciarían en Caracas sobre este proyecto.¹⁴



¹⁵ *Comisión colombiana para la creación de la flota mercante. Con Uniforme el CC Morales Ospina*

En esta negociación se nombró como presidente de la comisión al ministro de Obras Públicas de Colombia, ingeniero Alvaro Díaz, y vicepresidente un representante del gobierno de Venezuela. Esta comisión decidió conformar para este magno proyecto, un capital inicial de \$ 20 millones de dólares, de los cuales correspondería al 45% a Colombia, una cifra igual a Venezuela, y 10% a Ecuador, que se le facilitarían como crédito mientras cumpliera los trámites internos requeridos.



El 27 de abril de 1947 se suscribió en Caracas el acta de constitución de la Empresa Naviera Grancolombiana S.A. Se iniciaría la operación de la empresa con buques alquilados durante los primeros años, se trataron temas relacionados con la contratación de tripulaciones procedentes de las naciones de los propietarios, y de extranjeros, y se nombró gerente de la nueva empresa al Dr. Alvaro Díaz, quien ostentó este cargo durante muchos años.

Esta esta naciente empresa, se denominó ahora Flota Mercante Grancolombiana. Su acta de constitución se firmó en la “Quinta de Bolívar” de Bogotá, con la firmas de los Presidentes de Colombia, Alberto Lleras Camargo, y de Venezuela, Rómulo Betancourt. (se supone que debió también asistir un representante del Ecuador).

Un contrato de trabajo del 24 de septiembre de 1954 del capitán de corbeta (ahora retirado) con la Flota Mercante Grancolombiana, a la que se vinculó como Jefe del Departamento Técnico, deja constancia de que Morales desde el 14 de agosto de 1946 había laborado con esta empresa. En efecto, 16 el ahora capitán de corbeta Morales ® participó activamente en la búsqueda y posterior adquisición de los primeros buques de transporte de la nueva empresa.

Una afortunada negociación inicial se pudo hacer con la compra de 6 transportes tipo CIMAVI (desplazamiento de 5,000 toneladas, y capacidad de carga de 3,085 toneladas) a la Federal Maritime Commission, los cuales habían sido construidas para la Armada de los Estados Unidos, pero nunca habían transferidas a ésta pues la II Guerra Mundial había terminado el año anterior. El precio convenido a pagar por cada unidad completamente construida y lista para operar fue de US \$ 800,000,17, lo cual se consideró una ganga, dadas las circunstancias del mundo naviero, recién terminada la II Guerra Mundial.



¹⁸ Motonave “República de Colombia”



Los tres primeros buques recibidos se denominarían “República de Colombia”, “República de Venezuela” y “República del Ecuador”. El primero de ellos quedó al mando del veterano capitán Froilán Valenzuela, egresado de la Escuela Naval fundada por el general-Presidente Rafael Reyes Prieto en 1907; fue también participante en el conflicto amazónico de 1932.

La idea de la empresa era que posteriormente se construirían otros 3 transportes que llevarían los nombres de “Ciudad de Bogotá”, “Ciudad de Caracas” y “Ciudad de Quito” y posteriormente otros, comprados o alquilados, se bautizarían como “Rio Magdalena” y “Rio Amazonas”.

El “República de Colombia” zarpó el 28 de febrero de 1947, y navegando por las bocas del río Mississippi, con destino a Cartagena, se presentó un grave accidente en la sala de máquinas, que dejó 4 tripulantes muertos y varios heridos, entre ellos el capitán Juan Antonio Morales.¹⁹ El buque fue devuelto a un astillero para su reparación, evaluada en US \$ 1'600,000, a cargo del seguro. Terminada ésta, de nuevo zarpó hacia Cartagena, a donde arribó, el 15 de mayo de 1947.

Otro contrato de trabajo, del 13 de mayo de 1957 nombra a Morales como Jefe de la Supervisión de la Construcción de la motonave “Rio Magdalena”, lo cual bien puede significar que para ésta época Morales ya no era funcionario de Flota; los archivos suministrados por su hijo Carlos Morales no dan información de cuándo se produjo su desvinculación de esta empresa.

Hasta aquí las actividades de la vida profesional del capitán de corbeta Juan Antonio Morales y su actuación en el nacimiento de la Flota Mercante Grancolombiana que tienen relación con la Armada Nacional. Su actuación en dicha empresa y el futuro de ésta escapan del alcance de este trabajo.

En su condición de oficial en uso de buen retiro prestó invaluables servicios a la Armada Nacional, en la asignación de los terrenos, fundación y organización tanto del Club de Oficiales en la represa del Muña, como posteriormente en el de la represa de Tominé.

En esta última tuve el honor de conocerlo, sin saber que se trataba del padre de mis amigos Carlos y Ricardo Morales, ni conocer sus dotes de cocinero “gourmet”, en la cena que tuvo a bien brindarnos a finales de 1982, cuando nos alojamos allí para preparar nuestro ingreso a la Escuela Superior de Guerra en el año siguiente.

PREMIOS A UNA LABOR

Entre los documentos de Carlos Morales hay constancias sobre las condecoraciones recibidas como reconocimiento a la labor desarrollada, tanto en la Armada Nacional, como en la Flota Mercante Grancolombiana. Las siguientes son las condecoraciones documentadas:



1. Condecoración de la Cruz de Boyacá, concedida por el Gobierno Nacional, que le fue impuesta el 20 de julio de 1940
2. Condecoración en el grado de Oficial de la Orden del Libertador, de los Estados Unidos de Venezuela, que le fue comunicada el 6 de junio de 1946.
3. Condecoración de la Orden “Abdón Calderón” en el grado de Segunda Clase, de la República del Ecuador, concedida en el año de 1948
4. Condecoración de la Orden Nacional “Al mérito”, en el grado de Comendador, concedida por el gobierno de la República del Ecuador, en febrero de 1948, por su entusiasta labor en la organización de la Flota Mercante Grancolombiana.
5. Condecoración de la Orden del Mérito Alemán, en el grado de Oficial, conferida por el gobierno de la República Federal Alemana, que le fue conferida en diciembre de 1956
6. Por decreto 1193 del 9 de julio de 1958 se le concede la condecoración de la Orden Naval “Almirante Padilla, en la categoría de Oficial, por los servicios distinguidos prestados a la Armada Nacional.





- 1 García Bernal Ricardo. Construyendo una Armada. Pags. 31 y subsiguientes.
- 2 Ricardo García Bernal. Op. Cit. .Pags. 171 y subsiguientes
- 3 Información contenida en el acta de Junta Médica # 255 de 1945 de la Dirección de Sanidad, Sección II del Ministerio de Guerra. Documentos de Carlos Morales
- 4 La información procedente de los documentos facilitados por el arquitecto Carlos Morales Hendry, en adelante se identificará como “Documentos Carlos Morales”. Este documento tiene esta procedencia
- 5 Reyes Canal Julio César. Contra viento y Marea. Pag. 195.
- 6 Ambas cartas hacen parte de los documentos de Carlos Morales.
- 7 En el Archivo de Carlos Morales.
- 8 Documentos de Carlos Morales.
- 9 Smith Agustín. Op. Cit. Pag. 292.
- 10 Estos dos documentos, debidamente rubricados, hacen parte de los “Documentos de Carlos Morales”
- 11 Documentos de Carlos Morales.
- 12 Documentos de Carlos Morales.
- 13 Enrique Román Bazurto, Nombre libro. pags. 171 y 172.
- 14 Documentos Carlos Morales.
- 15 Comisión colombiana para la creación de la flota mercante. Con Uniforme el CC Morales Ospina.
- 16 Documentos Carlos Morales.
- 17 Documentos Carlos Morales: un radiograma sobre el particular signado por Juan Antonio Morales.
- 18 Motonave “República de Colombia
- 19 Información procedente del libro del capitán de navío Enrique Román Bazurto. Los Documentos de Carlos Morales no hacen alusión a este accidente.





*Pañol
de la historia*

Síganos en nuestras redes



ArmadaNacionalvideos



@armadacolombia



@armadacolombia



+armadanacional



ArmadaNacionaldeColombia



APP ArmadaCO

A R M A D A N A C I O N A L
www.armada.mil.co